

VÆRKTØJSKASSE



ULYKKER INDEN FOR GODSCHAUFFØR OMRÅDET



BAU transport og engros

INDHOLD

Forord	3
Lidt teori	4
Systematiske metoder til forebyggelse af ulykker	9
Sikkerhedsadfærd	16
Vision Zero – sæt mål om nul arbejdsulykker	20
Kontaktinformation	22



Hvem er BAU transport?

Branchearbejdsmiljøudvalget for transport og engros (BAU transport) er det arbejdsmiljøforum, hvor arbejdsgiverorganisationer og arbejdstagerorganisationer indenfor transport og engros samarbejder om at fremme arbejdsmiljøforhold på branchens område. BAU transport skal medvirke ved løsning af sikkerheds- og sundhedsspørgsmål inden for branchen. Den primære indsats sker gennem løbende udsendelse af branchevejledninger og pjecer om arbejdsmiljøforhold målrettet branchen.

BAU transport og engros har tidligere heddet BAR transport og engros.

BAU transport og engros er en del af BFA transport, service, turisme og jord til bord.

FORORD

Der sker mange ulykker i transportbranchen – både i hele tal og set i forhold til andre brancher. Sammenlignet med gennemsnittet af andre brancher er der i godstransporten 3 gange så stor sandsynlighed for at komme ud for en ulykke med mere end tre uges fravær.

Der er selvsagt rigtigt mange forskellige årsager til at arbejdsulykker sker: Nogle brancher er fysisk mere risikobetonede end andre, nogle brancher er mere påvirket af vejrlig end andre og nogle brancher skifter arbejdssted flere gange daglig.

”Der skete jo ikke noget”

Det er også en meget menneskelig ting ikke have lyst til at beskæftige sig med risikoen for ulykker og nærved-ulykker. Det skubbes væk med ”Der skete jo ikke noget” eller ”Lidt farligt er det jo, men det plejer at gå godt”.

Dette hæfte er en opsamling af værktøjerne som BAU transport og engros har til det ulykkesforebyggende arbejde for godstransport på vej – typiske ulykker, systematiske tiltag, sikkerhedsbaseret adfærd osv.

Hæftet er henvendt til ledelse og arbejdsmiljøorganisation og skal tjene til inspiration og en hjælp i arbejdet med at reducere antallet af ulykker i godstransporten.

Anmeldte arbejdsulykker indenfor udvalgte brancher, 2022 *

Branche	Alvorlige	Øvrige	I alt
Vand, kloak, affald	80	404	484
Transport af gods	65	216	281
Gennemsnit af alle brancher	32	121	153

* tallene er pr. 10.000 beskæftigede. Alvorlige arbejdsulykker er defineret som arbejdsulykker med en forventet uarbejdsdygtighed (fravær) på 3 uger eller mere.

LIDT TEORI

ULYKKER, SANDSYNLIGHEDER OG KONSEKVENSER

Risikoen for ulykker handler om sandsynligheder. En given handling kan have en relativt lille risiko, som bliver forhindret af ren tilfældighed, sådan er det med meget i vores dagligdag.

Nogle gange er vi opmærksomme på risikoen andre gange ikke. Hvis det er sjældent vi foretager en risikabel handling, kan vi slippe af sted med det.

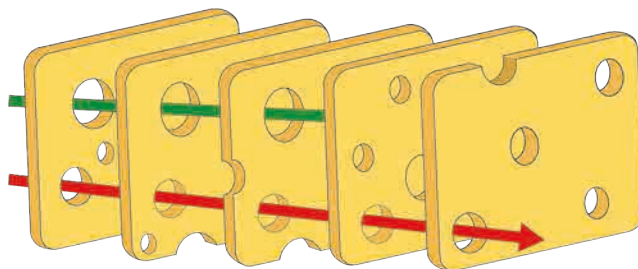
På et tidspunkt vil det uvægerligt gå galt

Problemerne – og ulykkerne – opstår, når man gentager handlingen mange gange, som man f.eks. gør på sit job. Så kan man løbe tør for tilfældigheder, heldet kan slippe op. Hvis en chauffør hopper ud af førerhuset ti-tyve gange hver dag, vil det uvægerligt på et eller andet tidspunkt gå galt med en forstuvning eller værre til følge.

Derfor er det lige så relevant at se på nærved-ulykkerne som de ulykker, som faktisk sker. Hvis man er opmærksomme på og tager tiltag mod nærved-ulykkerne, forhindrer man en stor del af de alvorlige ulykker i at ske.

Schweizeroste-modellen

I de fleste tilfælde sker ulykken ikke, den bliver stoppet af en tilfældighed, en skive uden hul – eller et tiltag som forhindrer den (en sele, en hjelm et par sikkerhedssko). Men i nogle tilfælde er der ikke noget, der stopper ulykken i at ske, den passerer gennem alle hullerne.



Arbejdet med at reducere arbejdsulykker kan på den måde siges at bestå i at sørge for, at der er lag nok i osten og at lukke hullerne i lagene. En god måde at arbejde på, er at afdække og forhindre, hvor det næsten går galt, nærved-ulykkerne – den grønne pil.

Udover nærved-ulykker kan man også begynde at se på "farlige forhold", dvs. forhold, der kan blive til nærved-ulykker og i værste fald også ulykker.

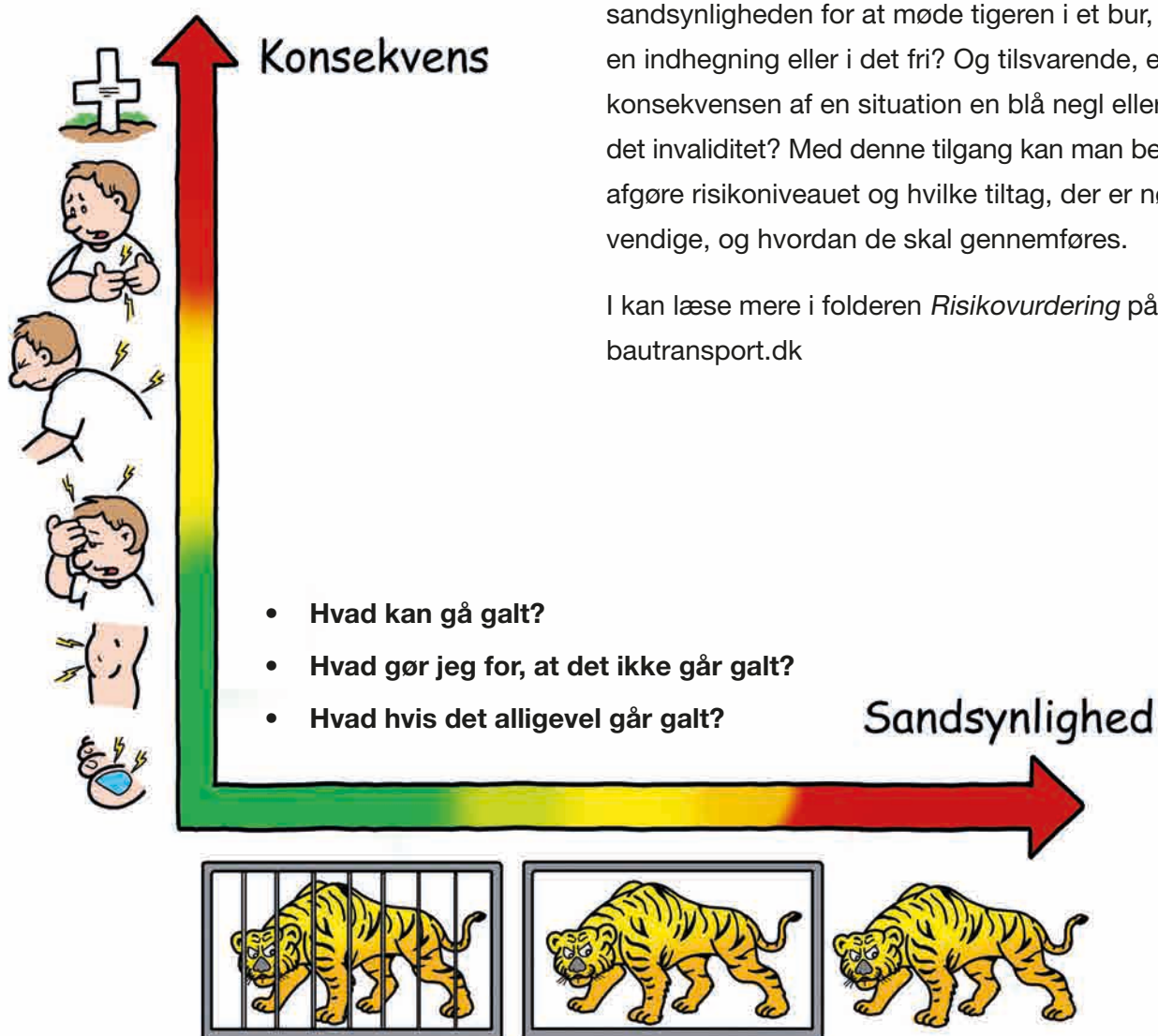
Tiger-modellen

I arbejdet med at risikovurdere arbejdsopgaver kan det være nyttigt at overveje de risici, man afdækker, så man bedre kan tilrettelægge

arbejdet med at lave forebyggende foranstaltninger. Ikke alle situationer er lige sandsynlige og konsekvenserne af dem er bestemt heller ikke ens.

Tigermodellen beskriver dette forhold: Hvad er sandsynligheden for at møde tigreren i et bur, i en indhegning eller i det fri? Og tilsvarende, er konsekvensen af en situation en blå negl eller er det invaliditet? Med denne tilgang kan man bedre afgøre risikoniveauet og hvilke tiltag, der er nødvendige, og hvordan de skal gennemføres.

I kan læse mere i folderen *Risikovurdering* på bautransport.dk



IGLO MODELLEN I FORHOLD TIL ARBEJDSULYKKER

For at en indsats for at forebygge ulykker skal virke, er det vigtigt at indtænke alle niveauer i en virksomhed. Det er et fælles ansvar, hvor ledelse og arbejdsmiljøorganisation med regler, midler og opmærksomhed også deltager i at forhindre medarbejderne i at komme til skade.

Det er fint f.eks. at stille udstyr til rådighed til hjælp ved løft af tunge byrder, men man skal også sikre sig at udstyret bliver brugt – ellers er det skønne spildte kræfter.



I
INDIVID

G
GRUPPE

L
LEDELSE

O
ORGANISATION

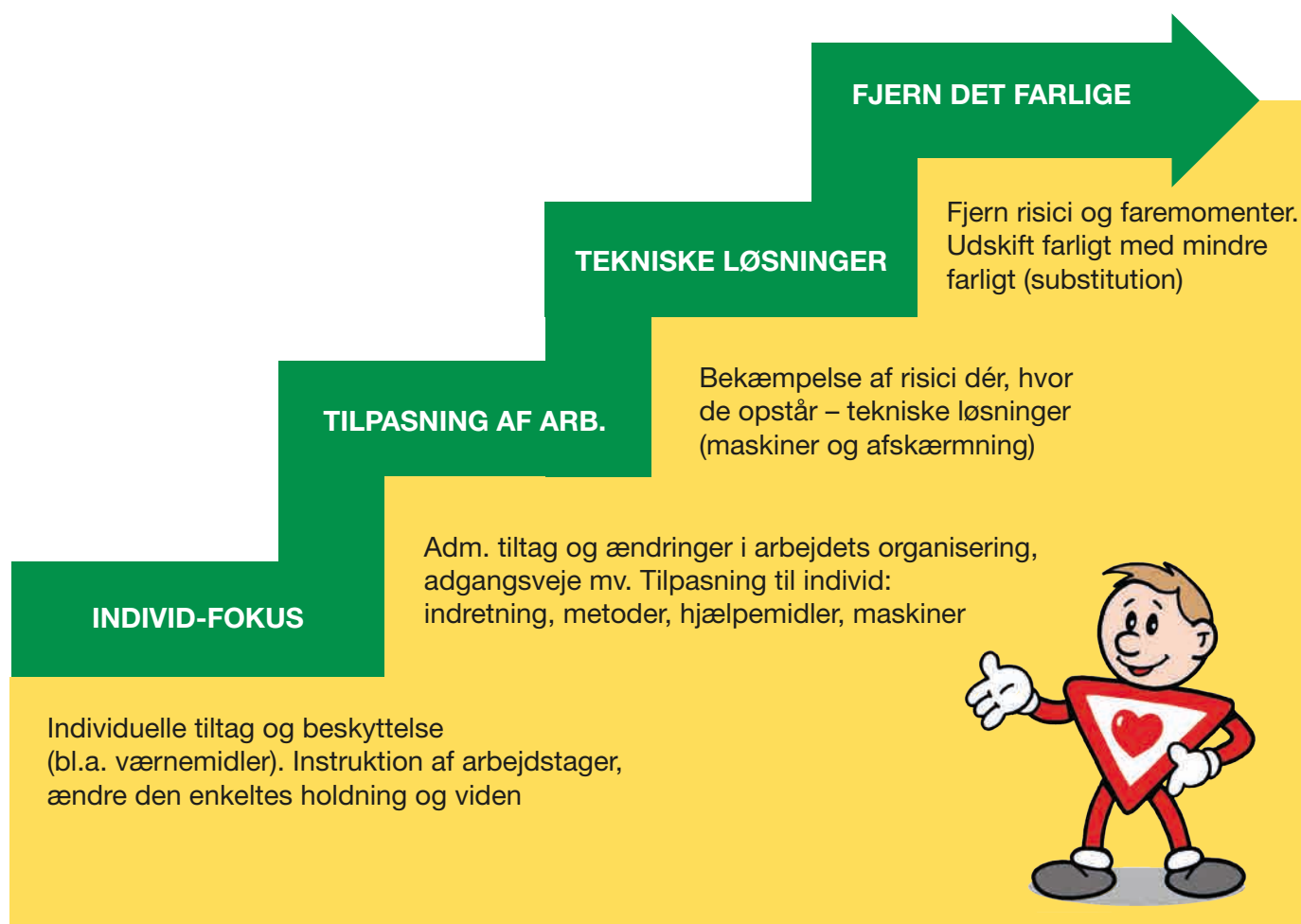
Individ	Gruppe
<ul style="list-style-type: none"> • Vær opmærksom, tænk dig om, brug de 5 sek. ekstra før du går i gang • Sig fra, hvis der sker noget uventet, der gør din opgave for farlig • Søg hjælp – spørg hellere en ekstra gang • Overhold regler og retningslinjer • Tag et ansvar for sikkerhed • Afhjælp når du kan. Hvis du ikke kan ordne det, så gå videre med det til din leder 	<ul style="list-style-type: none"> • Hjælp dine kolleger til at huske at bruge hjælpemidlerne, til at huske sikkerhedsskoene m.m. • De er måske unge og har endnu ikke opdaget, at de får ondt i ryggen, hvis der løftes for meget • Giv dine fif videre til de nye
Ledelse	Organisation
<ul style="list-style-type: none"> • Sørg for god instruktion og oplæring • Følg op/tilsyn på hvordan arbejdet udføres også med hensyn til arbejdsmiljø • Spørg ind til arbejdsmiljøforhold • Tænk arbejdsmiljøet ind når opgaverne fordeles og planlægges • Skab balance mellem opgaver og tid til rådighed 	<ul style="list-style-type: none"> • Kundekontakt – aflæsserforhold? Afklar evt. krav • Sørg for gode hjælpemidler og værnemidler • Bak op om arbejdsmiljø • Sikr en god sikkerhedskultur med klare retningslinjer • Italesæt at sikkerhed er for alles skyld – et sikkert arbejdsmiljø betaler sig for hele virksomheden

IGLO modellen – specielt i forhold til transport af gods

FOREBYGGELSESTRAPPEN – EN PRAKTISK TILGANG

Den bedste og mest sikre måde at fjerne alle arbejdsulykker er at fjerne alt det, der er farligt. I den virkelige verden er det ikke videre realistisk, men man kan komme et godt stykke ad vejen med en systematisk tilgang. Et anskueligt eksempel på dette er forebyggelsestrappen, hvor man ved at få hele billedet med bedre kan sætte ind, hvor det giver bedst mening.

Tanken er, at man hver gang forsøger at starte i toppen med det optimale – helt at fjerne faren, det ideelle. Man kommer nok ofte til at bevæge sig noget ned ad trappen og vælge løsninger, hvor man accepterer det farlige, men ”pakker det ind” med tiltag.



SYSTEMATISKE METODER TIL FOREBYGGELSE AF ULYKKER

DE TYPISKE ULYKKER

Når man beskæftiger sig med metoder til forebyggelse af ulykker, er det værdifuldt at vide hvilke ulykker, der er de hyppigst forekommende – og dermed også hvilke ulykker, der bør være ekstraordinært fokus på. De typiske ulykker inden for godschaufførernes område er:

- Ergonomiske belastninger af især ryg og skuldre ved af- og pålæsning af gods, hvor adgangsveje og afsætningssteder er ujævne, glatte osv. Situationer, hvor der anvendes stor kraft til træk og skub.
- Ligeledes ergonomiske belastninger af ryg og skuldre ved udførelse af pludselige ”redningsaktioner” under manøvrering af ustabilt gods. Situationer med uforudsete belastninger/påvirkninger.
- Fald fra bagsmæklift under brug af manuelle eller elektriske løftevogne.
- Klemningsskader på fod og ankel ved påkørsel af vægge, søjler, autoværn mm. under brug af løftevogn.

- Fald, forvridding af ryg og skuldre under af- og pårigning af presenning på trailer/lastvogn.
- Forstuvning af fod ved nedstigning fra førerkabine eller ved spring ned fra køretøj – ofte fra stor højde.



Bagerst i dette hæfte kan I finde en række faktaark som løsblade med eksempler på typiske, farlige situationer, som kan bruges i arbejdet med at forhindre arbejdsulykker.

RISIKOVURDERING

Der er en række risici forbundet med arbejdet i transportbranchen: Man kan snuble over efterladte paller, blive påkørt af en vildfarende truck, komme til at løfte for tunge varer eller noget helt fjerde. Men kan man identificere og vurdere de forskellige risici på forhånd, kan man som regel også forebygge dem – og dermed undgå ulykker. Det er den øvelse, vi kalder en risikovurdering.

Hvordan er tankeprocessen?

En risikovurdering handler om tre ting: Punkt 1 at bruge sin fantasi til at forestille sig, hvilke risici – altså hvad, der kan gå galt – ved et bestemt stykke arbejde – man kan kalde det "fantasikompetence". Punkt 2 at holde de risici op imod sandsynligheden for, at det rent faktisk også går galt. Punkt 3 at vurdere, hvad man kan gøre for at forebygge, at det går galt.

Kan alle risikovurdere?

For nogle falder det helt naturligt at gå rundt på arbejdspladsen og få øje på og vurdere eventuelle risici. For de fleste kræver det en vis form for viden, oplæring og erfaring at kunne udføre en sådan risikovurdering. Ofte bruger man intuitivt blot et par sekunder på at tænke:

- Hvad kan gå galt?
- Hvad gør jeg for, at det ikke går galt?
- Hvad hvis det alligevel går galt?

Selvom det er arbejdsgivers ansvar at planlægge og tilrettelægge arbejdet, så det kan udføres forsvarligt, kan der opstå situationer, hvor det er vigtigt, at alle kan foretage en hurtig risikovurdering af en arbejdsopgave i princippet hver gang, man er på et nyt aflæsningssted. Men det er (som nævnt ovenfor) en viden og en kunnen, man først skal oplæres i.

Hvornår skal man risikovurdere?

Når man går i gang med en ny arbejdsopgave, kan man med fordel bruge fem sekunder på en hurtig risikovurdering:

- Står tingene som de plejer – eller er der f.eks. flyttet om på lageret siden sidst?
- Er det en helt ny opgave, som man aldrig har prøvet før?
- Er det et nyt sted eller hos en ny kunde, man skal aflevere varer?
- Er man sløj og dermed ikke helt i stand til at udføre arbejdet?



Det handler om at opdage en eventuel risiko i tide, dvs. inden den bliver en nærved-ulykke eller en alvorlig ulykke.

Et eksempel: Er der en dårligt sikret palle i pallereolen, er det en usikker situation. Løfter truckføreren pallen ud, er det en usikker tilstand og en usikker handling. Her kan man stadig nå at risikovurdere og stoppe en potentielt farlig situation. Gør man ikke noget, kunne det ende med en nærved-ulykke, hvor godset falder af pallen og rammer tæt på en person. I værste fald kunne det resultere i en alvorlig ulykke, hvor godset rammer personen.

I kan finde en uddybet forklaring om risici og sammenhængen mellem konsekvenser og sandsynligheder i folderen *Risikovurdering*. Folderen kan downloades fra bautransport.dk

SIKKERHEDSRUNDERING

En del af det ulykkesforebyggende arbejde består af en sikkerhedsrundring – en inspektion, hvor arbejdsmiljørepræsentanten og en arbejdsleder går alle arbejdsprocesserne og de fysiske forhold igennem. Men de fleste arbejdsulykker på chaufførområdet sker under af- og pålæsning af gods væk fra virksomheden, hvorfor det er naturligt at have fokus på disse arbejds-situationer.

Hvilke risici skal man typisk være opmærksom på?

Ofte arbejdes under trange forhold, f.eks. inde i bilen, på læssebagsmækken og på lagerareal, hvor andre også færdes. Der er derfor behov for særlig agtpågivenhed og et godt overblik over risikomomenterne, hvis farlige situationer skal undgås. Ved sikkerhedsrundring skal man derudover være opmærksom på typiske risikomomenter såsom:

- Har tekniske hjælpemidler gennemgået lovpligtigt eftersyn? Hjælpemidlernes funktion og justering kan variere fra sted til sted.
- Svære aflæsseforhold – f.eks. ved aflæsning på et ujævnt og skrånende underlag.
- Dårlige adgangsveje, der gør det umuligt at anvende tekniske hjælpemidler.
- Uensartet gods. Paller med gods og stykgods varierer i vægt og størrelse, ligesom stabiliteten af godset og pallerne kvalitet varierer. På den måde kan flytning af gods være meget forskellig fra gang til gang.

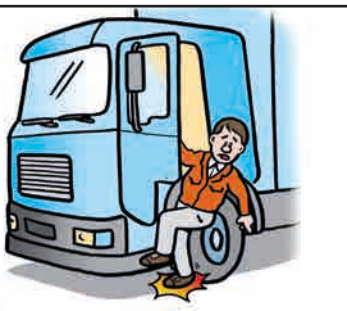
Behov for dialog mellem afsender, transportør og modtager af gods

Omfanget af disse risikomomenter skal naturligvis i første omgang søges reduceret. Dernæst er der til stadighed behov for dialog mellem afsender, transportør og modtager af gods, så man undgår at eksportere farlige situationer videre til næste led i logistikkæden. Chaufførerne er alene hos kunden, og kan blive sat i et dilemma mellem sikkerhed og ønsket om at opfylde kundens ønsker – uanset aflæsningsforholdene.

Debattér arbejdsforholdene i fællesskab

I forlængelse af en sikkerhedsrundring er det en god idé at drøfte, om der er potentielt farlige arbejdsforhold, der bør gøres noget ved.

Skemaet *Resultat af vurdering af farlige forhold* kan bruges til at samle op på resultatet af henholdsvis sikkerhedsrundring, medarbejdermøde eller lignende, og få en dialog om potentielt farlige forhold.

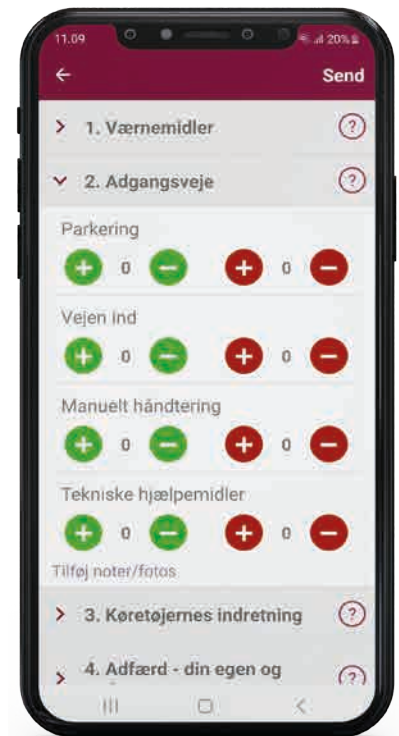


Bagerst i dette hæfte kan I finde skemaet *Resultat af vurdering af farlige forhold*, som kan bruges i arbejdet med sikkerhedsrundringer.

Safety observer

Som en hjælp i det systematiske arbejde med sikkerhedsrundring og risikovurderinger kan I benytte app'en Safety Observer, der er udviklet af det Nationale Forskningscenter for Arbejds miljø (NFA) i et samarbejde med bl.a. BAU transport og engros.

App'en har en sektion specielt rettet mod transportbranchen, hvor man kan designe sine egne skræddersyede kontrolskemaer. Det er muligt at uploade billeder af alle points-of-interest og arbejde på



tværs af hele organisationen – og kan på systematisk vis give et aktuelt billede af det aktuelle sikkerhedsniveau i virksomheden.

I kan downloade app'en Safety Observer fra nfa.dk under "Værktøjer".

REGISTRERING OG ANALYSE AF ULYKKER OG NÆRVED-ULYKKER

Det er vigtigt at registrere og analysere nærved-ulykker, så man kan finde de bagvedliggende årsager, og i sidste ende målrette den forebyggende indsats. Forudsætningen for dette arbejde er, at man straks efter ulykken eller nærved-ulykken får stillet alle de nødvendige spørgsmål til de involverede og får afdækket hele hændelsesforløbet så præcist som muligt. Man skal ikke acceptere, at det "bare er den slags ting, der sker" eller slå det hen med, at det bare var en kollega, der gjorde noget dumt.

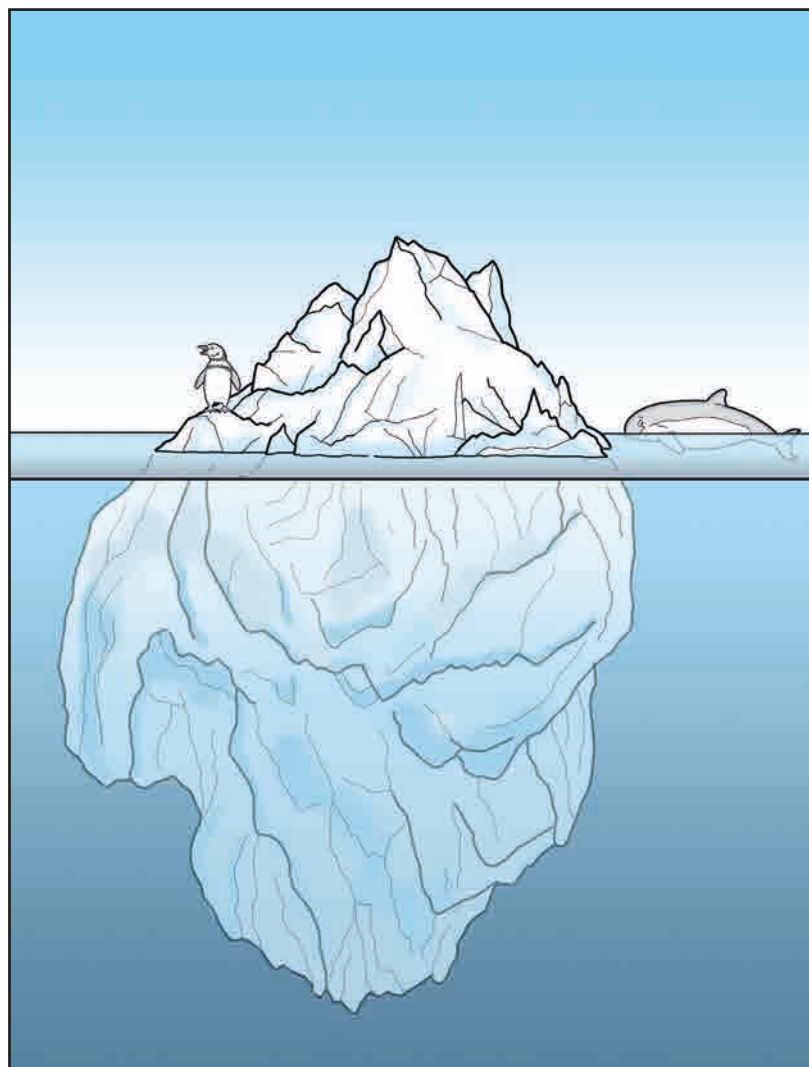
Værktøjer til bedre årsagsbeskrivelse og -analyse

BAU transport har udarbejdet en værktøjskasse, der kan bidrage til en bedre årsagsbeskrivelse/-analyse internt i virksomheden og dermed styrke den forebyggende indsats. Værktøjerne kan både anvendes af virksomheder, hvor der netop er sket en konkret ulykke – og virksomheder, hvor der potentielt kunne ske en ulykke. Afhængig af virksomhedens størrelse, organisering, tradition mm., vil der være forskellige måder at behandle en arbejdsulykke.

Fælles for dem alle er, at virksomheden på forhånd har gjort sig klart, hvem der har ansvaret for, at en ulykke beskrives, vurderes og anmeldes.

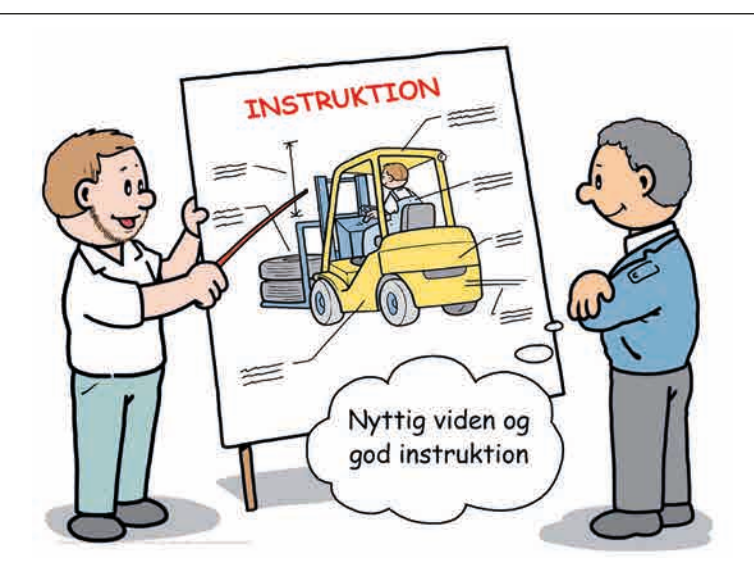
Bagerst i dette hæfte kan I finde alle skemaerne til værktøjet til ulykker/nærved-ulykker, som I kan bruge til beskrivelse og behandling af ulykker og nærved-ulykker. Skemaerne kan også downloades fra bautransport.dk.

Det er ikke alle de forekommende arbejdsulykker, der indberettes. Det er vigtigt at se hele isbjerget, også det der ligger under overfladen – både nærved-ulykkerne og potentielt farlige forhold, som ikke indberettes.



Ulykken eller nærvæd-ulykken beskrives detaljeret

Side 1 og 2 i værktøjet til ulykker/nærvæd-ulykker udfyldes af virksomheden sammen med den, som har været udsat for hændelsen/er kommet til skade. Det skal helst foregå så hurtigt som muligt efter hændelsen. Når side 1 og 2 i værktøjet er udfyldte kan informationerne herfra bruges til at udfylde skemaet i EASY, forudsat der er tale om en anmeldelsespligtig ulykke.



Ulykken eller nærvæd-ulykken behandles i arbejdsmiljøorganisationen

Skadelidte og lederen udfylder i fællesskab side 3 i værktøjet til ulykker/nærvæd-ulykker. Her vurderes ulykken og de årsager, som man i første omgang er kommet frem til, sammen med

den, som havde været udsat for hændelsen/er kommet til skade. Når man skal finde årsager, kan *Typiske årsager til ulykker inden for gods-transport* tjene som støttemateriale.

Arbejdsmiljøorganisationen drøfter herefter i fællesskab, hvordan lignende ulykker/nærvæd-ulykker skal forhindres og opstiller en konkret handlingsplan for de aktiviteter, der skal til.

Alle i virksomheden bør orienteres

Det er vigtigt, at alle i virksomheden orienteres om ulykken eller nærvæd-ulykken, og om de planlagte forebyggelsestiltag, der følger. Orienteringen kan f.eks. ske ved en mundtlig information på et personalemøde, eller man kan bruge side 4 i værktøjet til ulykker/nærvæd-ulykker som et opslag på en tavle eller til uddeling til alle i virksomheden.

Overblik over ulykker og nærvæd-ulykker

For løbende at have overblik, kan man anføre hver enkelt hændelse i skemaet *Oversigt over ulykker og nærvæd-ulykker*. Skemaet bør ajourføres løbende og kan gerne danne grundlag for en diskussion i arbejdsmiljøorganisationen. Oversigten vil måske afsløre, at det er den samme type af ulykker og nærvæd-ulykker, der jævnligt forekommer, og dermed danne

baggrund for, at man laver tiltag eller kampagner, der sætter fokus på, hvordan man bedst undgår netop den type ulykker og nærved-ulykker.

INSTRUKTION OG OPLÆRING

Det er meget væsentligt, at man bliver oplært og instrueret i, hvordan man forudser, hvor de farlige situationer kan opstå. Der er behov for, at chaufførerne er træned i at se, hvilke situationer potentielt kan udvikle sig til ulykker, hver gang de påbegynder en ny arbejdsopgave.

I betragtning af hovedparten af ulykkerne på chaufførområdet sker, mens lastvognen holder stille, så er der behov for at være opmærksom på arbejde med bl.a.:

- Af- og pårigning af presenning/gardin på trailer/lastvogn
- Brug af læssebagsmæklift og løftevogn
- Konsekvent anvendelse af sikkerhedsfodtøj o.a. påbudt sikkerhedsudstyr
- Planlægning af arbejdet, så der ikke løbes en unødigt risiko – f.eks. adgang til lad og unødigt arbejde i højden.

ANMELDELSE OG ANALYSE AF ULYKKER

Vent med at drage konklusioner og udpege syndere

Når ulykken er beskrevet og anmeldt i EASY, kan man begynde at vurdere alle kendsgerningerne, og dermed finde årsagerne til ulykken. Her kan man med fordel bruge faktaarkene med typiske årsager til ulykker inden for godstransportområdet som inspiration – I kan finde dem bagerst i hæftet.



DEL 3. SIKKERHEDSADFÆRD

Først når man kender årsagerne, er det muligt at finde løsninger og dermed tage forebyggende tiltag, så man undgår, at lignende ulykker sker igen. Lad være med straks at give nogen skylden for, at ulykken skete – og pas på med at drage forhastede konklusioner.

Alle arbejdsulykker skal anmeldes i EASY-systemet, der hører under virk.dk - og som sørger for at informationerne går både til Arbejdstilsynet og til virksomhedens arbejdsskadeforsikring.

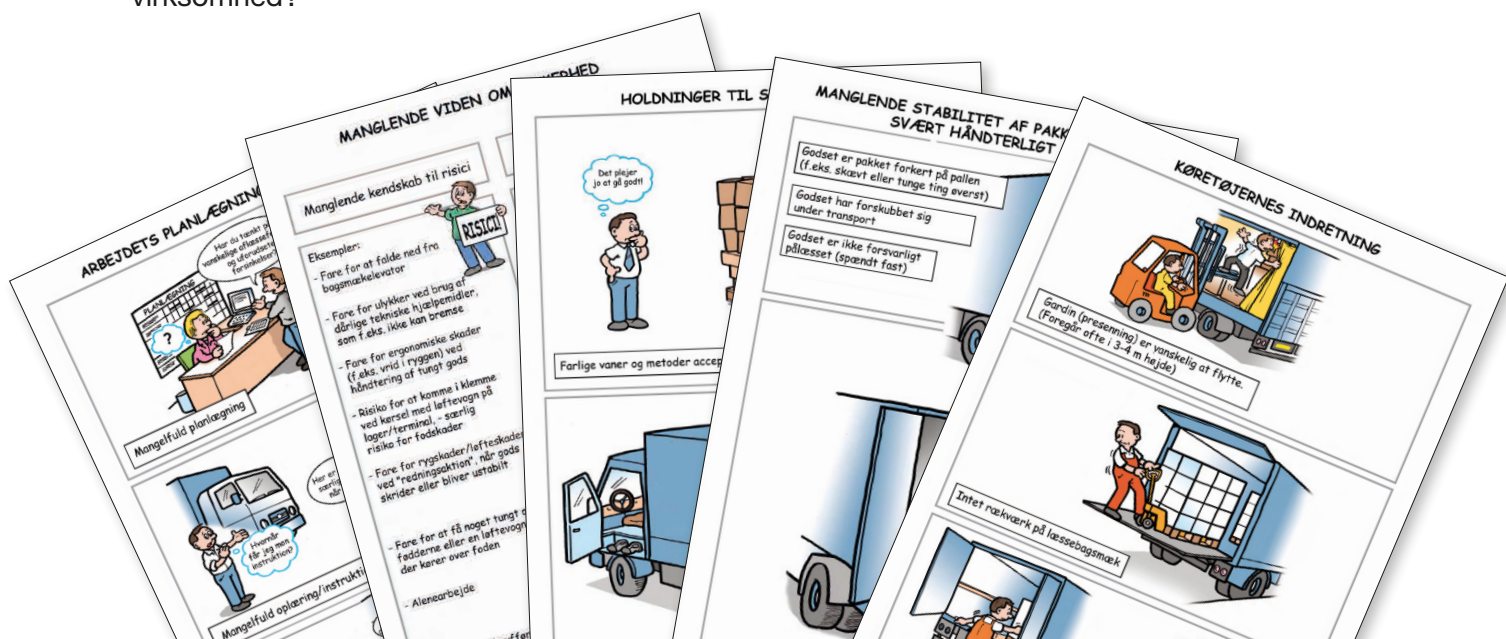
Ændring af adfærden i hele organisationen er en langtidsholdbar metode til færre arbejdsulykker. Man kan afdække, tælle, dokumentere og skærme rigtigt meget, men det mest effektive vil være, at holdningen og adfærden ændres, så risikable forhold helt undgås. Og arbejde med holdningen hos alle i organisationen – såvel chauffører som arbejdsmiljøorganisation og ledelsen.

Det starter med ledelsen, hvad giver ros i vores virksomhed?

FAKTAARK OG TEGNINGER SOM INSPIRATION

En måde at arbejde med adfærden på en let tilgængelig måde er at starte en dialog ved hjælp af tegninger med typiske situationer, som man i organisationen måske bedre kan se sig selv i. Tegningerne er tænkt som inspiration til at sikre flere indfaldsvinkler i vurderingen af mulige årsager. Det er her vigtigt at fokusere på årsager – ikke skyldige. Og begreber som ”Det var et hændeligt uheld” eller ”Det var også min egen skyld” bør så vidt muligt undgås, idet det kan blokere for at vurdere en mulig forebyggende indsats.

Bagerst i dette hæfte kan I finde en række faktaark som løsblade med eksempler på typiske, farlige situationer, der kan bruges som en måde at starte arbejdet med at forhindre arbejdsulykker.



CHAUFFØRERNES EGNE BIDRAG TIL EN ÆNDRET SIKKERHEDS- KULTUR

Der er for chauffører altid en risiko for, at de bliver involveret i trafikulykker. Uanset om de selv er fremragende bilister og har overblik over trafikken, møder de mange mennesker, hvor nogle ikke er nær så gode og deres adfærd kan være svær at forudse.

Derfor er det meget vigtigt, at chaufføren selv gør sit eget bedste for at undgå ulykkerne i trafikken.

Det kan f.eks. gøres ved, at chaufføren er opmærksom på:

- at være udhvilet, når denne kører ud i trafikken
- at bevare koncentrationen alene om bilkørslen
- at holde god afstand til de andre bilister
- at vise hensyn til andre bilister

I forbindelse med arbejde i og uden for bilen kan chaufføren også forhindre mange ulykker ved, at:

- lade være med at hoppe ned fra førerhuset
- gå i fodtøj, der sidder ordentlig fast på foden

- anvende det sikkerhedsudstyr, der er nødvendigt, f.eks. handsker, hjelm, maske osv
- der altid er rækværk, hvis man bevæger sig oppe på bilen
- tunge genstande altid er fastgjorte, både på ladet og når de flyttes manuelt
- læsser af og på, hvor det er sikkert
- sørge for, at ting, der går i stykker på bilen, straks repareres
- sørge for en generel vedligeholdelse af bilen med hensyn til bremses, lys o.s.v.
- rydde op efter sig selv, så man selv eller andre ikke falder over "rodet".

Det er også vigtigt at huske, at chauffører skal være ekstra opmærksomme på de lokale regler, når de arbejder på andre arbejdspladser – f.eks. brug af værnemidler.

Alle i organisationen – også chaufførerne – bør generelt være opmærksomme på egen og andres sikkerhed og øve skøn, inden de går i gang med en opgave.

Oplever de forhold, der virker farlige, skal de rapportere det til ledelsen, så forholdene kan udbedres.

NUDGING SOM VÆRKTØJ I ARBEJDET MED ULYKKER

Undersøgelse af ulykker og nærved-ulykker er et første skridt i forebyggelsen. Det er en del af arbejdsmiljøorganisationens arbejde at sørge for, at årsagerne til ulykker og tilløb hertil undersøges, og at der gennemføres tiltag, der sikrer at det ikke sker igen. En del af dette arbejde forudsætter at chaufførerne indrapporterer alle hændelser – også nærved-ulykkerne.

BAU transport og engros har i samarbejde med iNudgeyou kortlagt, hvad der skal til for at få indberettet flere nær-ved-ulykker.

Her er nogle få ideer til, hvordan man ved hjælp af nudging i samarbejde med chaufførerne får dokumenteret en større del af ulykker og nærved-ulykker.

Mundtlig indberetning og stikker til visualisering af indberetningsproces

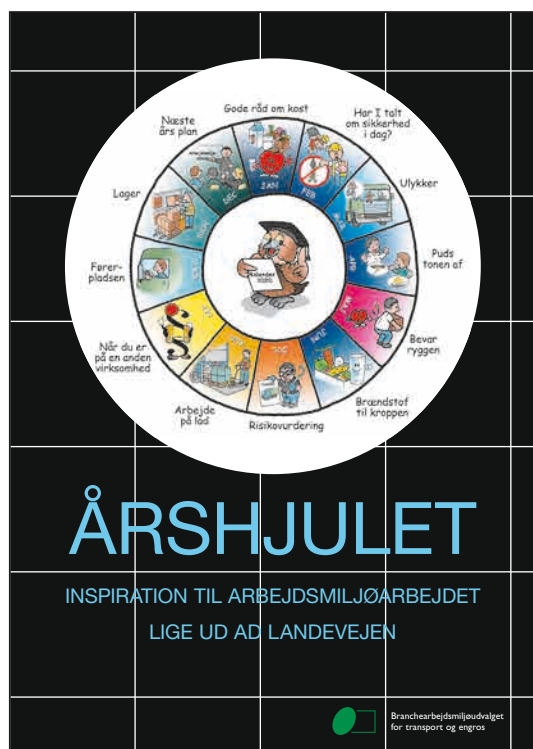
Mangel på tid og almindelig travlhed betyder ofte, at chaufførerne ikke får indberettet nærved-ulykkerne. Blandt andet, fordi indberetning ofte sker skriftligt, hvilket kan opfattes som tidskrævende og besværligt. En løsning som gør indberetningen mundtlig eller med fotos, vil gøre det nemmere. Chaufførerne har ofte en travl hverdag, og ved at gøre det så enkelt som muligt, vil arbejdsmiljøorganisationen få besked om flere nærved-ulykker.

En simpel og visuel guide til indberetning af nærved-ulykke (som stikker), som udleveres til chaufføren, som de kan have liggende i førerhuset, vil også kunne hjælpe. Placer guiden således, at den ikke fanger opmærksomhed under kørslen, men så den stadig er synlig i førerhuset.



Indberetning til tredjepart

Det kan være ubehageligt at indberette nærvæd-ulykke direkte til sin chef, hvilket ofte er tilfældet i små til mellemstore virksomheder. Ved at ændre indberetningssystemet således, at chaufføren skal indberette til en tredjepart, vil man potentielt opnå, at flere nærvæd-ulykker bliver indberettet. Dertil vil det være muligt for ledelsen at arbejde med at italesætte det at indberette nærvæd-ulykker som noget positivt.



Brug gerne pjecen med årshjulet til at skabe en løbende dialog mellem ansatte og ledelse. Årshjulet giver mulighed for at have fokus på nye områder hver måned.

Få alle med ombord

Man kan komme langt med nudging og alternative måder at påvirke organisationen, men det kræver, at alle er opmærksomme – fra chaufførerne til ledelsen – på vigtigheden af at indberette nærvæd-ulykker og støtte op om arbejdet.

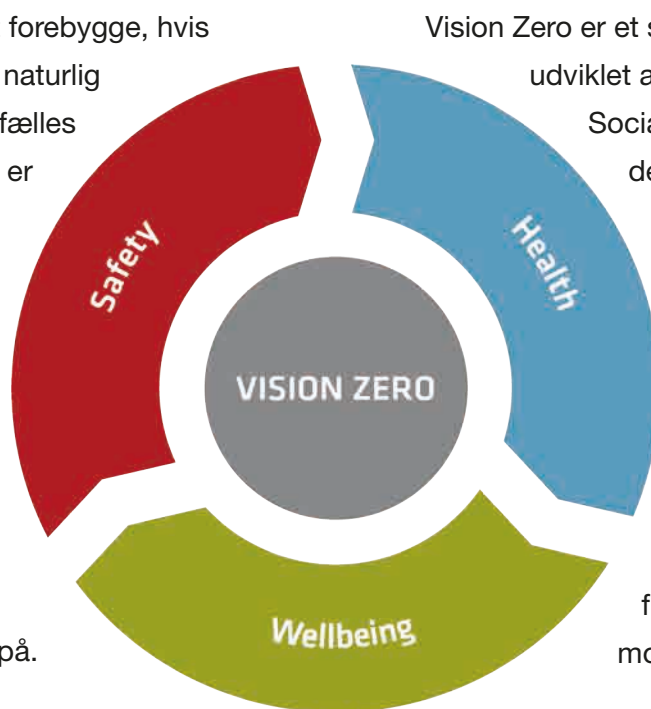
Den samlede rapport om nudging af chauffører er udarbejdet af iNudgeyou og kan downloades på bautransport.dk

Med en række værktøjer – f.eks. plakater til ophængning i kantiner og omklædningsrum – kan man være med til at bringe fokus på arbejdsmiljøforhold og påvirke handlingsmønstre.



DEL 4. VISION ZERO – SÆT MÅL OM NUL ARBEJDSULYKKER!

Alle ulykker er mulige at forebygge, hvis arbejdspladsen som en naturlig del af hverdagen har et fælles fokus på sikkerhed. Det er tankegangen bag Vision Zero, som er en strategi, der kan bruges til ulykkesforebyggelse. Nul ulykker skal ikke forstås som et absolut mål men som en proces, der indebærer nye måder at tænke og arbejde med sikkerhed på.



Vision Zero er et strategisk koncept udviklet af ISSA (International Social Security Association), der gennem de senere år har fundet global udbredelse.

Et spørgsmål om modenhed.

Vision Zero skal ikke forstås som et absolut mål om nul ulykker men som en proces, hvor man efterhånden bevæger sig fremad mod en stadig mere moden arbejdsmiljøkultur.

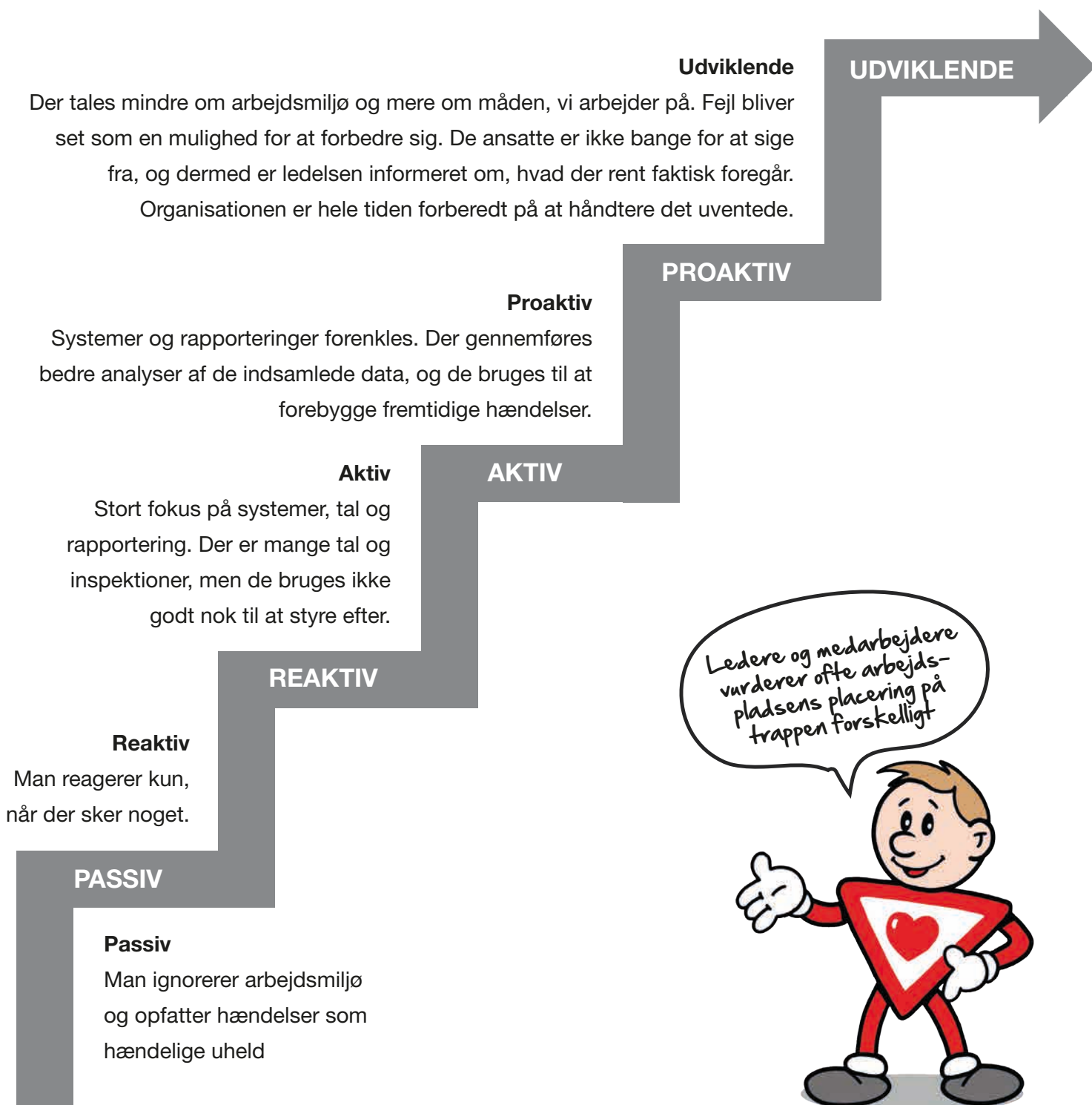
Vision Zero - 7 gyldne regler

1. Tag lederskab – udvis engagement
2. Identificér farer – kontrollér risici
3. Definér målsætninger – udvikl programmer og procedurer
4. Skab et sikkert og sundt system, der understøtter et velorganiseret arbejde
5. Sørg for optimal sikkerhed og sundhed i maskiner, udstyr og arbejdspladser
6. Opgradér kvalifikationer, og sørg for kontinuerlig kompetenceudvikling
7. Investér i mennesker, og motivér gennem aktiv deltagelse og involvering.

Ligesom i den praktiske forebyggelsestrappe kan man i Vision Zero's tilgang anskue det som en strategisk proces trin for trin:

Forebyggelsestrappen – ét skridt af gangen

Det gode arbejdsmiljø handler om at arbejde proaktivt i stedet for reaktivt.



VÆRKTØJSKASSE

Denne værktøjskasse kan bestilles af organisationernes medlemmer gennem egen organisation eller downloades fra www.bautransport.dk

Fællessekretariatet

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf.: 33 77 33 77

Arbejdstagersekretariatet

Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf.: 70 300 300

Arbejdsgiversekretariatet

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf.: 33 77 33 77

Arbejdstilsynet Lanskronegade 33

2100 København Ø
Tlf.: 70 12 12 88
www.at.dk

Arbejdsledersekretariatet

Vermlandsgade 65
2300 København S
Tlf.: 32 83 32 83



Branchearbejdsmiljøudvalget
for transport og engros

www.bautransport.dk

Layout: Setoff Marketing
Tryk: 3.000 stk.
2. udgave 2023
ISBN 978-87-93727-60-1
Varenr. 123082

