

Ola Hansson Arbetsmiljöverket

Vecka 5_31 jan. 2024

Sakkunnig

Chattfrågor, kommentarer och reflektioner

- Christian Andersson

10:16

Det är en väldig skillnad på åldersgruppen 25-34 till 35-44. Något som säkert kan förklaras genom att man är "ung&dum" och sen växer upp. Men att det är en så stor skillnad är väldigt intressant

- Anders Alm VCE Eskilstuna

10:17

Vad är den vanligaste skadorna på kroppen i dessa olyckor?

Ola: Du fick säkert svar på din fråga senare i presentationen men fötter sticker ut! I kombination med "fotled" och "tår" handlar det om ungefär en tredjedel av fallen.

- Christian Andersson

10:19

Vad var det som hände år 2009 som gjorde att stapeln är så låg i jämförelse med resten av år?

Ola: Lågkonjunktur efter finanskrisen 2007–2008 är nog främsta förklaringen. Det ledde till en stor arbetslöshet i branscher där truckar används.

- Arne Karlström

10:21

Detta är svensk statistik, hur ser det ut mot det globala-statistiken?

Ola: Angående statistik för hur det ser ut med truckolyckor i övriga Europa var det tyvärr inget som vår statistikavdelning hade tillgång till utan hänvisade till Eurostats hemsida: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

- Arne Karlström

10:27

Förtydligande av min fråga. Hur skiljer svensk skadestatistik gentemot Europa och globalt?

Ola: Jag har tyvärr ingen bra svar på din fråga. Det jag vet är att det sker mycket truckolyckor även i övriga Europa och världen. Olyckorna liknar varandra, särskilt inom EU där vi har samma tekniska krav på utformningen av truckarna genom maskindirektivet.

- Christian Andersson

10:29

Tycker termen "truckförare" i statistiken, känns väldigt vag. Alla som framför en truck är ju att räkna som en truckförare just när truckolyckan sker.

Ola: Ja, man får ta det med en nypa salt. Enligt AKU (SCB:s arbetskraftsundersökningar) utgör yrkesgruppen truckförare färre än 5000 stycken. Och enligt arbetsskadestatistiken anmäldes 1658 stycken olyckor med sjukfrånvaro för yrkesgruppen truckförare mellan år 2018–2022. Det är så klart en orimligt stor andel som i så fall skulle skadas varje år. Min gissning är att många arbetsgivare skriver in "truckförare" när en arbetstagare som framför truck skadar sig helt enkelt. "Yrket" kan i själva verket vara något helt annat.

- Tobias

10:34

Intressant och mycket tänkvärd statistik!

Ola: Kul att höra!

- Christian Andersson

10:35

Tycker att det är intressant att i statistiken så är siffrorna i princip identiska, år efter år..

- Christian Andersson

10:35

Är det samma folk som gör illa sig varje år?

Samma folk vet jag inte. Men statistiken ändras så klart lite efter vart det körs mest truck och vem som kör truck. För tio år sedan skedde till exempel flest olyckor inom tillverkningsindustrin. Nu är det flest olyckor som sker inom transportsektorn. Bland yrkesgrupper har andelen skadade lastbilschaufförer ökat på senare år. Om vi kollar på kön så skadas något fler kvinnor idag än för tio år sedan, särskilt i den yngsta åldersgruppen (18–24 år).

- Christian Andersson

10:38

Samma sak gäller ju om när man välter med en truck med hytt, man ser golvet komma och tror att man kan fånga upp sig. Bästa platsen är att hålla två händer på ratten.

- Anders Alm VCE Eskilstuna

10:40

Jag som utbildare och typ fd förare saknar handtag i taket ifall trucken skulle tippa för håller du enbart i ratten så har du svårt att hålla emot överkroppen och huvud om man kör inomhus motvikts truck som då kan dunka i golvet vid nerslag. Rätta mig gärna ifall jag har fel.

Gällande handtag i taket har jag skickat vidare detta till våra produktansvariga för att ta idén vidare till våra produktutvecklare.

– *Heléne S Sylegård*

- Christian Andersson

10:43

Såklart så finns det en risk med skullskador. Men om man använder bälte enligt lag och praxis, så går det ju att undvika iallafall att föraren studsar runt i hytten. Men helt klart, ett handtag i taket kan göra stor skillnad

Ola: Truckarna behöver uppfylla kraven i maskindirektivet. Detta görs ofta genom att tillverkarna följer harmoniserade standarder. Ser ni brister i truckars utformning rekommenderar jag er därför att engagera er i standardiseringsarbetet som i Sverige bedrivs i SIS/TK 221 där Toyota har ordföranderollen, länk:

<https://www.sis.se/standardutveckling/tksidor/tk200299/sistk221/>

Apropå säkerhetsbälte är det "state of art" för motviktstruckar enligt harmoniserad standard. Och enligt 17 § AFS 2006:5 ska bälte användas om det finns. Många huvudskador hade nog kunnat förhindras om bälte använts på korrekt sätt.

- Anders Alm VCE Eskilstuna

10:45

Hur är det med inhyrd personal som gör jobb på företag är dom inräknade i statistiken?

- Anders Alm VCE Eskilstuna

10:45

externt företag inne på ett annat företag alltså

Ola: Du fick säkert svar på din fråga under presentationen. Men utifall att du missade den delen så ligger inhyrd personal (bemanning) under egen branschgrupp "Uthyrning, fastighetservice, resetjänster och andra stödtjänster" och bransch: "Personaluthyrning".

- Christian Andersson

10:46

Man kanske skulle överväga att ha krocksidogardiner i hytten på trucken. För att undvika att om trucken välter att föraren ska slå i skallen? 🤔

Även denna idé har jag skickat vidare till våra produktansvariga för att ta idén vidare till våra produktutvecklare.

– *Heléne S Sylegård*

AFS:ar

- Christian Andersson

10:56

Visst kan jag förstå att Arbetsmiljöverket vill jobba för att minska antalet AFS:ar, men att banta ner det från 60+ afsar till 15 är väl lite väl att ta i. Att då också kasta in truckar ihop med vad som såg ut att vara ALL annan typ av arbetsutrustning och då få en AFS som är på 200 sidor lång, känns som overkill

- Anders Alm VCE Eskilstuna

11:00

Vad finns det för krav på släckmatriel gällande litium jon batterier?

Ola: Vi har inga särskilda krav för litiumjonbatterier vad gäller släckutrustning och annat. Kraven är att arbetsgivaren behöver komma fram till lämpliga åtgärder utifrån sin riskbedömning av kemiska riskkällor enligt föreskrifterna om kemiska arbetsmiljörisker (AFS 2011:19). Underlag för riskbedömning och åtgärder går att finna i bland annat säkerhetsdatabladet för batteriet och i truckens bruksanvisning. Vatten är de släckmedel som brukar rekommenderas för kylning eller släckning av brand i litiumjonbatterier.

- Björn Skoglund

11:02

Jag tror att "tappade kontrollen" av trucken beror mycket på beteende och attityd, som tyvärr skylls mycket på "stress"

MATERIAL HANDLING

- **Björn Skoglund**

11:03

Måste bli hårdare tag mot oseriösa utbildare som bara vill tjäna snabba pengar.

- **Anders Alm VCE Eskilstuna**

11:03

Håller med dig där Björn

- **Tobias**

11:05

Tack för en grym start Ola!

Ola: Stort tack!

- **Anders Alm VCE Eskilstuna**

11:06

Bra info Ola tack för det

Ola: Tack för att ni orkade lyssna! :)

Linus Ahonen

11:06

Dessa oseriösa utbildare är katastrof, jag tror personligen att de är "grundorsaken" till många av dessa olyckor. Statistiken talar också för det då den största delen olycksdrabbade är unga...