

Chaufførprojektet



Januar 2012

Denne rapport er udarbejdet af Danish Crown Insurance for Slagteribranchens Arbejdsmiljøudvalg (SAU). Rapporten er en afrapportering af projektet Chaufførprojektet, som er et projekt, pågået på følgende af Danish Crown koncernens virksomheder; Danish Crown Nordic i Kolding og Ringsted og Tulip Fast Food.

Slagteribranchens Arbejdsmiljøudvalg er et permanent udvalg oprettet under BAR Jord til Bord.

Udvalget beskæftiger sig med arbejdsmiljø inden for slagteribranchen. Udvalgets sammensætning, formål og opgaver fremgår af BAR Jord til Bords hjemmeside www.barjordtilbord.dk.

BAR Jord til Bord er sammensat af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter og oprettet iht. arbejdsmiljøloven. Rådet har bl.a. til opgave, at informere og vejlede om arbejdsmiljøforhold.

Januar 2012

Hvorfor et projekt

Slagteribranchen, herunder SAU, har i mange år arbejdet med at indføre arbejdsmiljøtiltag til forbedring af den overordnede standard på de danske slagterier og forædlingsvirksomheder. Der er historisk gjort en stor indsats for at ramme så bred en målgruppe som muligt, for derved at sikre arbejdsmiljøet på de fleste arbejdspladser i slagteri- og forædlingsbranchen. Dette har desværre medført, at specifikke arbejdsgrupper er blevet mindre prioriteret. Målgruppen i dette projekt er de timelønnede chauffører, som ofte overses, da de ikke har en fast arbejdsplads.

I slagteribranchen er der medarbejdere, som fragter kød/produkter ud til kunderne, denne gruppe af medarbejders arbejdsmiljø er ikke kortlagt, styret og løbende evalueret på samme måde som de faste medarbejdere, som arbejder på en fastarbejdsplads. Derfor er formålet at skabe de samme sikre rammer for medarbejdere uden fast arbejdssted som de traditionelle medarbejdere i slagteribranchen med et fast arbejdssted.

Forekomsten af ulykker uanset årsag er omkostningstunge for virksomhederne og ikke mindst for de involverede medarbejdere på såvel det fysiske som det psykiske plan.

Forebyggelse af ulykker forekommer derfor som et vigtigt indsatsområde, da en stor del af de risikofaktorer medarbejderne udsættes for, kan fjernes eller reduceres gennem adfærdsregulering/-ændring og en systematisk udvikling af værktøjer til risikovurdering. En betingelse for at forebygge ulykker er, at det fysiske arbejdsmiljø er sikret og optimeret. Dog sikrer fysiske tiltag ikke alene forebyggelse af ulykker. Adfærd er også afgørende ift. forebyggelse af ulykker. Viden omkring politikker, procedurer, retningslinjer påvirker medarbejders holdning og dermed adfærd. Videnstilførsel er således en afgørende parameter i arbejdet med adfærdsregulering. Ledelsens samt sikkerhedsorganisationens engagement omkring adfærd, har ligeledes en stor betydning for medarbejdernes adfærd.

Formål

Formålet med projektet er at have særligt fokus på ulykkesforebyggelses igennem

- udvikling og afprøvning af et integreret risikovurderingsværktøj
- adfærdsændring for de timelønnede medarbejdere, som ikke har en fast arbejdsplads, på terminalerne ved Danish Crown Ringsted, og Danish Crown Kolding og Tulip Food Company.

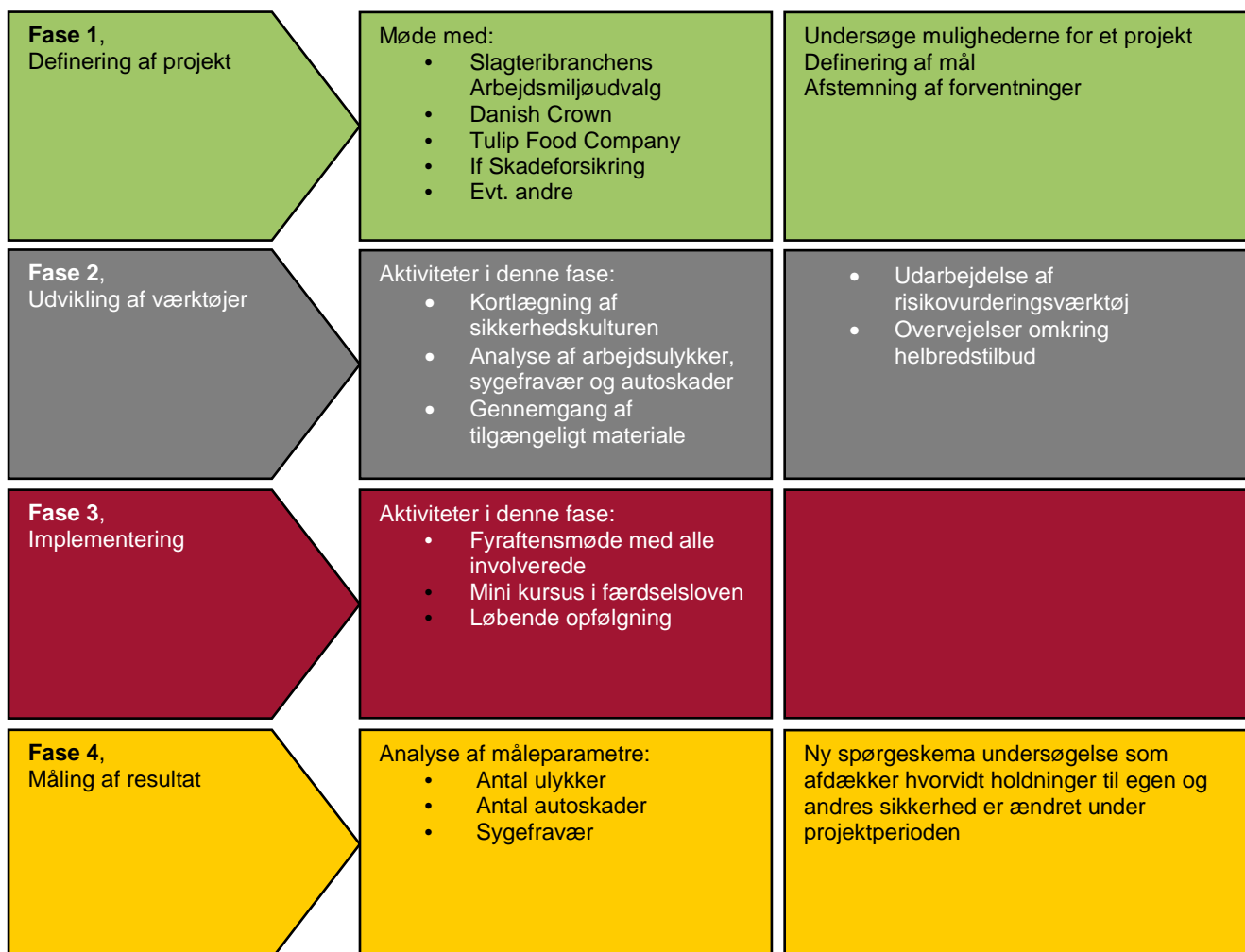
Projektet har til formål at reducere medarbejdernes ulykkesrisiko og arbejdsrelaterede sygefravær. Disse medarbejdere færdes tilmed i omgivelser, som ikke er under direkte kontrol af hhv. Danish Crown eller Tulip Food Company, hvilket kan øge medarbejderne ulykkesrisici, herunder påvirke deres adfærd i uhensigtsmæssig retning.

Projektet giver også mulighed for at tilføre ny viden omkring indsatser indenfor ulykkesforebyggelse i et arbejdsmiljø, der har skiftende fysiske rammer.

Projektets enkelte faser

Projektet var opdelt i 4 faser (jf. nedenfor), første fase gik på at afklarer hvorvidt alle parter var indforstået og ønskede at bidrage i forbindelse med de enkelte faser i projektet. Fase 2 var en forberedende fase, hvor der foregik en analyse af arbejdsulykker, sygefravær, autoskader, drøftelser omkring sundhedsprofil af medarbejderne, definering af en holdningsmåling af medarbejderenes opfattelse af sikkerhedskulturen på virksomheden samt udarbejdelse af risikovurderingsskemaer.

Projektets enkelte faser er præsenteret nedenfor:



Aktiviteter

I forbindelse med analyse af de enkelte områder og udvikling af værktøjer, til at forbedre arbejdsmiljøet og sundheden for medarbejdergruppen, er der blevet lavet en del aktiviteter for at tilvejebringe og sikre de korrekte data. De enkelte aktiviteter er i punktform nævnt nedenfor.

- Undersøgelse af sikkerhedskulturen
- Analyse af arbejdsulykker
- Analyse af sygefravær
- Analyse af autoskader
- Gennemgang af tilgængeligt data

- Udarbejdelse af risikovurderingsværktøj
- Helbredstilbud
- Drøftelse med medarbejderne omkring arbejdsmiljø og egen sikkerhed
- Drøftelse med medarbejderne omkring autoskader

De enkelte aktiviteter er gennemgået nedenfor.

Undersøgelse af sikkerhedskultur

For at kortlægge medarbejdernes holdning til sikkerhed og opfattelse af virksomhedens holdning til sikkerhed, er der blevet benyttet et analyseværktøj til kortlægning af dette, udarbejdet af Arbejdsmedicinsk Klinik i Herning (AMK) og det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA). Spørgeskemaet er udarbejdet som et led i AMK og NFA's projekt vedr. Sikkerhedskultur & Arbejdsulykker.

Selve vejledningen til spørgeskemaet og spørgeskemaet kan findes ved www.amkherning.dk, og analysen er udarbejdet på baggrund af de opsatte retningslinjer i denne vejledning.

Alle medarbejdere er blevet bedt om at udfylde et spørgeskema, både ved opstart af projektet og ved afslutningen af projektet. Formålet var at måle, hvorvidt der forelå en forbedring af medarbejdernes opfattelse af sikkerhedskulturen under og efter projektførelsen. Det har været valgfrit for den enkelte medarbejder, hvorvidt denne har ønsket at deltage i undersøgelsen, hvorfor svarprocenten ikke er 100%, men desværre kun 65% ved opstart af projektet og 55% ved afslutning af projektet.

Spørgeskemaet er inddelt i følgende områder, hvor medarbejdernes holdninger er blevet målt:

- Involvering
- Opmærksomhed på sikkerhed
- Efterlevelse af sikkerhedsregler
- Generel ledelse
- Instruktion i sikkerhed
- Sikkerhedsledelse
- Arbejdsmiljørepræsentantens engagement i sikkerhed

Analyse af arbejdsulykker

Der er blevet foretaget en analyse af de arbejdsulykker som chaufførerne har været udsat for i perioden 2006, 2007, 2008 og 2009. Der er blevet set på de rapporterede hændelser, både i relation til alvorlighed og frekvens.

Analysen af ulykkerne er blevet benyttet til at udarbejde et risikovurderingsskema, som har et særligt fokus på de alvorlige risici som chaufførerne er udsat for i løbet af en arbejdsdag.

De typiske skader som chaufførerne er udsat for er hændelser, hvor de er ude ved kunder under forhold, hvor virksomheden ikke har indflydelse på de fysiske rammer.

Man kan rubricere ulykkerne i følgende kategorier:

- Faldskader, grundet glatte eller ikke vedligeholdte forhold ved kunderne



- Klemningskader, nedfaldne burer eller paller fra lastbil til fortov
- Vrid, grundet træk/skub af bure eller paller over dårlige vedligeholdte overflader
- Diverse andre typer af skader

Der er blevet lavet en opgørelse over antallet af arbejdsulykker inden projektstart og ved projektafslutning, for at se hvorvidt antallet af arbejdsulykker for denne gruppe af medarbejdere er faldet under projektførelsen.

2 eksempler på typiske skader	
Skadelidte var ved at sænke liften med to bure på, da håndbetjent lift kontaktede omvendt så liften vippede ned i stedet for opad, derved begyndte burene at køre ud og skadelidte kunne ikke holde dem og røg med ud over liften, faldt ca. 1,5 m ned	Aflæsning af varer fra lastbil, skadelidte gik et skridt bagud og faldt bagover med varerne. Faldt ned på en lift, der var kørt ned fra lastvogn. Slog ryg, brystkasse, skulder, overarm og albueled.

Sygefravær

Sygefraværet er blevet analyseret. Formålet med dette er at medtage resultaterne i forbindelse med udvikling af risikovurderingsskemaet. Der er en del forhindringer i relation til at benytte sygdomsdata til at vurdere medarbejdernes fysiske og psykiske belastning, dette er begrundet i at medarbejderne ikke altid oplyser den reelle årsag til fraværet, men blot melder sig syg.

Der er blevet udarbejdet en opgørelse over sygefraværet inden projektstart og ved projektafslutning for at se, hvorvidt sygefraværet er faldet under projektførelsen.

Analyse af autoskader

Der er blevet udarbejdet en gennemgang af de typiske autoskader som denne gruppe af medarbejdere har lavet, eller været udsat for. Der er tale om en bred vifte af forhold, hvor de 3 typiske genganger er:

- Solo-uheld, hvor der ikke er ordentligt fokus, fejlvurdering af forholdene fx vejens brede – afstand til bygninger/vejbælægninger mv.
- Vognbaneskifte, herunder sammenfletning
- Bakkemanøvre, typisk ved levering af varer eller parkering

Bevidstheden omkring hvilke autoskader som typisk indtræder for chaufførerne, er væsentlig i relation til udarbejdelse af et risikovurderingsskema, som skal tage højde for alle potentielle risici.

Der er blevet udarbejdet en opgørelse over antallet af anmeldte autoskader ved projektstart, sammenholdt med antallet ved projektets afslutning.

Gennemgang af tilgængeligt data

I forbindelse med det forberedende arbejde til en revurdering af APV'erne er der blevet lavet en gennemgang af eksisterende materiale ved Arbejdstilsynet samt ved Branchearbejdsmiljørådet for Transport og Engros. Ligeledes har der foregået drøftelser med virksomhedernes auto og arbejdsskadeforsikringsselskaber.

Formålet med denne undersøgelse var at identificere alle tilgængelige data, og udtrække essensen af disse og sammenholde dette med følgende udarbejdet gennemgange:

- Analyse af arbejdsulykker
- Analyse af sygefravær
- Analyse af autoulykker

For derefter at benytte det relevante i forbindelse med APV skemaerne og risikovurderingsskemaerne.

Risikovurderingsskemaer

På baggrund af ovenstående analyser er der blevet udarbejdet 2 risikovurderingsskemaer, som supplement til den eksisterende APV kortlægningsmetode.

Det var hensigten at udarbejde en ny type APV, som sikrede/kortlagde denne medarbejder gruppes belastninger og risici, fremfor den APV metode som benyttes i slagteri og forædlingsbranchen. Efter flere løbende drøftelser imellem interessenterne og på baggrund af tilbagemeldinger omkring [Ny APV](#) i slagteribranchen, som var yderst positive, blev det valgt at fastholde denne APV metode, men udarbejde 2 skemaer som supplement til APV gennemgangen. Et skema hvor man specifikt forholdte sig til de fysiske rammer ved afleveringsstedet og et skema hvor man forholdte sig til løft, træk og skub og ulykkes risikoen ved de enkelte medarbejdere.

APV for	Udført af	Dato	Hvordan har du selv vurderet det forhold på APV skemaet?						
Ergonomiske forhold			😊	😐	😞	😡	😱	Hvilke pladser drejer det sig om	Bemærkninger
Ensidigt gentaget arbejde									
Udøvelsesprotokollater									
Tunge løft									
Skub og Træk									
Arbejdsstillinger									
Arbejdspladsens indretning									
Psykiske forhold			😊	😐	😞	😡	😱	Hvilke pladser drejer det sig om	Bemærkninger
Psykisk arbejdsmiljø									
Sygefravær									
Ulykker			😊	😐	😞	😡	😱	Hvilke pladser drejer det sig om	Bemærkninger
Ulykker									

Drøftelse med medarbejderne omkring arbejdsmiljø og egen sikkerhed

Ved opstart af forløbet er der blevet afholdt informationsmøder på de enkelte enheder, hvor alle chauffører har været samlet. Formålet med denne direkte dialog med chaufførerne har været, at sikre et fælles forståelse for projektet, samt de mål man ønskede at opnå i perioden.

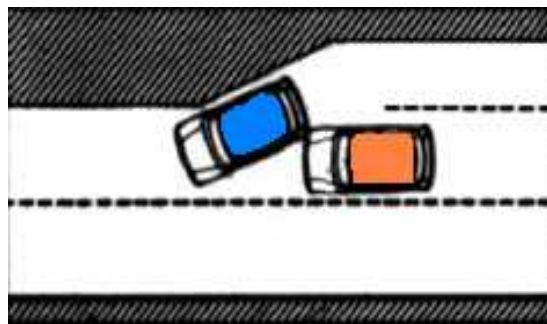
På mødet blev der foretaget en gennemgang og introduktion af projektet, præsentation af risikovurderingsskemaerne som medarbejderne efterfølgende skulle arbejde med, samt orientering omkring forestående helbreds kontrol.

På de afholdte møder deltog alle medarbejdere, som var omfattet af projektet samt ledelsen og arbejdsmiljørepræsentanten. Møder blev afholdt enten før chaufførerne havde påbegyndt deres kørselsruter eller efter endt kørsel.

Drøftelse med medarbejderne omkring autoskader

Der er blevet planlagt og afholdt et mini kursus for alle chauffører, hvor de har modtaget et minikursus i relation til færdselsloven, hvor der er taget udgangspunkt i de typiske skader som chaufførerne forårsager.

I relation til dette afholdte minikursus blev færdselslovens bestemmelser gennemgået, på en illustrativ og oplysende måde, hvor der var taget udgangspunkt i medarbejderens behov, grundet de skader, der var blevet analyseret.



Hvem er ansvarlig for skaden ved sammenfletning?

Der blev desuden for chaufførerne lavet en minimal huskeliste med, hvad de skal gøre ved en autoskade, denne fremgår nedenfor;

- Registrer at skaden er sket

- Foto af skader – køretøjernes placering, skadernes størrelse/omfang, og disses placering, husk at dokumenterer om der er tidligere skader
- Foto af modparten – Foto af modpartens køretøj (inkl. nummerplade), da flere afviser at have været på skadestedet/-tidspunktet
- Vidner – sikre vidner, husk at bruge tid på at få vidne-assistance
- Hvis der er en modpart - Anerkend aldrig noget ansvar overfor modparten, det er forsikringsselskabets opgave at vurdere, hvem der er ansvarlig for skaden
- Kontakt altid nærmeste ansvarlig, hvis der er tvivl om, hvordan en situation skal takles

Helbredstilbud

I forbindelse med projektet tilbød virksomhederne som en del af projektførløbet, en helbredsundersøgelse til alle de involverede medarbejdere. Begrundelsen var et ønske om en øget sundhed og trivsel hos denne gruppe af medarbejdere, som for en stor dels vedkommende også tilhører gruppen af natarbejdere.

Ideen med helbredsundersøgelsen var at undersøge om et øget fokus på arbejdsmiljø, sikkerhed og medarbejdernes egen trivsel kunne forbedre sundheden blandt denne medarbejder gruppe. Helbredsundersøgelserne blev lavet ved projektets opstart og ved afslutning af projektet.

Den tilbudte undersøgelse til medarbejderne indeholdte følgende:

Spørgeskema:

- Helbredsopfattelse, samt livsstil, fysiske og psykiske belastningssymptomer.

Sundhedstjek:

- Kropsalder (BodyAge):
- Blodtryk, puls
- Højde og vægt
- Body Mass Index og fedtprocent
- Kondital
- Fysiske tests (Styrke, udholdenhed og smidighed)
- Lungefunktion
- Blodprøver for sukker- og kolesteroltal (Inkl. HDL og indexberegning)

Sundhedssamtale:

- Gennemgang af målte data og beskrevet livsstil. Commitment om enkle mål og handlinger.

Resultater

Risikovurdering af afleveringssteder

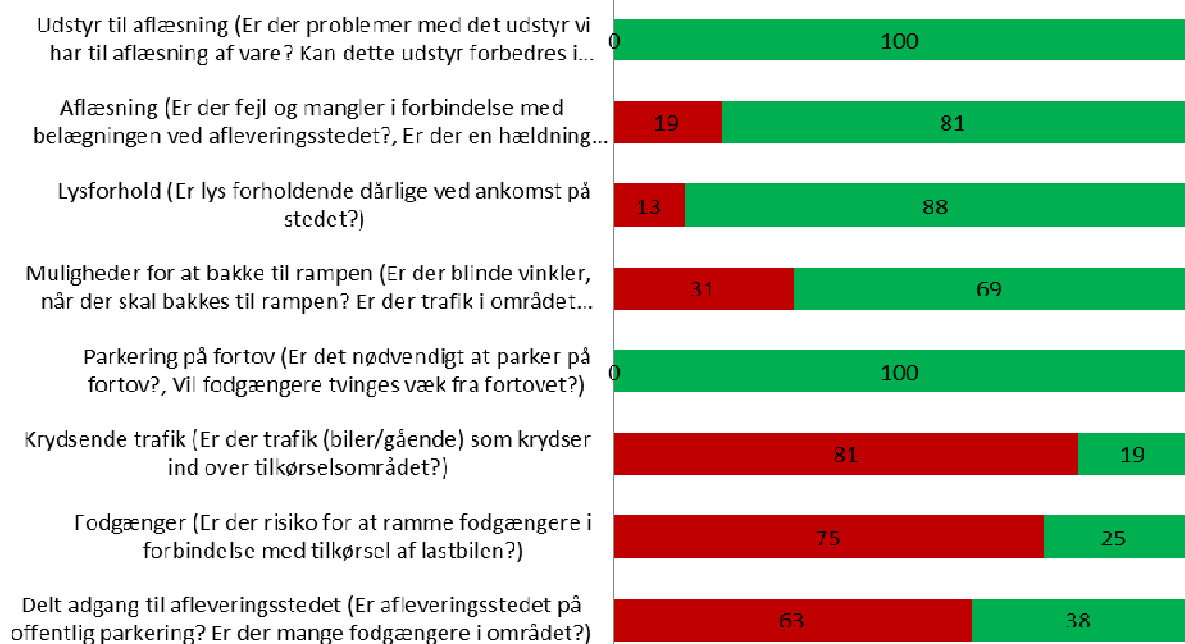
Nedenfor er et eksempel på en risikovurdering af en kørselsrute, hvor de enkelte afleveringssteder er blevet vurderet jf. det udar bejdet risikovurderingsskema. Som det fremgår giver kortlægningen en godt overordnet overblik over den generelle risiko ved den konkrete kørselsrute. Der er imellem 10 og 22 afleveringssteder på en kørselsrute, derfor er arbejdsmiljøgruppen og ledelsen nødsaget til at agere på risikoen på de enkelte afleveringssteder, men den overordnede kortlægning giver et direkte fingerpeg om, hvorvidt der er ting på ruten man bør være særlige opmærksom på.

Eksempelvis kan det konstateres, at ingen af afleveringsstederne har styr på glatførebekæmpelsen i vinterhalvåret, på det tidspunkt chaufførerne er tilstede. Dette udgør en direkte og faktisk risiko for tilskadekomst for medarbejderne, samt en øget risiko for autoskader ved afleveringsstedet.

Ligeledes er der 19% af stederne, hvor der er problemer i relation til aflæsning, eks. huller i belægning, hældninger mv. som skal indtænkes, når man skal aflevere produkter på afleveringsstedet. Eks. kan det nævnes at Danish Crown Nordic i Kolding og Ringsted under projektperioden har udført og kortlagt 100% af alle afleveringsstederne, samt indledt dialog med de mest kritisable afleveringssteder om at sikre forholdene.

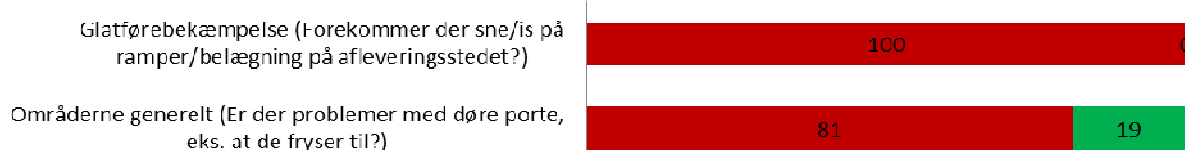
Risikovurdering af tilkørselsforhold

■ Forholdene er ikke i orden ■ Forholdene er i orden



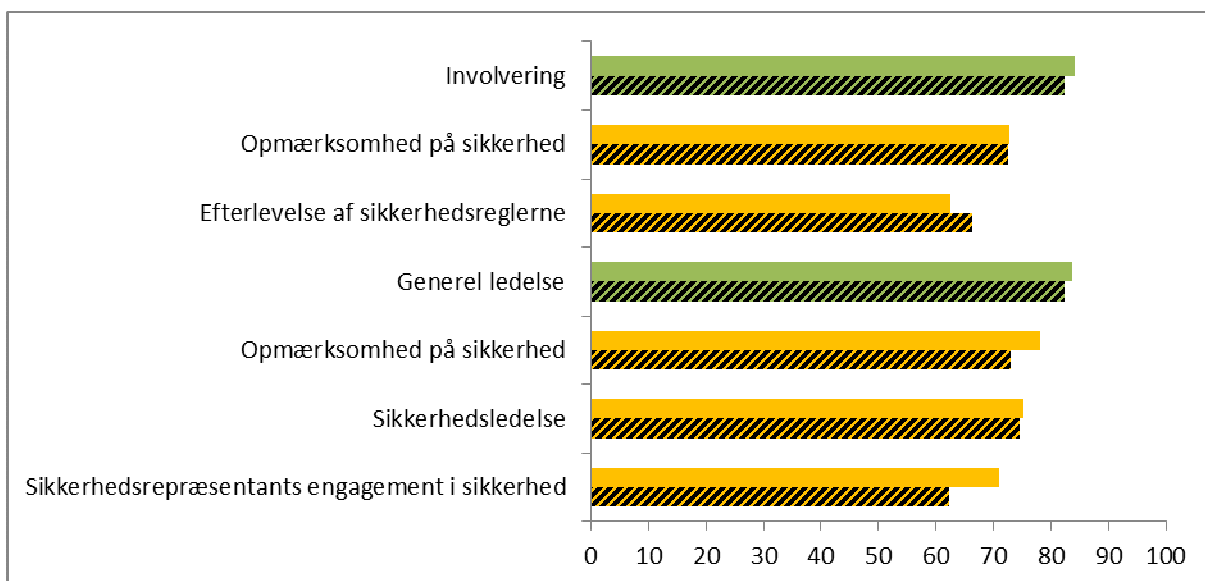
Risikovurdering i forbindelse med vinterhalvåret

■ Forholdene er ikke i orden ■ Forholdene er i orden



<p>→</p>	<p>Sygefravær I projektperioden er sygefraværet reduceret med 50 % for den gruppe medarbejdere som har deltaget i projektet.</p> <p>Der er ikke sket væsentlige ændringer mv. i medarbejder sammensætning, planlægning og produktionsmængde.</p> <p>Der er dog en lang række forhold som gør sig gældende (såsom øget fokus på sygefravær), i relation til dette meget markante fald i fraværet, og derfor kan man ikke direkte tilskrive faldet dette projekt alene.</p>	<table border="1"> <caption>Sygefravær i procent (%)</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Sygdom (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>8,50</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>9,50</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>4,50</td> </tr> </tbody> </table>	År	Sygdom (%)	2009	8,50	2010	9,50	2011	4,50								
År	Sygdom (%)																	
2009	8,50																	
2010	9,50																	
2011	4,50																	
<p>→</p>	<p>Ulykker Der er i projektperioden sket en stigning i antallet af arbejdsulykker, fra 38 ulykker pr. 1 million arbejdstimer til 53 arbejdsulykker pr. 1 million arbejdsulykker.</p> <p>På denne baggrund er der ikke direkte tale om en succes, da nu flere medarbejdere kommer til skade i forbindelse med udførelse af arbejdet.</p> <p>Ved en gennemgang af alvorlighed af de arbejdsulykker der er sket de enkelte år, kan det dog konstateres at der i 2011 er tale om mindre alvorlige arbejdsulykker, som ikke har medført den samme mængde fravær som de foregående år.</p> <p>Fraværet relateret til arbejdsulykker er halveret i projektperioden</p> <p>Det må derfor antages, at der er skabt en øget bevidsthed blandt chaufførerne omkring hvad og hvornår der er tale om en arbejdsulykke, samt dette har medført at flere mindre ulykker nu anmeldes. Ligeledes må det vurderes, at de alvorlige arbejdsulykker er blevet minimeret i projektperioden.</p>	<table border="1"> <caption>Arbejdsulykker pr. million arbejdstimer</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Ulykker pr. million arbejdstimer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>53</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>Indeks 100 - Fravær relateret til ulykker i 2009</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Indeks</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>48</td> </tr> </tbody> </table>	År	Ulykker pr. million arbejdstimer	2009	38	2010	50	2011	53	År	Indeks	2009	100	2010	95	2011	48
År	Ulykker pr. million arbejdstimer																	
2009	38																	
2010	50																	
2011	53																	
År	Indeks																	
2009	100																	
2010	95																	
2011	48																	
<p>→</p>	<p>Undersøgelse af sikkerhedskultur Der er blevet udarbejdet en måling af medarbejdernes holdning til arbejdsmiljø, både omkring involvering, opmærksomhed på sikkerhed, egen efterlevelse af sikkerhedsregler mv.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Involvering - Dette omhandler, hvor involverede medarbejderne føler sig i deres arbejdsplads • Opmærksomhed på sikkerhed - Dette omhandler, hvilken begrundelse medarbejderne har, for ikke at omtale sikkerhedsmæssige problemer overfor ledelsen • Efterlevelse af sikkerhedsregler - Dette omhandler, hvorvidt medarbejderne rutinemæssigt overtræder sikkerhedsreglerne, fordi arbejdet på den måde er lettere og hurtigere • Generel ledelse - Dette dækker medarbejdernes generelle tilfredshed med den måde, deres nærmeste leder varetager ledelsesrollen • Instruktion i sikkerhed - Dette dækker hvorvidt den instruktion, der foregår i forhold til sikkerhedsmæssige aspekter af arbejdet, opleves som værende tilstrækkelig • Sikkerhedsledelse - Dette dækker medarbejdernes tilfredshed med den måde, deres nærmeste leder varetager de sikkerhedsmæssige aspekter af ledelsesrollen • Arbejdsmiljørepræsentantens engagement i sikkerhed - Dette dækker medarbejdernes oplevelse af deres Arbejdsmiljørepræsentants engagement i forhold til sikkerhed <p>Resultaterne er gennemgået nedenfor:</p>																	

- Gennemsnit under 60%: Der er klare problemer på området, og der bør sættes fokus på området straks
- Gennemsnit mellem 60% og 80%: Området fungerer ok, men der er problemer, der bør arbejdes med
- Gennemsnit over 80%: Området fungerer fint, og det er ikke nødvendigt med initiativer i første omgang



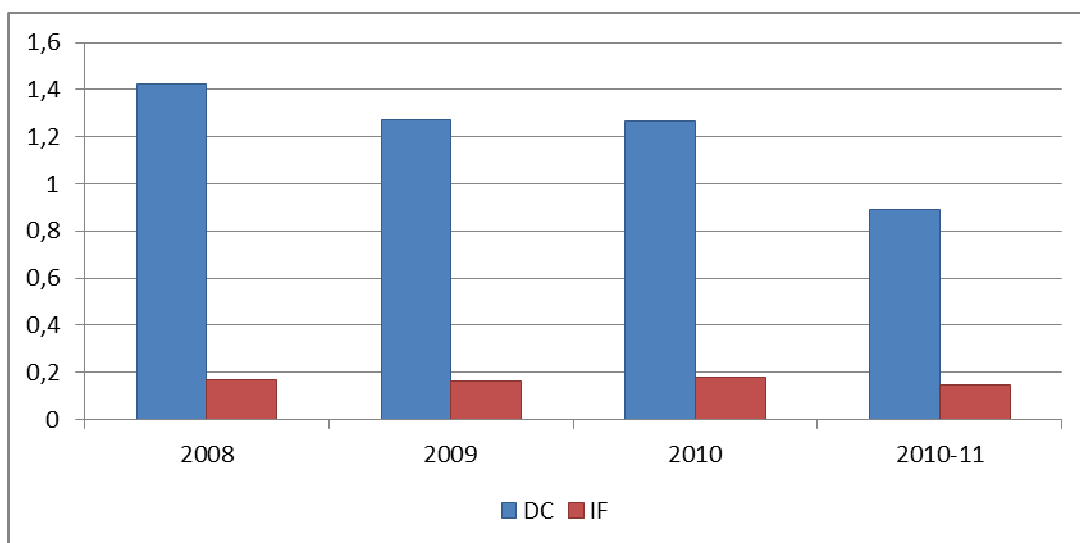
Grafen viser resultaterne af før og eftermålingen. Hvor resultaterne før projektets start er symboliseret ved de massivt udfyldte søjler, og eftermålingens resultater er symboliseret ved de skraveret søjler.

Som det fremgår af før og eftermålingerne er der ikke de store udsving i medarbejdernes opfattelse af sikkerhedskulturen på virksomheden. Der er ikke signifikant forskel imellem første og anden undersøgelse, hvorfor det må konkluderes, at der ikke er opnået en øget og/eller bedre sikkerhedskultur på de berørte virksomheder.

Det kan dog konkluderes, at der ikke er områder i relation til resultaterne, hvor virksomhederne har klare problemer. Alle områderne fungerer i hovedtræk ok, der er dog udfordringer der bør arbejdes med.

Autoskader

Der er sket et fald i antallet af skader i forbindelse med lastbilerne. Frekvensen er gået fra 1,3 ned til 0,9 hvilket er yderst positivt. Det samme har gjort sig gældende i relation til alvorligheden af skaderne, som også er faldet betragtelig. Der er dog stadig lang vej ned til gennemsnittet for If Skadeforsikrings normale portefølje på lastbiler, men heroverfor skal man huske at den specifikke gruppe af lastbiler som har været involveret i projektet, er lastbiler som har mange stop i forbindelse med aflæsninger mv. i forhold til de fleste lastbiler.



<p>➔</p>	<p>Medarbejdernes egen helbredsopfattelse I forbindelse med helbredsundersøgelserne, er medarbejderne blevet bedt om at vurdere deres egen helbredsopfattelse. Vurderingen går fra Fremragende til dårlig.</p> <p>Det kan ses at opfattelsen af eget helbred er blevet minimalt bedre, da der er sket en forskydning af opfattelsen imod venstre.</p>	<p>Egen helbredsopfattelse, 2011 vs 2010</p> <table border="1"> <caption>Data for Egen helbredsopfattelse, 2011 vs 2010</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>2010%</th> <th>2011%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fremragende</td> <td>10%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Vældig godt</td> <td>20%</td> <td>38%</td> </tr> <tr> <td>Godt</td> <td>65%</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>Mindre godt</td> <td>6%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Dårligt</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	2010%	2011%	Fremragende	10%	8%	Vældig godt	20%	38%	Godt	65%	52%	Mindre godt	6%	5%	Dårligt	0%	0%																	
Kategori	2010%	2011%																																			
Fremragende	10%	8%																																			
Vældig godt	20%	38%																																			
Godt	65%	52%																																			
Mindre godt	6%	5%																																			
Dårligt	0%	0%																																			
<p>➔</p>	<p>Helbredsopfattelse i forhold til BodyAge Når man laver en korrelation imellem egen helbredsopfattelse og den målte BodyAge, kan man se at der er en direkte sammenhæng imellem de faktuelle og subjektive værdier.</p> <p>Man kan derfor konkludere, at medarbejderne har været rimelig ærlig i relation til vurderingen af eget helbred.</p> <p>Som en biting kan oplyses, at når man angiver at have det fremragende er man typisk et par år yngre end sin faktiske alder.</p>	<p>BodyAge vs Helbredsopfattelse</p> <table border="1"> <caption>Data for BodyAge vs Helbredsopfattelse</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fremragende</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Vældig godt</td> <td>3,1</td> </tr> <tr> <td>Godt</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>Mindre godt</td> <td>-0,4</td> </tr> <tr> <td>Dårligt</td> <td>-0,8</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	2011	Fremragende	1,5	Vældig godt	3,1	Godt	2,4	Mindre godt	-0,4	Dårligt	-0,8																							
Kategori	2011																																				
Fremragende	1,5																																				
Vældig godt	3,1																																				
Godt	2,4																																				
Mindre godt	-0,4																																				
Dårligt	-0,8																																				
<p>➔</p>	<p>Har du de seneste 7 dage haft besvær? Der er ikke sket en forbedring af medarbejderenes opfattelse af de fysiske belastningssymptomer. 69 % har én eller flere gener.</p> <p>Det er nødvendigt med tiltag der forebygger de fysiske belastninger, kombineret med rådgivning om ergonomi. Ligeledes kunne det tænkes at indfører rådgivning af træningsøvelser som specifikt er målrettet denne gruppe af medarbejdere.</p>	<p>Fysiske gener (2011 vs 2010)</p> <table border="1"> <caption>Data for Fysiske gener (2011 vs 2010)</caption> <thead> <tr> <th>Symptom</th> <th>2010%</th> <th>2011%</th> <th>AMI 2004</th> <th>AGS snit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nakke</td> <td>23%</td> <td>30%</td> <td>17%</td> <td>34%</td> </tr> <tr> <td>Hånd/håndled</td> <td>9%</td> <td>12%</td> <td>7%</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>Skuldre</td> <td>26%</td> <td>29%</td> <td>12%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Arm/albue</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>Lænderyg</td> <td>46%</td> <td>44%</td> <td>19%</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td>Knæ</td> <td>37%</td> <td>32%</td> <td>11%</td> <td>27%</td> </tr> </tbody> </table>	Symptom	2010%	2011%	AMI 2004	AGS snit	Nakke	23%	30%	17%	34%	Hånd/håndled	9%	12%	7%	18%	Skuldre	26%	29%	12%	35%	Arm/albue	0%	0%	0%	12%	Lænderyg	46%	44%	19%	37%	Knæ	37%	32%	11%	27%
Symptom	2010%	2011%	AMI 2004	AGS snit																																	
Nakke	23%	30%	17%	34%																																	
Hånd/håndled	9%	12%	7%	18%																																	
Skuldre	26%	29%	12%	35%																																	
Arm/albue	0%	0%	0%	12%																																	
Lænderyg	46%	44%	19%	37%																																	
Knæ	37%	32%	11%	27%																																	
<p>➔</p>	<p>Anvendelse af smertestillende medicin Trods de oplevede belastningssyndromer, har chaufførerne ikke en forøget forbrug af smertestillende medicin. Medarbejdergruppen ligger under gennemsnittet for arbejdsmarkedet, hvilket blev kortlagt af AMI i 2004.</p> <p>Det skal dog noteres, at der ikke er sket et fald i forbruget af medicin.</p>	<p>Smertestillende medicin</p> <table border="1"> <caption>Data for Smertestillende medicin</caption> <thead> <tr> <th>Frekvens</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>AMI 2004</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dagligt</td> <td>3%</td> <td>3%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>1-fle gange/ uge</td> <td>11%</td> <td>15%</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>1-fle gange/måned</td> <td>29%</td> <td>24%</td> <td>34%</td> </tr> <tr> <td>Sjældnere eller aldrig</td> <td>57%</td> <td>58%</td> <td>48%</td> </tr> </tbody> </table>	Frekvens	2010	2011	AMI 2004	Dagligt	3%	3%	4%	1-fle gange/ uge	11%	15%	12%	1-fle gange/måned	29%	24%	34%	Sjældnere eller aldrig	57%	58%	48%															
Frekvens	2010	2011	AMI 2004																																		
Dagligt	3%	3%	4%																																		
1-fle gange/ uge	11%	15%	12%																																		
1-fle gange/måned	29%	24%	34%																																		
Sjældnere eller aldrig	57%	58%	48%																																		

<p>→</p>	<p><u>Sover du dårligt, er du udkørt eller anspændt?</u> Der ses ikke den store forskel imellem resultaterne (før/efter) og nationale data.</p> <p>Der er ikke sket en forbedring i projektperioden.</p>	<p>Psykisk helbred, kombineret</p> <table border="1"> <caption>Psykisk helbred, kombineret</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>2010 (%)</th> <th>2011 (%)</th> <th>AMI 2004 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>En stor del af tiden</td> <td>~5%</td> <td>~6%</td> <td>~8%</td> </tr> <tr> <td>En del af tiden</td> <td>~15%</td> <td>~16%</td> <td>~21%</td> </tr> <tr> <td>Lidt af tiden</td> <td>~52%</td> <td>~51%</td> <td>~48%</td> </tr> <tr> <td>På intet tidspunkt</td> <td>~28%</td> <td>~27%</td> <td>~22%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	2010 (%)	2011 (%)	AMI 2004 (%)	En stor del af tiden	~5%	~6%	~8%	En del af tiden	~15%	~16%	~21%	Lidt af tiden	~52%	~51%	~48%	På intet tidspunkt	~28%	~27%	~22%	
Kategori	2010 (%)	2011 (%)	AMI 2004 (%)																				
En stor del af tiden	~5%	~6%	~8%																				
En del af tiden	~15%	~16%	~21%																				
Lidt af tiden	~52%	~51%	~48%																				
På intet tidspunkt	~28%	~27%	~22%																				
<p>→</p>	<p><u>Hvor ofte spiser du frugt og grønt?</u> Der er sket en minimal forbedring af medarbejdernes holdning og forbrug af frugt og grønt.</p>	<p>Kost, 2011 vs 2010</p> <table border="1"> <caption>Kost, 2011 vs 2010</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>2010 (%)</th> <th>2011 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3 gange dagligt</td> <td>~8%</td> <td>~7%</td> </tr> <tr> <td>2 gange dagligt</td> <td>~18%</td> <td>~24%</td> </tr> <tr> <td>1 gang dagligt</td> <td>~38%</td> <td>~42%</td> </tr> <tr> <td>3-6 gange om ugen</td> <td>~20%</td> <td>~16%</td> </tr> <tr> <td>1-2 gange om ugen</td> <td>~15%</td> <td>~9%</td> </tr> <tr> <td>Sjældnere</td> <td>~0%</td> <td>~0%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	2010 (%)	2011 (%)	3 gange dagligt	~8%	~7%	2 gange dagligt	~18%	~24%	1 gang dagligt	~38%	~42%	3-6 gange om ugen	~20%	~16%	1-2 gange om ugen	~15%	~9%	Sjældnere	~0%	~0%
Kategori	2010 (%)	2011 (%)																					
3 gange dagligt	~8%	~7%																					
2 gange dagligt	~18%	~24%																					
1 gang dagligt	~38%	~42%																					
3-6 gange om ugen	~20%	~16%																					
1-2 gange om ugen	~15%	~9%																					
Sjældnere	~0%	~0%																					
<p>→</p>	<p><u>Den målte fedt procent</u> I 2010 var 68 % af medarbejderne overvægtige eller meget overvægtige, hvilket i 2011 er faldet til 64 % - som må betragtes som et minimalt fald.</p> <p>Medarbejdere som var motiveret under helbredsundersøgelsen fik tilsendt personligt vægttabsskema, hvor egen indsats meget enkelt og pædagogisk kunne registreres.</p> <p>Dette tiltag blev ikke fuldt op, og det må konkluderes at effekten har været minimal eller ingen effekt.</p>	<p>Fedt% klasse fordeling, 2011 vs 2010</p> <table border="1"> <caption>Fedt% klasse fordeling, 2011 vs 2010</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>2010 (%)</th> <th>2011 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Undervægtig</td> <td>~2%</td> <td>~0%</td> </tr> <tr> <td>Anbefalet</td> <td>~30%</td> <td>~34%</td> </tr> <tr> <td>Overvægtig</td> <td>~34%</td> <td>~38%</td> </tr> <tr> <td>Meget overvægtig</td> <td>~34%</td> <td>~25%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	2010 (%)	2011 (%)	Undervægtig	~2%	~0%	Anbefalet	~30%	~34%	Overvægtig	~34%	~38%	Meget overvægtig	~34%	~25%						
Kategori	2010 (%)	2011 (%)																					
Undervægtig	~2%	~0%																					
Anbefalet	~30%	~34%																					
Overvægtig	~34%	~38%																					
Meget overvægtig	~34%	~25%																					
<p>→</p>	<p><u>Fysisk aktivitet og motion</u> Der er ikke sket nogen forbedring af konditallet, så projektet har ikke været med til at forbedre medarbejdernes fysiske aktivitet og/eller motion i dagligdagen.</p> <p>Når man kikker bag tallene, kan man se at det faktisk er de ældre medarbejdere som har de flotteste kondital, ligeledes er der også en sammenhæng imellem kondital og BodyAge (positiv/positiv og negativ/negativ).</p>	<p>Fysisk aktivitet og motion</p> <table border="1"> <caption>Fysisk aktivitet og motion</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>2010 (%)</th> <th>2011 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Næsten passiv</td> <td>~20%</td> <td>~14%</td> </tr> <tr> <td>Let, 2-4 timer pr uge</td> <td>~52%</td> <td>~54%</td> </tr> <tr> <td>Let, mere end 4 timer</td> <td>~20%</td> <td>~25%</td> </tr> <tr> <td>Anstrengende</td> <td>~8%</td> <td>~7%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	2010 (%)	2011 (%)	Næsten passiv	~20%	~14%	Let, 2-4 timer pr uge	~52%	~54%	Let, mere end 4 timer	~20%	~25%	Anstrengende	~8%	~7%						
Kategori	2010 (%)	2011 (%)																					
Næsten passiv	~20%	~14%																					
Let, 2-4 timer pr uge	~52%	~54%																					
Let, mere end 4 timer	~20%	~25%																					
Anstrengende	~8%	~7%																					

Konklusion

Projektet har som udgangspunkt været en succes, da antallet af alvorlige arbejdsulykker er faldet i projektperioden ligeledes er antallet af autoskader faldet. Derudover har en del af de involverede virksomheder fået kortlagt egne chaufførers belastninger samt risikovurderet afleveringsstederne.

Der er dog en række forhold som ikke direkte har været positive, her tænkes på forbedring af chaufførernes egen sundhed, antallet af minimale arbejdsulykker er steget, samt medarbejdernes holdning til arbejdsmiljø ikke er blevet forbedret.

Konklusionen må derfor være at en målgruppe af medarbejdere, hvor de ikke er tilknyttet en fast og dermed bedre tilrettelagt og risikovurderet arbejdsplads, skal et så omfattende projekt have et længere forløb. Denne problematik ses primært i forbindelse med chaufførernes holdning til arbejdsmiljø og sikkerhed, samt ønske om at forbedre egen sundhed.

Chaufførerne er i projektførelsen blevet tilbudt, af virksomheden, 2 helbredsundersøgelser. En undersøgelse ved opstart, og en undersøgelse ved afslutning af projektet. Da projektet kun har et forløb på 14 måneder, har det ikke været muligt at opnå markant positive resultater for medarbejdernes selvvaluerede helbred. Disse ændringer skabes næsten udelukkende ved adfærds- og holdningsændring hos den enkelte medarbejder, samt ved løbende opbakning fra ledelsen og vedvarende opfølgning, samt over en lang tidsperiode (mere end det konkrete projekt) og eventuelt yderligere motiverende helbredsundersøgelser.

En anden udfordring som har været en stopklods i forbindelse med at opnå et større fald i antallet af arbejdsulykker, er at identificerede risici ved afleveringsstederne primært skal løses i samarbejde med kunden. At få foretaget ændringer ved en kunde, kræver ofte længere drøftelser for at opnå en fællesforståelse imellem virksomhed og kunden, og derved opnå en gradvis forbedring af afleveringsstederne.

Tidsmæssigt er alle de enkelte aktiviteter nået, udvikling af værktøjer, information til medarbejderne og ledelsen, skabt rammer for at medarbejderne har kunnet gennemføre alle kortlægninger og vurderinger. Men spørgsmålet er hvorvidt aktiviteterne har formået at skabe en forankring, og derved sikre en vedvarende adfærd- og holdningsændring. Det tyder på at projektperioden har været for kort til at kunne konkludere dette, men det positive er dog at en stor del af virksomhederne har valgt at bibeholde og fortsætte brugen af de enkelte risici vurderingsskemaer efter projektets ophør.

Risikovurderingsskemaerne, og opfølgningen af disse samt de udarbejdede handlingsplaner er indarbejdet i de implicerede afdelinger i projektet, og det må forventes at der fortsat vil ske arbejdsmiljøforbedringer grundet disse igangsatte tiltag i projektet.

Derudover kan de udviklede skemaer og metoder anvendes til andre lignende medarbejdergrupper i branchen. I Danish Crown skal der igangsættes et arbejdsmiljøprojekt for kørende sælgere, hvor de fleste principper, skemaer og metoder fra Terminalprojektet kan anvendes.