

Hantverkares och omsorgspersonals resor i tjänsten

Fokus på arbetsmiljö och säkerhet

Anna Anund
My Weidel
Per Henriksson
Karin Brolin
Jonas Ihlström

vti

VTI rapport 1210
Utgivningsår 2024
vti.se/publikationer

Hantverkares och omsorgspersonals resor i tjänsten

Fokus på arbetsmiljö och säkerhet

Anna Anund

My Weidel

Per Henriksson

Karin Brolin

Jonas Ihlström

Författare: Anna Anund (VTI), My Weidel (VTI), Per Henriksson (VTI), Karin Brolin (Lidghtness by Design), Jonas Ihlström (VTI)
Diarienummer: 2021/0008-8.4
Publikation: VTI rapport 1210
Utgiven av VTI 2024

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

Hantverkares och omsorgspersonals resor i tjänsten. Fokus på arbetsmiljö och säkerhet/ Craftsmen and caregivers work-related travel – working conditions, traffic safety and equity.

Författare/Author

Anna Anund, VTI orcid.org/0000-0002-4790-7094

My Weidel, VTI orcid.org/0000-0003-4832-4752

Per Henriksson, VTI orcid.org/0000-0003-3856-5421

Karin Brodin, Lightness by Design, orcid.org/0000-0002-9173-2498

Jonas Ihlström, VTI orcid.org/0000-0003-2623-9397

Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se/

Serie och nr/Publication No.

VTI rapport 1210

Utgivningsår/Published

2024

VTI:s diarienummer/Reg. No., VTI

2021/0008-8.4

ISSN

0347-6030

Projektnamn/Project

Hantverkares och sjuk/omvårdnadspersonals resor i tjänsten – arbetsmiljö, säkerhet och jämställdhet./
Craftsmen and caregivers work-related travel – working conditions, traffic safety and equity.

Uppdragsgivare/Commissioned by

AFA försäkringar

Språk/Language

Svenska/Swedish

Kort sammanfattning

Syftet med föreliggande studie var att öka kunskapen om arbetsmiljö, hälsa och trafiksäkerhet för hantverkare och personal inom omsorgen (hemtjänst och hemsjukvård) i samband med resor till och från uppdrag inom tjänsten.

I studien har den dagliga verksamheten kartlagts dels med objektiva mätningar av körsträckor, tid på dygnet, körtider, hastigheter, lastsäkring etcetera (delstudie A), dels utifrån subjektiva upplevelser (enkäter och djupintervjuer; delstudie B respektive C).

Resultaten visar på att hantverkare och omsorgspersonal hade olika förutsättningar avseende säkra resor i samband med uppdrag inom tjänsten.

Hantverkare reste längre, men hade färre resor per dag och överskred hastighetsgränserna oftare jämfört med omsorgspersonalen. Omsorgspersonalen hade högre subjektiv sömnhet och stress vid uppvaknandet än hantverkarna. Det var dock ingen skillnad i antal personer som rapporterade höga värden på sömnhet och stress under arbetsdagen. Av hantverkarna var det 30 procent som rapporterade att de led av måttliga eller stora besvär av värk och muskelspänningar, det var 30 procent som hade ont i nedre delen av ryggen. Bland omsorgspersonalen var det 49 procent som led av värk och muskelspänningar och 46 procent som led av värk i nedre delen av ryggen. Vidare var det 37 procent av hantverkarna som rapporterade att de fick otillräckligt med sömn, motsvarande siffra för omsorgen var 58 procent. Av hantverkarnas bilar var det totalt 64 procent som hade förutsättningar för säker förankring. De cyklar som användes i omsorgen hade brister avseende reflexer, bromsar etcetera. Det var endast 30 procent av de som cyklade som instämde i att de ganska eller mycket ofta använder hjälm.

Med en utgångspunkt i resultaten från de tre delstudierna har vi formulerat ett antal rekommendationer. Dessa omfattar områden: Stärkt kompetens, Cyklar/el-cyklar; inköp och underhåll, Motorfordon; inköp och utrustning, Lastning/förankring samt Förtydligat arbetsmiljöansvar. Dessutom har några ytterligare områden för fortsatt forskning identifierats.

Nyckelord

Hantverkare, omsorgspersonal, säkerhet, arbetsmiljö, resor i tjänsten.

Abstract

The aim of the present study was to increase the knowledge of work environment, health and road safety for craftsmen and caregivers (home care and home health care) in connection with work-related travel, to and from assignments.

In the study, their daily activities were described with objective measurements of driving distances, time of day, driving times, speeds, load securing, and etcetera (study A). Additional data was collected on subjective experiences (surveys and in-depth interviews; studies B and C, respectively).

The results show that craftsmen and caregivers had different situations regarding safe travel in connection with work assignments. Craftsmen traveled longer but had fewer trips per day and more occasions of speeding compared to caregivers. The caregivers had higher subjective sleepiness and stress upon awakening than the craftsmen. However, there was no difference in the number of people who reported high values of sleepiness and stress during the working day. For craftsmen, 30 percent reported that they suffered from moderate or severe pain and muscle tension, and 30 percent had lower back pain. For caregivers, 49 percent suffered from pain and muscle tension and 46 percent suffered from pain in the lower back. Furthermore, 37 percent of the craftsmen reported that they got insufficient sleep, the corresponding figure for the caregivers was 58 percent. Set-ups for safe anchoring existed in 64 percent of the craftsmen's cars. The bicycles that were used by caregivers had shortcomings regarding reflexes, brakes, etcetera. Only 30 percent of those who cycled agreed that they often or very often used a helmet.

Based on the results from the three sub-studies, we have formulated a number of recommendations. These include areas: Strengthened competence, Bicycles/electric bicycles; purchase and maintenance, Motor vehicles; purchase and equipment, Loading/anchoring and Clarified work environment responsibility. In addition, areas for further research were identified.

Keywords

Craftsmen, care staff, safety, work environment, travel in the service.

Sammanfattning

Det är välkänt att yrkesförare har en utmanande arbetsmiljö där trötthet, stress, långa arbetsdagar men även krävande arbetsmiljöer såväl fysiskt som socialt bidrar. Majoriteten av forskningen kopplad till att köra fordon i tjänsten är gjord på traditionella yrkesförargrupper som förare av lastbilar, bussar och taxi. För att främja god arbetsmiljö men även för att stötta rättvis konkurrens så verkar dessa yrkesförare under kör- och vilotidsregleringar. Det finns självklart andra yrken där en förutsättning för arbetets utförande är att man kör fordon i tjänsten, så som hantverkare och personal inom omsorgen med flera. För dessa yrkesgrupper råder till viss del en okunskap kring resande i tjänsten, trots att det är känt att flera av dem arbetar i riskfyllda miljöer.

Syftet med föreliggande studie var att öka kunskapen om arbetsmiljö, hälsa och trafiksäkerhet för hantverkare och personal inom omsorgen (hemtjänst och hemsjukvård) i samband med resor till och från uppdrag inom tjänsten. Studien fokuserar inte på skillnader mellan män och kvinnor, men har utgått från ett kvinnodominerat yrke och ett mansdominerat yrke för att säkerställa en korrekt ansats utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

I studien har den dagliga verksamheten kartlagts dels med objektiva mätningar av körsträckor, tid på dygnet, körtider, hastigheter, lastsäkring etcetera (delstudie A). Dessutom har data samlats in kring subjektiva upplevelser (enkäter och djupintervjuer; delstudie B respektive C). Med detta som utgångspunkt har potentiella åtgärder för ökad trafiksäkerhet, arbetsmiljö och hälsa identifierats.

Samtliga delstudier är godkända av Etikprövningsmyndigheten Dnr 2022-02813-01.

När och var kör man i sitt yrkesutövande?

Denna del av studien (delstudie A) omfattade GPS-spårning och dagboksanteckningar för 44 personer som bidragit med data från i genomsnitt 10 arbetsdagar var.

Resultaten visade att hantverkare reste längre, men hade färre resor per dag (4 resor/dag) jämfört med omsorgspersonalen (10 resor/dag). Båda grupperna körde cirka 20 procent av sina resor på vägar med hastighetsgräns 30–40 km/h. Omsorgspersonalens bilresor fördelades relativt jämnt mellan vägar med hastigheter på 30–40 km/h, 50–60 km/h och 70–80 km/h. Endast hantverkarna körde på vägar med hastighetsbegränsning 90 km/h eller högre. Hantverkare hade i genomsnitt 14 hastighetsöverträdelser per dag som var högre än 3 km/h och varade längre än 10 sekunder; motsvarande siffra för omsorgspersonalen i bil var 9 per dag. I snitt körde de 8 respektive 9 km/h för fort.

Omsorgspersonal som cyklade gjorde fler än 6 resor per dag vilka var i genomsnitt 600 meter långa och tog i genomsnitt 2,5 minuter. Det var svårt att få noggranna GPS-data för cyklister, men data som fanns visade att omsorgspersonalen till största delen befann sig på cykelvägar eller gator med låg hastighetsgräns. Data saknades när personalen genade över parkeringsplatser, torg, innergårdar och parker; platser som inte är definierade i vägdatabasen.

Deltagarna ombads att dagligen fotografera sin last och hur den förankrats. I flertalet foton identifierades lösa föremål, såväl tunga som lätta, och som vid en krock bedömdes kunna flyga framåt och slå i väggen mot förarhytten, och därmed utgöra en trafikfara.

Från dagboksanteckningar framkom att bland de 44 deltagarna som fyllt i dagböcker så rapporterade omsorgspersonalen högre subjektiv sömnhet på den 9-gradiga skalan Karolinska Sleepiness Scale (KSS) vid uppvaknandet (KSS cykel=4,2; KSS bil=4,8) än hantverkarna (KSS = 3,8). Deltagarna fick på motsvarande sätt rapportera stress vid uppvaknandet med VTI:s Acute Stress Scale (VSS) och där resultaten visade att personalen i omsorgen (VSS cykel=3,8; VSS bil = 3,3) hade högre värden än hantverkarna (VSS=3,1). Det var dock ingen skillnad i antal personer som rapporterade höga värden på sömnhet och stress (KSS>6 och VSS >6) under dagtid, vilket cirka 16 procent av såväl omsorgspersonalen som hantverkarna gjorde. Cirka 20 procent av omsorgspersonalen, oavsett färd sätt,

rapporterade att det skett minst en incident, definierat som ”nära olycka”. Motsvarande siffra för hantverkarna var 32 procent.

Hur upplever man sin situation kopplad till att köra i tjänsten?

I denna delstudie (Delstudie B) ingick två webbenkäter med totalt 729 svar från hantverkare och 1 303 svar från omsorgspersonal (216 från hemsjukvård; 1 087 från hemtjänst eller liknande). Studien var avsedd att möjliggöra en mer generalisering av data än övriga studier.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att hantverkarna som deltog i vår delstudie B var en yrkesgrupp där ca 30 procent rapporterade att de led av måttliga eller stora besvär av värk och muskelspänningar, det var även 30 procent som hade ont i nedre delen av ryggen. I gruppen var det 75 procent som bedömde sitt allmänna hälsotillstånd som ganska eller mycket bra. Stress var dock vanligt förekommande (>30 procent), 37 procent fick inte tillräckligt med sömn, 15 procent sov ganska eller mycket dåligt. Sammantaget var det 15 procent av hantverkarna som rapporterade att de får kämpa för att hålla sig vakna när de kör vid 2–4 tillfällen per månad eller oftare. Runt 19–25 procent svarade att det stämde ganska eller mycket dåligt att de har en rimlig arbetsmängd, att det fanns tillräckligt med personal med avseende på antal och kompetens och att de kunde lägga tankarna på arbetet åt sidan på fritiden. Fordonen man kör var oftast (80 procent) ägda eller hyrda av företaget man var anställd på. Av fordonen var det 69 procent som hade dubbdäck på vintern – i Norrland var det 97 procent.

Av hantverkarnas bilar var det totalt 64 procent som hade förutsättningar för säker förankring. Totalt sett saknade hälften av personbilarna lastgaller. För skåpbilar var det 66 procent som var utrustade för säker förankring och för pickuper var det 76 procent. Trots detta var det ca 80 procent som ofta fraktade föremål i fordonen som inte var förankrade. En analys (logistisk regression i tre steg) utfördes för att studera vad som är de viktigaste faktorerna för att förankra lasten. Beroendefaktorn var ”Jag förankrar alltid min last”. Det var sju faktorer som föll ut som signifikanta: typ av ägare (om det ägdes av arbetsgivaren påverkades förankringen negativt), möjligheter att påverka arbetstiderna (positivt), möjlighet till återhämtning (negativt om det finns), tid fanns att förankra (positivt), bilen hade förutsättningar för säker förankring (positivt) och förarens ambition var att hålla hastighetsgränsen (positivt) samt ålder (äldre förankrar bättre). Hantverkarna ansåg sig vara goda förare och 90 procent svarade att de alltid använder bälte. Men det var 40 procent som instämde ganska eller mycket med påståendet att de kör fortare än hastighetsgränsen om det känns säkert.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att omsorgspersonalen i denna enkätstudie arbetade i genomsnitt 35 timmar per vecka och hade cirka 4 timmar övertid per vecka. Det var 15 procent som rapporterade ganska eller mycket dåligt allmäntillstånd. Det var 49 procent som led av värk/ muskelspänningar och 46 procent som led av värk i nedre delen av ryggen. Det var vidare 7 procent som upplever mycket stress, många (58 procent) rapporterade otillräckligt med sömn i olika grad och 29 procent uppger att de sover ganska eller mycket dåligt. De rapporterade generellt att det var brist på personal och endast 25 procent ansåg att det var tillräckligt med avseende på antal personer och kompetens. Totalt sett var det 37 procent som instämde ganska eller mycket i påståendet att arbetsbelastningen är rimlig. De flesta som körde bil använde en vanlig personbil och 80 procent av dessa hade dubbdäck på vintern, medan resterande körde med vinterdäck utan dubb. Lastförankring upplevdes inte som en stor fråga och 40 procent svarade att det inte var relevant. Majoriteten (75 procent) kände sig säkra i trafiken och ansåg att det fordon de körde var lämpligt för ändamålet. De flesta svarade att de alltid använder bälte, dock var det lite lägre användande i hemtjänsten. Det var 33 procent som svarade att de körde för fort när det kändes säkert och det var 40 procent som svarade att de körde för fort för att de var stressade. Det var 23 procent som svarade att de kämpar för att hålla sig vakna när de kör 2–4 tillfällen per månad eller oftare. De cyklar som användes hade brister i reflexer, bromsar etcetera. Det var 30 procent av de som cyklade som instämde i att de ganska eller mycket ofta använder hjälm. Flera hade erfarenheter av olyckor och totalt (gällande både motorfordon och cykel) var det 18 procent som svarade att de någon gång varit involverade i olyckor i tjänsten. Bland

cyklisterna var det 38 procent och i synnerhet personer i hemtjänsten som rapporterade erfarenhet av olyckor. Orsaken var vanligtvis halka (51 procent). Det som bäst predicerade cykelolyckor var sömnsvårigheter (risken ökade ju mer sömnsvårigheter man rapporterat), om klassisk cykel användes (mindre risk än för el-cykel), samt om man cyklade enbart på sommaren (minskade risken). På motsvarande sätt studerades vad som predicerar de som rapporterat olyckor när de kör bil i tjänsten. Här visade resultaten att ju mer man instämde i att man kör för fort på grund av stress, desto större var risken att man råkat ut för en olycka.

Intervjuer om arbetssituationens koppling till resande

I denna delstudie (Delstudie C) ingick sammanlagt 20 djupintervjuer (10 med hantverkare, 5 med personal från hemtjänsten och 5 med personal i hemsjukvården).

Intervjuerna med hantverkare bidrog till en insikt i att hantverkare inte är en homogen grupp och att det kan vara svårt att hitta lösningar som passar alla. I intervjuerna framkom dock en rad gemensamma aspekter så som att många lämnar hemmet tidigt, och kommer hem sent. Vidare var resan till kunder och mellan kunder en betydande del av arbetet. Under resan skötte man även planering och rapportering från genomförda arbeten, man beställde material, ringde kunder och leverantörer med mera. Många var nöjda med de fordon de körde och de hade ofta fått vara med och välja fordon. Det var vanligt att man vill ha stora bilar, med starka motorer så de ska orka dra, ta sig fram på snöiga arbetsplatser och få med det som ska användas. Majoriteten av de vi intervjuade hade inte fått någon utbildning eller information om vad som är en säker lastning eller förankring av last av den arbetsgivare de har idag. De efterfrågade inte heller detta utan det var snarare så att de ansåg att det förväntades av dem att veta i egenskap av att vara hantverkare. I samtalen framkom att förarna upplevde en risk i samband med att de var stressade och trötta, samtidigt som de hade tydliga strategier för hur de ska motverka framför allt trötthet. De vittnade även om att de körde efter trafikreglerna i den mån de ansåg det relevant och att de inte såg en risk om de är själva på vägen. De lyfte spontant andra trafikanters beteende som en risk för dem och efterfrågade bättre körkortsutbildning där högerregeln, trafikregler, uppmärksamhet och hänsyn är några av de aspekter man önskar ska tas upp i större utsträckning.

Genom intervjuer med omsorgspersonal har en fördjupad förståelse för arbetsmiljön inom hemtjänst och hemsjukvård erhållits, särskilt med avseende på arbetsresor. Övergripande framträdde en bild av att förutsättningarna för båda dessa grupper är i förändring, med en ökande trend där alltmer vård och omsorg sker i hemmen. Intervjuerna vittnade om att personalen upplevde flera positiva aspekter i sitt arbete, inklusive förmågan att göra en direkt positiv inverkan på människors liv samt en frihet och självbestämmandet de kände i sitt yrkesutövande. Samtidigt beskrevs utmaningar såsom personalbrist, avsaknad av tillräcklig utbildning, samt stress och tidspress, särskilt för de inom hemtjänsten som arbetar på minutschema. Både bilkörning och cykling betraktades generellt som positiva inslag i arbetet, men det påpekas även vissa risker såsom stress i trafiken, väderförhållanden och risken att stöta på vilt. Även om det finns farhågor inom hemtjänst och hemsjukvård, exempelvis kopplat till bemanning och utbildning, var intervjupersonerna optimistiska inför framtiden.

Rekommendationer

Med en utgångspunkt i resultaten från de tre delstudierna har vi formulerat ett antal rekommendationer. Dessa omfattar följande områden: Stärkt kompetens, Cyklar/el-cyklar; inköp och underhåll, Motorfordon; inköp och utrustning, Lastning/ förankring samt Förtydligat arbetsmiljöansvar. Dessutom har några ytterligare områden för fortsatt forskning identifierats.

Summary

It is well known that professional drivers have a challenging work environment where fatigue, stress, long working days but also demanding work environments both physically and socially contribute. Most of the research related to driving in the service is done on traditional occupational driver groups such as drivers of trucks, buses and taxis. In order to promote a good working environment but also to support fair competition, these professional drivers work under driving and rest time regulations. There are of course other professions where a prerequisite for the performance of the work is that you drive a vehicle in the service, such as craftsmen and caregivers and others. For these professional groups, there is to some extent an ignorance about traveling in the service, even though it is known that several of them work in risky environments.

The aim of the present study was to increase the knowledge of work environment, health and road safety for craftsmen and caregivers (home care and home health care) in connection with travel to and from assignments within the service. The study does not focus on differences between men and women, but the study included one female-dominated profession and one male-dominated profession to ensure a correct approach based on an equality perspective.

In the study, the daily activities were described with objective measurements of driving distances, time of day, driving times, speeds, load securing, etcetera (study A). Additional data was collected on subjective experiences (surveys and in-depth interviews; studies B and C, respectively). With this as a starting point, potential measures for increased road safety, work environment and health have been identified.

All studies were approved by the Ethics Review Authority Dnr 2022-02813-01.

When and where do you drive in your professional practice?

This part of the study (Study A) included GPS tracking and diary entries for 44 individuals who contributed data from an average of 10 working days each.

The results showed that craftsmen traveled longer but had fewer trips per day (4 trips/day) compared to caregivers (10 trips/day). Both groups drove about 20 percent of their journeys on roads with a speed limit of 30–40 km/h. Car journeys by caregivers were relatively evenly distributed between roads with speeds of 30–40 km/h, 50–60 km/h and 70–80 km/h. Only the craftsmen drove on roads with a speed limit of 90 km/h or higher. Craftsmen had an average of 14 speeding violations per day that were higher than 3 km/h and lasted longer than 10 seconds; the corresponding figure for caregivers was 9 per day. On average, 8 and 9 km/h too fast, respectively.

Caregivers who cycled made more than 6 journeys per day which were on average 600 meters long and took an average of 2.5 minutes. It was difficult to get accurate GPS data for cyclists, but the data that was available showed that caregivers were mostly on cycle paths or streets with low speed limits. Data was also missing when they cycled across parking lots, squares, courtyards and parks; locations that were not defined in the road database.

Craftsmen were asked to take daily photographs of their load and how it was anchored. In most photos, loose objects, both heavy and light, were identified, and which, in the event of a collision, were judged to be able to fly forward and strike the wall towards the driver's cab, thereby constituting a traffic hazard.

From diary entries, it emerged that among the 44 participants who filled in diaries, the care staff reported higher subjective sleepiness on the 9-point Karolinska Sleepiness Scale (KSS) upon awakening (KSS bicycle=4.2; KSS car=4.8) than the craftsmen (KSS = 3.8). The participants were similarly asked to report stress upon awakening with VTI's Acute Stress Scale (VSS) and where the results showed that the caregivers had higher values (VSS bicycle=3.8; VSS car=3.3) than the

craftsmen (VSS= 3.1). However, there was no difference in the number of people who reported high values of sleepiness and stress (KSS>6 and VSS >6) during the day, which approximately 16 percent of both the caregivers and the craftsmen did. Approximately 20 percent of the caregivers, regardless of the mode of transport, reported that there had been at least one incident, defined as "near accident". The corresponding figure for craftsmen was 32 percent.

Of the craftsmen's cars, a total of 64 percent had set-ups for safe anchoring. In total, half of the passenger cars lacked cargo barriers. For vans, 66 percent were equipped for safe anchoring and for pickups, it was 76 percent. Despite this, about 80% of the craftsmen often transported objects in their vehicles that were not anchored. An analysis (three-step logistic regression) was performed to study what are the most important factors in anchoring the load. The dependent factor was "I always anchor my load". There were seven factors that turned out to be significant: type of owner (if owned by the employer, anchoring was negatively affected), opportunities to influence working hours (positive), possibility of recovery (negative if available), time available to anchor (positive), the car had the conditions for safe anchoring (positive) and the driver's ambition was to keep the speed limit (positive) as well as age (older people anchor better). The craftsmen considered themselves to be good drivers and 90 percent answered that they always wear a seat belt. But 40 percent agreed quite or a lot with the statement that they drive faster than the speed limit if it feels safe.

In summary, the caregivers in this survey study worked an average of 35 hours per week and had approximately 4 hours of overtime per week. It was 15 percent who reported fairly or very bad general condition. There were 49 percent who suffered from pain/muscle tension and 46 percent who suffered from pain in the lower back. There were also 7 percent who experience a lot of stress, many (58 percent) reported insufficient sleep to varying degrees and 29 percent state that they sleep fairly or very poorly. They generally reported that there was a lack of staff and only 25 percent felt that it was sufficient in terms of number of people and skills. Overall, 37 percent agreed somewhat or very much with the statement that the workload is reasonable. Most people who drove a car used a regular passenger car and 80 percent of these had studded tires in the winter, while the rest drove with winter tires without studs. Load anchoring was not perceived as a major issue and 40 percent answered that it was not relevant. The majority (75%) felt safe in traffic and considered that the vehicle they were driving was suitable for the purpose. Most answered that they always use a seat belt, however, there was a slightly lower use in home care. It was 33 percent who answered that they drove too fast when it felt safe, and it was 40 percent who answered that they drove too fast because they were stressed. It was 23 percent who answered that they struggle to stay awake when driving 2-4 times every month or more often. The bikes that were used by caregivers had defects in reflexes, brakes, etcetera. It was 30 percent of those who cycled who agreed that they quite or very often use a helmet. Several had experience of accidents and in total (applicable to both motor vehicles and bicycles) 18 percent answered that they had at some point been involved in work-related transportation accidents. Among the cyclists, 38 percent and in particular people in home care reported experience of accidents. The cause was usually slippery road (51 percent). The things that best predicted bicycle accidents were sleep difficulties (the risk increased the more sleep difficulties reported), if a classic bicycle was used (less risk than for an electric bicycle), and if one cycled only in summer (the risk decreased). Correspondingly, what predicts those who reported accidents while driving a car on duty was studied. Here, the results showed that the more people agreed that they drive too fast due to stress, the greater the risk of having an accident.

Interviews about the work situation's connection to travelling

In this sub-study (Sub-Study C) a total of 20 in-depth interviews were included (10 with craftsmen, 5 with staff from home care and 5 with staff in home health care).

The interviews with craftsmen contributed to an insight into the fact that craftsmen are not a homogeneous group and that it can be difficult to find solutions that suit everyone. In the interviews,

however, several common aspects emerged, such as many leaving home early and coming home late. Furthermore, the journey to and between clients was a significant part of the work. During the trip, planning and reporting from completed work was also handled, materials were ordered, customers and suppliers were called and more. Many were satisfied with the vehicles they drove, and they had often had a hand in choosing vehicles. It used to be that they wanted big cars, with strong engines so that they would be able to pull, driver under snowy conditions and carry what was to be used. The majority of those we interviewed had not received any training or information about what constitutes safe loading or anchoring of loads by their current employer. They did not ask for this either, rather it was that they felt it was expected of them to know as craftsmen. In the conversations it emerged that the drivers experienced a risk in connection with being stressed and fatigued, while at the same time they had clear strategies for how to combat fatigue. They also testified that they drove according to traffic rules as far as they considered it relevant and that they did not see a risk if they were alone on the road. They spontaneously raised the behavior of other road users as a risk to them and requested better driver's license training where traffic rules, right-of-way rule, attention and respect were some of the aspects they wish would be addressed to a greater extent.

Through interviews with caregivers, a deeper understanding of the work environment within home care and home health care has been obtained, especially about work trips. Overall, a picture emerged that the conditions for both groups are changing, with an increasing trend where more and more care and healthcare takes place in homes. The interviews showed that caregivers experienced several positive aspects of their work, including the ability to make a direct positive impact on people's lives and a freedom and self-determination they felt in their professional practice. At the same time, challenges were described such as staff shortages, lack of sufficient training, as well as stress and time pressure, especially for those in home care who work on minute schedules. Both driving and cycling were generally regarded as positive aspects of the work, but certain risks were also pointed out, such as stress in traffic, weather conditions and the risk of encountering game. Although there were concerns among caregivers, for example linked to staffing and training, the interviewees were generally optimistic about the future.

Recommendations

Based on the results from the three sub-studies, we have formulated several recommendations. These include the following areas: Strengthened competence, Bicycles/electric bicycles: purchase and maintenance, Motor vehicles: purchase and equipment, Loading/anchoring, Clarified work environment responsibility. In addition, areas for further research have been identified.

Förord

Föreliggande studie omfattar såväl kvalitativ som kvantitativ metod. Fokus är på personer som arbetar som hantverkare och inom omsorgen. I studien har den dagliga verksamheten för personer som kör bil i tjänsten kartlagts dels utifrån subjektiva upplevelser (enkäter och djupintervjuer; delstudie B respektive C), dels med objektiva mätningar av körsträckor, tid på dygnet, körtider, hastigheter, lastsäkring etcetera (delstudie A). Med detta som utgångspunkt har preventiva åtgärder för ökad trafiksäkerhet, jämställdhet, hälsa och arbetsmiljö identifieras.

Jag vill rikta ett stort tack till mina medförfattare My Weidel, Per Henriksson, Karin Brolin och Jonas Ihlström. Jag vill även tacka Jiota Nusia för arbete med delstudie A och Elisabeth Lång för värdefull input i samband med författandet av rapporten. Totalt har drygt 2 000 personer som arbetar som hantverkare eller omsorgspersonal deltagit i våra studier. Jag vill tacka er alla för ert deltagande och för att ni delat med er av er vardag och era tankar kring att köra i tjänsten.

Under arbetet har vi även haft tillgång till en styrgrupp. Jag vill tacka Rikard Fredriksson, TRV, Gustav Kanstrup, Arbetsmiljöverket, Anders Kullgren, Folksam och Karin Brolin, Lightness by Design för ert värdefulla arbete.

Sist men inte minst vill jag även tacka AFA Försäkringar som valt att finansiera föreliggande studie och för förtroendet att vi fått utföra arbetet.

Linköping april, 2024

Anna Anund
Projektledare

Granskare/Examiner

Jonna Nyberg från VTI har granskat rapporten och bidragit med värdefull input.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./ The conclusions and recommendations in the report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information	5
Kort sammanfattning.....	6
Abstract.....	7
Sammanfattning	8
När och var kör man i sitt yrkesutövande?	8
Hur upplever man sin situation kopplad till att köra i tjänsten?	9
Intervjuer om arbetssituationens koppling till resande	10
Rekommendationer	10
Summary	11
When and where do you drive in your professional practice?.....	11
Interviews about the work situation's connection to travelling.....	12
Recommendations.....	13
Förord.....	14
1. Inledning	17
2. Bakgrund	18
2.1. Förstudie – samtal med hantverkare och vårdpersonal	19
3. Övergripande syfte och metoder.....	20
4. Delstudie A: När och var reser man – loggning av fordon och cyklars körning	21
4.1. Syfte	21
4.2. Metod	21
4.3. Resultat och analys.....	28
5. Delstudie B: Hur upplever hantverkare och omsorgspersonal sin situation?	36
5.1. Syfte	36
5.2. Metod	36
5.3. Resultat och analys - hantverkare	40
5.4. Resultat och analys - omsorgspersonal	56
5.5. Hantverkare jämfört med omsorgspersonal	68
6. Delstudie C - Intervjuer om arbetssituationens koppling till resande.....	73
6.1. Syfte	73
6.2. Metod	73
6.3. Resultat och analys - hantverkare	75
6.4. Resultat och analys - omsorgspersonal	78
7. Sammanlagd diskussion.....	86
7.1. Hantverkare	86
7.2. Omsorgspersonal.....	87
7.3. Trafiksäkerhet	88
7.4. Metoddiskussion	89
8. Rekommendationer.....	91
8.1. Stärkt kompetens.....	92
8.2. Cyklar/elcyklar: inköp och underhåll.....	92

8.3. Motorfordon – inköp och utrustning.....	93
8.4. Lastning och förankring.....	93
8.5. Arbetsmiljöansvar.....	93
8.6. Fortsatt forskning.....	94
Referenser	95
Bilaga 1. Förstudien övergripande resultat.....	98
Hantverkare.....	98
Arbetets påverkan	98
Arbetsgivare/ingen arbetsgivare	99
Framtid i yrket?.....	99
SJUKVÅRD/omvårdnad I HEMMET.....	99
Bilaga 2. Ytterligare resultat från Delstudie A – GPS-data	103
Bilaga 3. Webbenkät riktad till hantverkare	113
Information om studien.....	113
Bilaga 4. Webbenkät riktad till anställda inom omsorgen	123
Bilaga 5. Variabler som ingick i logistisk regression.....	134
Bilaga 6. Intervjuguide - Hantverkare och omsorgspersonal.....	136
Intervjuguide hemsjukvård och hemtjänst.....	136
Intervjuguide hantverkare.....	136

1. Inledning

Det finns en stor okunskap kring hantverkares, vård- och omsorgspersonals resande i tjänsten, trots att det är känt att de arbetar i riskfyllda miljöer. Dessa förare är inte yrkesförare i traditionell mening och omfattas inte av kör- och vilotider, eller krav på YKB. Likväl kör de långa sträckor, under olika tider på dygnet, i situationer där de sannolikt kan lida av nedsatt förmåga på grund av stress, trötthet och ouppmärksamhet. Projektet omfattar att för dessa yrkesgrupper belysa vad som är riskfaktorer och varför, och om det finns skillnader avseende förutsättningar för god arbetsmiljö och hälsa bland män och kvinnor. Med detta som utgångspunkt kan preventiva åtgärder för ökad trafiksäkerhet, jämställdhet, hälsa och arbetsmiljö identifieras och förbättras.

De yrkesgrupper inom omsorgen som har ingått i studien har varit anställda inom hemsjukvård och hemtjänst (den övergripande benämningen ”omsorgspersonal” eller enbart ”omsorg” används ibland i texten). En person som arbetar i hemtjänsten förväntas utföra någon form av service och personlig omvårdnad i hemmet. Hemtjänst kan också innehålla dagliga sysslor som städning, inköp och matlagning. Parallellt med hemtjänst kan en person ha behov av hemsjukvård. Hemsjukvård kan ges i ordinarie bostad eller i särskilt boende som till exempel äldreboende eller demensboende. Hemsjukvården kan innehålla medicinska insatser, rehabilitering och omvårdnad. Hemsjukvård kan omfatta alltifrån enkla avgränsade vårdåtgärder med flera dagars mellanrum till sjukvård med många besök och åtgärder per dygn för svårt sjuka patienter.

2. Bakgrund

Det är välkänt att yrkesförare har en utmanande arbetsmiljö. Trötthet är en riskfaktor. Bedömningen är att trötthet generellt sett är en bidragande orsak i 20 procent av alla vägtrafikolyckor, och förare som rapporterar trötthet vid körning har en dubbelt så stor risk för att hamna i en olycka (Bioulac et al., 2017). Trötthet uppstår som en effekt av tid på dygnet och vakna timmar, men kan även vara en effekt av att något pågått för länge (Connor et al., 2002; Williamson et al., 2011). Det finns stora individuella skillnader i vad som orsakar att man blir trött, men även vilken effekt trötthet har på en persons prestation (Ingre et al., 2006; Van Dongen et al., 2007). Faktorer som arbetsrelaterad stress, och förmåga att motstå stress har visat sig ha betydelse för till exempel bussförare i city och där vi idag vet att mer än 20 procent av förarna kämpar för att hålla sig vakna minst 3-4 gånger per vecka när de kör buss (Anund et al., 2016). Men även sådant som pendling till och från arbetet (Caponecchia & Williamson, 2018), hälsa och fysisk arbetsmiljö har betydelse (Tse et al., 2006). Forskningen avseende arbetstidsförläggning och då i synnerhet effekter av skiftarbete är omfattande (Di Milia & Kecklund, 2013; Kecklund et al., 2010; Åkerstedt et al., 2005). Som exempel kan nämnas att risken att drabbas för en olycka på väg hem efter ett avslutat nattskift är 6 gånger högre än normalt. Vidare är det känt att delade skift bidrar till en ökad trötthet med risk för olyckor under slutet av dagen (Anund et al., 2018). Med detta sagt kan det konstateras att majoriteten av forskningen är gjord på traditionella yrkesförargrupper som förare av lastbilar, bussar och taxi. Hur arbetsmiljön ser ut för andra yrkesgrupper som kör i tjänsten är mindre känt.

Arbetsmiljöverket (AV) konstaterar i en serie nationella tillsynsprojekt (dnr. 2014/117646, 2014/117647, 2014/117648, 2016/050552) att trafiken för många yrkesgrupper är den allvarligaste olycksfallsrisken. Baserat på 3000 kontroller konstateras att fordon som används i arbetet ofta inte har noterats som en risk. Troligen beror det på att körningen inte är den huvudsakliga uppgiften. När yrkesförarens arbetsmiljö diskuteras är det vanligtvis kopplat till förare som kör lastbil, buss eller taxi, och som omfattas av regler kring kör- och vilotider, utöver regler för arbetstider etc. Det finns dock många yrkeskategorier där man kör lika mycket i arbetet som de grupper man traditionellt tänker på som yrkesförare. Detta inkluderar bland annat hantverkare av olika slag samt personer inom sjukvård eller omvårdnad. För flera av dessa yrkesgrupper innebär det inte enbart att de ska transportera sig själva, utan att de även har med material som krävs för att utföra arbetet. Folksam's krocktest av hantverkarbilar visar att det är viktigt att inte lasta bilen för tungt och att lasten måste förankras på ett säkert sätt¹. Om, när och hur ofta detta görs enligt rekommendationerna är inte fullt klarlagt. Det finns ingen samlad statistik att tillgå för dessa yrkesgruppers risker.

Enligt de källor som finns (AV, AFA försäkringar och privata trafikförsäkringsbolags statistik) kan man se att ”färdolycksfall” i arbetet inträffar. De senaste tio åren har 161 personer dött i arbetet på grund av olyckor med fordon. Sedan 2020 var fem av dessa hantverkare och tre arbetade inom hemtjänst eller liknande verksamhet. Enligt AV är vård och omsorg den bransch med näst flest rapporterade arbetsskador på grund av trafikolyckor, medan transport och magasinering stod för flest (Palmberg et al., 2017). Den senaste femårsperioden var den relativa frekvensen av sjukrivningar på grund av fordonsolyckor 1 per 1000 förvärsarbetande inom både byggbranschen och vård och omsorg. I AV:s statistik kan man notera att antal anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro som följd bland hantverkare (yrke enligt SNI-koderna =71,72,74,75) mellan 2015–2019, omfattade totalt 2434 fordonsolyckor (kod 42), vilket utgör ca 5 procent av det totala antalet anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro för yrkesgruppen. Om man enbart inkluderar landfordon motsvarar det cirka 2 % av det totala antalet anmälda arbetsplatsolyckor. Inom vård och omsorg (bransch = 86, 87, 88) skedde under samma period 2084 fordonsolyckor (kod 42), vilket är 6 % av alla anmälda arbetsolyckor. Av dessa var bilar inblandade i 40 % av fallen och cyklar i 40 % av fallen. Inom byggbranschen var bilar och

¹ <https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/trafikforskning/hantverksbilar-krocktest>. (2024-03-04)

tunga fordon inblandade i över 80 % av fordonsolyckorna. Vad som är orsaken till detta eller om det finns ett mörkertal är inte känt. När ett utdrag av kommunala bilar som används inom vård och omsorg (framförallt hemtjänst) jämfördes med Euro NCAPs tester visade detta att 68 % var utrustade med flera system för förarstöd (>70 av 100 poäng), som exempelvis autobroms och trötthetsdetektorer. Hur det ser ut för hantverkare är oklart men inom teknisk kommunal verksamhet var andelen utrustade bilar 38 % (Brolin, 2021). Vi känner inte till några studier om bidragande orsaker till fordonsolyckor i dessa branscher, eller som fokuserar på trafiksäkerhet som ett arbetsmiljöproblem för hantverkare och omsorgspersonal.

2.1. Förstudie – samtal med hantverkare och vårdpersonal

Då kunskapen är begränsad om hantverkare och personal i omsorgens (hemsjukvård och hemtjänst) transporter i tjänsten så genomfördes en förstudie för att identifiera relevanta och möjliga datainsamlingsmetoder och vad som var möjligt att genomföra. Förstudien bestod av intervjuer med två hantverkare och tre personer som arbetar inom omsorg. Intervjuerna genomfördes under våren 2022. Erhållna insikter har förutom att sätta ramarna för vad som är viktigt och rimligt att samla in även summerats och återges i Bilaga 1. Nedan redogörs för några intressanta punkter från förstudien.

Hantverkarna:

- Använde arbetsgivarens bil för transporter till och från arbetsplatser och kunde inte påverka val av bilmodell.
- Ingen av de intervjuade hade reflekterat över risker kring lastning, men båda transporterade regelbundet tyngre arbetsmaterial till och från arbetsplatserna.
- En hantverkare var stressad på morgonen och körde ofta för fort för att hinna fram i tid.
- Båda hantverkarna uppskattade att vara anställda och upplevde att det innebar mindre stress än att vara egenföretagare.

Omsorgspersonal:

- De använde både bil och cykel som tillhandahölls av arbetsgivaren för transporter till och från brukare. Alla anställda använde omväxlande bil och cykel, beroende på vilken runda de fått. Egen cykel fick användas men var då inte försäkrad.
- Det hände att otymplig last fraktades med cykel, t.ex. droppställning.
- Två av tre intervjuade hade upplevt olyckor med cykel i samband med sitt arbete, och där de själva blivit skadade.
- Alla tre intervjuade hade oregelbundna arbetstider med pass på dagar, kvällar och nätter.
- De trivdes bra med sina arbeten men upplevde sig som mycket stressande och lågt betalda. Vissa jobbade även om de var sjuka för att de inte vill belasta kollegorna.

3. Övergripande syfte och metoder

Syftet med studien är att öka kunskapen om arbetsmiljö, trafiksäkerhet och jämställdhet för hantverkare och personal inom omsorgen (hemtjänst och hemsjukvård), i samband med resor till och från uppdrag inom tjänsten.

I studien har den dagliga verksamheten kartlagts dels med objektiva mätningar av körsträckor, tid på dygnet, körtider, hastigheter, lastsäkring etc (delstudie A), dels utifrån subjektiva upplevelser (enkäter och djupintervjuer; delstudie B respektive C). Med detta som utgångspunkt har preventiva åtgärder för ökad trafiksäkerhet, jämställdhet, hälsa och arbetsmiljö identifierats.

Samtliga delstudier är godkända av Etikprövningsmyndigheten Dnr 2022-02813-01.

4. Delstudie A: När och var reser man – loggning av fordon och cyklars körning

4.1. Syfte

Syftet med delstudien var att skapa kunskap om när och var hantverkare och personal i hemtjänst och hemsjukvård kör bil och/eller cyklar i tjänsten, och om den körning de genomför sker under riskfyllda situationer.

4.2. Metod

För att undersöka var personer kör, hur mycket de kör, vilken hastighet de har och hur långa raster de tar har de fordon de använder i tjänsten (bilar och cyklar) utrustats med sändare kopplade till GPS-position. Dessa kallas för GPS-spårare. Som komplement till GPS-spårningen har deltagarna fyllt i dagböcker med information kring när de sover, hur de sover och hur de mår i allmänhet, och som kompletterades med en mer omfattande bakgrundsenkät.

4.2.1. Datainsamling

Datainsamling pågick från november 2022 till och med februari 2023, enligt beskrivning nedan.

GPS-spårare

Efter genomlysning av möjliga leverantörer i Sverige och övriga Europa, valdes Minifinder Sweden AB för inköp av GPS-spårare för både bil och cykel. Tjugo GPS-spårare för bil av modellen Zepto 4G och tio stycken av modellen Pico för cykel införskaffades tillsammans med varsitt tillhörande abonnemang. Abonnementet gav tillgång till onlinetjänsten Minifinder (R) Go som registrerade GPS-spårningen i realtid och tillgängliggjorde GPS-data med tabulerade värden samt med möjligheten att följa spårningen på en karta. Följande rådata loggades:

- Datum (åååå-mm-dd) och tid (tt:mm:ss)
- Koordinater (latitud, longitud)
- Position (adress)
- Hastighet (km/h)



Figur 1. GPS-spårare till bilisterna: Minifinder Zepto 4G (vänster), och cyklisterna: Minifinder Pico (höger).

Zepto 4G kopplades in i bilarnas OBDII-portar och loggade data med en frekvens på 1 Hz (varje sekund). Pico-modellerna var batteridrivna och bars av försökspersonerna (exempelvis i jackfickan eller väskan). Dessa loggade cyklisternas position med en frekvens på 0,1 Hz (var tionde sekund).

Dagböcker

Dagböcker har förts i ett digitalt enkätverktyg kallat Kobo Toolbox². Dagböckerna fylldes i för de dagar försökspersonerna använde fordon i tjänsten, innan och efter arbetet. I slutet av enkäten ombads de att ladda upp bilder av den last de kört under arbetsdagen. En av fördelarna med Kobo Toolbox var att data sparas kontinuerligt och laddas upp när systemet är uppkopplat mot internet.

Bakgrundsenkät

Bakgrundsenkäten omfattade frågor kring hälsa, sömn och arbetsförhållanden, och var konstruerad i verktyget Netigate³. Det fanns även frågor om fordonets utrustning och tidigare erfarenhet som förare, till exempel om erfarenhet av incidenter eller olyckor. I princip var enkäten den samma för hantverkare och omsorgspersonal, men anpassades för att ta hänsyn till vilken typ av fordon som används.

4.2.2. Försökspersoner

Under november 2022 till januari 2023 publicerades rekryteringsannonser på Facebook. (VTI:s sida). Två annonser publicerades med bild på en hantverkare respektive en person från omsorgen. Det var dock samma information för de två yrkesgrupperna. Att två annonser användes var för att attrahera fler att svara. Längst ner i annonsen fanns en länk för omsorgspersonal och en annan länk för hantverkare. En person som klickade på länken fick besvara en bakgrundsenkät och sist fanns en fråga om man hade ett intresse för att delta i studien (Delstudie A). Om man svarade ja ombads man lämna sina kontaktuppgifter. Det var 46 personer som passade in i målgruppen av 200 svarande. När önskat antal deltagare tackat ja till att delta avslutades rekryteringen.

*Tabell 1. Antal deltagare i delstudie A fördelat på kön och yrkesgrupp. *I bakgrundenkäten deltog 9 kvinnor i kategorin cyklande omsorgspersonal, men för dagböcker och GPS endast 8.*

	Hantverkare - bil	Omsorgspersonal - bil	Omsorgspersonal - cykel
Män	19	3	2
Kvinnor	0	12	8*

Hantverkare

Totalt deltog 19 hantverkare varav alla var män. Ingen kvinna anmälde intresse att delta. Av dessa var sju egenföretagare. Deltagarnas yrken var bland annat elektriker, rörmontör, snickare, solcellsininstallatör, regleringstekniker och arborist. Alla var bosatta i Östergötland men vissa arbetade i ett stort geografiskt område, även utanför Östergötland. Vissa hantverkare hade flyttat GPS-spåraren från den bil de vanligtvis körde till en tillfällig bil om de exempelvis åkte gemensamt för att äta lunch, medan andra låtit GPS-spåraren sitta kvar och därmed bara fått med sträckorna från sin ”egen” bil. Vid två tillfällen under försöksperioden hade hantverkarens bilar varit med om olyckor som gjort att fordonen behövts skrotas och hantverkarna hade då fått en annan bil. Bakgrundsenkäten besvarades vid valt tillfälle under perioden och var komplett för 18 av 19 hantverkare. Genomsnittlig ålder var 50 år (SD= 25,6 år).⁴ visade att sex hantverkare var normalviktiga, 12 var överviktiga (över 24,9 i BMI) och av dessa var det 9 personer som hade ett BMI över 30, vilket klassas som fetma.

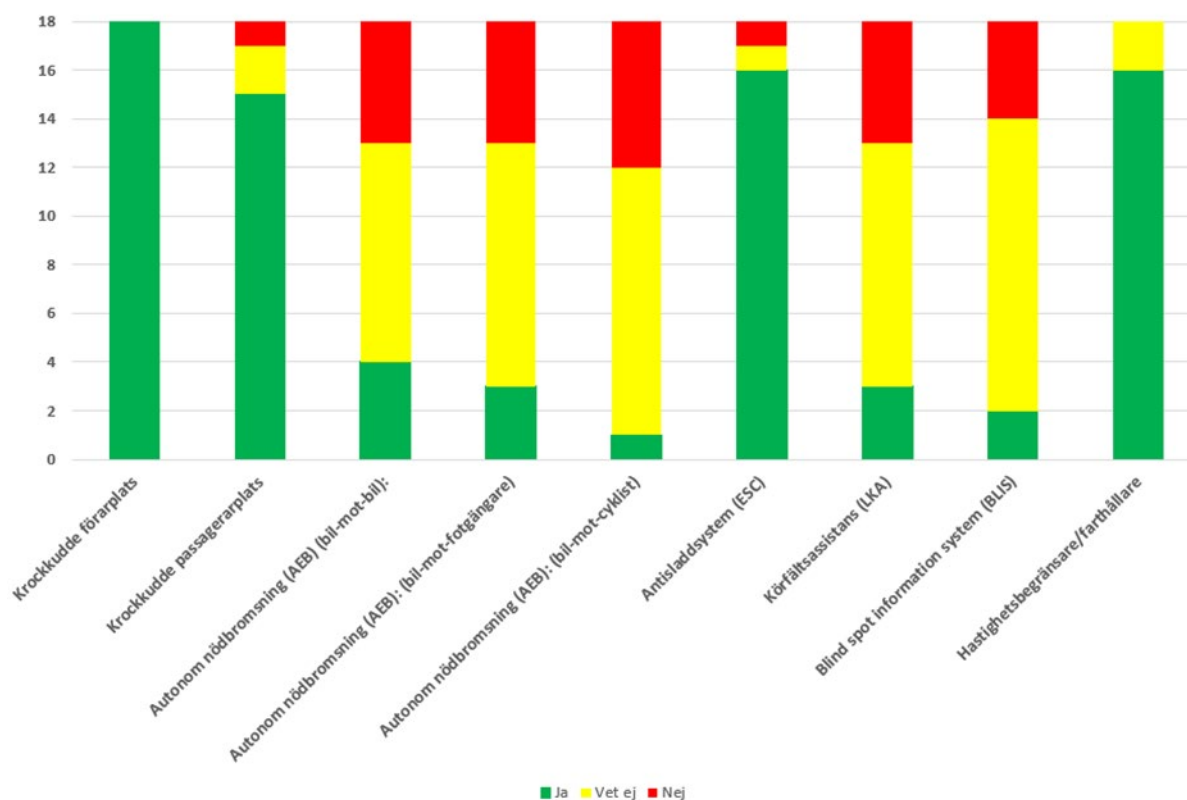
² <https://www.kobotoolbox.org/>

³ <https://www.netigate.net/sv/>, 2024-03-04

⁴ BMI – Body Mass Index. Formeln är kroppsvikten i kg delad med kroppslängden i meter i kvadrat (kg/m²). Normalintervallet är värde 18,5–25,0. Ett värde över 25 definieras som övervikt, ett värde över 30 som fetma.

Medelvärdet för hur länge hantverkarna hade haft körkort var 23,2 år (SD =11 år). Det fanns stora variationer i hur länge de kört i tjänsten. Medelvärdet var 16,1 år (SD = 9,4) varav en även kört buss och lastbil i tidigare arbeten. Medelåldern på bilarna de använde när de deltog i studien var 7 år (tillverkade 2016), (sd 5 år). Medelvärdet av totalvikten på bilarna var 2376 kg (sd 578 kg). Det var 10 fordon med manuell växellåda och 8 fordon var automatväxlade.

Hantverkarna frågades om vilken utrustning fordonen hade, se Figur 2. Alla hantverkarnes fordon var utrustade med krockkudde på förarplats. Av de 18 fordonen så var det 15 med krockkudde på passagerarplatsen. Autonom nödbromsning (AEB) för fordon fanns i 4 fordon och AEB för fotgängare fanns i tre fordon. Endast ett fordon hade AEB mot cykel. Det var 16 fordon med antisladdsystem. Körfältsassistans fanns i tre fordon och varningssystem för döda vinkeln fanns i två fordon. Farthållare fanns i 16 fordon. I flera fall visste inte förarna om de hade aktuell utrustning, vilket framkommer av Figur 2



Figur 2. Befintliga stödsystem i hantverkarnas fordon.

Omsorgspersonal

Totalt deltog 24 personer som arbetar inom omsorgen. Från hemtjänst deltog 16 personer och från hemsjukvården 9 personer. Fem av dessa var män, resterande var kvinnor.

Det var 14 personer som deltog med GPS för bil och 10 som deltog med GPS för cykel.

Bland de som körde bil var medelåldern 41 år (sd 7,9) varav tre var män. Bland de som cyklade var medelåldern 49 år (sd 10,8); två av dessa var män och resterande var kvinnor. Av kvinnorna var 7 normalviktiga, och 13 var överviktiga varav tre hade ett BMI över 30 (fetma). Två av männen var normalviktiga och två låg över 25 och därmed överviktiga enligt BMI.

Endast en person hade cykel som enda transportmedel, övriga både cyklade och körde bil. Deltagarna kom från och arbetade i Östergötland (Linköping, Finspång, Åtvidaberg, Norsholm, Motala och Söderköping). Deltagarna från hemsjukvården arbetade företrädesvis som sjuksköterskor, medan de

som kom från hemtjänsten framförallt var undersköterskor och fysioterapeuter. Alla hade gemensamt att de kör bil när de jobbar natt. Personerna som cyklade jobbade aldrig natt.

Det var sju personer som hade elcykel, varav en av elcyklarna saknade batteri. En av personerna varierade mellan elcykel och en äldre treväxlad cykel. Cyklarna vägde mellan 12 och 35 kilo där elcyklarna var de tyngre. Alla utom en person hade cyklar med hjulstorlek 27,5–28 tum. Två personer har svarat att handmanövrerat reglage (handbroms) är deras huvudsakliga bromstyp och nio personer har svarat att fotmanövrerat reglage (fotbroms) är det huvudsakliga bromssystemet. Det innebär att en person hade svarat båda alternativen. Alla cyklar hade lågt insteg, så kallad damcykel. Antalet växlar på cyklarna varierade, fem av cyklarna hade tre växlar, en var oväxlad, en hade tio och två hade sju växlar. Under det senaste året var det fyra cyklar som fått service; de resterande sex försökspersonerna visste inte när deras cyklar servades senast. Alla cyklar var utrustade med ringklocka. Alla utom en hade lykta baktill med rött ljus och alla hade lampa med vitt eller gult ljus framtill. Två saknade reflex baktill, fyra saknade reflex framtill och sex saknade reflex åt sidan. Det var bara två cyklar som var utrustade enligt lagkrav⁵. I snitt hade deltagarna cyklat i arbetet minst en dag i veckan de senaste 17,7 åren (SD = 9,5). Den som cyklat längst hade gjort det i 45 år. I snitt cyklade de 4,3 gånger per vecka, men en del hade även kombinerat cykel och bil under vissa pass.

Kortfattat kan konstateras att hantverkarna och omsorgspersonalen i denna delstudie hade olika utgångspunkt avseende hälsa och arbetsmiljö. Det allmänna intrycket var en sämre rapporterad hälsa generellt, större problem med sömn och stress och en mindre god arbetsmiljö hos omsorgspersonal jämfört med hantverkare. Resor i tjänsten påverkades sannolikt av det faktum att det förelåg skillnad mellan grupperna redan från start, även om det inte går att säkerställa ett eventuellt kausalt samband.

4.2.3. Instruktion

De som anmält intresse och passade in i målgruppen fick information via e-post. Informationen omfattade vad studien avsåg och vilka data som skulle samlas in, inklusive skalorna som användes. Vidare bifogades samtycke och GDPR-information. I e-posten fanns det även möjlighet att boka in ett tillfälle att komma till VTI för att hämta utrustningen. Försökspersonerna var informerade om att besöket skulle ta upp till 30 minuter. Vid besöket fick de instruktioner om genomförandet av studien, och samtliga hemskickade dokument gick igenom. Hantverkarna fick i samband med bokning av tid en instruktion om att ta med sitt/sina fordon och plocka ut löst gods för att möjliggöra fotografering av lastutrymmet, se Figur 3.

En checklista följdes vid varje introduktion och omfattade följande:

- Information om bakgrund till projektet och mål och finansiering.
- Instruktioner om vad varje person förväntades göra under sitt deltagande och information om dataskydd samt möjlighet att ställa frågor.
- Samtyckesblanketten fylldes i.
- Genomgång av skattningsskalor för sömnhet (Karolinska Sleepiness Scale) och stress (VTIs acute Stress Scale) (se även kap 4.3.1)
- De instruerades om, och fick möjlighet att testa dagboken i Kobo Toolbox där de även fick använda skalorna de just lärt sig.
- De fick en instruktion om bilderna de ombads att ta vid samtliga tillfällen de lastat.

⁵ Cykelrätt Polismyndigheten 2023

- De fick instruktion om hur de skulle ladda GPS-spåraren (om de cyklade) eller hur de skulle koppla in den i OBD II-porten (om de körde bil) samt hur de kunde kontrollera status på batteri/uppkoppling.
- Bakgrundsenkäten visades med instruktionen att de fick besvara den när de ville, men innan de avslutade studien.

(Utomhus)

- Hantverkarnas bilar fotograferades in- och utvändigt.
- Appen Minifinder installerades och det kontrollerades att GPS-spårarna hade kontakt med satellit.



Figur 3. Fotografering av tomt skåp.

Efter att personerna lämnat VTI sändes med e-post personliga inloggningsuppgifter för Kobo Toolbox. De fick även webblänken till bakgrundsenkäten.

Efter 10 kompletta dagar med inskickad dagbok från morgon och kväll samt data från GPS-spåraren under arbetstid informerades deltagarna att de var klara med försöket. I de fall de inte svarat på bakgrundsenkäten fick de en påminnelse om att göra detta. Därefter fick de komma till VTI för att lämna tillbaka GPS-spåraren. Vid detta besök fick de även fylla i en blankett för arvode (3000 kr). I samband med återlämnandet av utrustning fick deltagarna även möjlighet att delge ytterligare information, såsom byte av tjänst under studien, att de krockat sin bil och fått en ny etcetera.

4.2.4. Databearbetning och statistisk analys

GPS-spårning

Den tillgängliga GPS-datan sträckte sig över alla tidpunkter på dygnet då GPS-spåraren var påslagen. GPS-spåraren startades när föraren slog på tändningen på fordonet. Beräkningarna gjordes enbart på data inom de deklarerade arbetstiderna från de respektive dagböckerna. Resor där ett arbetspass hade deklarerats starta eller sluta mitt under en pågående resa har inkluderats i sammanställningen.

Bearbetning av GPS-data genomfördes med MATLAB R2022b för att identifiera enskilda resor. Statistik på antal resor, reslängd och tidsåtgång togs fram för varje försöksperson och dag. För varje försöksperson beräknades medianvärde, kvartiler och spridningsvärden för antal resor per dag samt reslängd och restid per resa.

Resor definierades utifrån den hastighet som registrerats av GPS enligt Tabell 2. Resor för bilisterna startade när GPS-hastigheten överskred 5 km/h och slutade när den var under 1 km/h. Dock behövde en resa pågå minst en minut för att räknas med. Resor för hantverkare definierades så att korta stopp (mindre än 10 minuter) inkluderades inom en resa, i stället för att skapa två resor. Omsorgspersonalen

gjorde flertalet kortare resor med relativt korta stopp hos vissa brukare, varför gränsen i stället sattes till 4 minuter, dock med begränsningen att hastigheten måste vara under 9 km/h i minst 1,5 minut för att resan skulle avslutas. Det betyder att cyklisten kunde stanna kort och sedan fortsätta utan att resan avbröts. På grund av störningar i cyklisternas GPS-data, orsakat av bland annat byggnader och snabba rörelser, analyserades alla cykelresor manuellt och uppenbart felaktiga resor exkluderades. Cykelresor med medelhastigheter över 40 km/h exkluderas också för att undvika data från tillfällena då GPS-spåraren tagits med på bilresa.

Tabell 2. Definition av resor.

Definition av resa	Hantverkare – bil	Omsorgspersonal - bil	Omsorgspersonal - cykel
Startar vid hastighet över (km/h)	5	5	9
Slutar vid hastighet under ... för en tidsperiod om (km/h)	1 10	1 4	9 1,5
Avslutas om uppehåll i GPS-data längre än (min)	-	-	1,5
Minimitid för resa (min)	1	1	1
Minimilängd för resa (meter)	500	500	100

Längden per resa beräknades genom att summera avstånden mellan GPS-datapunkternas koordinater. Avståndet (d) mellan två datapunkt beräknades med hjälp av Haversine-funktionen, som beräknar det kortaste avståndet mellan två punkter på en cirkels omkrets (med vinkel α):

$$\alpha = \sin^2(\Delta\varphi/2) + \cos \varphi_1 \cdot \cos \varphi_2 \cdot \sin^2(\Delta\lambda/2)$$

$$c = 2 \cdot \operatorname{atan2}(\sqrt{\alpha}, \sqrt{1-\alpha})$$

$$d = R \cdot c$$

där φ är latitud, λ är longitud och R är jordens radie (genomsnittlig radie = 6 371 km).

Analys av hastighetsgränser på de vägar som resorna genomfördes på gjordes med den nationella vägdatatabasen NVDB⁶, som innehåller information om alla Sveriges bilvägar, gator och cykelvägar. NVDB-databasen är i GeoPackage-format, ett standardformat för öppen källkod som har kartinformation kopplat till databaser, med koordinatsystemet EPSG:3006 SWEREF-99-TM. Filen Sverige_Hastighetsgräns_GeoPackage.zip laddades ner från Trafikverket den 7 juni 2023. GPS-data kopplades till NVDB med programvaran QGIS⁷ och analyserades med GNU Octave 7.2.0⁸. NVDB-data och GPS-koordinater för alla resor lästes in i QGIS där varje GPS-datapunkt kopplades till närmaste länk i NVDB. GPS-punkter längre bort än 0,0002 enheter från närmaste väg-länk i NVDB uteslöts ur efterföljande analys, vilket motsvarar ett avstånd om cirka 20 meter från vägens mittlinje. Figur 4 visualiserar GPS-punkter som kopplades till väginformation (vita cirklar) respektive GPS-punkter som uteslöts (röda cirklar). Resultaten exporterades till textfiler (csv-format), där varje GPS-datapunkt hade information om avståndet till närmaste väg, vägens hastighetsgräns och fordonets hastighet. För varje försöksperson sammanställdes antalet och andelen GPS-punkter per hastighetsgräns (30 – 120 km/h). För cyklisterna kopplades även data mot cykelvägar i NVDB (Östergötlands_län_GeoPackage.zip, nedladdat 2023-05-09).

⁶ <https://www.nvdb.se/sv>, 2024-03-04

⁷ <https://qgis.org/en/site/about/index.html>, 2024-03-04

⁸ <https://octave.org/> eller <https://ftp.gnu.org/gnu/octave/windows/>, 2024-03-04

För bilisternas GPS-data analyserades även hastighetsöverträdelse jämfört med gällande hastighetsgräns på vägen, med NVDB enligt metodbeskrivning ovan. En fortkörning definierades då bilens uppmätta hastighet var minst 3 eller 10 km/h över hastighetsgränsen. Två olika gränsvärden användes för att skilja på smärre och mer flagranta hastighetsöverträdelser. Samtliga i tiden närliggande GPS-punkter där hastigheten var över gränsvärdet utgjorde en fortkörning, så länge tidsskillnaden mellan två på varandra följande GPS-punkter var längre än 10 sekunder. Median-, kvartil- och spridningsvärde för antalet fortkörningar per dag sammanställdes för varje försöksperson. Vidare sorterades fortkörningarna upp i två grupper baserat på deras varaktighet. Detta för att kunna skilja ut de längre fortkörningarna (>10 sek) från de kortare, som till större del antas vara omkörningar. För de längre fortkörningarna beräknades median-, kvartil- och spridningsvärde för fortkörningens varaktighet, hastighetsöverträdelsens storlek i km/h (maxvärde och medeltal) och den på vägen gällande hastighetsgränsen.



Figur 4. Exempel på resor med GPS-punkter som kopplades till vägar i NVDB (vita prickar) respektive uteslöts (röda prickar), visualiserade på kartbilder. I de två övre kartorna visas felaktig GPS-data, där avståndet mellan koordinater och väg-länk var för stort (FP 5 & 18). I den nedre kartan visas en resa som fortsatte utanför Sverige (FP 43).

4.2.5. Begränsningar och undantag

Delstudie A bjöd på flera utmaningar. För personalen i omsorgen har det varit svårt att avgöra om en person ska delta i gruppen för att cykla eller för att köra bil, detta då de flesta regelbundet både cyklar och kör bil. De tilldelades därför GPS för det fordon de trodde att de skulle använda oftast under de kommande tre veckorna.

Vidare tog datainsamlingen längre tid än beräknat med anledning av att många av omsorgspersonalen inte körde bil respektive cyklade under alla sina arbetsdagar. I snitt har de samlat in data från cirka 2 dagar/vecka. Endast två personer samlade data från både dagboken och GPS varje dag på 10 arbetsdagar. Den personen som det tog längst tid för att samla in data arbetade inom hemsjukvården och fick förändrat schema, vilket innebar att det tog totalt nio veckor att samla ihop 10 dagar.

Vissa deltagare, såväl hantverkare som omsorgspersonal, samlade in data för mindre än 10 dagar och ett fåtal för fler än 10 dagar. All komplett insamlade data, med både dagboks- och GPS-data för samma datum, har analyserats, oavsett det totala antalet insamlade dagar för respektive försöksperson.

För att få in önskat antal deltagare på den utsatta tiden fick två hantverkare i stället instruktionerna över telefon och utrustningen skickad hem till sig. I slutet av januari 2023 hörde en av deltagarna av sig och berättade att flera kollegor var intresserade av att delta. För att underlätta för dessa fick de, i stället för att komma till VTI, informationen om studien samt utrustningen för att delta under en lunchrast på sitt kontor.

Flertalet var stressade och det var även oklart om de förstod alla instruktioner. De erbjöds dock möjlighet att ställa frågor och hade även kollegor som kunde besvara frågor i efterhand om oklarheter uppstod.

4.3. Resultat och analys

När resultaten samlats in från alla försökspersonerna hade de olika antal arbetsdagar med komplett data, medianvärdet låg på 10 dagar med en spridning på 1–15 dagar (Tabell 3).

Tabell 3. Antal dagar med komplett data.

	Minimum	25-percentil	Median	75-percentil	Maximum
Hantverkare - bil	5	10	10	11	15
Omsorgspersonal - bil	1	7	10	10	12
Omsorgspersonal - cykel	1	9	10	10	12
Alla försökspersoner	1	9	10	11	15

4.3.1. Dagböcker

Karolinska Sleepiness Scale (KSS) och är en skala från 1-9 som används för att fånga den subjektiva sömnheten (Åkerstedt & Gillberg, 1990). VTI:s acute Stress Scale (VSS) går även den från 1-9 på motsvarande sätt (Dahlman et al, 2024, in press). KSS- och VSSvärden högre än 6 är bevisat kopplat till en ökad risk för felhandlingar. I dagböckerna har deltagarna rapporterat hur sömniga (KSS) och stressade (VSS) de kände sig vid uppstigandet, se Tabell 4. Hantverkarnas KSS och VSS är normala, medan omsorgspersonalens värden är något högre. Resultaten visar att omsorgspersonalen i såväl bil som på cykel skattar högre sömnhet och högre stress vid uppstigandet än hantverkarna.

Tabell 4. Dagboksanteckning kring sömnhet (KSS: 1-9) och stress (VSS: 1-9) vid uppstigandet. Standardavvikelse (sd). Antal (n)

	KSS (sd)	VSS (sd)
Hantverkare – bil (n=19)	3,77 (1,31)	3,11 (1,98)
Omsorgspersonal – bil (n=15)	4,76 (1,29)	3,28 (1,32)
Omsorgspersonal – cykel (n=10)	4,16 (1,37)	3,77 (1,27)

Deltagarna fick rapportera om de haft en incident definierat som ”nära olycka”, samt om de upplevt sömnhet eller stress motsvarande 7 eller högre på en 9-gradig skala. I Tabell 5 kan vi se att incidenter förekommer hos alla oavsett grupp. Värt att notera är dock att 5 av 10 som använder cykel bland omsorgspersonalen upplever hög stress vilket är en högre andel än hantverkarna, och som använde bil(2/19).

Tabell 5. Dagboksanteckning kring antal personer som upplevt incident, hög sömnhet (KSS>6) och stress (VSS>6) vid uppstigandet.

	Incident	Sömnhet (KSS >6)	Stressad (VSS>6)
Hantverkare – bil (n=19)	6	3	2
Omsorgspersonal – bil (n=15)	2	1	2
Omsorgspersonal – cykel (n=10)	3	3	5

4.3.2. GPS-data

Insamlade data redovisas per försöksperson i Bilaga 2 (Tabell 32 - Tabell 36 och Figur 40 - Figur 43). Hantverkarna gjorde färre bilresor per dag än omsorgspersonalen (medianvärde 4 respektive 10). Däremot var bilresorna längre i både tid och sträcka för hantverkarna jämfört med omsorgspersonalen (Tabell 6).

Cyklisterna hade sex resor per dag i medianvärde, men på grund av mycket störningar i GPS-signalen fanns inte data av tillräckligt bra kvalitet för att fånga alla resor, så det verkliga antalet resor var sannolikt betydligt högre. GPS-störningarna uppkom när personalen rörde sig inne hos brukare och därför hade data från längre cykelturer bättre kvalitet. Alltså saknas framför allt data från korta cykelturer. Trots det var de insamlade cykelresorna korta, median på 600 meter respektive 2,5 minuter (Tabell 6).

Tabell 6. Antal resor per dag, reslängd (km) och restid per resa (min), medianvärde av försökspersonernas median-, spridnings- och kvartilvärden för de tre grupperna. Median-, spridnings- och kvartilvärden för antal fortkörningar per dag beräknat bland alla försökspersonsdagar i de två grupperna.

Hantverkare - bil					
	Antal resor	Reslängd (km)	Restid (min)	Antal fortkörningar/dag	
				>3 km/h	>10 km/h
Minimum	1,0	0,8	2,5	0	0
25-percentil	2,3	5,0	10,7	23	9
Median	4,0	13,1	25,2	50	20
75-percentil	5,0	23,5	33,2	89	42
Maximum	7,0	57,9	78,3	737	535

Omsorgspersonal - bil					
	Antal resor	Reslängd (km)	Restid (min)	Antal fortkörningar/dag	
				>3 km/h	>10 km/h
Minimum	5,0	0,5	1,7	0	0
25-percentil	8,0	1,5	4,3	20	6
Median	9,8	3,0	7,5	33	11
75-percentil	11,0	6,7	13,4	56	27
Maximum	12,5	25,3	43,0	158	94

Omsorgspersonal - cykel					
	Antal resor	Reslängd (km)	Restid (min)	Antal fortkörningar/dag	
				>3 km/h	>10 km/h
Minimum	3,5	0,16	1,0		
25-percentil	5,3	0,39	1,7		
Median	6,0	0,60	2,6		
75-percentil	8,5	0,96	3,8		
Maximum	13,0	2,47	8,0		

Tabell 7 och Figur 43 (se Bilaga 2) visar vilken hastighetsgräns som rådde på de vägar som trafikerades av bilisterna. Mellan 3–18 % av GPS-data kunde inte kopplas till NVDB, antingen på grund av dålig noggrannhet av GPS-koordinaterna, resor utanför landet eller för att det saknades uppgift om hastighetsgräns i NVDB. För båda yrkesgrupperna var drygt 20 % av bilresorna på vägar med låg hastighetsgräns (30–40 km/h), dock var spridningen större inom omsorgspersonalen (övre kvartilen var 52 %, vilket betyder att 25 % av omsorgspersonalen hade mer än hälften av resorna på vägar med låg hastighetsgräns). Däremot var det endast hantverkare som körde på höghastighetsvägar (över 90 km/h). Omsorgspersonalen bilresor fördelades relativt jämnt mellan vägar med hastigheter på 30–40 km/h, 50–60 km/h och 70–80 km/h.

Tabell 7 visar även att den cyklande omsorgspersonalen till största delen befann sig på cykelvägar eller gator med låg hastighetsgräns. En tredjedel av resorna kunde inte kopplas mot NVDB, till stor del på grund av tidigare nämnda problem med noggrannhet av GPS-data men också för att cyklisterna rör sig på ytor som inte definierats i NVDB, t.ex. att de genar över parkeringsplatser, torg, innergårdar och genom parker.

Tabell 7. Procentuell fördelning av resor på cykelväg och för olika hastighetsgränser. Median-, spridnings- och kvartilvärden för de två yrkesgrupperna.

Hantverkare - bil						
	Hastighetsgräns i km/h					Ej kopplad till NVDB (%)
	30–40 (%)	50–60 (%)	70–80 (%)	90–100 (%)	110–120 (%)	
Minimum	2,4	5,8	11,2	0,5	0,0	3,7
25-percentil	11,3	10,7	21,7	2,8	4,2	5,3
Median	23,9	14,2	30,9	5,3	5,5	11,5
75-percentil	30,2	16,2	43,3	10,4	17,7	13,6
Maximum	42,7	18,9	76,1	21,7	40,1	22,4

Omsorgspersonal - bil						
	Hastighetsgräns i km/h					Ej kopplad till NVDB (%)
	30–40 (%)	50–60 (%)	70–80 (%)	90–100 (%)	110–120 (%)	
Minimum	3,7	5,2	2,4	0,0	0,0	2,8
25-percentil	7,5	10,9	11,4	0,0	0,0	4,9
Median	22,8	23,1	27,3	0,0	0,0	5,8
75-percentil	52,0	47,9	44,8	1,8	0,0	12,4
Maximum	84,1	59,5	67,9	11,3	7,2	18,2

Omsorgspersonal - cykel							
	Cykelbana	Hastighetsgräns i km/h					Ej kopplad till NVDB (%)
		30–40 (%)	50–60 (%)	70–80 (%)	90–100 (%)	110–120 (%)	
Minimum	21,9	16,4	0,2	0,0	0,0	0,0	18,5
25-percentil	25,5	26,3	0,4	0,0	0,0	0,0	25,1
Median	30,4	28,6	2,3	0,0	0,0	0,0	33,5
75-percentil	37,7	33,5	6,4	0,0	0,0	0,0	42,3
Maximum	51,9	39,2	9,1	4,8	0,0	0,0	51,5

Det var stora individuella skillnader mellan försökspersonernas antal hastighetsöverträdelser per dag (Tabell 6, samt Tabell 32 och Tabell 33, Bilaga 2). Försökspersonernas medianvärde varierade från inga upp till 373 respektive 293 fortkörningar per dag, beroende på om 3 eller 10 km/h över gällande hastighetsgräns användes för att definiera fortkörning. Hantverkarna hade överlag fler hastighetsöverträdelser per dag än omsorgspersonalen, median på 55 respektive 20 jämfört med 33 respektive 11 (med gränsen på 3 respektive 10 km/h).

Mediantalet för långa fortkörningar som var mer än 10 sekunder var betydligt lägre, 14 respektive 3 jämfört med 9 respektive 2 per dag, för hantverkare jämfört med vårdpersonal med gräns på 3 respektive 10 km/h (Tabell 8, Tabell 32, Tabell 33). Medianvärde för den maximala farten över tillåten hastighet låg runt 15 km/h, med gränsen 3 km/h, och strax över 20 km/h, med gränsen 10 km/h, för båda yrkesgrupperna. Enskilda försökspersoners medianfortkörning var upp till 28 km/h.

Fortkörningarna varade cirka 20 sekunder i median, medan enskilda hastighetsöverträdelser var 6–7 minuter långa. Fortkörningar skedde framför allt på vägar med hastighetsgräns mellan 30 och 70 km/h, se Figur 42 - Figur 43 (Bilaga 2). Omsorgspersonalen hade hälften av sina fortkörningar på vägar med hastighetsgräns 50 km/h eller lägre, vilket företrädesvis är områden där även oskyddade trafikanter

rör sig, och en fjärdedel av fortkörningarna skedde på 30/40-vägar, vilket exempelvis kan vara utanför skolor. Hantverkarna hade däremot majoriteten av fortkörningar på vägar med hastighetsgräns 60 km/h eller högre.

Tabell 8. Antal långa fortkörningar (hastighetsöverträdelse med lägst 3 km/h i minst 10 sekunder) per dag, snitthastighet och maximal hastighet över hastighetsgränsen (fortkörning), varaktighet och gällande hastighetsgräns. Median-, spridnings- och kvartilvärden beräknat bland alla fortkörningar, inte uppdelat per försöksperson.

Hantverkare					
	Antal per dag	Fortkörning		Varaktighet sek	Hastighetsgräns km/h
		i snitt km/h	maximalt km/h		
Minimum	0	4	4	10	30
25-percentil	7	6	8	13	60
Median	14	8	15	19	80
75-percentil	28	12	25	33	110
Maximum	243	110	128	703	120

Omsorgspersonal					
	Antal per dag	Fortkörning		Varaktighet sek	Hastighetsgräns km/h
		i snitt km/h	Maximalt km/h		
Minimum	0	4	4	10	30
25-percentil	5	6	10	13	40
Median	9	9	14	19	50
75-percentil	17	12	21	29	70
Maximum	57	50	79	394	110

Tabell 9. Antal långa fortkörningar (hastighetsöverträdelse med lägst 10 km/h i minst 10 sekunder) per dag, snitthastighet och maximal hastighet över hastighetsgränsen (fortkörning), varaktighet och gällande hastighetsgräns. Median-, spridnings- och kvartilvärden beräknat bland alla fortkörningar, inte uppdelat per försöksperson.

Hantverkare					
	Antal per dag	Fortkörning		Varaktighet sek	Hastighetsgräns km/h
		i snitt km/h	Maximalt km/h		
Minimum	0	11	11	10	30
25-percentil	1	14	17	12	50
Median	3	16	23	17	70
75-percentil	9	20	31	28	90
Maximum	117	110	128	355	120

Omsorgspersonal					
	Antal per dag	Fortkörning		Varaktighet sek	Hastighetsgräns km/h
		i snitt km/h	Maximalt km/h		
Minimum	0	11	11	10	30
25-percentil	1	14	17	12	40
Median	2	16	22	17	70
75-percentil	6	20	30	26	70
Maximum	33	50	79	175	110

4.3.3. Lastning i hantverkarbilar

Av hantverkarna körde 13 försökspersoner skåpbilar, fem personbilar och en pickup. Försökspersonerna var ombedda att ladda upp foton av sina bilar varje dag, men i praktiken varierade det från inga upp till 12 dagar (medianvärde 5) med uppladdade foton. Fotodata var alltså långt ifrån komplett. Alla foton sammanställdes och analyserades för att identifiera problem med lastning och frågeställningar till enkäten i delstudie B.

Fast inredning förekom både i personbilar och skåpbilar, se exempel i Figur 7. I personbilarna förekom tunga föremål (t.ex. verktyg och material) i bagageutrymme med och utan lastförskjutningsgaller mot förarplatsen. I skåpbilarna fanns flera typer av inredning:

- Förvaringssystem framtaget för bil, hyllor längs bilens ena sida (Figur 5)
- Förvaringssystem framtaget för bil, hyllor längs bilens båda sidor (Figur 5)
- Förvaringssystem framtaget för bil, dubbelgolv med lådor under (Figur 6)
- Annat förvaringssystem som inte tillverkats specifikt för montering i bil (Figur 7)

Det var vanligt förekommande med skydd för skåpbilens golv, vilket kan skymma lastförankringsöglor så att det inte går att säkra stora föremål. Ett bra exempel är Figur 5 (vänster) där det extra golvet försetts med hål så att lastförankringsöglorna är lätt åtkomliga, medan golv och inredning i Figur 5 (höger) gör åtkomst av lastförankringsöglor svårt eller omöjligt. En viktig aspekt är även hur inredningen monteras i bilen och vilka krafter fästena tål, vilket inte kunde utvärderas av foton.

I flertalet skåpbilar hade innertaket försetts med fästen där stegar och andra långa föremål transporterades. Det är mycket oklart vilken bärkraft taken i dessa fordon har och hur dessa lösningar skulle fungera i en krocksituation.

I flertalet foton identifierades många lösa prylar, både tunga och lättare, som vid en krock skulle flyga framåt och slå i väggen mot förarhytten. I ett fall fraktades en tung maskin (gaffeltruck eller liknande) bak i skåpbilen. I andra fall syntes en oreda med tomma kartonger blandat med tyngre föremål (vitvaror, pirra, gasflaskor, verktygslådor med mera). Förstärkta mellanväggar mot förarhytten skulle troligen bidra med visst skydd mot flygande lösa föremål, men kan inte ersätta förankring av tung last med lastöglorna. En personbil hade packats full med skräp på passagerarsätet, vilket både utgör en fara vid krock och hindrar förarens synfält. Med tanke på hur mycket lös last många hantverkare behöver frakta finns behov av nya lättanvända produkter, som exempelvis lastnät där hantverkaren slipper förankra varje enskild pryl.



Figur 5 Fordon med hyllor på ena sidan eller båda sidorna.



Figur 6. Exempel på inredning i hantverkarnas skåpbilar.



Figur 7. Exempel på inredning i hantverkarnas personbilar.

5. Delstudie B: Hur upplever hantverkare och omsorgspersonal sin situation?

5.1. Syfte

Syftet med delstudien var att öka kunskapen om hur hantverkare och omsorgspersonal ser på sitt resande i tjänsten. Här ingår frågor kring hälsa och sömn, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.

5.2. Metod

Metoden utgår från datainsamling via webbaserade enkäter. Två enkäter, med snarlik utformning och delvis identiska frågor har ingått, där den ena var riktad till hantverkare och den andra till omsorgspersonal.

5.2.1. Studiedesign

Två enkäter, en till hantverkare och en till omsorgspersonal, konstruerades med hjälp av resultaten från delstudie A. Enkäterna gjordes som webbenkäter med hjälp av verktyget Netigate och publicerades på Facebook och Instagram under våren och sommaren 2023.

Hantverkarenkäten färdigställdes först och publicerades på Facebook och Instagram den 17 maj 2023. Spridningen för annonsen var riktad till män och kvinnor som uppgett att de bor i Sverige och i åldersintervallet 18–65 år. Vi har dock valt att inkludera alla som svarat som var 18 år eller äldre. Intresserade personer länkades vidare till vti.se, för att de skulle kunna vara säkra på att VTI var avsändare för studien. På VTI-sidan fanns en länk till webbenkäten. Enkäten stängdes den 26 juni 2023. Totalt hade 989 personer börjat besvara enkäten, varav 729 var kompletta.

Enkäten för omsorgspersonal spreds på samma sätt som för hantverkare. Den publicerades på Facebook och Instagram den 9 juni. Spridningen var riktad till män och kvinnor bosatta i Sverige i åldern 18–65 år. Enkäten stängdes den 4 augusti 2023, och hade då legat ute i fem veckor. Sammanlagt erhöles 1667 svar, varav 1303 var kompletta.

I enkäterna ställdes några bakgrundsfrågor om respondenten (ålder, kön, sysselsättning, yrkestitel, utbildning och anställningsform). Arbetsförhållanden togs upp i frågor som handlade om arbetsschema (omsorgspersonal), typ av fordon som oftast används i tjänsten (för omsorgspersonal: personbil, skåpbil eller cykel; för hantverkare: personbil, skåpbil eller pick-up) och om last kan förankras på ett säkert sätt. Omsorgspersonalen fick beskriva om de varit med om någon trafikolycka i tjänsten (tyvärr ingick inte denna fråga i enkäten riktad till hantverkarna). Vidare fick respondenterna på en 5-gradig skala ta ställning till aspekter om arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Slutligen togs eventuella problem med hälsa och sömn upp. De kommentarer från enkäterna som återgetts i rapporten, har i några fall gjorts mer lättlästa genom att förkortningar har skrivits ut och stavfel rättats.

I slutet av enkäterna erbjöds respondenten att anmäla intresse för att delta i en intervju om körvanor i tjänsten, detta för att hitta personer till delstudie C. Det fanns även möjlighet att delta i utlottningen av trisslotter. Om respondenten var intresserad av något av detta fanns det möjlighet att lämna namn, mobilnummer och/eller e-postadress. Enkäten riktad till hantverkare återfinns i bilaga 3 och enkäten till omsorgspersonal i bilaga 4.

5.2.2. Respondenter

Hantverkare

Efter att ej kompletta svar exkluderats och dubletter tagits bort, återstod 729 svar. Nästan samtliga hantverkare var män, drygt 98 procent. Nio kvinnor besvarade enkäten, vilket motsvarar cirka 1

procent. Tre personer uppgav ”Annat” på frågan om kön. På grund av den sneda könsfördelningen, kommer ingen uppdelning göras på kön i resultat-redovisningen.

Medelåldern uppgick till 46 år (standardavvikelse 12 år). Yngsta föraren var 19 år och den äldsta 76 år. Fördelningen på de fem åldersgrupper som bildats presenteras i Tabell 10.

Tabell 10. Fördelning på åldersgrupper bland hantverkarna.

Åldersgrupp	Antal personer	Andel, %
-29 år	73	10,0
30–39 år	149	20,4
40–49 år	194	26,6
50–59 år	210	28,8
60-år	102	14,0
Uppgift saknas	1	0,1
Totalt	729	100,0

Drygt hälften, 52 procent, av förarna bodde i Götaland medan 36 procent bodde i Svealand och 12 procent i Norrland se Figur 8.

De vanligaste huvudsakliga sysselsättningarna var elektriker och snickare följt av servicetekniker, det senare en kategori som inte fanns med bland de fasta svarsalternativen i enkäten utan den har bildats utifrån svaren på en öppen följdfråga, se Tabell 11.

Tabell 11. Hantverkarens huvudsakliga sysselsättning. Nybildade kategorier utifrån öppna svar i enkäten är markerade med asterisk.

Huvudsaklig sysselsättning	Antal	%
Elektriker. El-installation inkl reparation och service	221	30,3
Snickare inkl takläggare, golvläggare*, glasmästare och ställningsbyggare etc.	148	20,3
Plattsättning/murare	11	1,5
Målare	18	2,5
Vatten/avlopp	74	10,2
Ventilation/akustik	35	4,8
Berg/betong/brunnsborrning/sprängning/grävning	21	2,9
Servicetekniker*	117	16,0
Trädgård/arborist*	11	1,5
Fastighetsskötare*	40	5,5
Plåt/smide/svetsare*	11	1,5
Annat	23	3,2
Totalt	729	100

I de fortsatta analyserna har följande yrkeskategorier, som var och en hade få respondenter, slagits samman till en grupp: berg/betong/brunnsborrning/sprängning/grävning+plattsättning/murare+målare+ plåt/smide/svetsare. Den gruppen består av 61 personer vilket motsvarar 8,4 procent av respondenterna. Vidare har trädgård och arborist och annat fått bilda en egen grupp (33 personer; 4,5 procent).

Mer än var femte hantverkare körde mer än 50 mil i tjänsten under en genomsnittlig vecka, se Tabell 12 för detaljer. Detta stämmer överens med vad som framkom i delstudie A (dagbok och GPS-spårning).

Tabell 12. Körsträckor i tjänsten under en vecka.

Kilometerintervall	Antal	%
0–50 km	19	2,6
51–100 km	99	13,6
101–150 km	113	15,5
151–200 km	110	15,1
201–500 km	231	31,7
Mer än 500 km	157	21,5
Totalt	729	100

Körsträckorna varierade stort mellan olika yrkesgrupper. Fler än fyra av tio servicetekniker körde minst 50 mil i veckan, medan mer än varannan fastighetsskötare körde högst 10 mil/vecka.

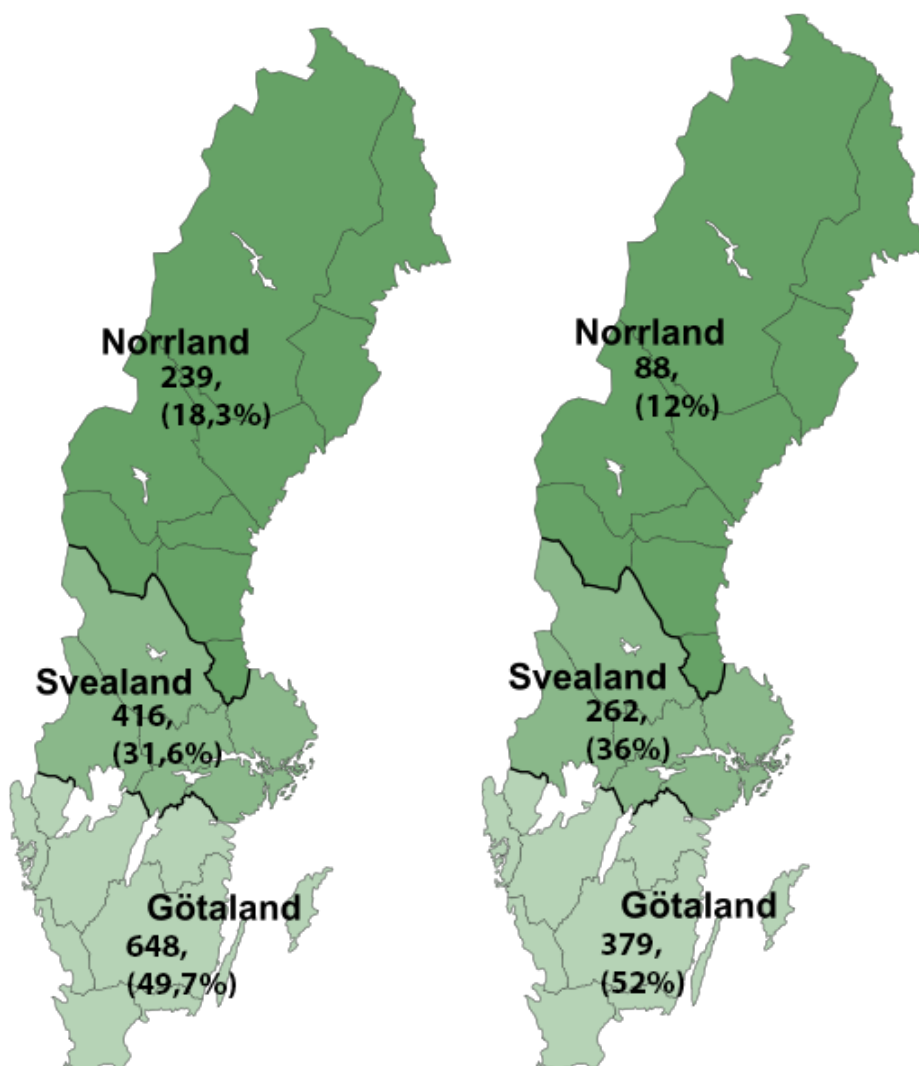
Omsorgspersonal

Enkäten riktades till dem som körde bil eller cyklade i tjänsten, de som svarade att de inte gjorde något av detta exkluderades. De som svarade att de körde bil lika ofta som de cyklade i tjänsten, fick svara på de cykelrelaterade frågorna. Sammanlagt ingick 1303 kompletta svar i analysen. Av de svarande var 93 procent kvinnor och 6 procent var män medan 1 procent svarade ”Annat”. Medelåldern uppgick till 48 år (standardavvikelse 11,2). Yngsta respondenten var 20 år och den äldsta 72 år. Av dem som besvarade enkäten, arbetade 79 procent i hemtjänsten (n=1031), 17 procent (n=216) i hemsjukvården och 4 procent (n=56) svarade ”Annat”. De flesta som cyklade arbetade i hemtjänsten (175/200), se Tabell 13. De som svarade ”Annat” arbetade med bland annat boendestöd, trygghetslarm, som personlig assistent samt både inom hemsjukvård och hemtjänst.

Tabell 13. Omsorgspersonalen fördelad på hemsjukvård och hemtjänst och vilket fordonsslag de använder i tjänsten (antal personer).

	Hemsjukvård	Hemtjänst	Annat	Totalt
Bil	177	741	51	969
Cykel	22	175	3	200
Använder båda	17	115	2	134
Totalt	216	1031	56	1303

Omsorgspersonalen fördelades sig på landsdelarna på ungefär samma sätt som hantverkarna, se Figur 8. Den arbetsföra befolkningen i Sverige (i åldern 18-65 år) fördelade sig den 31/12 2023 enligt följande: Götaland 47 procent, Svealand 42 procent och Norrland 11 procent (Statistiska Centralbyrån, 2024).



Figur 8. Hur respondenter var fördelade över landet (Omsorgspersonal till vänster och hantverkare till höger).

För omsorgspersonal var det 21 procent (n=273) som hade universitet/högskoleutbildning, 38 procent (n=502) hade gått treårigt gymnasium, 26 procent (n=343) hade gått tvåårigt gymnasium och 3 procent (143) angav "Annat". Dessa hade gått yrkeshögskola, komvux, folkhögskola med inriktning mot vård och hälsa samt interna utbildningar på arbetsplatsen.

Som profession var det 7 procent (n=87) som var sjuksköterska/distriktssköterska, 2 procent var arbetsterapeut eller fysioterapeut (n=23), 11 procent (n=147) var vårdbiträden och en majoritet på 79 procent (n=1025) svarade att de hade professionen undersköterska. Cirka 2 procent (n=21) svarade "Annat". Bland dessa förekom bland annat specialsjuksköterskor och behandlingsassistenter samt boendestödare. Det var en stark majoritet som var anställda av kommuner, 92 procent (n=1194), medan 2 procent (n=20) var anställda av regioner och 6 procent (n=82) av privata vårdbolag. Knappt 1 procent (n=7) hade andra arbetsgivare, till exempel egenföretagare.

5.2.3. Statistisk analys

Huruvida skillnader mellan grupper föreligger har i huvudsak undersökts med χ^2 -test eller Mann Whitney U-test när två grupper har jämförts då frågorna haft ordinalskala (respondenten har tagit ställning till påståenden), om fler grupper har jämförts har Kruskal-Wallis-testet använts. Signifikansnivån har satts till 0,05.

I den deskriptiva delen av resultaten, kapitel 5.3 och 5.5, redovisas fördelningen på svarsalternativen enligt enkätens struktur. Vid jämförelser mellan olika grupper har i regel flera svarsalternativ slagits samman, till exempel har *mycket + ganska bra* bildat ett alternativ och på samma sätt har *mycket + ganska dåligt* bildat ett alternativ. Detta har varit nödvändigt eftersom antalet svar annars hade blivit för litet. Då sammanslagningar har gjorts redovisas detta deskriptivt med samtliga skalsteg.

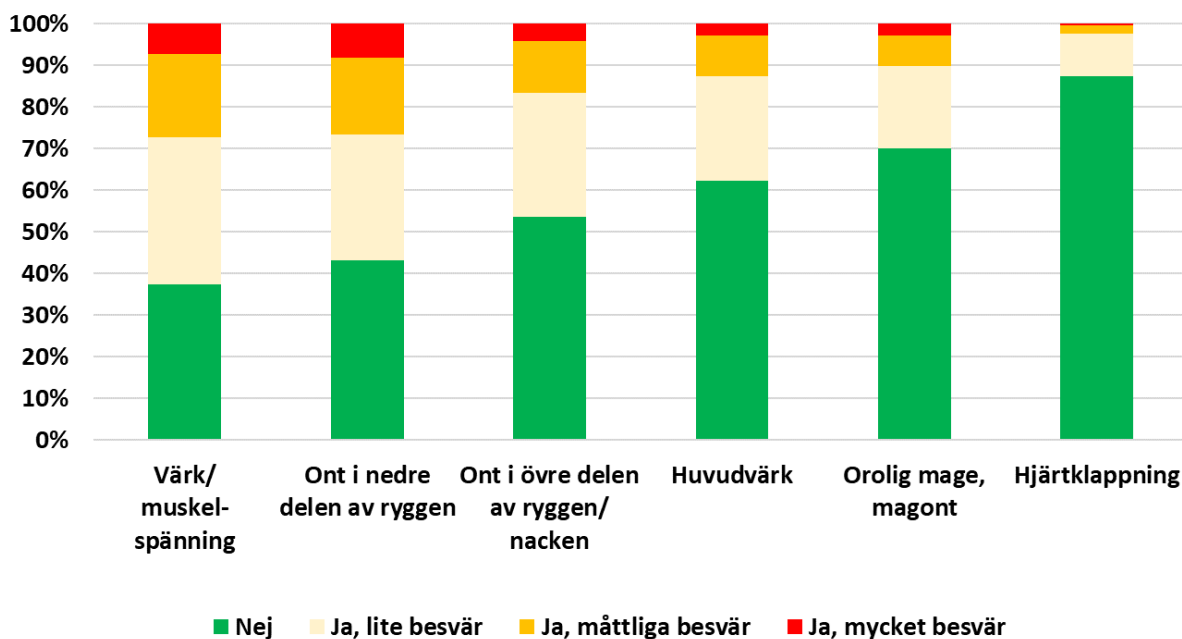
Resultatet av fördjupade analyser redovisas i kapitel 5.4 och 5.6. Med logistisk regression studerades gemensamma faktorer för de hantverkare som inte säkrar sin last. En beroendevariabel skapades utifrån hur hantverkarna ställt sig till påståendet "Jag förankrar alltid lasten". Den gavs värdet 1 om hantverkaren tog avstånd från påståendet eller förhöll sig neutral, det vill säga svarade "Stämmer mycket dåligt", "Stämmer ganska dåligt" eller "Stämmer varken bra eller dåligt". Instämde man i påståendet, "Stämmer ganska bra" eller "Stämmer mycket bra", kodades det till 0. En framåtriktad (stegvis) logistisk regression genomfördes med ett antal bakgrundsvariabler (de kategoriska ombildades till dummy-variabler) och de övriga påståendena som oberoende variabler. Analysen delades upp i två steg: en där endast fordonsvariabler ingick och en där variabler som beskriver beteende och attityder ingick. De faktorer som var signifikanta valdes till nästa steg där samtliga signifikanta faktorer inkluderades i den stegvisa regressionen. På så vis har en slutlig modell erhållits för att förklara skillnader bland de som säkrar sin last och de som inte gör det.

Logistisk regression användes även för att studera omsorgspersonalens självrapporterade olycksinblandning vid resor i tjänsten. Olycksinblandning har använts som beroende variabel med en logistisk framåtriktad regression med värdet 1=om olycka och 0 = inte olycka. Separata analyser har genomförts på gruppen som enbart cyklade och de som enbart körde bil i tjänsten. I Bilaga 5 presenteras variabler som ingick i analysen.

5.3. Resultat och analys - hantverkare

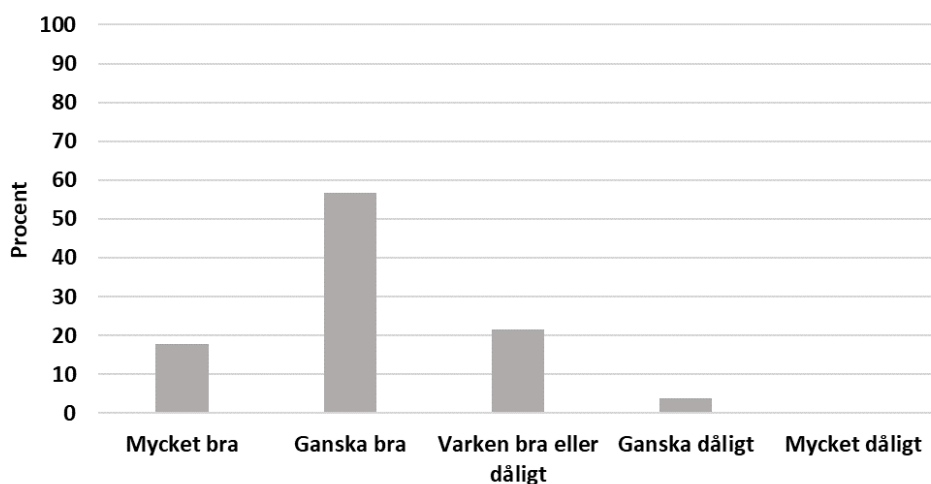
5.3.1. Hälsa och sömn

Förekomsten av olika hälsoproblem som skulle kunna vara arbetsrelaterade undersöktes, se Figur 9. Staplarna i figuren är sorterade så att det problem som flest rapporterade är längst till vänster och sedan följer problemet som näst flest rapporterade osv. Mellan 40 och 60 procent rapporterar att problem i någon omfattning förekommit under den senaste veckan med spända muskler, värk i rygg, nacke eller huvud.



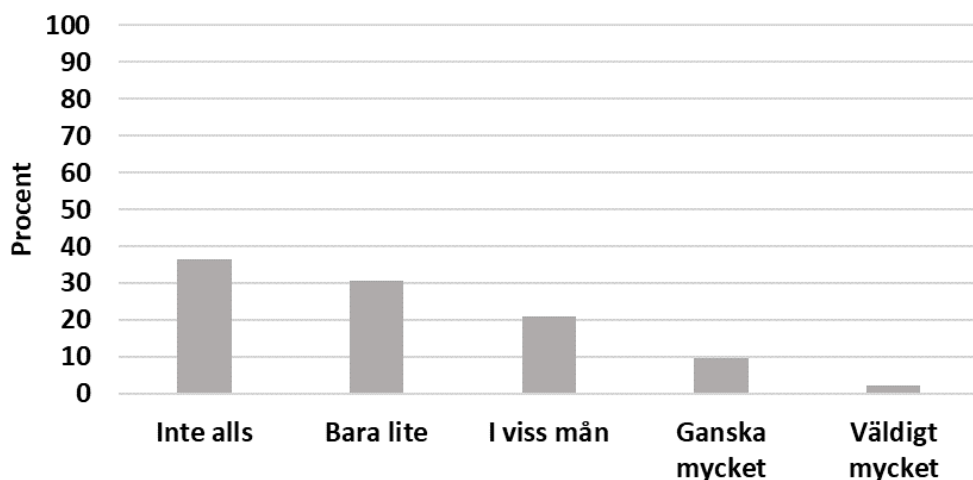
Figur 9. Hälsoproblem som hantverkarna upplevt under den senaste veckan, n=729.

Tre av fyra bedömde sitt allmänna hälsotillstånd som ganska eller mycket bra, se Figur 10.



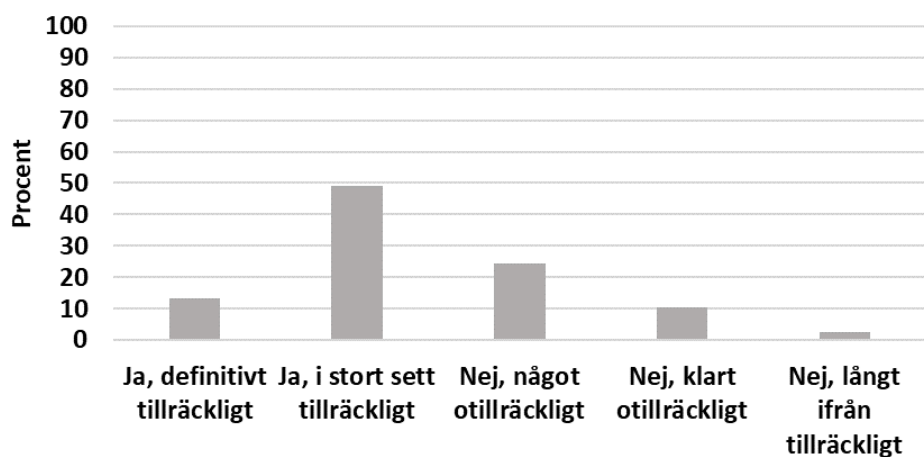
Figur 10. Hur det allmänna hälsotillståndet bedömdes av hantverkarna, n=729.

Mer än 30 procent av förarna upplevde stress vid tidpunkten för enkäten (Figur 11). Med stress menas ett tillstånd då man känner sig spänd, rastlös, nervös eller orolig eller inte kan sova på natten eftersom man tänker på problem hela tiden.



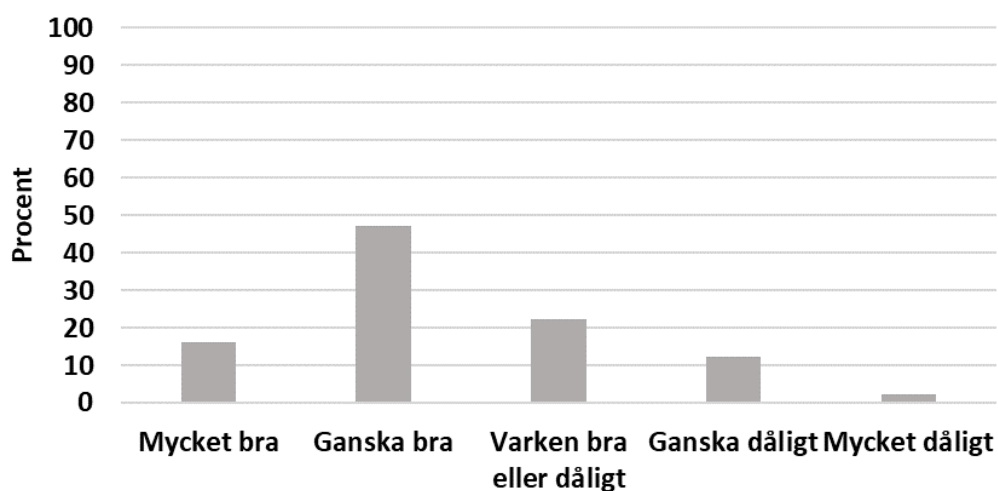
Figur 11. I vilken grad hantverkarna kände av stress vid tidpunkten för enkätens ifyllande, n=729.

Omkring 37 procent uppgav att de inte fick tillräckligt med sömn, se Figur 12.



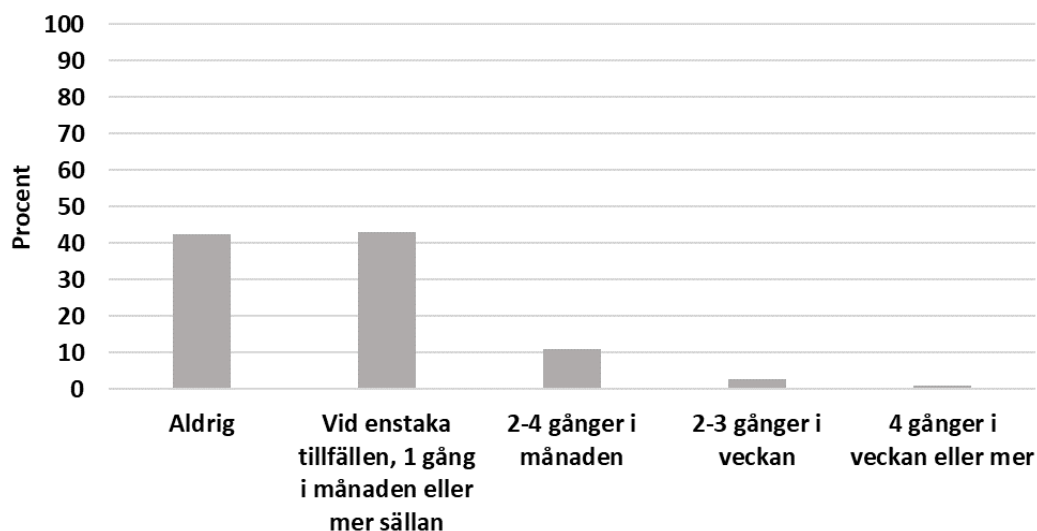
Figur 12. I vilken grad hantverkarna fick tillräckligt med sömn, n=729.

Generellt sov på det hela taget närmare 15 procent ganska eller mycket dåligt, se Figur 13.



Figur 13. Hantverkarnas svar på frågan "Hur tycker du att du sover på det hela taget?", n=729.

En lika stor andel, ca 15 procent, upplever att man är sömnig och måste anstränga sig för att hålla sig vaken minst ett par gånger i månaden i samband med bilkörning i tjänsten, se Figur 14.



Figur 14. Om hantverkarna upplevde att sömnhet medförde att man måste anstränga sig för att vara vaken när bil körs i tjänsten, n=729.

I kommentarerna i anslutning till ovanstående frågor, tog några hantverkare upp den stressiga arbetsituationen:

Stress är ett vanligt förekommande problem på vår firma, men så länge jag har kvar detta system kommer det att kvarstå, pga. girighet från alla håll. (anställd)

GPS-övervakning i arbetsbilen får mig att stressa och köra för snabbt och oförsiktigt för att jag vet att jag blir ifrågasatt om min körning tar för lång tid. (anställd)

Då man erfärit akut stressreaktion och försökt framföra fordon i tjänst med orimliga krav tidigare kändes denna enkät väldigt bra! (anställd)

En tilltagande stress ute på vägarna upplevs! Toleransen för ett misstag har klart minskat dom senaste 15–20 åren. (anställd)

Hantverkare överlag kör ofta för fort och aggressivt. (egenföretagare)

En stress för hantverkare i Stockholm är att det är extremt ont om parkeringar i innerstaden. Det gör att vi tvingas "fulparkera" här och där för att lasta material eller för att parkering inte finns inom 500 meter. Detta är speciellt jobbigt under vintertid vid städdagar. (egenföretagare)

En oro uttrycktes av en hantverkare för hur farthinder kan påverka kroppen:

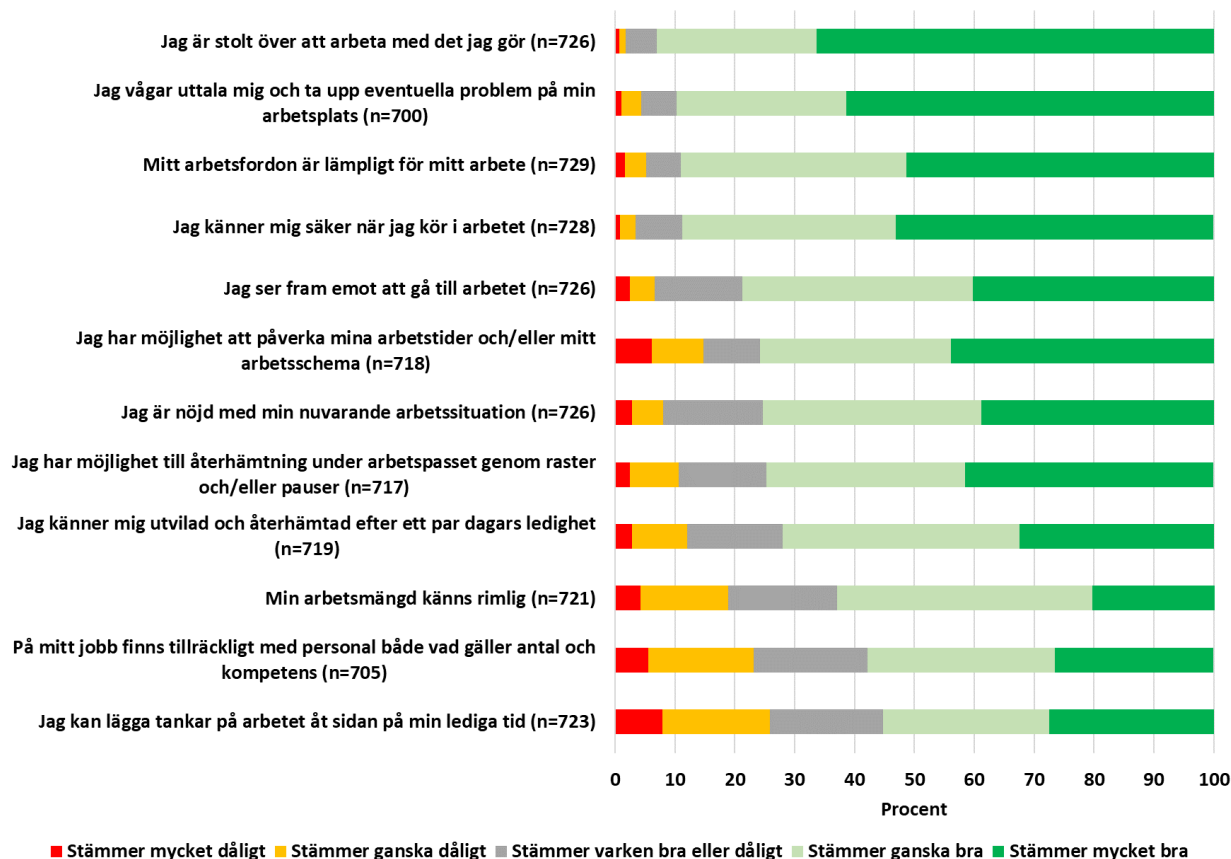
"Studie hur olika typer av hastighetsnedsättande hinder påverkar ländryggen när man kör över dom. Upplever stora problem med smärta i 5–10 min efter man kört över "farthinder" Orolig för kronisk smärta. (anställd)"

En person önskade en tydligare skyltning vid rastplatser för att därigenom kunna rasta när det är nödvändigt:

Varför finns det inga p-skyltar på dom flertalet p-platser, hinner åka förbi när jag är trött och vill ta rast för att inte somna bakom ratten.

5.3.2. Arbetsmiljö

Hantverkaren fick ta ställning till tolv påståenden om den aktuella arbetsmiljön på en femgradig skala som gick från ”Stämmer mycket dåligt” till ”Stämmer mycket bra”. Det fanns även möjlighet att markera ett ”Ej relevant för mig”-alternativ. I Figur 15 presenteras den procentuella fördelningen på de olika svarsalternativen exklusive dem som svarat ej relevant. Staplarna i figuren är sorterade efter andelen som svarat ”Stämmer ganska” eller ”Stämmer mycket bra” i en fallande ordning uppifrån räknat.



Figur 15. Hantverkarnas uppfattning om arbetsmiljön. Ej relevant-svar uteslutna.

De flesta respondenterna uttrycker en stolthet över sitt yrke och det anses vara högt i taket på arbetsplatsen i så måtto att missförhållanden kan tas upp till diskussion, även om det fanns undantag:

Allt som jag påpekar med fel på bilen tex dåliga (inga) bromsar och dåligt lyse när jag åker halv 6 varje morgon med mycket vilt efter vägarna ignoreras helt av chefen pga att det kostar pengar.

Vidare känner sig omkring 90 procent säkra i trafiken och en lika stor andel menar att det fordon som används är lämpligt för arbetet, även om det finns utrymme för förbättringar:

Jag har inredning som är anpassad för mitt fordon. Och egen tillverkad. En del av maskinerna är förankrade, en del är inte förankrade. Jag har begärt en större bil till nästa bil så jag har bättre möjlighet att förankra maskiner.

Var femte instämmer i mycket eller ganska hög grad att arbetsmängden känns orimlig. En något större andel menar att det råder brist på personal med rätt kompetens på arbetsplatsen. Var fjärde har svårt att koppla ifrån tankarna på jobbet under fritiden.

5.3.3. Fordonet

Skåpbilar dominerade i denna yrkesgrupp, se Tabell 14 där det i övrigt framgår vilken typ av fordon som hantverkaren oftast använde i tjänsten.

Tabell 14. Typ av fordon som hantverkarna oftast använde i tjänsten.

Fordonstyp	Antal	%
Personbil	74	10,2
Skåpbil	605	83,0
Pick-up/flakbil	50	6,9
Totalt	729	100

Det var en signifikant skillnad gällande vilken fordonstyp som olika yrkeskategorier använde. Personbil var vanligast bland elektriker (14 procent) och ovanligast för hantverkare inom vatten/avlopp (3 procent). De senare var den grupp som oftast körde en skåpbil (96 procent) medan verksamma inom berg/betong etc. och trädgård i minst utsträckning gjorde det (73–74 procent). Var femte inom berg/betong etc. körde en pick-up/flakbil medan bara cirka 1 procent av hantverkarna inom vatten/avlopp gjorde det.

Ungefär 8 av 10 av fordonen ägdes eller leasades av det företag som hantverkaren var anställd i, se Tabell 15.

Tabell 15. Ägare av det fordon som hantverkarna oftast användes i tjänsten.

Fordonsägare	Antal	%
Jag äger den privat	64	8,8
Den ägs av företaget jag är anställd av	391	53,6
Leasing via mitt egna bolag (enskild firma/AB)	69	9,5
Leasing via bolaget jag är anställd av	196	26,9
Ägd av den egna firman (ny kategori kodad utifrån öppna svar i enkäten)	8	1,1
Annat	1	0,1
Totalt	729	100

Hantverkare som äger fordonet privat eller när det ägs eller leasas via det egna företaget, kommer fortsättningsvis att bilda en grupp tillsammans med ”Annat” för att undvika för små grupper. Dessa hantverkare kommer framgent att benämnas som ”egenföretagare” och de övriga som ”anställda”. Relateras detta till yrkeskategori, finner man också signifikanta skillnader. Runt en tredjedel av snickarna respektive gruppen inom trädgård definieras här som egenföretagare. Störst andel anställda hantverkare finner vi inom vatten/avlopp respektive ventilation/akustik (89 procent).

Under vintertid är det fordon som används oftast utrustat med antingen dubbdäck, 69 procent, eller vinterdäck utan dubb, 30 procent. En procent visste inte vilka däck som satt på under vintern. Andelen dubbdäcksanvändare var högst i Norrland (97 procent), medan motsvarande andel i Svealand och Götaland var ungefär densamma (68 respektive 65 procent).

Personbil

Förarna av personbil fick en följdfråga om det fanns ett lastförskjutningsgaller i bilen, se Tabell 16. I hälften av bilarna saknades ett sådant.

Tabell 16. Förekomst av lastförskjutningsgaller i den personbil som hantverkarna oftast använde i tjänsten.

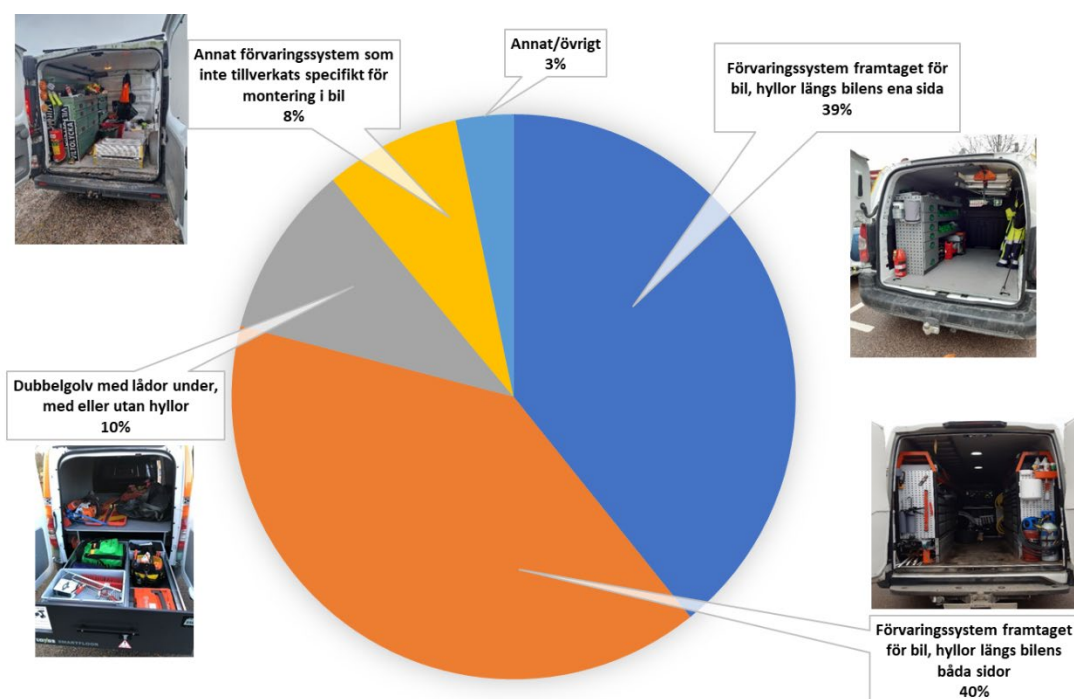
Lastförskjutningsgaller i personbilen?	Antal	%
Ja	33	44,6
Nej	37	50
Vet ej	2	2,7
Ej relevant	2	2,7
Totalt	74	100

Skåpbil

Gruppen som körde skåpbil i tjänsten, fick beskriva hur bilen var inredd. Två av tre fordon hade en förstärkt eller extra mellanvägg till förarhytten, se Tabell 17. Den skåpbil som hantverkarna använde hade oftast en fast inredning (85 procent). I Figur 16 beskrivs den fasta inredningen. Det vanligaste förekommande var särskilt framtagna hyllor längs antingen ena sidan eller bägge sidorna. Dessa utformningar utgjorde närmare 80 procent av alla skåpinredningar. Skåpinredningen var oftast monterad av en firma som tillverkaren rekommenderat eller av hantverkaren själv, se Tabell 18.

Tabell 17. Förekomst av förstärkt eller extra mellanvägg till förarhytten i hantverkarnas skåpbil.

Förstärkt eller extra mellanvägg till förarhytten?	Antal	%
Ja	398	65,8
Nej	145	24,0
Vet ej	62	10,2
Totalt	605	100



Figur 16. Hur den fasta inredningen såg ut i hantverkarnas skåpbilar, n=515.

Tabell 18. Montering av den fasta skåpbilsinredningen i hantverkarnas fordon.

Vem som monterat skåpbilsinredningen	Antal	%
Jag själv	129	25
En kollega	21	4,1
Tillverkaren	105	20,4
Av tillverkaren rekommenderad montör	204	39,6
Vet ej	56	10,9
Totalt	515	100

De som var egenföretagare svarade i hög utsträckning att det var de själva som hade monterat inredningen i skåpbilen (57 procent), men en montör som tillverkaren rekommenderat anlätades ganska ofta (28 procent). Skåpinredningen i bilarna som de anställda körde hade oftast monterats av en rekommenderad firma (42 procent) men även i viss utsträckning av hantverkarna själva eller av tillverkaren av inredningen (19 respektive 22 procent).

I omkring 83 procent av skåpbilarna med fast inredning, uppgavs förankringsöglorna vara åtkomliga, men citatet nedan visar att det är lätt hänt att de döljs:

När man bygger om servicebil så glömmar man av säkerheten som surrningsöglor, de sitter oftast under skåpen (den nya inredningen).

Det var få av hantverkarna, 15 procent, som i de fall detta var relevant, kände till den trafiksäkra maxlasten för hyllsystemet. Medelvärdet av maxlasten uppgick till 277 kg (standardavvikelse 252 kg, intervall 25–1 200 kg, median 200 kg). Enligt förarna förekommer dock ibland problem med överlast:

Bilen reggad som tung lastbil för att undvika överlast. Det var nästan omöjligt att undvika när jag hade lätt lastbil.

Det är omöjligt att inte köra med överlast. Reglerna borde göras om likt det är i Tyskland där maxvikt för lätt lastbil är 4200 kg. Bilarna är i sig själva så tunga och med inredning, verktyg och utrustning blir det knappt något utrymme för reservdelar.

I de fall lösa föremål fraktas i skåpbilarna, placeras de oftast löst i skåpet, se Tabell 19.

Tabell 19. Hur lösa föremål oftast fraktades av hantverkarna i skåpbilar med fast inredning.

Plats i fordonet	Antal	%
I framsätet, löst	9	1,7
I skåpet, löst	394	76,5
I skåpet, förankrat	110	21,4
Ej specificerat	2	0,4
Totalt	515	100,0

Närmare 8 av 10 som körde en skåpbil, fraktade ofta föremål som inte var förankrade. Tittar vi närmare på fallen då lösa föremål placeras i skåpet, visade det sig att förstärkt eller extra mellanvägg saknades i 26 procent av fallen.

Några kommenterade lastsäkring:

Alla vet att det är så viktigt att förankra lasten ordentligt, ändå åker man kors och tvärs med 100 kilos prylar bristfälligt fastsatt. Idiotiskt.

Angående förankring av lösa föremål. Blir mycket kartonger och plastpåsar från grossen. Svårt att lastsäkra dessa. Men skulle ev kunna ha saker i någon låda eller så kanske.

Vill ha bättre mellanvägg i servicebilen. Jag kör jour och har monterat blytljus på bilen. Inte för att jobbet kräver de men om jag skulle få stopp på bilen på fel plats gäller det att synas

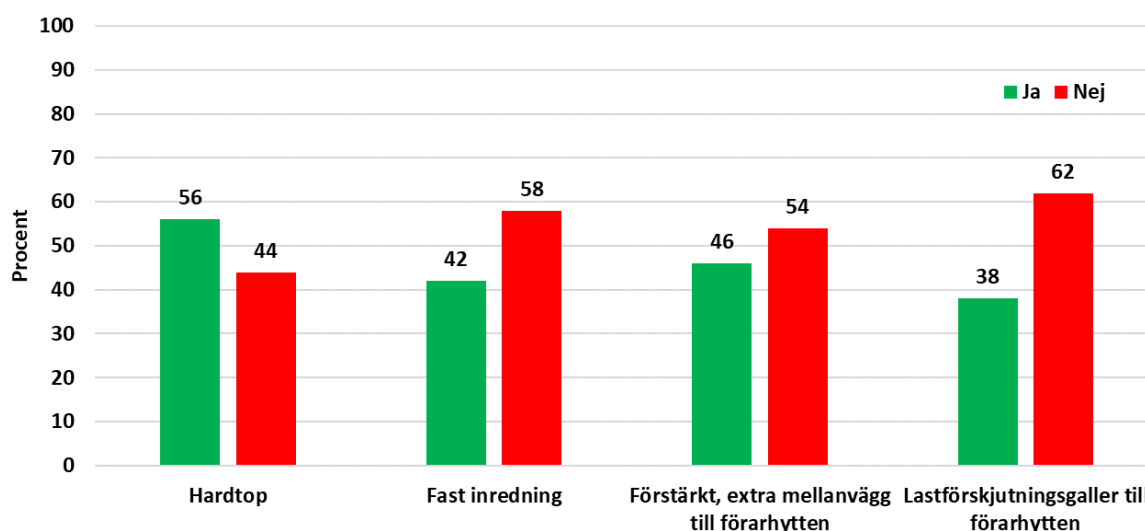
I två av kommentarerna i slutet av enkäten togs bristande komfort och säkerhet i fordonen upp:

Typiska skåpbilar har alldeles för dålig förarkomfort om man kör mycket i tjänsten. Mer ergonomiska säten, bättre isolerad kupé och tekniska säkerhetssystem likt personbilar hade varit att föredra.

Det måste bli en förändrad syn på transportbilar så att dom går att utrusta på samma sätt som personbilar vad det gäller säkerhet och komfort.

Pick-up/flakbil

Hur de 50 pick-up/flakbilarna var utrustade med tanke på möjligheten att frakta gods på ett säkert sätt sammanfattas i Figur 17.



Figur 17. Utrustning i hantverkarnas pick-uper/flakbilar, n=50.

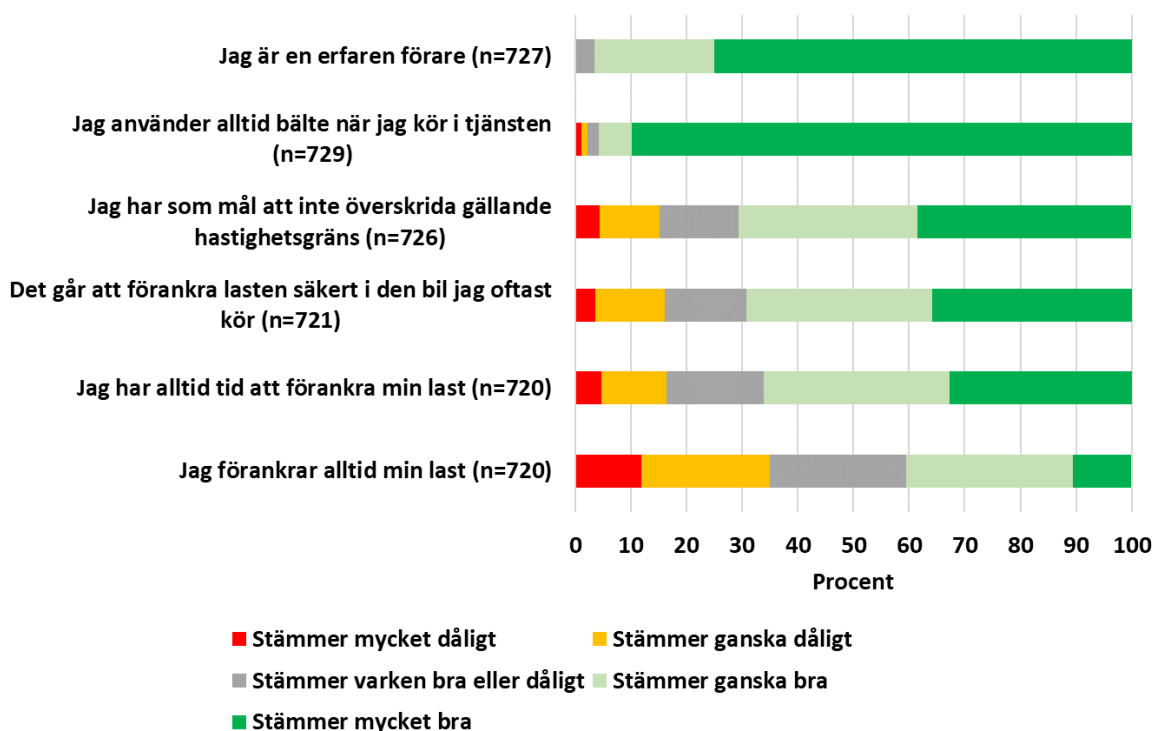
Lastförskjutningsgaller saknades i drygt 60 procent i fordonen av denna typ, och en ungefär lika stor andel av fordonen saknade fast inredning. I 6 av de 50 bilarna saknades helt möjligheterna enligt figuren att frakta föremål på ett säkert sätt.

Valet av pick-up motiverades enligt följande av en hantverkare:

Alldeles för dålig krocksäkerhet i en skåpbil. Därför väljer vi pickup. Sämre för jobbet men man åker säkrare i dem.

5.3.4. Trafiksäkerhet

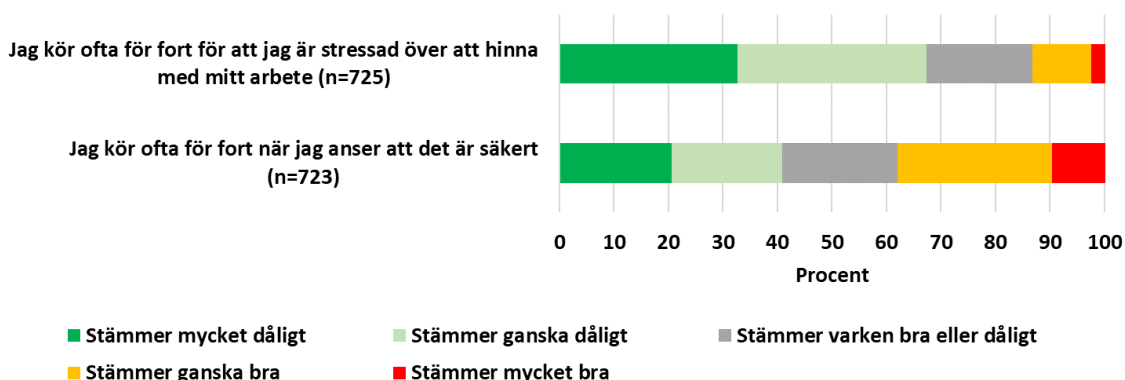
Hantverkarna fick ta ställning till påståenden om trafiksäkerheten vid bilkörning i tjänsten, även detta på en femgradig skala med möjlighet att markera ett ej relevant-alternativ. I Figur 18 visas resultatet för de sex påståenden som var positivt formulerade, men ej relevant-svaren har uteslutits.



Figur 18. Hantverkarnas uppfattning om trafiksäkerheten. Ej relevant-svar uteslutna.

I princip alla ansåg att det stämde ganska eller mycket bra att man var en erfaren förare. Nittio procent uppgav att de alltid använde bälte i tjänsten. Möjligheten att förankra last i bilen på ett säkert sätt saknades i upp till 15 procent av bilarna, en lika stor andel menade att tid saknades för att göra det. Ungefär var tionde menade att det stämde mycket dåligt att man alltid förankrade lasten, för ytterligare ca 20 procent stämde det ganska dåligt. I en kommentar tog en person upp att last på taket inte berördes i enkäten, vilket hade varit angeläget då dåliga lastförankringar förekommer i sådana fall.

Hur svaren fördelade sig på alternativen för de två påståenden som var negativt formulerade om hastighetsöverträdelser visas i Figur 19.



Figur 19. I vilka situationer hantverkarna eventuellt kan överträda hastighetsgränsen. Ej relevant-svar uteslutna.

Nästan 15 procent instämmer mycket eller ganska mycket i att man ofta kör för fort på grund av en stressig arbetsituation medan närmare 40 procent uppgav att överträdelser av hastighetsgränsen ofta sker när det anses kunna ske på ett säkert sätt.

En hantverkare tog upp att arbetsgivarens krav på tillgänglighet krockar med trafiksäkerheten:

Arbetsgivare tar för givet att man ska svara i telefonen fast man framför ett fordon, fastän lagen säger annat.

I övrigt kommenterade många hur andra bilisters beteende i olika avseenden ansågs försämra säkerheten på vägarna: hastighetsgränserna följs inte, man underlåter att ge tecken med körriktningsvisarna, stopplikten ignoreras, rödljuskörningar, för korta avstånd hålls till framförvarande fordon, förare talar i mobiltelefon, generellt bristande hänsyn från vissa grupper (utländska lastbilschaufförer och A-traktorförare pekas ut) och förare som kör för "sakta" och därmed skapar irritation. Fortbildning av förare efterfrågades också av några hantverkare som kommenterat. Vidare framfördes åsikter om alkohol, och att det borde vara standard.

5.3.5. Allmänna kommentarer om trafik i enkäten

Ett hundratal av hantverkarna hade tagit tillfället i akt och framfört synpunkter på olika trafikfrågor. Många av kommentarerna har redan citerats i tidigare kapitelavsnitt. Här sammanfattas därför övriga kommentarer, och som i huvudsak handlade om infrastruktur och trafikregler. Texten har gjorts mer lättläst genom att till exempel stavfel har rättats.

När det gäller infrastrukturen, togs bristande underhåll av vägarna upp av ett flertal hantverkare:

Vägarna är för dåliga. Man blir helt slut i huvudet på grund av den grova asfalten. Samt alla lagningar. Se på våra grannländer, de har mycket bättre vägar.

Det satsas för mycket på infrastruktur i våra storstäder, för lite på landsbygden Vad i helvete händer med RV50 !!!???

Man efterlyste fler parkeringsplatser och bättre skyltning vid avsmalning av vägar (vägmärke som informerar om vem som har företräde). En hantverkare menade att den hastighetsdämpande åtgärden i form av en "falllucka" riskerar att fokus tas från oskyddade trafikanter.

Många hade synpunkter på hastighetsgränserna; man ogillade sänkningarna som genomförts och ville till exempel ha en återgång till 90 km/h på de vägar som nu har 80 km/h som hastighetsgräns eller att det skulle vara tillåtet att köra i 100 km/h med släpkärra. En person ansåg att yrkesförare borde särbehandlas beträffande hastigheter:

Hastighetsbegränsningar är på tok för lågt satta på alla vägar utom 30/50 zoner (framför skolor etc), för yrkesförare borde dispens finnas om fordonet kan framföras på ett säkert sätt.

Omkörningsförbud för lastbilar på vissa vägtyper borde införas enligt följande respondenter:

Förbud för lastbilar att köra om på alla motorvägar under rusningstrafik.

Lastbilar borde vara förbjudna att göra omkörningar på alla vägar som inte är trefiliga med körkortsindragning som påföljd.

Viss ny teknik uppfattades som distraherande och kan öka olycksrisken, vilket beskrivs i det följande:

Förbjud bilar med "körhjälpmedel" såsom farthållare, självstyrning osv. Pga det skapar så mycket olyckor när folk släpper uppmärksamheten.

Även ett totalt skärmförbud vore bra. Endast talande GPS.

Slutligen menade en person att A-traktorer borde få köra i 50 km/h, en annan att mopedbilar skulle förbjudas och en tredje menade att de nuvarande reglerna för gångtrafikanter företräde på övergångsställen medfört sämre trafiksäkerhet.

5.3.6. Möjligheter att säkert frakta gods

Utifrån beskrivningarna av fordonen, har de klassats som säkra eller osäkra beträffande möjligheten att på ett trafiksäkert sätt frakta gods i dem. I fallen med personbil, räknas den som säker om ett lastförskjutningsgaller är monterat (vilket var fallet i 33 av 74 personbilar, vilket motsvarar 45 procent). När det gäller skåpbilar, se Tabell 20, har vi ansett att det i fordon som var försedda med förstärkt/extra mellanvägg, kan fraktas gods på ett tillräckligt säkert sätt, vilket återfanns i 398 fordon (66 procent). Sknades en sådan vägg, anses möjligheterna att frakta gods på ett säkert sätt vara mindre bra, även om skåpbilen hade en fast inredning.

Tabell 20. Huruvida skåpbilarna var försedda med fast inredning och/eller förstärkt/extra mellanvägg.

Förstärkt eller extra mellanvägg till förarhytten?	Fast inredning?		Totalt
	Ja	Nej	
Ja	336	62	398
Nej	128	17	145
Vet ej	51	11	62
Totalt	515	90	605

Av de 50 pick-uperna hade 28 en hardtop, vilket bedöms ge bra förutsättningar för en säker transport av gods i denna fordonstyp. Av de övriga hade 10 fordon åtminstone förstärkt/extra mellanvägg eller lastförskjutningsgaller tillsammans med fast inredning, grönmarkerade i Tabell 21, vilket också bedömdes vara säkert nog.

Tabell 21. Huruvida pick-uperna som inte hade en hardtop var försedda med förstärkt/extra mellanvägg, lastförskjutningsgaller och/eller fast inredning. Siffror i grönt motsvarar en god möjlighet att frakta föremål, röda mindre god.

Förstärkt/extra mellanvägg till förarhytten?	Lastförskjutningsgaller?	Fast inredning?	
		Ja	Nej
Ja	Ja	1	3
	Nej	2	3
Nej	Ja	1	5
	Nej	1	6

Sålunda bedömdes 38 av pick-uperna (76 procent) ha möjligheter att frakta gods på ett säkert sätt.

Sammanfattningsvis hade 469 av alla de hantverksbilar som beskrevs i enkäten, förutsättningar för en säker transport av gods, vilket motsvarar 64 procent. Detta kan jämföras med att närmare 70 procent menade att det stämde mycket eller ganska bra att det gick att förankra lasten i den bil som oftast körs (Figur 18).

5.3.7. Egenföretagare jämfört med anställd

Hur mycket man instämde i påståendena om arbetsmiljö har undersökts med hänsyn taget till om man var egenföretagare eller anställd. Några signifikanta skillnader konstaterades mellan grupperna. Egenföretagarna menade, jämfört med de anställda, i...

- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att arbetsfordonet var lämpligt
- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man kände sig säker när man körde fordonet i tjänsten

- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man själv kunde påverka arbetstiderna/arbets schemat
- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man kunde påtala eventuella problem på arbetsplatsen
- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man såg fram emot att gå till jobbet
- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man var stolt över att arbeta med det man gör
- ...lägre utsträckning att det stämde mycket bra att man kunde lägga tankarna på arbetet åt sidan på fritiden

Det fanns inga signifikanta skillnader mellan yrkesgrupperna och hur man tog ställning till påståendena om arbetsmiljö.

5.3.8. Trafiksäkerhet och skillnader mellan anställningsform

Motsvarande jämförelser för trafiksäkerhetsfrågorna resulterade i tre signifikanta skillnader mellan egenföretagare och anställda. Egenföretagarna menade, jämfört med de anställda, i...

- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man alltid förankrade lasten
- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att det går att förankra lasten säkert i det fordon som oftast körs
- ...högre utsträckning att det stämde mycket bra att man var en erfaren förare.

Skillnader i svarsfördelningen för fyra trafiksäkerhetsfrågor konstaterades för yrkesgrupperna: ” Jag förankrar alltid min last”, ”Jag har alltid tid att förankra min last”, ”Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör” och ”Jag kör ofta för fort när jag anser att det är säkert”. Det visade sig att snickarna i störst utsträckning menade att det stämde mycket bra att man alltid förankrade lasten (20 procent) medan elektrikerna var den grupp som oftast menade att det stämde mycket dåligt (18 procent). Snickarna var också den grupp som i störst utsträckning uttryckte att man hade tid att förankra lasten; 44 procent av dem menade att det stämde mycket bra att det alltid fanns tid för detta. Var tionde fastighetsskötare däremot tyckte att det stämde mycket dåligt. Bäst möjlighet att förankra lasten på ett säkert sätt i det fordon man oftast körde, menade hantverkare inom ventilation/akustikbranschen att man hade. Av dem menade 54 procent att det stämde mycket bra. Sämst möjlighet till säker lastförankring finner vi hos elektrikerna; drygt 6 procent svarade att det stämde mycket dåligt att det gick att förankra lasten säkert.

När det gäller att överträda hastighetsgränsen i situationer då föraren ansåg att det var säkert, var det två grupper som något oftare än övriga körde för fort under dessa förhållanden: servicetekniker och de som arbetade med vatten/avlopp (12 procent i vardera gruppen menade att det stämde mycket bra). Gruppen som i störst utsträckning tog avstånd från detta, var fastighetsskötarna; 38 procent av dem menade att det stämde mycket dåligt att de ofta körde för fort när det ansågs vara säkert.

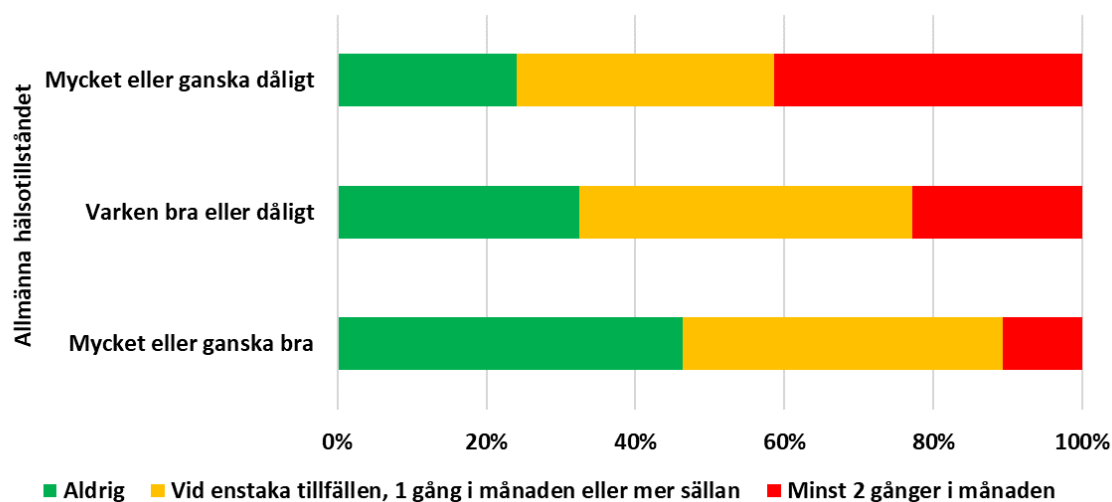
5.3.9. Hälsa och sömn med skillnader mellan anställda och egenföretagare

En signifikant skillnad konstaterades mellan egenföretagare och anställda beträffande den allmänna hälsan och sömnen. Egenföretagarna menade i högre utsträckning än de anställda att de aldrig upplevde sig vara sömniga och behövde därmed inte anstränga sig lika ofta för att vara vaken när man körde fordonet i tjänsten.

Beträffande olika yrkesgruppers rapportering om hälsa och sömn, konstaterades två signifikanta skillnader. Det rörde värk/muskelspänning och sömnhet vid bilkörningen. Av fastighetsskötarna rapporterar 15 procent om mycket besvär med värk/muskelspänning medan hantverkare inom

ventilation/akustik är den yrkeskategori som rapporterar minst besvär: mer än varannan hade inte denna typ av besvär alls. Nästan var femte servicetekniker har upplevt sömnhet vid ratten minst två gånger/månad och i samband med det haft svårt att hålla sig vaken. Som setts tidigare är det också denna yrkesgrupp som kör längst sträckor. Snickare och fastighetsskötare är de grupper som rapporterar minst problem med sömnhet vid bilkörning i tjänsten, hälften av dem upplever det aldrig.

Det fanns ett tydligt samband mellan det skattade hälsotillståndet och hur ofta man kände sig sömning bakom ratten och hade problem med att hålla sig vaken, se Figur 20.



Figur 20. Om hantverkarna upplevde att sömnhet medförde att man måste anstränga sig för att vara vaken när bil körs i tjänsten, uppdelat efter hur det allmänna hälsotillståndet skattades, n=729.

Av dem som menade att det allmänna hälsotillståndet var ganska eller mycket dåligt, uppgav drygt 40 procent att de minst två gånger/månad fick anstränga sig för att hålla sig vaken under bilkörningen i tjänsten. Motsvarande andel av de hantverkare som rapporterade en ganska eller mycket bra allmän hälsa, uppgick till omkring 10 procent.

Stress och hjärtklappning var starkt förknippade med varandra: 28 procent av dem som uppgav att de kände av stress i olika former, hade samtidigt problem med hjärtklappning. Motsvarande andel bland dem som inte kände sig stressade, var 5 procent. Skillnaden i andel som hade hjärtklappning var signifikant mellan gruppen som kände sig stressad och gruppen som inte kände sig stressad.

5.3.10. Vad förklarar benägenheten att förankra lasten?

Logistiska regressioner har genomförts med svaren på påståendet ”Jag förankrar alltid min last” som beroende variabel. En omkodning har gjorts på så sätt att svarsalternativen ”Stämmer mycket dåligt”, ”Stämmer ganska dåligt” och ”Stämmer varken bra eller dåligt” kodats som 1, medan de övriga två svaren, ”Stämmer ganska bra” och ”Stämmer mycket bra” kodades som 0.

Analysen gjordes i två steg. Först undersöktes vilka fordonsvariabler (ägare, typ av däck som används under vinter, körsträcka och om bilen ansågs vara säker att frakta last i enligt kriterierna i inledningen av detta stycke) tillsammans med ålder som påverkade benägenheten att förankra lasten. Den stegvisa, framåtriktade logistiska regressionen resulterade i tre signifikanta variabler, se Tabell 22.

Tabell 22. Resultat av logistisk regression med fordonsvariabler och ålder.

	B-koefficient	Standard-fel	Odds-kvot	p-värde
Konstant	0,790	0,384	2,20	0,040
Bilen är säker/inte säker att frakta föremål i (1=inte säker)	0,462	0,165	1,59	0,005
Ålder	-0,021	0,007	0,98	0,002
Fordonet ägt/leasat av arbetsgivare Fordonet ägt/leasat av arbetsgivare (referens: privatägt/privat leasat /egen firma)	0,497	0,195	1,64	0,011

Om fordonet enligt våra kriterier inte hade förutsättningar för att frakta gods på ett säkert sätt, var sannolikheten 59 procent större att förare inte förankrade lasten jämfört med om fordonet hade förutsättningarna. Om man var anställd (eller snarare att fordonet ägdes av arbetsgivaren) ökade denna sannolikhet i ungefär lika stor grad, 64 procent, jämfört med om respondenten var egenföretagare. För ålder var B-koefficienten negativ, vilket ska tolkas som att med ökad ålder minskar sannolikheten att hantverkaren inte alltid förankrar lasten (med 2 procent för varje ökning med åldern med 1 år). Med andra ord, med en ökad ålder för föraren, ökar sannolikheten att lasten alltid förankras.

Motsvarande resultat för det andra steget, som omfattade alla arbetsmiljö- och trafiksäkerhetspåståenden (förutom den om att föraren alltid förankrar lasten) på den femgradiga skalan, presenteras i Tabell 23.

Tabell 23. Resultat av logistisk regression med variabler som beskrev arbetsmiljön och trafiksäkerhet.

	B-koefficient	Standardfel	Odds-kvot	p-värde
Konstant	5,766	0,764	319,17	<0,001
Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete ⁹	0,298	0,128	1,35	0,020
Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema ⁹	-0,254	0,094	0,78	0,007
Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser ⁹	0,388	0,110	1,48	<0,001
Jag har alltid tid att förankra min last ¹⁰	-1,039	0,122	0,35	<0,001
Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör ¹⁰	-0,594	0,116	0,55	<0,001
Jag har som mål att inte överskrida gällande hastighetsgräns ¹⁰	-0,186	0,083	0,83	0,026

Sex påståenden föll ut som signifikanta; tre av dem handlade om arbetsmiljön och tre om trafiksäkerhet. Det var större sannolikhet att föraren inte förankrade lasten om fordonet var lämpligt för arbetet och om möjlighet till återhämtning fanns under arbetspasset. Det var mer sannolikt att föraren förankrade lasten om det fanns möjligheter att påverka arbetstiderna, om det tidsmässigt var möjligt, om bilen hade förutsättningar för säker förankring och om förarens ambition var att hålla hastighetsgränsen.

Slutligen lät vi alla de 9 variablerna som föll ut i de två stegen ovan ingå i en logistisk regression, se Tabell 24.

⁹ A=Påståenden kopplade till arbetsmiljön.

¹⁰ TS= Påståenden kopplade till trafiksäkerhet.

Tabell 24. Resultat av logistisk regression med variabler som beskrev arbetsmiljön och trafiksäkerhet.

	B- koefficient	Standard- fel	Oddsquot	p- värde
Konstant	6,258	0,871	522,1	<0,001
Fordonet ägt/leasat av arbetsgivare (referens: privatägt/privat leasat /egen firma)	0,409	0,242	1,50	0,091
Bilen är säker/inte säker att frakta föremål (1=inte säker)	0,184	0,199	1,20	0,355
Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete ¹¹	0,246	0,124	1,28	0,047
Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema ¹¹	-0,239	0,093	0,79	0,010
Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser ¹¹	0,374	0,107	1,45	<0,001
Jag har alltid tid att förankra min last ¹²	-0,985	0,117	0,37	<0,001
Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör ¹²	-0,597	0,112	0,55	<0,001
Jag har som mål att inte överskrida gällande hastighetsgräns ¹²	-0,172	0,081	0,84	0,035
Ålder	-0,020	0,008	0,98	0,014

Sju påstående bidrog signifikant: huruvida arbetsfordonet var lämpligt, möjligheter att påverka arbetstiderna, möjlighet till återhämtning, tid fanns att förankra, bilen hade förutsättningar för säker förankring, förarens ambition var att hålla hastighetsgränsen och ålder. Tolkningarna är desamma som tidigare. Måttet på förklaringsgraden, kvadrerade Nagelkerke-värdet, uppgick till 0,40. Andelen som modellen klassificerar korrekt var drygt 73 procent.

5.3.11. Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man konstatera att hantverkarna i vår studie är en yrkesgrupp där ca 30 procent rapporterar att de lider av måttliga eller stora besvär av värk och muskelspänningar, det är även 30 procent som har ont i nedre delen av ryggen. I gruppen var det 75 procent som bedömde sitt allmänna hälsotillstånd som ganska eller mycket bra. Stress är dock vanligt förekommande (>30 %), 37 procent får inte tillräckligt med sömn, 15 procent sover ganska eller mycket dåligt. Vidare var det 15 procent som rapporterar att de får kämpa för att hålla sig vakna när de kör 2–4 gånger per månad eller oftare. Runt 19–25 procent säger att det stämmer ganska eller mycket dåligt att de har en rimlig arbetsmängd, att det finns tillräckligt med personal med avseende på antal och kompetens och att de kan lägga tankarna på arbetet åt sidan på fritiden. Fordonen man kör är oftast (80 %) ägda eller hyrde av företaget man är anställd på. Av fordonen är det 69 procent som har dubbdäck på vintern – i Norrland är det 97 procent. Totalt sett så saknar hälften av personbilarna lastgaller. För skåpbilar är det 66 % som är utrustade för säker förankring och för pick-uper är det 76 procent. Trots detta är det ca 80 procent som ofta fraktar föremål i fordonen som inte är förankrade. Hantverkarna anser sig vara goda förare och 90 procent säger att de alltid använder bälte. Men det är 40 procent som instämmer ganska eller mycket med påstående att de kör fortare än hastighetsgränsen om det känns säkert.

¹¹ A=Påstående kopplade till arbetsmiljön.

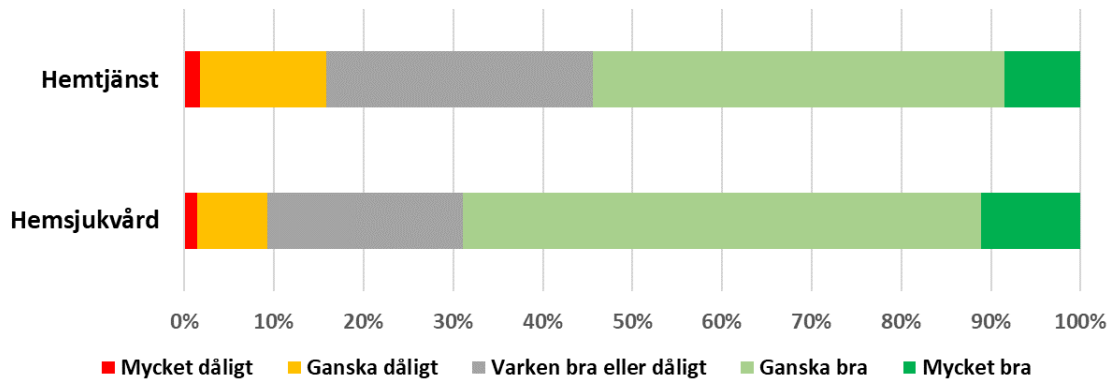
¹² TS=Påstående kopplade till trafiksäkerhet.

5.4. Resultat och analys - omsorgspersonal

5.4.1. Hälsa och sömn

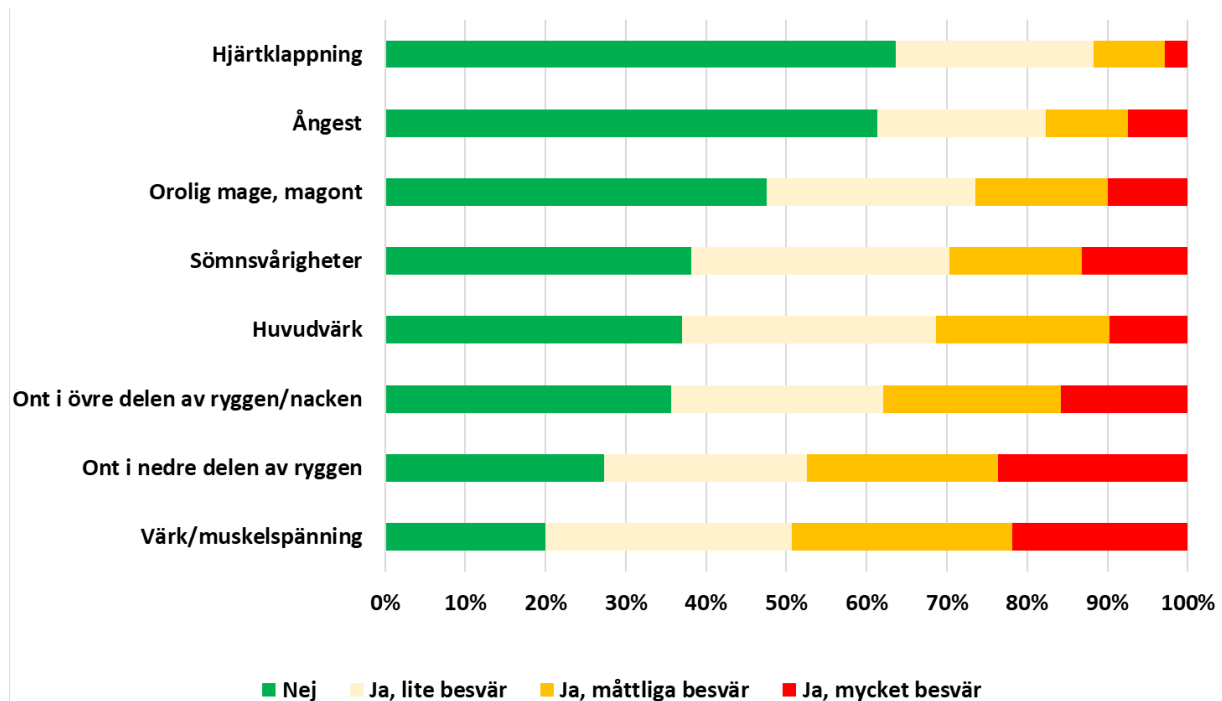
Bland omsorgspersonalen var det 9 procent (n=118) som uppgav att deras allmänna hälsotillstånd var mycket bra och 15 procent (n=185) svarade ”Ganska dåligt” eller ”Mycket dåligt”. Skillnaden mellan självrapporterad hälsa för personer i hemsjukvård och hemtjänst var signifikant, se Figur 21.

Personalen inom hemsjukvården bedömde sin hälsa som bättre.



Figur 21. Vårdpersonalens bedömning av sitt allmänna hälsotillstånd.

Det var 80 procent av respondenterna som under senaste veckan upplevt värk/muskelspänning i någon omfattning och drygt 20 procent hade upplevt mycket besvär med detta se Figur 21.

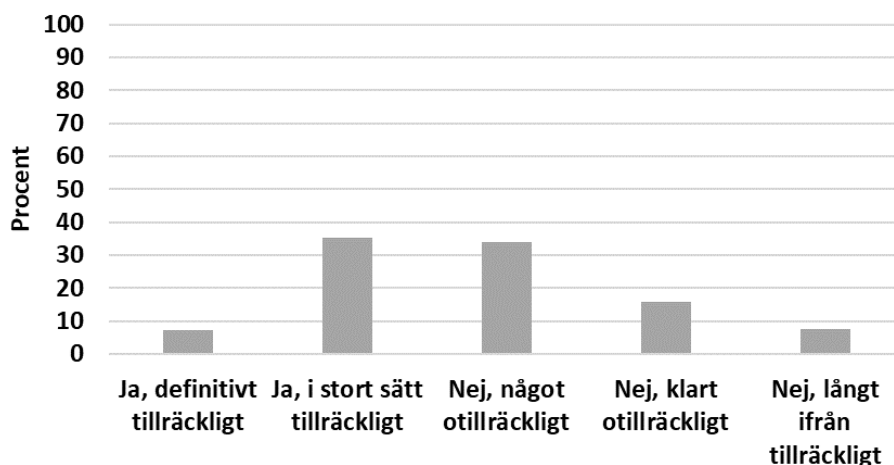


Figur 22. Omsorgspersonalens upplevda hälsoproblem senaste veckan (n=1303).

Drygt 20 procent svarade att de haft mycket besvär i nedre delen av ryggen och/eller värk och muskelspänning. Ångest och/eller hjärklappning var något som ca 40 procent svarat att de upplevt senaste veckan. Det var inga signifikanta skillnader mellan personalen inom hemsjukvård respektive hemtjänsten beträffande eventuella självrapporterade hälsoproblem för den senaste veckan.

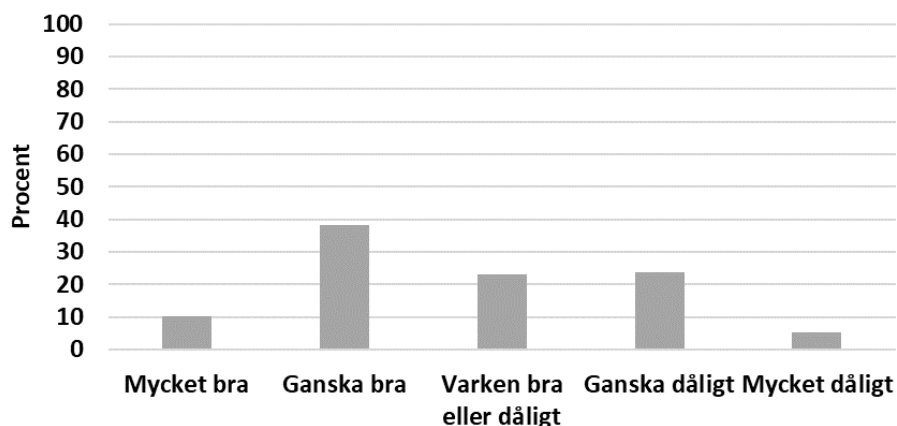
Med stress menas ett tillstånd då man känner sig spänd, rastlös, nervös eller orolig eller inte kan sova på natten eftersom man tänker på problem hela tiden. Drygt 28 procent (n=366) svarade att de inte alls upplever stress och 7 procent (n=94) svarade att de för närvarande är väldigt stressade.

För en god hälsa är det viktigt med tillräckligt med sömn. Det var 7 procent (n=95) som svarade att de får tillräckligt med sömn och 58 procent (n=764) som svarade att de får något otillräckligt, klart otillräckligt eller långt ifrån otillräckligt med sömn, se Figur 23.



Figur 23. Omsorgspersonalens självskattning av tillräckligt med sömn (n=1303).

Mängden sömn är viktigt men även sömnens kvalitet är av stor betydelse. Det var 10 procent (n=131) som svarade att de på det hela taget sover mycket bra medan 29 procent sov ganska eller mycket dåligt, se Figur 24.



Figur 24. Omsorgspersonalens svar på frågan "Hur tycker du att du sover på det hela taget?", n=1303.

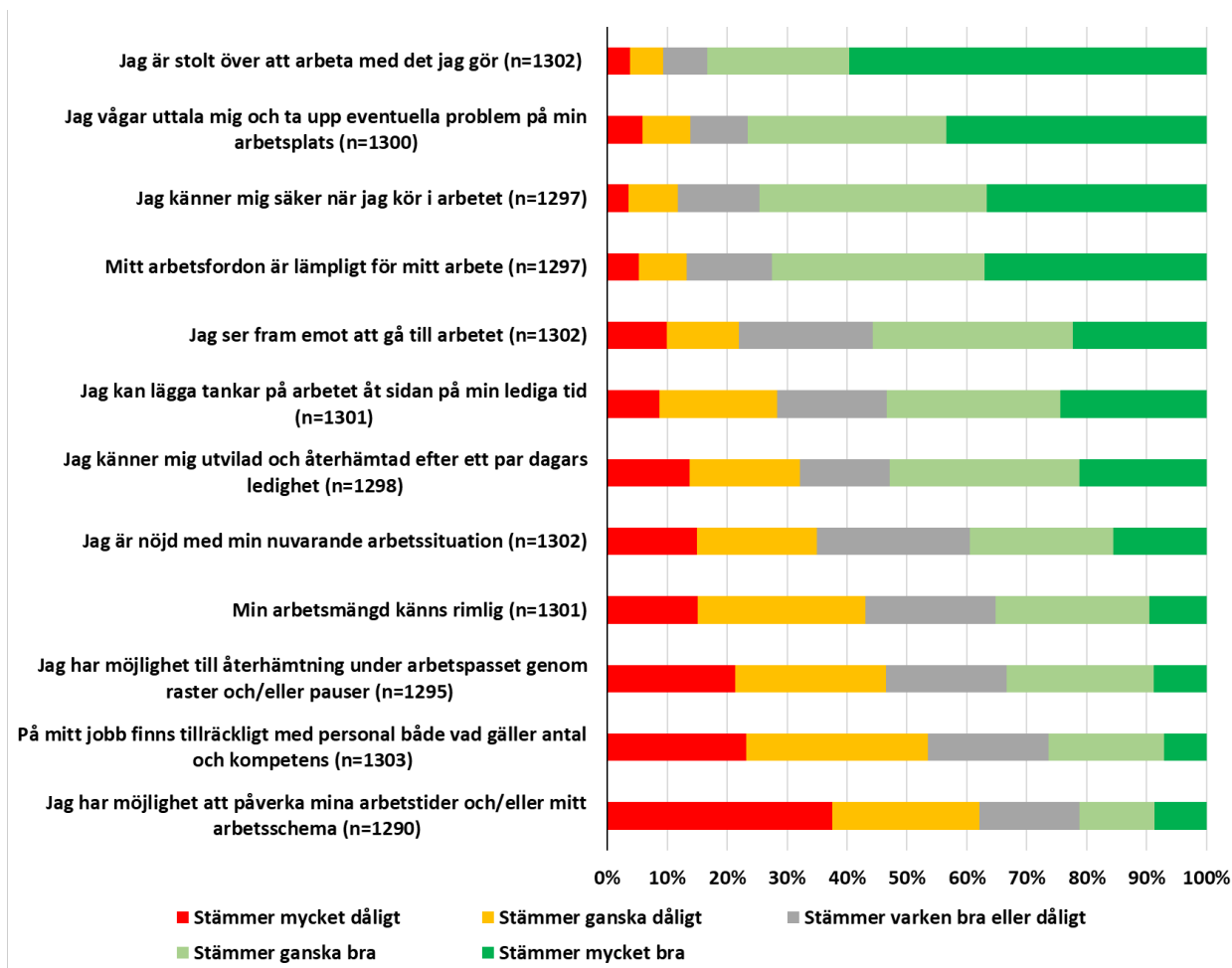
5.4.1. Arbetsmiljö

Det fanns stora variationer i arbetstiderna för omsorgspersonalen. På en flervalsfråga har drygt 61 procent svarat att arbetstiderna varierar. Det var 11 procent som arbetar delat skift, 8 procent arbetar huvudsakligen på scheman med kort framförhållning. Många arbetar även varannan helg och en del har sovande jour. I genomsnitt var respondenterna schemalagda att arbeta 35 timmar i veckan (sd 6,2). Antalet övertidstimmar per vecka uppgick i genomsnitt till 3,8 timmar (sd 5,7) medan det var 35 procent som aldrig arbetade övertid.

Många inom omsorgspersonalen avbryter sina ordinarie arbetsuppgifter för att åka på larm när det behövs. Drygt 65 procent (n= 851) angav att de förväntas åka på larm utöver sina ordinarie arbetsuppgifter. Det var 7 procent som har som huvuduppgift att åka på larm, medan 19 procent inte alls har som uppgift att åka på larm. Av de som svarade att de brukar åka på larm utöver deras ordinarie uppgifter, var det 49 procent som åker på larm minst en gång per arbetspass, resterande 51 procent åker på larm mer sällan.

Respondenterna fick ta ställning till tolv påståenden om den aktuella arbetsmiljön på en femgradig skala som gick från ”Stämmer mycket dåligt” till ”Stämmer mycket bra”. Det fanns även möjlighet att markera ett ”Ej relevant för mig”. I Figur 25 presenteras den procentuella fördelningen på de olika svarsalternativen, exklusive dem som svarat ej relevant. Staplarna i figuren är sorterade efter andelen som svarat ”Stämmer ganska” eller ”Stämmer mycket bra” i en fallande ordning. Över 80 procent av respondenterna uttrycker en stolthet över sitt yrke, de upplever även att de vågar uttala sig och kan ta upp eventuella problem på arbetsplatsen. Närmare 75 procent instämmer ganska eller mycket i att de känner sig säkra i trafiken (andelen varierade från 65–66 procent i gruppen som enbart cyklade och de som körde bil lika ofta som de cyklade, upp till 77 procent i bilgruppen). Andelen som instämde ganska eller mycket i att arbetsfordonet var lämpligt för arbetsuppgiften var ungefär lika hög: 72 procent. Den var högst i bilgruppen (73 procent), medan motsvarande andel bland dem som enbart cyklade uppgick till 71 procent och bland dem som både åkte bil och cyklade 67 procent.

Varannan respondent såg fram emot att gå till arbetet. Drygt hälften upplever att de kan lägga bort tankar på arbetet på sin lediga tid. Ungefär var femte upplever att de har möjlighet att påverka sitt arbetsschema. Det var 25 procent som tycker att det fanns tillräckligt med arbetskraft på arbetsplatsen. Cirka 37 procent upplever att det stämmer ganska bra eller mycket bra att deras arbetsbelastning är rimlig.



Figur 25. Omsorgspersonalens uppfattning om arbetsmiljön. Ej relevant-svar uteslutna.

5.4.2. Sysselsättning och körsträckor

De som svarade att de huvudsakligen använder bil i arbetet separerades från de som svarade att de cyklar mest. De som svarat att de cyklar och kör bil lika mycket fick tillhöra gruppen som cyklar och fick sålunda frågor om cykling i tjänsten.

Bil

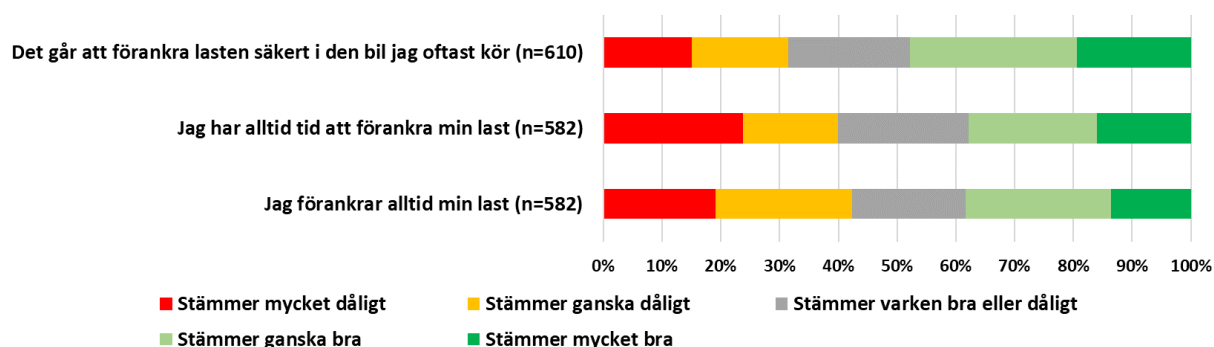
Dessa svar kommer från den grupp som huvudsakligen körde bil och rör deras körvanor och fordon.

Majoriteten (98 procent) av respondenterna som körde använde en vanlig personbil. Andra fordonstyper som användes var skåpbil eller minibuss. Fordonen hyrdes vanligtvis av arbetsgivaren (74 procent) och i 21 procent av fallen var det arbetsgivaren som ägde fordonet. Det var 2 procent som själva ägde fordonet som de använde i tjänsten och 1 procent hyrde själv via eget bolag eller hade ett fordon som ägdes av deras enskilda firma/AB. Det fanns ingen signifikant skillnad i ägandet av fordon mellan de som arbetade i hemsjukvård och hemtjänst.

Fordonen som användes i tjänsten var vanligtvis utrustade med dubbdäck under vintertid (80 procent) och 13 procent svarade att fordonen hade dubbfria vinterdäck medan 6 procent inte visste vilken typ av däck som fordonen hade. Det fanns inga skillnader mellan hemsjukvård och hemtjänst när det kommer till användningen av fordon med dubbdäck.

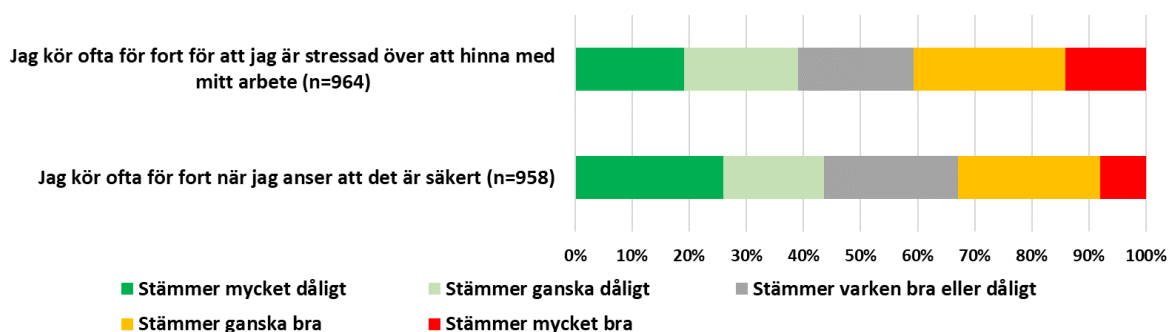
Lastförankring är en fråga som 4 av 10 inte ansåg som relevant. Av dem som ansåg det relevant var det ca 30 procent som svarade att det stämmer mycket dåligt eller ganska dåligt att det går att förankra

lasten säkert. Vidare var det ca 40 procent som ansåg att det stämmer mycket eller ganska dåligt att de alltid har tid att förankra sin last, och även gör det, se Figur 26.



Figur 26. Förankring av last.

Majoriteten av förarna (94 %) använder alltid bälte när de kör i tjänsten. Det fanns dock en signifikant skillnad i bilbältesanvändning mellan hemsjukvård och hemtjänst. Andelen som alltid använde bilbälte i tjänsten bland hemsjukvårdspersonalen uppgick till 97 procent, medan motsvarande andel bland personalen i hemtjänsten var 93 procent. Cirka 33 procent svarade att de kör över hastighetsgränsen när de anser att det är säkert. Det fanns inga signifikanta skillnader mellan hemsjukvård- och hemtjänstpersonalens inställning till hastighetsöverträdelser i trafiken. Över 40 procent kör för fort för att de är stressade att hinna med sitt arbete, se Figur 27. I de öppna svaren där respondenterna kan välja att skriva sådant som inte efterfrågats i enkäten berättar flera att körtiderna inte beräknats i deras arbetsscheman. I vissa fall tas körtiderna tas alltså ifrån den tid som är avsedd för brukaren.



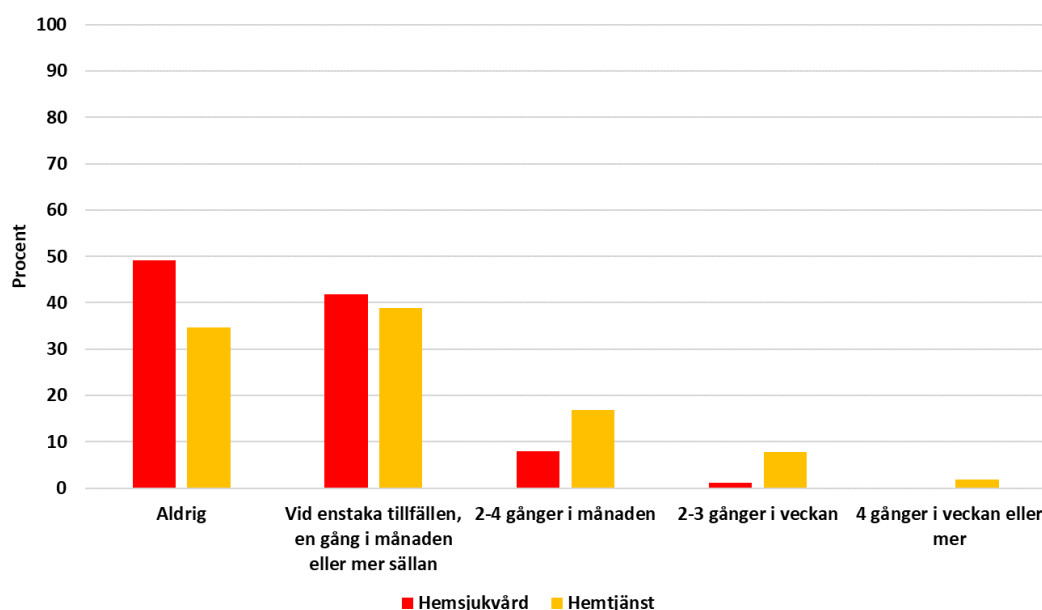
Figur 27. Omsorgspersonalens förhållande till hastighetsgränsen.

De som arbetar i hemtjänst rapporterade signifikant längre körsträckor än de som arbetar i hemsjukvården, se Tabell 25. Den grupp som svarade att de inte arbetade inom hemsjukvård eller hemtjänst (56 personer) exkluderades i denna fråga. De totala körsträckorna stämmer bra med GPS-mätningarna i delstudie A, där mediansträckan var cirka 13 mil per vecka.

Tabell 25. Körsträckor i tjänsten under en vecka.

Kilometerintervall	Hemtjänst, %	Hemsjukvård, %	Totalt, antal	Totalt, %
0-50 km	8,2	11,3	81	8,8
51-100 km	22,0	31,1	218	23,7
101-150 km	17,7	25,4	176	19,2
151-200 km	17,0	13,0	149	16,2
201 - 500 km	24,3	15,3	207	22,5
Mer än 500 km	10,8	4,0	87	9,5
Totalt	100,0	100,0	918	100

Totalt hade 23 procent vid bilkörning i tjänsten upplevt 2–4 gånger i månaden eller oftare att man varit sömnig och behövt anstränga sig för att vara vaken. Åtta procent hade upplevt detta minst två gånger per vecka. Se Figur 28 för en uppdelning på de två yrkesgrupperna, som visade på en signifikant skillnad.



Figur 28. Om personal inom omsorgen upplevde att sömnhet medförde att man måste anstränga sig för att vara vaken när bil körs i tjänsten, n=918.

Av de som körde bil, hade 18 procent någon gång varit med om en olycka när de körde i tjänsten, vilket motsvarar 173 personer. För hemsjukvård var denna andel 12 procent jämfört med hemtjänst där det var 20 procent, en skillnad som var signifikant. Enligt förarna var den vanligast förekommande olyckan krock med djur, vilket hade skett i 113 händelser. Dessa olyckor involverade kollisioner med vilda djur såsom älgar, rådjur och vildsvin. I 23 olyckor skedde kollisioner med andra fordon, vilka kunde vara lastbilar, bilar eller traktorer. 19 olyckor inträffade på grund av ogynnsamma väderförhållanden såsom snömodd och halt vägslag. Här inkluderas även incidenter som avåkningar och dikeskörningar. Vid 14 tillfällen rörde det sig om singelolyckor då fordonet kört på stolpe, träd eller andra fasta föremål. Telefonanvändning och distraktion var orsaken bakom 2 olyckor.

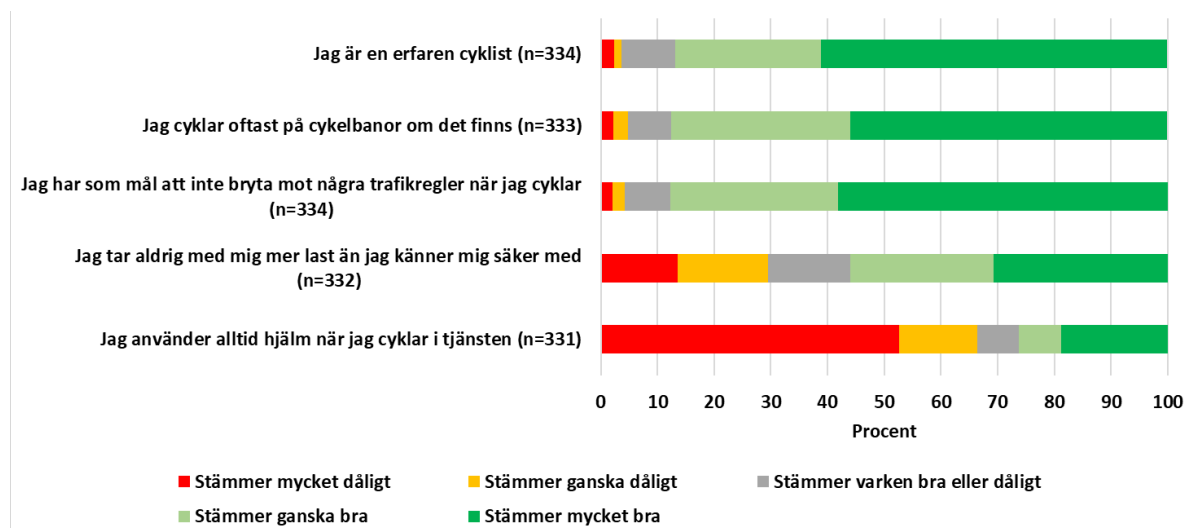
Cykel

De flesta resorna som görs med cykel i hemtjänsten är korta, 42 procent svarade att resorna oftast är mellan 2–5 minuter långa och 51 procent svarade att resorna oftast är 5–15 minuter. Det stämmer med GPS-mätningarna från delstudie A. I fritextsvaren framkom det att avståndet kan vara långt till området där brukarna bor, men väl där är det nära mellan besöken hos olika brukare. Det var 56 procent som huvudsakligen använde elcykel och 43 procent som använde en klassisk cykel. I fritextsvaren framgår bland annat att batterier till elcyklarna kan bli stulna och att elcyklarna därför ibland används utan batteri.

Det var 14 procent som själva ägde cykeln de använde i tjänsten och 85 procent svarade att cyklarna ägdes av arbetsplatsen. Några kommenterade att de i nödfall får hyra cykel eller använda sina egna när arbetsgivarens cyklar är trasiga eller oladdade. Hälften av arbetsplatser uppgavs ha avtal med en cykelmekaniker som sköter servicen på cyklarna. Det var 15 procent som svarade att det är vaktmästaren som tar hand om cykeln medan 18 procent svarade att de själva har ansvaret. I 7 procent av fallen var det en kollega som sköter service och i lika många fall hade arbetsplatsen andra lösningar för service och underhåll. Slutligen var det 3 procent som uppgav att ingen service alls gjordes på cyklarna.

De flesta får själva packa den utrustning de ska ha med sig till besök hos brukare. Ofta packar man i en ryggsäck (49 procent). Om det som ska med inte ryms i ryggsäcken tar man med det på styret, i handen eller i cykelkorgen (36 procent). Det var 14 procent som inte själva behöver packa något inför att de ska cykla i tjänsten. Antingen tar de inte med något eller så finns den utrustning de behöver redan i en färdigpackad ryggsäck.

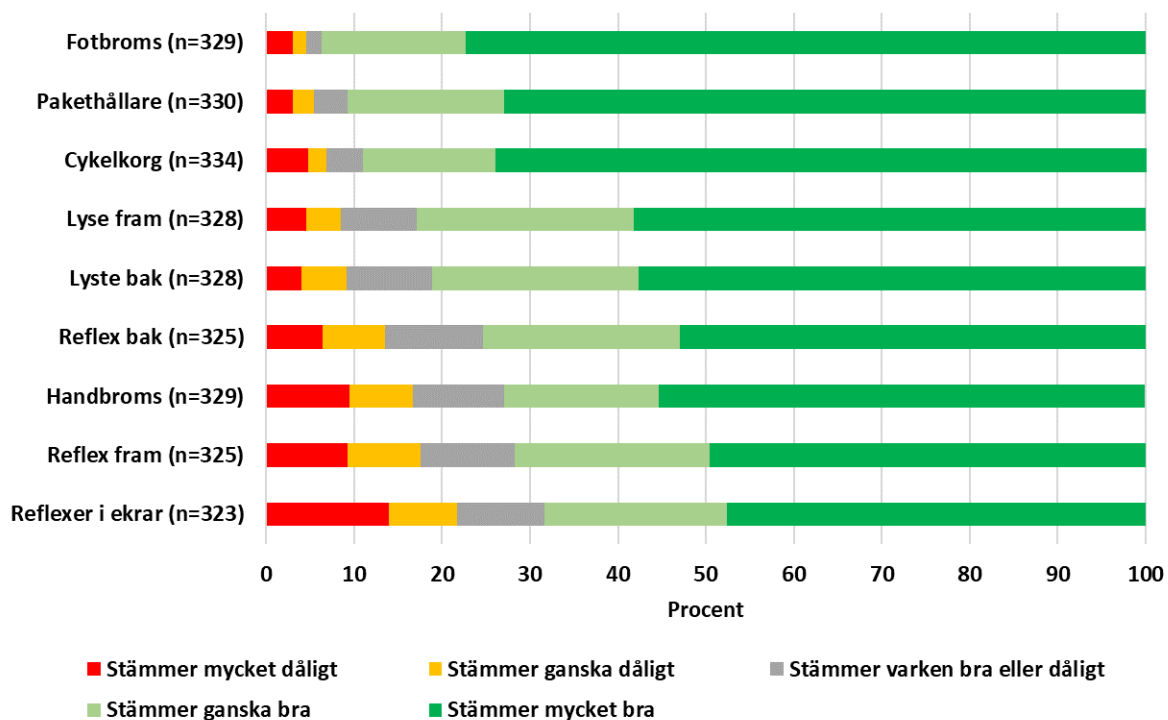
Cirka 85 procent upplever att de är vana eller mycket vana cyklister och endast 4 procent svarade att det stämmer mycket dåligt att de skulle vara erfarna. De flesta (85 procent) cyklar på cykelbanor i den mån det finns. De har inte för avsikt att bryta mot trafikregler (85 procent) och ca 14 procent svarade att det stämmer mycket dåligt att de inte skulle ta med sig mer last än de är säkra med, medan drygt 80 procent tycker att det stämmer ganska eller mycket bra, se Figur 29.



Figur 29. Hur man uppfattar sig som cyklist och rutiner vid cykling.

På frågan om användande av cykelhjälm var det 52 procent som svarade att det stämmer mycket dåligt att de alltid använder hjälm när de cyklar i tjänsten. Drygt hälften, 56 procent, svarade att det stämmer ganska eller mycket bra att de ofta genar över trottoarer, parkeringar och parker, vilket även syntes i GPS-data från delstudie A, och 22 procent svarade att det stämmer mycket eller ganska dåligt.

Det är lagkrav på att en cykel ska vara utrustad med broms och ringklocka och, när färden sker i mörker, lysen fram- och baktill samt reflexer fram- och baktill samt på sidan. Det var 18 procent som svarade att det stämmer ganska eller mycket dåligt att den cykel som oftast användes var utrustad med reflex fram, motsvarande andel för reflex bak var 15 procent. Nio procent svarade att det stämmer mycket eller ganska dåligt att cykeln är utrustad med lyse bak, motsvarande andel för lyse fram var 8 procent, se närmare Figur 30.

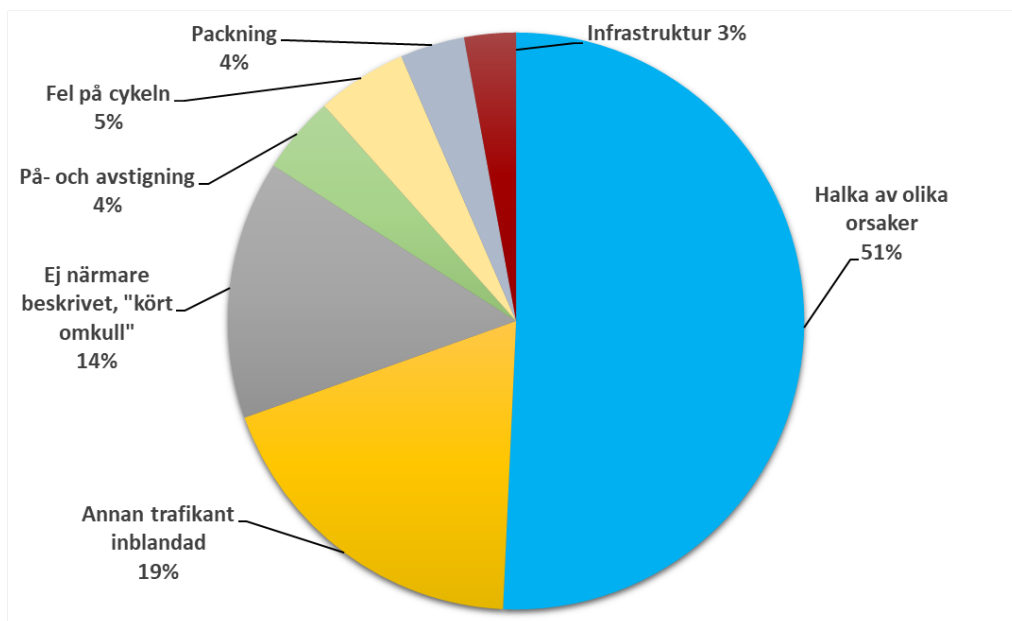


Figur 30. Vilken utrustning som fanns på den cykel som oftast användes.

Enligt de svarande hade 38 procent av dem som cyklar (antingen enbart eller använder bil och cykel lika ofta) någon gång varit med om en cykelolycka i tjänsten, vilket motsvarar 126 personer¹³. Andelen olycksdrabbade uppgick till 39 procent för hemtjänstpersonalen och 28 procent för dem inom hemsjukvården, denna skillnad var dock inte statistiskt signifikant.

I en fritextruta kunde den som råkat ut för en olycka närmare beskriva förloppet. Några beskrev flera olyckstyper och andra att man till exempel kört omkull flera gånger på grund av halt väglag. I Figur 31 har orsaken till 138 händelser som 126 personer rapporterat kategoriserats.

¹³ Begränsas datamaterialet till de 200 som oftast cyklar i tjänsten, visade det sig att 45 procent av dem hade varit med om en olycka.



Figur 31. Kategorisering av de cykelolyckor som respondenten beskrivit, n=138 händelser.

Hälften av händelserna (70 st) har skett när det varit halt av olika anledningar, i huvudsak snö/is, men i sex fall förekom rullgrus och i ett fall lövhalka. I nästan vart femte fall (26 händelser) var en annan trafikant inblandad. Oftast var det en annan cyklist man krockade med (9 fall), bil (6 fall, påkörd eller fått väja) och vardera ett fall av traktor, färdtjänstbuss (incident), permobil och elsparkcykel. I de övriga fallen har inte motparten beskrivits. I femton procent av händelserna har omständigheterna vid olyckan inte beskrivits närmare, mer än att en omkull körning skett. Vid på- eller avstigning inträffade 6 fall, till exempel då jackan fastnat i sadeln. I sju fall uppges att brister på cykeln förorsakat olyckan, som att styret har suttit löst eller att elcykeln har betett sig på ett oväntat sätt. För mycket packning på cykeln, exempelvis flera matkassar, bidrog till olyckan i fem fall. Slutligen kan fyra händelser hänföras till bristande infrastruktur, såsom höga kanter, sprickor i asfalten eller fasta föremål som betongkruka.

I kommentarerna har vissa nämnt vilka konsekvenser olyckan fick i form av personskador. Det rör sig om lindrigare skador som skrubbsår, blåmärken och ömhet. Några har råkat ut för frakturer på revben, handled, axelled och ankel. Andra allvarliga skador i form av avslitet korsband i knäet, hjärnskakning och ryggskada omnämns. En person slog i höger tinning i isen vid omkull körning (bar hjälm). En annan respondent blev sjukskriven i tre månader på grund av frakturer och två operationer efter att ha blivit påkörd av en tävlingscyklist, och har sedan dess bestående men. Även en nära-olycka kan få konsekvenser: en person blev nästan påkörd av en färdtjänstbuss och lider sedan dess av panikångest.

Det fanns ingen signifikant korrelation mellan olyckor och cykelns utrustning. Flera nämner dock att cykeln inte var utrustad med dubbdäck när man körde omkull på halt väglag.

5.4.3. Arbetsmiljö med avseende på skillnader mellan hemtjänst och hemsjukvård

Eftersom det var relativt sett få som arbetade i hemsjukvården så har de fem svarsalternativen grupperats till tre där "stämmer mycket dåligt" och "stämmer ganska dåligt" slagits ihop. Även "stämmer ganska bra" och "stämmer mycket bra" har slagits ihop. Det fanns en signifikant skillnad i hur hemsjukvård och hemtjänst svarade för följande frågor och där har hemtjänstpersonalen instämt i lägre omfattning än hemsjukvårdspersonalen.

- *Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete*
- *Jag känner mig säker när jag kör*

- *På mitt jobb finns tillräckligt med personal både vad gäller antal och kompetens*
- *Min arbetsmängd känns rimlig*
- *Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema*
- *Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser*
- *Jag ser fram emot att gå till arbetet*
- *Jag känner mig utvilad och återhämtad efter ett par dagars ledighet*
- *Jag är nöjd med min nuvarande arbetssituation*
- *Jag kan lägga tankar på arbetet åt sidan på min lediga tid*

Hälsa med avseende på skillnader mellan hemtjänst och hemsjukvård

Det fanns inga signifikanta skillnader på smärta och värk mellan de två arbetsgrupperna (hemsjukvård och hemtjänst). De som svarat att de arbetar med annat är exkluderade. Hemtjänsten uppskattar dock sitt hälsotillstånd som signifikant sämre än hemsjukvården.

Gruppen som cyklade hade signifikant mer besvär med hjärtklappning än de som mest kör bil. Vidare hade de som cyklar signifikant mer ångest och sömnsvårigheter, stress samt för lite och dålig sömn.

Arbetsmiljö cykel jämfört med om man kör bil

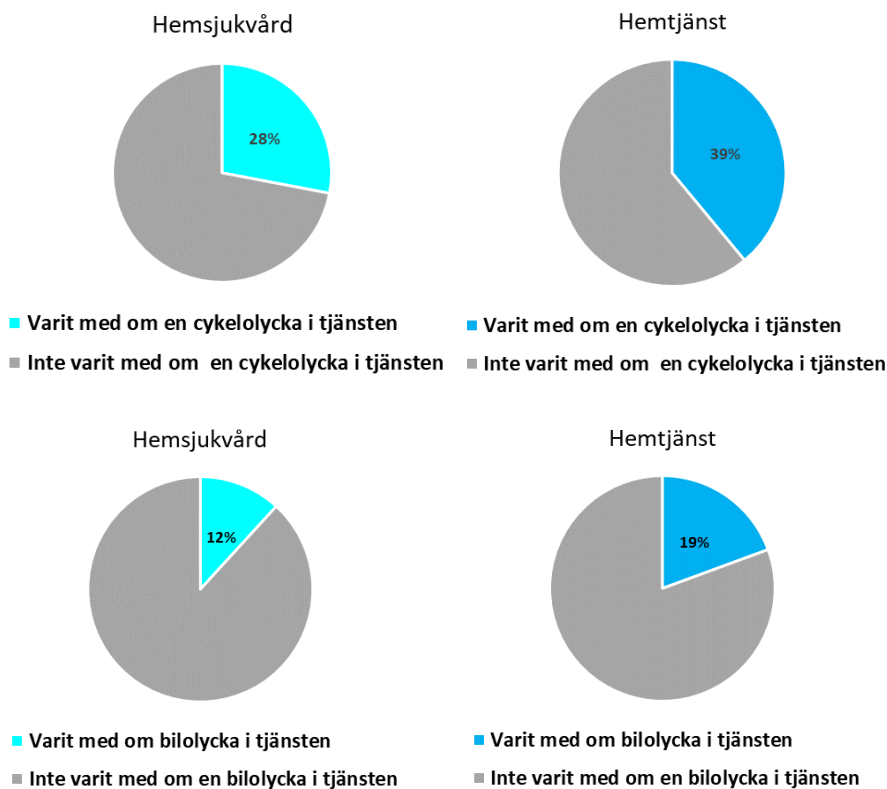
I analysen ingår de som skrivit att de *huvudsakligen cyklar* och de som *huvudsakligen kör bil* (200 cyklister + 969 bilister). Eftersom det är så få som huvudsakligen cyklar så har svaren grupperats till tre svarskategorier där ”stämmer mycket dåligt” och ”stämmer ganska dåligt” slagits ihop. Även ”stämmer ganska bra” och ”stämmer mycket bra” har slagits ihop.

De som huvudsakligen körde bil instämde i signifikant högre grad jämfört med dem som huvudsakligen cyklar att:

- Jag känner mig säker när jag kör
- Min arbetsmängd känns rimlig
- Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser
- Jag känner mig utvilad och återhämtad efter ett par dagars ledighet.

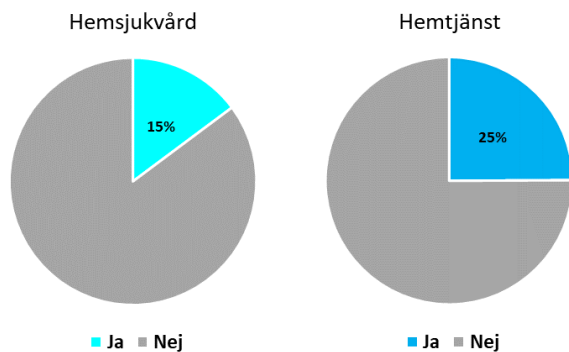
Olycksinblandning

Andelen självrapporterat olycksdrabbade har delats upp på hemsjukvård respektive hemtjänst, men även med avseende på om olyckan var när de cyklade eller var bilförare, se Figur 32.



Figur 32. Andelen som råkat ut för en cykel- eller bilolycka i tjänsten uppdelat på yrkeskategori.

Det var en högre andel som råkat ut för olyckor bland de som cyklade (oftast eller lika ofta som de körde bil) jämfört med olycksdrabbade bilister. Hemtjänsten var den grupp som var mest olycksdrabbad och totalt sett rapporterade en fjärdedel att de varit med om en trafikolycka i tjänsten, antingen som bilist eller cyklist, se de sammanfattande diagrammen i Figur 33.



Figur 33. Andelen som råkat ut för olycka i tjänsten som antingen som bilförare eller cyklist uppdelat på yrkeskategori.

Olycksinblandning har använts som beroende variabeln i logistiska framåtriktade regressioner (1=om olycka, 0 annars) i syfte att se vad som generade en ökad risk. Separata analyser har genomförts på gruppen som enbart cyklade och de som enbart körde bil i tjänsten, se kapitel 5.2.3 för mer detaljer. Endast två av de oberoende variabelerna bidrog signifikant i den framåtriktade logistiska regressionen, se Tabell 26.

Tabell 26. Bilkörande omsorgspersonal: logistisk regression (1=olycksinblandning; 0= ingen olycksinblandning). Förklaringsvariabler avseende hälsa, sömn, arbetsmiljö och trafiksäkert beteende.

Bilkörande omsorgspersonal	B-koefficient	Standardfel	Odds-kvot	p-värde
Konstant	-1,770	0,369	0,170	<0,001
Jag kör ofta för fort för att jag är stressad över att hinna med mitt arbete	0,300	0,099	1,35	0,002
Ont i nedre delen av ryggen	-0,271	0,116	0,763	0,002

Resultaten visar att ju mer man instämmer i att man kör för fort på grund av stress, desto större är risken att man råkar ut för en olycka. Men ju mer besvär med värk i nedre delen av ryggen, desto mindre risk för olycka. Modellen har en låg ”förklaringsgrad” uttryckt i kvadrerat Nagelkerke-värde: 0,041. Vidare klarar modellen inte av att klassificera individer; inga förändringar sker när modellen appliceras jämfört med den initiala klassifikationstabellen.

Logistisk regression genomförde även för cyklande omsorgspersonal på motsvarande sätt. Tre variabler föll ut som signifikanta, se Tabell 27.

Tabell 27. Cyklande omsorgspersonal: logistisk regression (1=olycksinblandning; 0= ingen olycksinblandning). Förklaringsvariabler avseende hälsa, sömn, arbetsmiljö och trafiksäkert beteende.

Cyklande omsorgspersonal	B-koefficient	Standardfel	Odds-kvot	p-värde
Konstant	1,138	0,918	3,12	0,215
Sömnsvårigheter	0,468	0,161	1,60	0,004
Typ av cykel = elcykel	referens			
Typ av cykel = klassisk cykel	-0,931	0,346	0,394	0,007
Cykelvanor (1=året runt; 2=endast sommartid)	-1,852	0,814	0,157	0,023

Tolkningen blir att ju större sömnsvårigheter en person inom omsorgen som cyklade hade, desto större var risken att råka ut för en cykelolycka. Om klassisk cykel användes, var olycksrisken mindre jämfört med om en elcykel användes. Cyklade omsorgspersonalen endast på sommaren, minskade också risken för en cykelolycka. ”Förklaringsgraden” enligt det kvadrerade Nagelkerke-värdet uppgick till 0,159 och andelen korrekt klassificerade individer ökade måttligt: från 59 procent till 65 procent.

5.4.1. Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man konstatera att omsorgspersonalen i denna enkätstudie arbetar i genomsnitt 35 timmar per vecka och har cirka 4 timmars övertid per vecka. Det var 15 procent som rapporterade ganska eller mycket dåligt allmäntillstånd. Det var 49 procent som lider av värk/ muskelspänningar och 46 procent som lider av ont i nedre delen av ryggen. Det var vidare 7 procent som upplever mycket stress, många (58 %) rapporterar otillräckligt sömn i olika grad och 29 procent säger att de sover ganska eller mycket dåligt. De rapporterade generellt att det är brist på personal och endast 25 procent anser att det är tillräckligt med avseende på antal personer och kompetens. Totalt sett var det 37 procent som instämde ganska eller mycket i påståendet att arbetsbelastningen är rimlig. De flesta som kör bil använder en vanlig personbil och 80 procent av dessa har dubbdäck på vintern, resterande kör vinterdäck utan dubb. Lastförankring upplevs inte som en stor fråga och 40 procent svarar att det inte är relevant.

Majoriteten (omkring 3 av 4) känner sig säkra i trafiken och anser att det fordon de kör är lämpligt för ändamålet. De flesta säger att de alltid använder bälte, dock är det lite lägre användande i hemtjänsten.

Det var 33 procent som svarade att de kör för fort när det känns säkert och det var 40 procent som svarade att de kör för fort för att de är stressade. Det är 23 procent som svarade att de kämpar för att hålla sig vakna när de kör 2–4 gånger per månad eller oftare. De cyklar som används har brister i reflexer, bromsar etc. Det var 30 procent av de som cyklar som instämmer i att de ganska eller mycket ofta använder hjälm. Flera förare hade erfarenheter av olyckor och totalt var de 18 procent som sagt att de någon gång varit involverade i olyckor. Bland cyklisterna var det 38 % och där i synnerhet personer i hemtjänsten rapporterade erfarenhet av olyckor. Orsaken var vanligtvis halka (51 %).

För att få lite mer insikt i skillnader mellan hemtjänst och hemsjukvård, men även avseende vad som var gemensamt för de som rapporterade att de drabbats av olyckor genomfördes en analys av denna data.

5.5. Hantverkare jämfört med omsorgspersonal

Vi har sett det som angeläget att många av frågorna i enkäterna riktade till de två yrkesgrupperna skulle vara identiska: de som handlade om arbetsmiljön, huvuddelen av frågorna om hälsoproblem och alla frågorna om sömn samt frågan om allmänt hälsotillstånd. Även frågorna som rör bilkörning i tjänsten var desamma i enkäterna. I detta kapitel jämförs svaren på dessa frågor mellan grupperna, och de signifikanta skillnader som konstaterats mellan hantverkare respektive hemsjukvård- och hemtjänstpersonal presenteras. För att analyserna ska vara möjliga att genomföra (tillräckligt antal svar för varje svarsalternativ), har svarsalternativ slagits samman, exempelvis mycket + ganska bra har bildat ett alternativ och på samma sätt har mycket + ganska dåligt bildat ett alternativ. Inledningsvis beskrivs några skillnader gällande karaktäristiska.

5.5.1. Karaktäristiska

Personerna inom hemsjukvård/hemtjänst var i genomsnitt två år äldre än hantverkarna (48 år jämfört med 46 år), en skillnad som var signifikant men som inte bedöms som av intresse. Männerna dominerade som vi sett bland hantverkarna (98 procent) medan kvinnorna dominerade inom hemsjukvård/hemtjänst (93 procent). Det var en något större andel hemmahörande i Norrland inom hemsjukvård/hemtjänst jämfört med hantverkarna (18 respektive 12 procent) medan det motsatta förhållandet gällde för Svealand där 36 procent av hantverkarna bodde jämfört med 32 procent av personalen inom hemsjukvård/hemtjänst. Slutligen visade det sig att hantverkarna körde längre sträckor, t ex körde en dubbelt så stor andel, 22 procent, jämfört med 10 procent av dem inom hemsjukvård/hemtjänst, minst 50 mil/vecka.

5.5.2. Arbetsmiljö

På samtliga frågor om arbetsmiljön utom en (huruvida man kan lägga jobbtankarna åt sidan på fritiden), framkommer en signifikant mer negativ bild bland de som arbetar inom omsorgen jämfört med hantverkarna. I följande tabell redovisas andelen som svarat att påståendet stämmer ganska eller mycket dåligt, i de fall signifikanta skillnader förelåg.

Tabell 28. Signifikanta skillnader mellan grupperna gällande andelen som ansåg att påståenden om arbetsmiljön stämde mycket eller ganska dåligt.

Påstående	Andel (%) som svarat att det stämmer <u>mycket eller ganska dåligt</u>	
	Omsorgs- personal	Hantverkare
Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete ¹⁴	13,2	5,2
Jag känner mig säker när jag kör i arbetet ¹⁴	10,3	3,4
På mitt jobb finns tillräckligt med personal både vad gäller antal och kompetens	53,5	23,1
Min arbetsmängd känns rimlig	43,1	18,9
Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema	57,3	14,8
Jag vågar uttala mig och ta upp eventuella problem på min arbetsplats	13,9	4,4
Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser	46,6	10,6
Jag ser fram emot att gå till arbetet	22,0	6,6
Jag känner mig utvilad och återhämtad efter ett par dagars ledighet	32,1	12,0
Jag är nöjd med min nuvarande arbetssituation	35,0	8,0
Jag är stolt över att arbeta med det jag gör	9,3	1,8

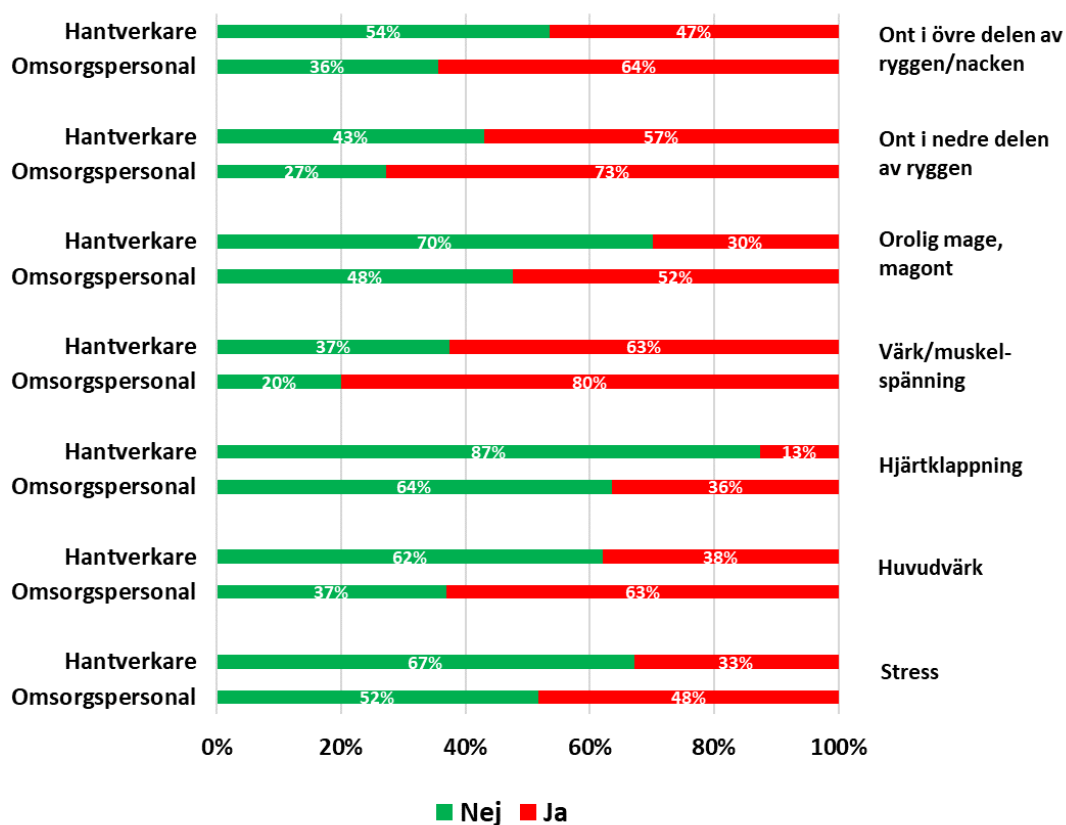
Mer än var tionde anställd inom omsorgen ansåg att det fordon som användes inte var lämpligt för deras tjänst och var tionde kände sig osäker när man framförde det. Motsvarande andel bland hantverkarna var 3–5 procent. Vidare uppgav mer än hälften av de anställda inom omsorgen att det inte fanns tillräckligt med kompetent personal i arbetsgruppen och att möjligheten att påverka arbetstiderna var små. Det var också en hög andel av dem, 47 procent, som hade svårt att återhämta sig under arbetspasset genom att kunna ta raster eller pauser, för hantverkarna var denna andel omkring 10 procent. Bristerna i arbetsmiljön för omsorgspersonalen återspeglades i att mer än var tredje inte var nöjd med den nuvarande arbetssituationen.

5.5.1. Hälsa och sömn

För samtliga delfrågor som handlade om eventuella hälsoproblem under den senaste veckan, rapporterade personer inom omsorgen signifikant mer frekvent att det skett jämfört med hantverkarna, se Figur 34. Som ”Ja”-svar har här räknats de som angett besvär i någon omfattning: lite, måttliga eller mycket.

Även stressrelaterade problem, som i enkäten beskrevs som att man är spänd, rastlös, nervös, orolig eller inte kan sova på natten eftersom tankarna upptas av problem, var signifikant mer utbredda i omsorgsgruppen. I detta fall inkluderas i ”Nej”-svaren ”Inte alls” och ”Bara lite” besvär medan ”Ja”-svaren inkluderar ”I viss mån”, ”Ganska mycket” och ”Väldigt mycket”.

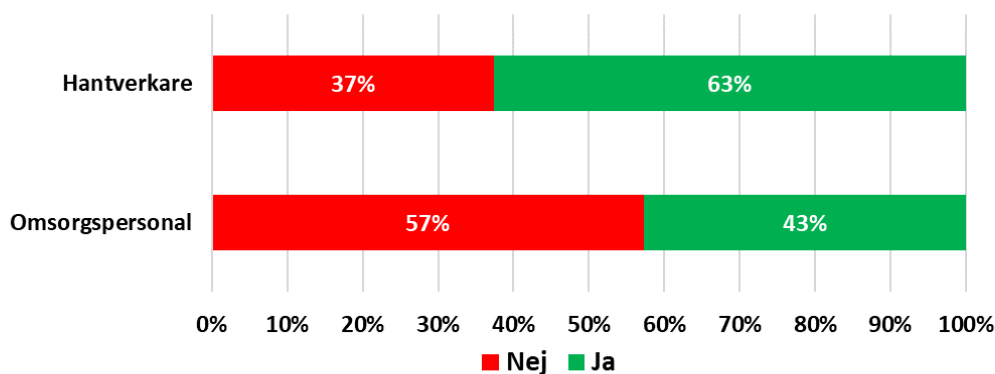
¹⁴ Jämförelsen inkluderar endast de inom omsorgen som oftast kör bil och hantverkare.



Figur 34. Andel som beskriver olika hälsoproblem under den senaste veckan och andelen som känt av stress den senaste tiden uppdelat per yrkesgrupp.

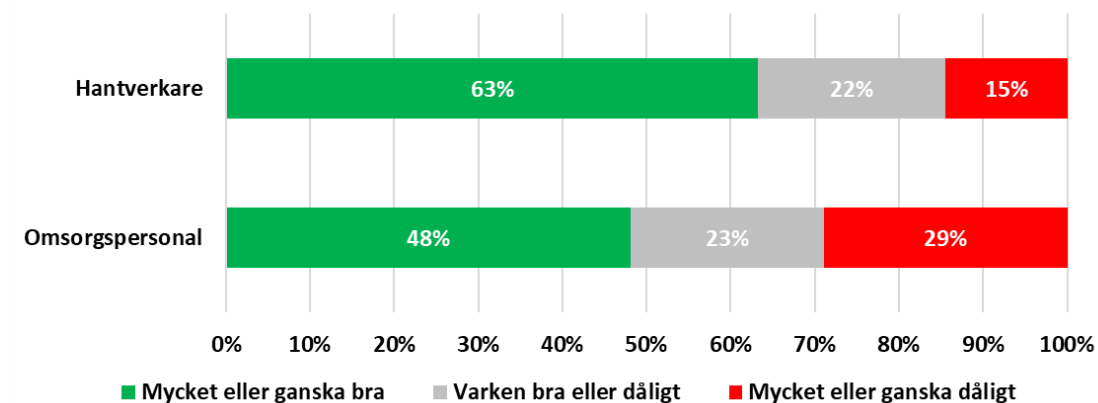
Värk/spända muskler är det problem som bägge grupperna oftast beskriver, 80 procent bland de anställda inom hemsjukvård/hemtjänst och 63 procent bland hantverkarna. Nästan lika ofta rapporterades om värk i nedre delen av ryggen. Hjärtklappning var mindre vanligt förekommande, men mer än var tredje anställd inom hemsjukvård/hemtjänst hade haft det i någon omfattning under den senaste veckan. Var tredje hantverkare beskrev stressrelaterade problem medan nästan varannan inom hemsjukvård/hemtjänst gjorde det.

En signifikant lägre andel bland omsorgspersonalen menade att man fick tillräckligt med sömn (Figur 35): 43 procent svarade ”Ja, definitivt tillräckligt” eller ”Ja, i stort sett tillräckligt”. Motsvarande andel bland hantverkarna var 63 procent. Som nej-svar räknas här de som svarat att de fick något otillräckligt, klart otillräckligt och långt ifrån tillräckligt med sömn.



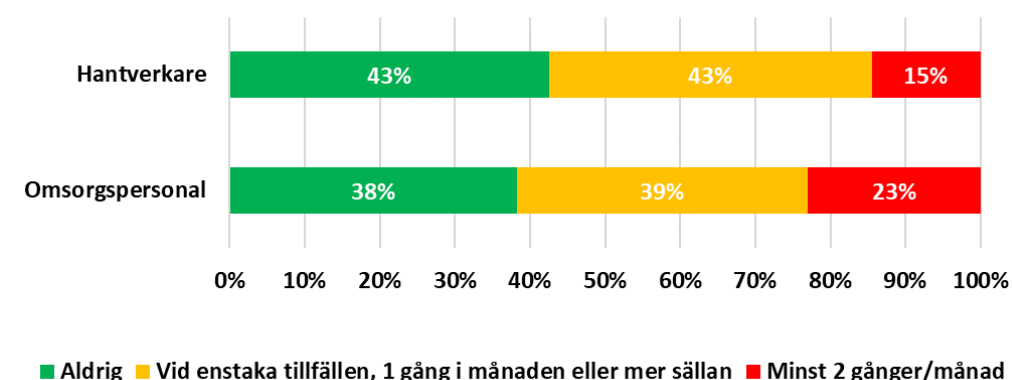
Figur 35. Huruvida respondenterna fick tillräckligt med sömn.

En dubbelt så stor andel bland de anställda inom hemsjukvård/hemtjänst menade att de på det hela taget sov mycket eller ganska dåligt, se Figur 36. En skillnad som var statistiskt signifikant.



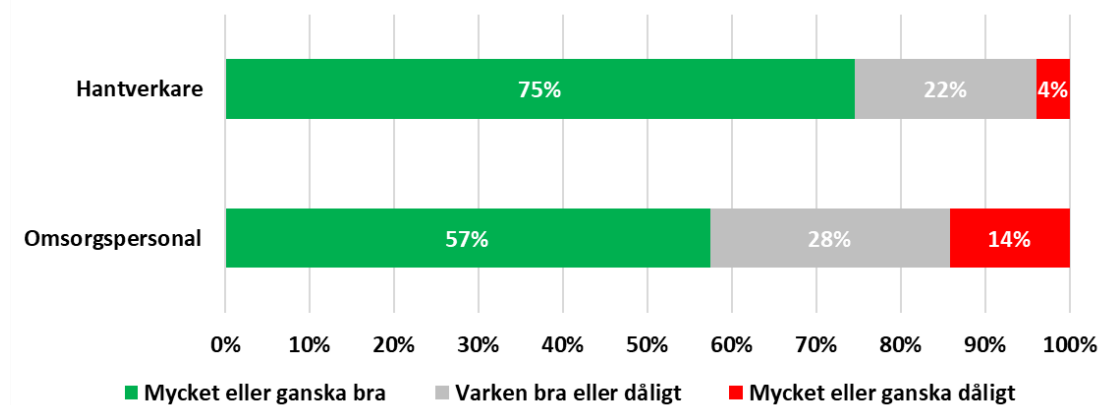
Figur 36. Hur respondenterna tyckte att de sov på det hela taget.

Även hur ofta man upplevde att man var sömning och därmed behövde anstränga sig för att vara vaken vid bilkörning i tjänsten skilde mellan grupperna, se Figur 37.



Figur 37. Hur ofta respondenterna upplevde man var sömning och därmed behövde anstränga sig för att vara vaken vid bilkörning i tjänsten.

En majoritet av respondenterna ansåg att hälsan generellt var ganska eller mycket bra, se Figur 38, men var sjunde i hemsjukvården/hemtjänsten beskrev den som ganska eller mycket dålig.



Figur 38. Hur respondenterna bedömde sitt allmänna hälsotillstånd.

Sammanfattningsvis beskriver gruppen inom hemsjukvård/hemtjänst en situation som genomgående är sämre ur hälsosynpunkt och sömnkvalitet jämfört med hantverkarna. Denna bild kvarstår när endast de som oftast kör bil i gruppen hemsjukvård/hemtjänst jämförs med hantverkarna.

5.5.2. Trafiksäkerhet

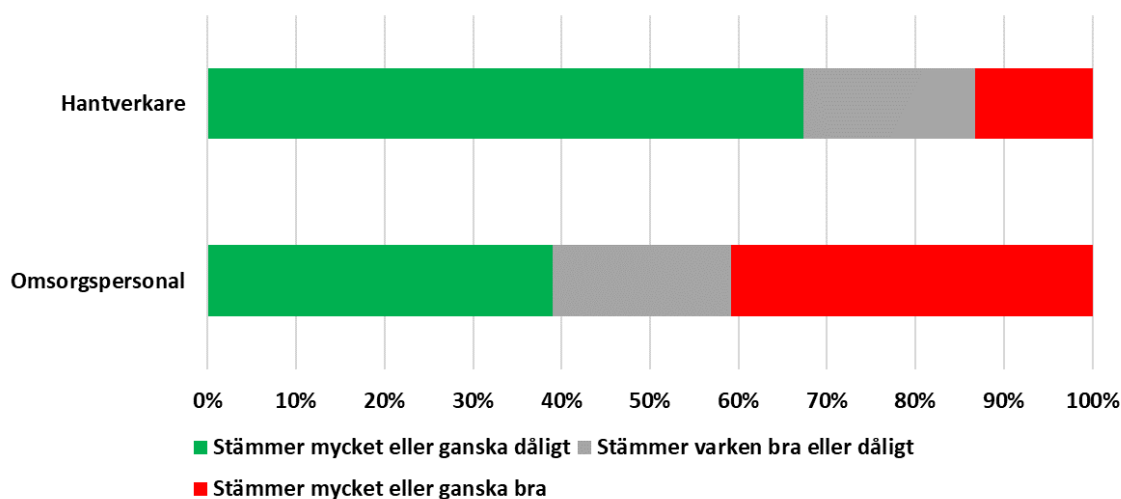
Även för ett antal av frågorna om trafiksäkerhet, förelåg signifikanta skillnader mellan grupperna. Här jämförs endast de inom omsorgen som oftast körde bil med hantverkarna. I Tabell 29 visas de påståenden som var positivt formulerade.

Tabell 29. Signifikanta skillnader mellan grupperna gällande andelen som ansåg att påståenden om trafiksäkerheten i tjänsten stämde mycket eller ganska dåligt.

Påstående	Andel (%) som svarat att det stämmer mycket eller ganska dåligt	
	Omsorgspersonal	Hantverkare
Jag förankrar alltid min last	42,3	35,0
Jag har alltid tid att förankra min last	39,9	16,4
Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör	31,5	16,1
Jag har som mål att inte överskrida gällande hastighetsgräns	6,9	15,2

Respondenter inom omsorgen uttryckte i högre grad att lastsäkring inte skedde och att det inte fanns tid eller möjligheter för det i jämförelse med hantverkarna. Hantverkarna å sin sida hade i lägre grad en målsättning att inte överskrida hastighetsgränserna.

Gällande det påstående som var negativt formulerat, ”Jag kör ofta för fort för att jag är stressad över att hinna med mitt arbete”, menade 41 procent av omsorgspersonalen att det stämde ganska eller mycket bra, motsvarande andel bland hantverkarna uppgick till 13 procent, se Figur 39.



Figur 39. Inställning till påståendet ”Jag kör ofta för fort för att jag är stressad över att hinna med mitt arbete” bland omsorgspersonalen.

6. Delstudie C - Intervjuer om arbetssituationens koppling till resande

6.1. Syfte

Syftet med intervjuerna har varit att få en djupare förståelse gällande arbetssituation och hur det kopplar till resande i tjänsten. Ett betydande fokus har varit på bristfällig säkerhet och riskfyllda situationer vid resor i tjänsten.

6.2. Metod

6.2.1. Intervjuguide

För denna delstudie togs två intervjuguides fram, en för hantverkare och en för omsorgspersonal. Intervjuguiden ser något olika ut för de två yrkesgrupperna eftersom de anpassats till utfallet från datainsamling med GPS, dagböcker och enkätstudierna. Övergripande frågor presenteras nedan. Hela intervjuguiden återfinns i bilaga 6.

Hantverkare

Intervjuguiden omfattade följande områden:

- Introduktion
- Beskrivning av en vanlig arbetsdag
- Förkunskaper kring last och förankring kopplad till risk
- Vad påverkar körningen
- Risker kopplade till bilanvändning i arbetet
- Upplevt körbeteende

Omsorg

- Allmän trivsel med arbetet
- Beskrivning av en vanlig arbetsdag
- Färdmedel som används
- Upplevelse av bilkörning i arbetet
- Upplevelse av cykling i arbetet
- Framtiden i yrket
- Förbättringsmedskick

6.2.2. Deltagare och genomförande

Deltagarna rekryterades genom enkätundersökningen (delstudie B) ovan, där varje respondent hade fått möjligheten att anmäla sitt intresse för att delta i en intervjustudie.

Vid rekryteringen av hantverkare eftersträvades en yrkesmässig, åldersmässig och geografisk spridning. Till en början fanns det även en avsikt att intervjua hantverkare med olika erfarenhet av trötthet, lastning osv. Detta var dock svårt att uppnå.

Vid rekryteringen av omsorgspersonal eftersträvades en jämn fördelning mellan hemtjänstpersonal och hemsjukvårdspersonal. Företrädesvis rekryterades de som hade erfarenhet av både bilkörning och

cykling i tjänsten. I övrigt eftersöktes en geografisk spridning bland deltagarna och en variation mellan att arbeta i stad eller landsbygdsnära.

Som tack för deltagandet, erhöll informanterna ett presentkort till ett värde av 150 kronor.

Hantverkare

Totalt har 10 hantverkare intervjuats, några på telefon och några via Microsoft Teams. Intervjuernas längd har varierat mellan ca 15 min och en dryg timme. I samtliga fall har intervjun spelats in, transkriberats automatiskt och en innehållsanalys har skett med intervjuguiden som utgångspunkt.

De intervjuade är samtliga män, i en ålder mellan 28 till 55 år, de representerar såväl anställda som egenföretagare och vissa är både och. Vissa kör företagsbilar och vissa kör egna fordon (Tabell 30).

Tabell 30. Intervjuade hantverkare.

Kön	Ålder	Yrke	Egenföretagare/Anställd	Fordon
Man	37	Distributionselektriker - kraftledning	Egenföretagare	
Man		Målare	Anställd	Företagets bil
Man	28	Rörmokare	Anställd	Tjänstebil
Man	44	Elektriker	Anställd	Tjänstebil
Man	54	Bygg och anläggning, maskinförare	Anställd och egenföretagare	Både egen och tjänstebil
Man	45	Kyltekniker	Anställd	Servicebil
Man	45	Svagströmselektriker	Anställd	Företagets bil
Man	41	Relingstekniker	Anställd	Företagets bill
Man	54	Servicetekniker	Anställd	Företagets bil
Man	55	Tekniker - tidigare lastbilsförare	Anställd och egenföretagare	Företagets bil

Omsorgspersonal

Totalt rekryterades 10 intervju personer till denna delstudie, varav fem arbetade inom hemtjänsten och fem inom hemsjukvården (Tabell 31). Intervjuerna genomfördes individuellt via Microsoft Teams och varje intervju var mellan 45 och 90 minuter lång. Som utgångspunkt användes en semi-strukturerad intervjuguide (se bilaga 6) för att både svara mot studiens syfte, men även för att möjliggöra för deltagarna att reflektera fritt över sin arbetssituation och erfarenheter. Intervjuerna spelades in och transkriberades automatiskt i Teams. Analysen påbörjades genom en omfattande genomlysning av materialet. Därefter lästes transkriptionerna, och meningsbärande delar med avseende på syftet kodades. Slutligen skapades de övergripande teman som återfinns i resultaten nedan. Analysen syftade huvudsakligen till att uttrycka det allmänna i materialet, men ibland om det ansetts särskilt intressant har mer specifika delar lyfts fram.

Tabell 31. Intervju personer från hemtjänst och hemsjukvård.

Fiktivt namn	Ålder	Sektor	Arbetsgivare
Maria	50	Hemtjänst	Kommun
Anna	48	Hemsjukvård	Kommun
Sara	45	Hemsjukvård	Kommun
Susanne	58	Hemsjukvård	Kommun
Johan	41	Hemtjänst	Kommun
Matilda	52	Hemtjänst	Kommun

Fiktivt namn	Ålder	Sektor	Arbetsgivare
Frida	33	Hemtjänst	Kommun
Marina	51	Hemtjänst	Privat
Agnes	63	Hemsjukvård	Kommun
Paulina	57	Hemsjukvård	Kommun

6.3. Resultat och analys - hantverkare

6.3.1. Tiden i bilen är en viktig del i hantverkares arbetsdagar

Värt att notera är att hantverkare inte är en homogen grupp av människor. När det gäller deras förflyttningar med bil så kör vissa långt och andra kort. Vissa har mycket last andra väldigt lite, vissa kör stora bilar andra kör små. Förarna har en tydlig uppfattning om det fordon de kör och egenskaper som vilken motor den har, vilken typ av växellåda den har, hur man öppnar den (baklucka, sidodörr etc) och hur den är utrustad är viktigt. Flera säger att de vill ha stora bilar, starka motorer och att det är viktigt med bra dragkapacitet. Ingen kommenterar att de vill ha fordon med liten miljöpåverkan.

Majoriteten verkar ha fått möjlighet att påverka valet av bil i tjänsten och är nöjda med fordonet de kör. Flera har fordon med skåp, dubbelgolv etc. Trots det är det förare som säger att de ändå har lösa saker i bilen och att det är en avvägning att ha bra med skåp etc. och att få plats med all utrustning man behöver ha med sig. För mycket skåp gör, enligt förarna, att det blir brist på golvutrymme.

De flesta har långa arbetsdagar och börjar på arbetet kl 7. Flera säger sig lämna hemmet redan kl. 4-5 på morgonen då de har lång pendlingsväg till kund eller långt till den plats där arbetet startar. Vissa startar sitt arbete hemifrån och kör direkt till kund, andra åker först till ett kontor som de utgår från. Det finns förare som är stressade av att de vill säkra att de kan fakturera 8 timmar per dag och i det ingår inte alltid restid. Det är dock en förare som säger att restiden ingår i arbetstiden.

Gemensamt är att alla är beroende av bilen för att utföra sitt arbete, och att de tillbringar mycket tid i bilen. Det kan noteras att flera använder tiden i bilen för att planera inför nästa besök hos kund. Man ringer kunder, leverantörer, lägger in anteckningar etc. Bilen är inte bara ett transportmedel utan även en arbetsplats i sig.

6.3.2. Hantverkare får sällan lära sig hur man lastar och förankrar säkert

Majoriteten av de vi intervjuat har inte fått någon utbildning eller information om vad som är en säker lastning eller förankring av last av den arbetsgivare de har idag. En person berättar att arbetsgivaren visat filmen ”Säker skiljevägg” från Folksam. Denna förare hade även viss erfarenhet av att facket hade bidragit med kunskap. Ytterligare ett par förare hade kunskap med sig från tidigare arbetsgivare eller från tidigare yrken med krav på till exempel Yrkesförarkompetensutbildning (YKB) och där lastsäkring ingick som ett moment i utbildningen. Ett par förare har även läst andra utbildningar innan, där matematik och fysik ingick och de anser att det gett dem goda förkunskaper att förstå hur det fungerar. Det är oklart om de som fått kurser/information har påverkats att göra säkrare förankring av last.

Den generella bilden är att förarna inte lyfter att det råder brist på möjlighet att förankra lasten med till exempel öglor, inte heller verkar det vara brist spännband/kedjor etc. Flera förare vittnar om att de upplever att de får göra så gott de kan, men att det som styr är att få med allt och att tänka praktiskt som att lasta det som ska ut först sist. Det är endast några få förare som diskuterar säkerhet i samband med förankring av last. En förare säger att han inte känner sig bekväm med dubbelgolv och konstaterar att om det händer något så ”*dubbelgolv... går igenom mellanväggen och in i ryggen på föraren.*”

Det framkommer att försäljare ibland berättar hur det är tänkt att man ska kunna förankra lasten, men att de system som säljs är alltför dyra och därmed inte prioriteras av arbetsgivaren. Det ska dock noteras att i de flesta intervjuer nämndes inte arbetsgivarnas inställning eller agerande avseende lastförankring. Endast i en intervju framkom att arbetsgivaren var engagerad i frågor kring säker lastning. Deltagaren sa *”min chef är jättenoga med att det ska vara säkert”*. Han förklarade detta med att chefen tidigare arbetet med rulltrappor och där felhantering kan leda till dödliga utfall.

De som inte fått utbildning berättade ofta att man fått lära sig genom att titta hur andra gör eller genom egen erfarenhet. En av de mer erfarna och som kör tunga saker sa att man vet att man ska ha skiljevägg – han har sett olyckor där man inte haft det.

Det var en person som inte ansåg det nödvändigt med ytterligare kunskap och konstaterade enkelt uttryckt att *”skulle jag ha något jättetungt så spanner jag fast det så att säga”*.

Ibland framkommer en underton av att de som hantverkare bör veta hur man gör rent praktisk även i denna typ av frågor. Ett exempel på detta är följande citat *”Snickarn kan inte alla regler men han vet att han ska spika starkt – det är lite samma sak här”*. Ett annat uttalande är *”jag tror att någonstans i bakhuvudet vet man vad som är rätt”*. Detta vittnar om en typ av *”tyst kunskap”*.

6.3.3. Trötthet och stress bidrar till trafikfarliga situationer – men andra förare är farligast

Stress lyfts av flera förare som en riskfaktor. Det gäller såväl egen som andras stress. En förare sa att de som hantverkare måste titta i sin telefon när de kör och att det leder till ouppmärksamhet. Enligt en annan förare bidrar stressen till att man inte är ordentligt uppmärksam vid övergångsställen och kör för fort. En förare sa att stress var värre förut, hos förra arbetsgivaren, och att det fanns en inestående känsla av arbetsbelastning. Han uttryckte det som att *”man ska ha 8 fakturerbara timmar om dagen”*. Hos den nuvarande arbetsgivaren är det uttalat att körtiden ingår i fakturan till kunden och att det inte finns någon anledning att köra för fort på grund av stress. Vilket ansågs som bra. En förare hade tidigare blivit av med körkortet då han under stress körde för fort på motorvägen. Det finns även de som stressas av andra trafikanter. En förare säger *”De kan irritera mig till förbannelse”*.

Även trötthet lyfts som en riskfaktor. Förare gör aktiva motåtgärder som att lyssna på ljudböcker, podcasts, äter, stannar och vilar, köper kaffe, vevar ner rutan och pratar i telefon vilket ses som ett sätt att bryta monotonin och tröttheten när man kör. Någon förare berättar att han blir trött och att det är jobbigt när det är långt hem efter arbetet eller till arbetet. Han undviker att ha det för varmt i bilen och ibland åker han kvällen innan och då han ofta har husvagn med sig sover han i den. Från intervjuerna framkommer en insikt i att sömn, stress och andra förutsättningar spelar roll för hur säkert man kör, men det uttrycks även att det i slutändan är lastsäkringens som avgör om man överlever eller inte. Tiden i bilen är en del i arbetet och förare säger att de under körning ringer kunder, leverantörer och skriver anteckningar. Det är oklart om det sker för att motverka monotonin och trötthet eller om det sker för att det är jobb som ska göras.

Förarna är erfarna och en av de lite äldre hantverkarna vittnar om en genomtänkt strategi kring telefonanvändning. Han säger att han gett sig själv telefonförbud under körning, något som hans chef inte respekterar. Föraren säger att han inte svarar utan *”försöker att vara en bra förare och köra säkert, men det gör inte att man kan räkna med att alla andra gör det”*. Vidare väljer denna förare att undvika köra när det är mycket trafik.

Flera vittnar om att såväl de som hantverkare som andra brister i att följa gällande trafikregler. Grupper som nämns som utstickande är unga förare som buskör och trafikanter som är stressade. Flera nämner att de själva skapar egna regler och gör egna bedömningar, en förare uttryckte till exempel att man har en liberal syn på hastighetsgränser när det finns viltstängsel. Detta kan tolkas som att man själv gör en bedömning när det är angeläget att följa gällande hastighetsgräns och när det inte är det.

En annan sa att man kör för fort, men att om det är tydligt vad orsaken är till en lägre hastighet så kör man saktare. Här nämndes körning utanför skolor som ett exempel på när man kör saktare. En ytterligare förare berättade att han följer trafikreglerna när det är andra ute på vägen men är han själv gör han inte det. Det kan dock finnas andra motiv att inte köra för fort. En förare sa att *”det blir så rörigt på hyllorna om man svänger för kraftigt”*. Det är även förare som noterar att de känner en viss press att köra bra när fordonen de kör har företagets logga på skåpet.

I intervjuerna framkommer en bild av att förare anpassar sin körning till förutsättningar som råder och att man är medveten om att till exempel tung last medför längre bromssträckor. Någon sa *”bättre att komma fram sent än inte alls”*. Från intervjuerna kan det noteras att de oftare ser andra som riskfyllda förare än de själva och i intervjuerna visar det sig att det hos vissa finns en tydlighet i att de kör oavsett om det är riskfyllt eller inte, det ger en känsla av att de känner sig erfarna att klara av det mesta och att göra det man lovat är viktigt. En förare säger dock att det hade varit önskvärt med en större förståelse hos kunden att det ibland är omöjligt att ta sig fram i tid.

Det kan finnas anledning att tro att egenföretagare är mer försiktiga än anställda då de är rädda om sin utrustning. En förare sa att *”generellt kör man försiktigare som egenföretagare för man är rädd om utrustningen”*. Samtidigt nämner någon att som egenföretagare har man väldigt långa arbetsdagar och man kör hem sena kvällar och är trött.

Det är inte en självklarhet att det finns rutiner för hur man ska agera och rapportera om olyckor sker. En del uttrycker att arbetsgivaren har sagt att de vill be informerade om det sker något men att de i första hand ska ringa 112.

De flesta förare berättar att de själva tycker att de hanterar sina fordon bra och att de har bra förutsättningar för att köra säkert, vilket de också tycker att de gör. Däremot oroar sig flera av hantverkarna för den övriga trafiken, även för andra hantverkare.

6.3.4. Förarnas önskemål över viktiga insatser

Förarna ombads identifiera 3 områden som de anser är viktiga för trafiksäkerheten. Utan ordning var det följande aspekter som kom fram:

6.3.5. Körkortsutbildningen

- Planera sin körning
- Respektera vägarbeten
- Visa hänsyn
- Kunskap om trafikregler
- Håll avstånd
- Högerregeln
- Träna kritiska situationer
- Anpassa sin körning efter väglag (hastighet/avstånd)

Följa trafikregler

- A-traktorer
- Hänsyn till övriga trafikanter så som oskyddade
- Uppmärksamhet

Förbättrat trafikantbeteende

- Hålla avstånd
- Uppmärksamhet
- Ej trött
- Ej stressad

Vägområdet

- Förbättrat vägunderhåll
- Tydligare skyltningar på vägarna (övergångsställen, riktning)

Godkända fordon

- Bra underhåll
- Godkänd besiktning

Sammanfattningsvis har intervjuerna bidragit med en insikt i att hantverkare inte är en homogen grupp av människor och att det kan vara svårt att hitta lösningar som passar alla. Det kan dock noteras att vissa likheter finns så som att många lämnar hemmet tidigt, och kommer hem sent. Många har även långa arbetsdagar där resan mellan kunder är en betydande del av arbetet. Under resan sköter man även planering och rapportering från genomförda arbeten, man beställer material, ringer kunder och leverantörer med mera. Många är nöjda med de fordon de kör och har ofta fått vara med och välja. Det är vanligt att man vill ha stora bilar, med starka motorer så de ska orka dra och få med det som ska användas. Majoriteten av de vi intervjuat har inte fått någon utbildning eller information om vad som är en säker lastning eller förankring av last av den arbetsgivare de har idag. De efterfrågar inte heller detta utan det är snarare så att de anser att det förväntas av dem att veta eftersom de är hantverkare. I samtalen framkommer att förarna upplever en risk i samband med att de är stressade och trötta. De har dock tydliga strategier för hur de ska motverka i alla fall trötthet. De vittnar även om att de kör efter trafikreglerna i den mån de anser det relevant och att de inte ser en risk om de är själva på vägen. De lyfter spontant andra trafikanters beteende som en risk för dem och efterfrågar bättre körkortsutbildning där högerregeln, trafikregler, uppmärksamhet, hänsyn är några av de moment man önskar ska tas upp ytterligare under utbildningen.

6.4. Resultat och analys - omsorgspersonal

Nedan presenteras resultatet från intervjuerna med omsorgspersonal, och som utgår från syftet att skapa en djupare förståelse av arbetssituationen och hur denna relaterar till resande i yrket. Syftet har i denna delstudie brutits ned till följande specifika frågeställningar, vilka sedan följer rubrikerna i resultatdelen nedan:

- Hur trivs personalen inom hemtjänst och hemsjukvård i sina arbeten?
- Hur upplever personalen att det är att transportera sig i yrket?
- Hur upplevs bilkörning i arbetet och vilka risker beskriver personalen?
- Hur upplever personalen cykling i arbetet och vilka risker beskrivs?
- Hur ser personalen på framtiden inom yrket?

6.4.1. Meningsfullhet, självständighet och rörelse

Arbetet inom hemtjänst eller hemsjukvård beskrivs övervägande positivt av deltagarna i denna studie. Samtliga intervjupersoner uttrycker en relativt hög trivsel med sina yrken och de tillhörande arbetsuppgifterna. Möjligheten att möta och interagera med människor i deras hem, samt att göra en konkret och betydelsefull skillnad i deras liv beskrivs vara centrala och berikande delar i deras arbete. Några intervjupersoner nämner också möjligheten att skapa långsiktiga relationer som särskilt positivt med yrket. De lyfter även fram upplevelsen av självständighet i arbetet som följer med rollen att ofta vara "spindeln i nätet" i relation till vård- och omsorgsbehov hos vårdtagarna, och möjligheten att fatta egna beslut. Detta bidrar till en arbetssituation som de upplever som stimulerande. En annan positiv aspekt som lyfts av både hemtjänstpersonal och de som arbetar i hemsjukvården är den ambulerande tillvaron. Det att vara ute och röra sig i kommunens olika områden och komma hem till människor i deras hem lyfts som särskilt berikande. Maria berättar:

Jag trivs jättebra. Jag har jobbat inom särskilt boende tidigare, det var där jag började. Och sen har jag jobbat lite fackligt och som regionalt skyddsombud och sen har jag jobbat lite inom demensvård och nu är jag på hemtjänst. Jag har ju provat i stort sett det mesta utom akutsidan. Men jag trivs jättebra i hemtjänst, det är ett ganska fritt och rörligt arbete och jag trivs med det att man har mycket eget ansvar. (Maria, hemtjänsten)

En viktig skillnad som framkommer mellan yrkesgrupperna är antalet hembesök som görs på en dag. För hemtjänsten handlar det generellt om ganska korta besök, men hos betydligt fler vårdtagare. Det medför att de också gör fler, men ofta kortare, resor än hemsjukvården. Inom hemtjänsten arbetar man också på förutbestämda scheman eller ”rader”. Det innebär att rundan är förutbestämd av planerare eller samordnare och att personalen får en färdig rutt när de börjar sitt pass. Inom hemsjukvården är det betydligt färre besök på en dag, men besöken är i gengäld ofta längre, och mer geografiskt utspridda. Det framgår också av intervjuerna att personalen i hemsjukvården mer självständigt planerar och prioriterar dagens besök efter det vårdbehov de bedömer att deras vårdtagare har, vilket bidrar till upplevelsen av frihet och självbestämmande i yrket.

Flera intervjupersoner inom hemsjukvården hade tidigare erfarenhet av att arbeta som sjuksköterska inom andra delar av vården, exempelvis på mottagningar på sjukhus, på vårdcentraler eller på akutmottagning. Samtliga beskriver att de trivs betydligt bättre inom hemsjukvården jämfört med där de arbetade tidigare. Särskilt framhåller intervjupersonerna möjligheterna till att ägna sig åt mer kvalitativ vård – att få den tid de behöver hos varje vårdtagare. Ett belysande exempel är den palliativa vården som de beskriver att de kan ge betydligt bättre inom hemsjukvården jämfört med på sjukhusen. Sara berättar:

De bästa sakerna det är väl vara palliativa patienter som vi har. Det låter kanske konstigt, men jag tycker att jag har tid för dem på ett vis som jag aldrig hade på sjukhus där och se till att dom får vara kvar i hemmet. (Sara, hemsjukvården)

En tydlig trend som pågår, och har pågått de senaste åren, som intervjupersonerna inom båda kategorierna beskriver är det ökande antalet människor som vårdas i hemmet. De upplever att det blir fler och fler vårdtagare som har komplexa behov, som exempelvis demens och multisjukdom. Dessutom har den palliativa vården i hemmen blivit mer omfattande. Sammantaget ställer det ökande krav på en mer avancerad vård och omvårdnad i hemmen:

Ja alltså, jag skulle kunna säga så här att det blir mer avancerad sjukvård i hemmen för varje år. Vi får hem fler sjuka. Det blir mindre sjukhusplatser om man förlägger ju patienterna hem till sina egna boenden och det skapar ju då? Ja, det blir ju mer att göra och kanske också sådan avancerad vård som man inte är van att utföra. (Anna, hemsjukvården)

Intervjupersonerna beskriver dock detta mestadels som en positiv utveckling i sig, då det bidrar till att göra deras yrken mer stimulerande. Men det kontrasteras även mot en upplevelse av att vara underbemannade och ha brist på utbildad personal. Maria berättar:

Ja alltså det sämsta alltså, men det är inte själva yrket i sig. Det är ju att vi saknar personal, vi har inte kunnat rekrytera under många, många års tid. Under säkert 10-15 års tid har ju färre och färre ungdomar sökt sig till praktiska gymnasier, så det utbildas ju inte undersköterskor i den takt som vi skulle önska. (Maria, hemtjänsten)

Bristen på utbildad personal beskriver intervjupersonerna som arbetar inom hemtjänsten kan innebära att det sätts mer press på de med undersköterskekompetens att täcka upp och utföra mer kvalificerade uppgifter. Vidare redogör de för att de ofta behöver övervaka och se till att saker blir gjorda av personal med lägre kompetens. Bristande språkkunskaper är också något som de ibland upplever förekomma och som kan leda till att problemsituationer uppkommer.

Personalen inom hemsjukvården pratar också om att de upplever att det generellt saknas sjuksköterskor inom hemsjukvården, och att de är för lågt bemannade. De nämner även stressen och pressen det kan innebära att vara ensam medicinskt ansvarig sjuksköterska, vilket förekommer i en del kommuner och särskilt nattetid.

Sammanfattningsvis framträder alltså en dynamisk arbetsmiljö inom hemtjänst och hemsjukvård. Med en nära relation till vårdtagarna och stigande komplexitet i arbetsuppgifterna verkar personalen i en verklighet där resursbrist och ökat ansvar är centrala utmaningar. Trots dessa utmaningar präglas arbetsupplevelsen av en stark vilja att göra skillnad och en till stora delar positiv inställning till den ökande kompetensen som krävs inom yrkena.

6.4.2. Att transportera sig – en positiv del av yrket

Transporten i sig uppfattas över lag som en positiv aspekt av yrket – både för hemtjänst- och hemsjukvårdspersonal. Intervjupersonerna framhäver att tiden de tillbringar med att transportera sig ger dem en möjlighet att reflektera, ta en paus och ladda batterierna inför nästa besök. Det ses också som en stund av avkoppling där de kan lyssna på radio eller musik, och majoriteten uppskattar dessutom själva praktiken att köra bil eller cykla. Susanne berättar:

*Jag tycker om att köra bil. Och jag kör gärna bil i tjänsten. Det är en liten stund att koppla av. Jag tycker om bilkörningen. Man lyssnar lite grann på radio, ja, och så samlar man sig inför de uppgifter man ska göra så det ser jag bara som positivt.
(Susanne, hemsjukvården)*

Bland intervjupersonerna framkommer en variation i transportsätten att köra bil, cykla eller gå. För personalen inom hemsjukvården i denna studie är det dock vanligast att köra bil, vilket kan hänföras till att de oftare har längre avstånd till sina vårdtagare. Samtliga intervjupersoner uppger att de kör bil i arbetet och att de gör det året runt. Ungefär hälften av intervjupersonerna som arbetar inom hemtjänsten uppger att de också använder cyklar, företrädesvis el-cyklar, antingen under hela året eller delar av året. Huruvida de cyklar året runt eller inte varierade i denna studie på beroende på i vilken kommun de arbetar och på generella väderförhållanden. Vid ogynnsamma väderförhållanden väljer personalen oftast att gå i stället. Denna flexibilitet beskriver intervjupersonerna i denna delstudie som ett val de kan göra själva och som inte direkt styrs av arbetsgivaren. Med andra ord, ingen uppger att de tvingas cykla, exempelvis vid dåligt väder.

6.4.3. Att arbeta på minut - eller behovsstyrt schema

Maria som arbetar inom hemtjänsten berättar om sin erfarenhet av ett strikt minutschema som styr arbetet i hennes kommun, där dagen är noggrant tidsplanerad med angivna klockslag för varje besök hos vårdtagarna. Detta innebär enligt henne att personalen måste anlända till varje vårdtagare vid en förbestämd tidpunkt. Särskilt bilresor upplever hon som utmanande i relation till detta:

Ja, jag skulle vilja säga att det är ju det här emellan tiderna emellan varje brukare att det är så tight. Att man har bara ett par minuter på sig till nästa... Och då dom har ju inte räkna med att man ska springa ner från trapporna och ut och sätta sig i bilen och köra eller om det är i trafik eller någonting.... Man måste ju nästan köra för fort, tycker jag.... Man hinner ju aldrig i tid, man ligger konstant efter. (Matilda, hemtjänsten)

Maria menar att den beräknade tiden mellan olika vårdtagare baseras på uppskattningar från Google Maps. Hon beskriver hur denna detaljerade tidsstyrning skapar stress och press för henne i arbetet, och att den knappa tiden mellan varje besök ibland gör att hon känner sig tvungen att köra snabbare än hon egentligen vill för att hinna med.

En ytterligare negativ konsekvens av det detaljstyrda minutschemat innebär att hon ofta känner att hon inte kan stanna hos vårdtagare så länge som de egentligen behöver. Detta bidrar till att hon då känner

sig känslomässigt påverkad, och med en upplevelse av att inte räcka till. Att kommunen har valt detta upplägg kopplar hon till de ekonomiska utmaningar som råder och de sparåtgärder som implementerats. Jämfört med det stressiga upplägget med bilkörning, beskriver hon däremot rundor som baseras på cykling eller promenad som betydligt lugnare. Här ges mer tid mellan besöken, vilket bidrar till en något lugnare arbetssituation.

I motsats till det tidigare nämnda exemplet med minutscheman, följer arbetet för vissa intervjuade inom hemtjänsten i stället behovsstyrda scheman. Dessa scheman grundas på vårdtagarnas behov snarare än strikta klockslag. De intervjuade som arbetar enligt denna modell uppger att de har ett förutbestämt antal besök inplanerade per arbetsdag, men att den faktiska tiden de spenderar hos varje vårdtagare varierar beroende på individuella behov. I praktiken innebär detta att de kan tillbringa mer tid hos vissa vårdtagare och mindre tid hos andra, och att detta kan variera från dag till dag. De intervjuade personer som arbetar enligt detta flexibla upplägg uttrycker en positiv inställning till modellen. De berättar att de upplever en hög grad av flexibilitet och autonomi i sitt arbete, vilket gör att de själva kan styra och prioritera utifrån vad de anser vara mest angeläget. Detta skapar inte bara en ökad tillfredsställelse i utförandet av deras insatser, utan minskar också den upplevda stressen i arbetet.

6.4.4. Bilkörning upplevs ofta som en positiv del yrket

Samtliga intervjuade personer i denna studie uppger att de hade erfarenhet av bilkörning innan de påbörjade sitt arbete inom hemtjänsten eller hemsjukvården. De upplever överlag bilkörningen i arbetet som väl fungerande, och många trivs med att köra bil och ser det som en rolig och positiv aspekt av sitt arbete, förutsatt att tidschemat inte är för tigt. De beskriver att bilkörningen mellan vårdtagarna ger dem en viss tid för avkoppling och möjlighet att varva ner och där de även kan reflektera inför kommande besök, dricka vatten eller äta något. En del beskriver dock att de upplever de många in- och utgångarna ur bilen som påfrestande och att det sliter på kroppen. En intervjuad person inom hemtjänsten berättar att de har fått roterande sittplattor nyligen, vilket hon menar underlättar något.

6.4.5. Ingen specifik introduktion till bilkörning i tjänsten

Ingen av intervjuade personerna rapporterade att de hade någon specifik introduktion till bilkörning i tjänsten, annat än genom den allmänna introduktionen till arbetsplatsen då bilar och nycklar visas. Snarare var det så, uppgav de, att om man har körkort förväntas man kunna köra. Att specifik introduktion till bilkörning inte förekom såg de flesta däremot inte som något stort problem (vissa hade inte ens tänkt på det), men några menade att en sådan introduktion skulle vara fördelaktig. Detta mot bakgrund av specifika väderförhållanden som snö och halka, vilket var vanligt förekommande i vissa kommuner. En del intervjuade personer menade även att en sådan introduktion skulle vara relevant vid införandet av nya fordon:

Det har vi ju nästan önskat särskilt nu när vi fick nya bilar också när de byts ut då kan man ju tycka att det hade varit bra med en genomgång bara av bilens funktioner. Bilar blir ju liksom annorlunda och det är mycket digitalt och det man ska veta vilka säkerhetssystem som är i gång och så där. (Maria, hemtjänsten)

Introduktion till nya bilar uppges också vara särskilt relevant när det handlar om övergång till elbilar, vilket flera verkar vara i fas att göra.

6.4.6. Nuförtiden upplevs bilarna vara bra – vanligt med leasing och mindre eget underhåll

Nästan alla intervjuade personerna uppger att de tycker att bilarna de har nu är bra och i allmänt fint skick. Flera nämner också att detta har förbättrats över tid. Det upplevs finnas förståelse för att personalen inom hemtjänsten och hemsjukvården behöver ”ha bra grejer” eftersom det är ett arbetsredskap och de

behöver ta sig fram. En särskilt positiv aspekt som flera lyfter är att de nu har (vissa) bilar med fyrhjulsdrift, vilket de upplever vara bra för framkomlighet och säkerhet.

De flesta uppger att bilarna leasas av kommunen (även om några äger själva) och att service och reparationer sköts inom dessa avtal. På arbetsplatsen finns däremot ofta en fordonsansvarig som har det övergripande administrativa ansvaret över bilarna. Personalen utför själva vissa underhållsuppgifter, såsom att tanka/ladda bilarna, och vissa uppger att de även fyller på olja och spolarvätska samt städar bilarna invändigt. I några kommuner hanteras fordonens drift och underhåll inom ramen för kommunala program. Att sköta bilen uppger en del vore skönt att slippa eftersom det skäl tid från deras egentliga arbete.

6.4.7. Att hitta till vårdtagare går ofta bra men navigation kan vara behjälpligt

Att hitta till vårdtagarna beskrivs överlag inte som ett problem bland intervjupersonerna i denna studie. Vanligtvis lär sig personalen att hitta ”utantill” till vårdtagarna efter hand. Ibland krävs det dock att de använder GPS, och då använder de ofta smartphones (t.ex. Google maps) för detta, antingen tjänstetelefonen eller den privata. Denna telefon blir dock ofta liggande på sätena eller mittkonsolen eftersom bilarna ofta saknar hållare för smartphones. Vissa bilar har inbyggda navigationssystem men de används sällan enligt deltagarna. De upplevs fungera dåligt, vara krångliga eller också vet man inte hur de används. Ingen uppger att de har hela dagens runda inlagd i en smartphone eller i bilen, något som dock några tycker skulle vara bra och smidigt.

6.4.8. Upplevda risker med bilkörning i tjänsten

Intervjupersonernas upplevelse av risker med bilkörning i tjänsten framstår överlag som hanterbara enligt dem själva, och de pratar inte om risker som ett generellt problem i deras arbete. Det bör dock tydligt påpekas att samtliga deltagare i studien var erfarna bilförare och hade betydande erfarenhet av att köra bil, både i tjänsten och innan de började arbeta inom hemtjänsten eller hemsjukvården. Ingen hade varit med om någon allvarlig olycka, men mindre incidenter hade de flesta hört talas om eller varit med om själva. En typisk incident som nämndes var att köra fast med bilen eller långsamt glida av vägen så att någon form av hjälp att komma loss behövdes.

Nedan presenteras de specifika risker som intervjudeltagarna tog upp när det detta ämne kom upp under intervjuerna:

- **Generell risk att befinna sig i trafiken:** I stort sett alla intervjupersoner menade att det alltid innebär en risk att befinna sig i trafiken. Mycket kan hända, till exempel i samspelet med andra trafikanter.
- **Besvärliga väderförhållanden:** Detta upplevdes både som en risk och ett framkomlighetsproblem, speciellt hos de som arbetar i kommuner som geografiskt oftare drabbas av väderrelaterade problem. De flesta intervjupersonerna menade dock att de anpassar körningen efter förhållandena och kanske kommer fram senare när det är dåligt väglag. Upplevelsen av att ha befogenhet att ställa in en körning på grund av dåligt väder varierade dock, där vissa känner att de har denna möjlighet, medan andra inte gör det. I stället menar de att de ofta meddelar vårdtagaren i förväg att de kan bli sena på grund av vädret, men att de ändå kör. Ibland löser de det genom att mer erfaren personal tar de besök som anses mest besvärliga.
- **Risk för viltkollisioner:** För de som kör i områden där vilt är vanligt förekommande upplevs möjligheten att stöta på och krocka med vilt som den största risken.
- **Stress:** Stress beskrivs uppkomma i specifika situationer, exempelvis om personalen är medveten om en incident där någon har ramlat eller behöver snabb hjälp, och de strävar efter komma fram så fort som möjligt. Det finns också en betydande stressupplevelse kopplat till att

arbeta på minutschema inom hemtjänsten och att hinna fram i tid (se avsitt om att arbeta på minut- eller behovsstyrt schema ovan).

- **Trötthet:** De flesta upplever inte att trötthet är ett vanligt förekommande problem. Dock beskrev en intervjuperson som tidigare arbetat natt att trötthet ibland kunde vara en utmaning i samband med dessa arbetspass.
- **Bristande uppmärksamhet och distraktion:** Upplevs förekomma ibland, i situationer då de till exempel behöver hantera telefonsamtal under körningen. Flera beskriver att de inte har tillgång till handsfree i bilen.

Intervjupersonerna menar sammanfattningsvis att, trots de identifierade riskerna ovan, över lag att de kan hantera bilkörningen och anpassa sig till olika förutsättningar. Detta behöver dock troligen förstås mot bakgrund av att de flesta var vana bilförare med mångårig erfarenhet. Det finns dock en tydlig koppling mellan att arbeta på minutschema och uppleva stress under körningen.

6.4.9. Att cykla i tjänsten – positivt om vädret är acceptabelt

I intervjustudien var det bara personal inom hemtjänsten som använde cykel. Även om det förekommer att personal inom hemsjukvården också använder cykel är det troligen i lägre omfattning än hemtjänsten. Detta kan vara en naturlig följd av att resorna för hemsjukvården oftare är mer geografiskt spridda, men andra skäl kan möjligen förekomma också.

Samtliga intervjupersoner som använder cykel som färdmedel i tjänsten uttrycker generellt sett en positiv inställning till att använda den, under förutsättning att väderförhållandena är acceptabla. De upplever cyklingen som att den ger möjlighet till motion och frisk luft, och några upplever också cyklingen i sig som rolig:

Ja, men dels så går det ofta snabbare eller smidigare för jag kan ju stanna utanför dörren hos någon. Det känns mindre stressigt. Så får jag ju röra på mig och att det är så härligt, ja men det är ju så skönt. Ja, jag gillar verkligen att cykla. (Susanne, hemtjänsten)

Särskilda fördelar som lyfts fram med cykling är snabb och smidig framkomlighet, i synnerhet på korta sträckor. Det går ofta fort att ta sig mellan vårdtagarna på cykel jämfört med både bil och gång. De flesta har numera tillgång till både elcyklar och konventionella cyklar, men alla föredrar att använda elcyklar om de finns tillgängliga. Tillskottet av elcyklar beskrivs som ett mycket positivt bidrag till att göra cykling i tjänsten bättre. Elsparkcyklar används däremot inte på någon arbetsplats bland deltagarna i denna studie. Däremot påtalade en att någon i sommarpersonalen hade använt sin privata i arbetet. En lyfter fram att elsparkcyklar skulle kunna vara ett potentiellt komplement till övriga cyklar.

Negativa aspekter av cykling inkluderar utmaningar med dåligt väder, som halka eller regn, samt en del uppgifter kopplat till underhåll och reparationer. Vanligtvis sköts underhållet av någon annan än de själva, men vissa saker uppger de att de behöver lösa själva.

Erfarenhet av cykling var något som fanns bland samtliga intervjudeltagare innan de började cykla i tjänsten. Det framkommer dock att ingen verkar ha fått någon specifik introduktion till cykling i tjänsten, även om el-cyklarna ofta visas i samband med den allmänna introduktionen. Deltagarna i denna studie upplever inte att specifik introduktion till cykling var direkt nödvändig för dem. Däremot berättar några att det ibland börjar personal som saknar tidigare erfarenhet av cykling och inte heller kan cykla. Ibland erbjuds dessa i stället runder där de kan gå mellan brukare. En annan intervjuperson berättar om att de själva hade försök lära upp en nyanställd att cykla, men tvingats ge upp eftersom det helt enkelt var för svårt. Just i den kommunen fanns dock en cykelskola arrangerad av kommunen där den personen kunde lära sig cykla.

Cykling uppges ske året runt på vissa arbetsplatser, medan andra begränsar den till vissa årstider. Generellt verkar de arbetsplatser som ligger i kommuner som är mer påverkade av besvärliga vinterförhållanden begränsa cyklingen.

Rutinerna för hantering av elcyklar, exempelvis laddning, uppges överlag fungera bra. På vissa arbetsplatser beskriver man att man tar med batteriet in till varje vårdtagare för att undvika stöld. Stölder av elcyklar rapporteras förekomma, men upplevs inte som särskilt vanliga av deltagarna i denna studie.

6.4.10. Upplevda risker med cykling

När det kommer till risker kopplat till cykling i tjänsten nämner intervjupersonerna framför allt faktorer som att cykla omkull, rullgrus och halka som potentiella risker. De menar att användningen av elcyklar ökar möjligheten till högre hastigheter (och komfort), vilket generellt upplevs positivt, men kan även öka risken för olyckor för ovana. En annan risk som tas upp är den generella risken de upplever att cykla bland bilar.

Angående användningen av cykelhjälm uppger intervjupersonerna att arbetsgivaren tillhandahåller sådana och förordar att de ska användas. Däremot upplevs det inte som ett strikt krav, och det finns inga sanktioner kopplade till att inte använda hjälm. De flesta intervjupersoner, dock inte alla, uppger att de cyklar utan hjälm och föredrar att själva bestämma över dess användning. Skulle krav finnas skulle många inte vilja använda cykel, menar de. Intervjupersonerna ser framför allt besväret med att ta på och av hjälmen samt att behöva bära omkring den som skäl till att de inte använder den. Och att de inte använder hjälm utanför jobbet och därmed inte har den rutinen eller vanan.

6.4.11. Framtiden inom hemtjänst och hemsjukvård

När det kommer till framtiden inom hemtjänsten och hemsjukvården ser intervjupersonerna ljus på denna i stort. De menar att den pågående trenden med den ökande efterfrågan på vård- och omvårdnadstjänster i hemmet innebär att deras yrkeskategorier kommer behövas i stor utsträckning i framtiden. Kopplat till detta framhäver de att de ser ett betydande rekryteringsbehov av utbildad personal, både nu och framöver.

Det kommer att kunna bli problem längre fram om några år med att täcka upp bemanning och sånt där i och med att vi blir allt äldre och allt fler. Bor hemma längre tid och är sjukare så kommer det att ställa högre krav på hemtjänsten att kunna ge hjälp till alla som behöver. (Johan, hemtjänsten)

För att göra yrket mer attraktivt och locka till sig kompetent personal betonar de vikten av att lönerna höjs och att arbetsvillkoren förbättras, särskilt bemanningsmässigt. Intervjupersoner inom hemtjänsten ser även ett behov av att införa mer självstyre för att öka handlingsutrymme och engagemang inom yrket. De understryker även vikten av att deras arbete uppmärksammas och uppmuntras mer från politikens sida och att de ges uppskattning.

När det kommer till deras personliga inställning till att fortsätta inom sina yrken framträder en övervägande positiv bild. Många ser ljus på framtiden och tror att de kommer att fortsätta inom hemtjänsten eller hemsjukvården på lång sikt. Detta beror främst på att de trivs med sitt arbete, värdesätter möjligheten att göra en meningsfull skillnad i vårdtagarnas hem och uppskattar den riktning som yrket går emot:

Jag känner att jag kommer att fortsätta i det här, för jag gillar ju den här inriktningen som det går emot att vi kommer få lite mera avancerade sjukvårdsuppgifter och sånt där och göra. Så arbetet i sig ser jag positivt på framledes. (Johan, hemtjänsten)

Vissa inom hemsjukvården lyfter fram fördelarna med att arbeta inom detta område jämfört med exempelvis sjukhus eller vårdcentraler. Trots den övervägande positiva inställningen till sina yrken förekommer oro inför framtiden, särskilt om bemannings- och kompetensfrågor inte hanteras på ett tillfredsställande sätt. Om detta leder till en sämre arbetsmiljö med högre stress är de beredda att överväga andra yrkesvägar.

Sammanfattningsvis framkommer att personalen upplever en rad positiva aspekter i sitt arbete, såsom möjligheten att göra en konkret skillnad i människors liv och den frihet och självständighet de upplever i sitt yrkesutövande. De beskriver även utmaningar som underbemanning och brist på utbildad personal, samt stress och tidspress, särskilt för dem som arbetar enligt strikta minutscheman. Både bilkörning och cykling betraktas överlag som positiva inslag i arbetet, men vissa risker som stress i trafiken, väderförhållanden och att träffa på vilt framhålls också. Sammantaget ser intervjupersonerna positivt på framtiden inom hemtjänst och hemsjukvård, även om en del farhågor identifieras.

7. Sammanlagd diskussion

Alla har rätt till ett tryggt arbetsliv, och att god arbetsmiljö är en jämställdhetsfråga slås fast i Regeringens arbetsmiljöstrategi för 2021–2025. I det här projektet har vi studerat arbetsmiljö med avseende på trafiksäkerhet för ett kvinnodominerat och ett mansdominerat verksamhetsområde genom att beskriva deras yttre förutsättningar. För att leva upp till jämställdhetsmål så bör rekommendationerna i denna studie tas på stort allvar.

Det är ett kontextuellt och jämförande perspektiv som innebär ett fokus på skillnader mellan organisatoriska sammanhang snarare än skillnader mellan individer och har tidigare tillämpats av exempelvis Arbetsmiljöverket (2014). Det är ett arbetssätt som även förespråkas av Forsberg-Kankkunen et al. (2018) och som kan bidra till att förklara varför män och kvinnor drabbas av olika arbetsskador, inte på grund av olika skadetoleranser utan på grund av att de arbetar i olika verksamheter. En liknande slutsats gör Fort et al. (2013) som fann att kvinnligt kön, tidspress och att inte köra egen bil till vardags var riskfaktorer för trafikolyckor i tjänsten, men att riskfaktorerna förklarades av kvinnors yrken snarare än det biologiska könet. De fann även en förhöjd risk för arbetare inom hälsosektorn. Samma forskargrupp fann även att för de som skadades i trafikolyckor på arbetstid var 17 % av männen yrkesförare medan motsvarande siffra för kvinnorna var 5 % (Charbotel et al., 2010).

7.1. Hantverkare

Det påstående om den aktuella arbetsmiljön i enkäten som hantverkarna i mest utsträckning tog avstånd från, handlade om huruvida man kunde koppla ifrån tankarna på arbetet under fritiden. Ungefär var fjärde hade svårt att göra det, vilket var en ungefär lika stor andel som i stor utsträckning tog avstånd från att det var väl försörjt med kompetent personal på arbetsplatsen. Vidare upplevde var femte att arbetsmängden kändes orimlig. Hur man ställde sig till det övergripande påståendet ”Jag är nöjd med min nuvarande arbetssituation” förstärker bilden genom att det är omkring 75 procent av hantverkarna som är nöjda med sin situation. Långa arbetsdagar med ibland långa körsträckor till kunder (som i regel inte tycks räknas som den del av arbetstiden) och kravet på att hela arbetsdagens åtta timmar ska kunna faktureras mot kund bidrar till en pressad arbetssituation. I enkätstudien rapporterade 15 procent av hantverkarna att de får kämpa för att hålla sig vakna när de kör i tjänsten 2-4 ggr/ månade eller oftare. Detta är självklart inte bra, men jämfört med bussförare i linjetrafik där nästan 50 procent rapporterar att det händer i samma omfattning är detta avsevärt lägre (Anund et al., 2016). Bussförare kör dock avsevärt längre sträckor och kör snarare en rutt än från en punkt till en annan. Vidare har en hantverkare större möjlighet att stanna och ta en rast, vilket inte alltid är möjligt för en bussförare. Situationen för egenföretagarna framstår som något bättre jämfört med dem som var anställda i ett företag. De förra kunde till exempel i högre utsträckning påverka arbetstiderna, vilket är naturligt, och borde därigenom kunna skaffa sig bättre möjligheter till återhämtning. Detta skulle kunna vara en förklaring till att egenföretagarna i mindre utsträckning rapporterar om att de behövde anstränga sig för att hålla sig vakna när de körde i tjänsten.

Totalt sett var det 64 procent av hantverkarna som hade fordon (personbil, skåpbil eller pickup) där det fanns förutsättningar att lasta säkert och förankra lasten säkert. Att endast 50 procent av personbilarna hade lastgaller är en brist och som enkelt och till en låg kostnad kan åtgärdas. Att förare i skåpbilar inte hade säkra förutsättningar för lastning (66%) och inte heller i pickuper (67%) kan vara något svårare att åtgärda. Detta kan innebära en större kostnad men då de flesta fordon som används ägs eller leasas av arbetsgivaren borde detta inte vara en barriär. Även om förutsättningar för säker lastning och förankring finns är det inte en självklarhet att detta sker. Det var totalt 80% av förarna som sa att de kör med lösa föremål. Detta visar på vikten av insikt och kunskap hos den som kör för att motivera en säker förankring. Här har arbetsgivaren en viktig roll. Trafikverket har under 2022 och 2023 tagit fram vägledning med tillhörande checklistor för att förbättra säkerheten i samband med resor i tjänsten (Wennberg, Hyllenius-Mattsson, et al., 2023a). Materialen är välgjorda och kan med fördel

rekommenderas att användas. Resultaten från våra studier och i synnerhet från intervjuerna vittnar om att det finns ett behov av att öka medvetenheten om arbetsgivarens ansvar i frågor kring lastning och förankring. Kanske är det så att arbetsgivaren tar för givet att den anställde vet, men det kan även vara så att arbetsgivaren inte ser det som centralt i sin roll. Detta är ett område som kräver vidare forskning. Förarna ger en bild av att vara säkra förare, samtidigt visar resultaten att det är 10 procent som avstår att använda bälte vid upprepade tillfällen, vilket är fler än genomsnittet i Sverige. Vidare är det 40 procent som säger att de kör för fort om de anser att det är säkert och hantverkarna i delstudie A körde också för fort ett flertal gånger per dag. Generellt vittnar intervjuerna om att förarna inte ser sig själv som en person som är sårbar med avseende på trafiksäkerhet. Hantverkarna lyfte ofta andra trafikanter som de som orsaker risker och ser inte att de själva kan hamna i olyckor som orsakats av dem själva. Detta är i linje med tidigare studier som visat att förare oftare skattar sig själva som bättre förare än genomsnittet (Nees, 2019). Här krävs insatser som ökar insikten, men även motivationen och kunskapen om vad som är ett säkert beteende. Inte i någon av studierna framkommer tankar kring att implementera kör- och vilotider för hantverkare. Detta är dock en fråga som borde studeras ytterligare.

7.2. Omsorgspersonal

Omsorgspersonalen tycks generellt trivas med arbetet i sig, och de känner även stolthet inför det. De betonar möjligheten att göra en konkret skillnad i människors liv samt den känsla av frihet och självständighet de känner i sitt yrkesutövande. Trots dessa positiva erfarenheter beskriver de också utmaningar som underbemanning och brist på utbildad personal vilket i många fall bidrar till en stressad arbetssituation. Tidspress upplevs också, särskilt bland dem som inom hemtjänsten arbetar enligt minutscheman. Tidspress och generell stress får också konsekvenser för transporterna i arbetet. Till exempel uppger drygt 40 procent i enkäten att de upplever att det behöver köra snabbt för att hinna med arbetet, och bland omsorgspersonalen i delstudie A uppmättes flertalet fortkörningar per dag. Bilkörning och cykling ses emellertid som övervägande positiva inslag i arbetet. Dock framkommer också vissa riskfaktorer, som stress i trafiken, påverkan av väderförhållanden och möjligheten att stöta på vilt. Det kan konstateras att både de upplevda fördelarna med transportdimensionen liksom dess risker har framkommit i tidigare studier (Ferguson, 2016; Jackson et al., 2019).

Själva resorna verkar även kunna fylla viktiga funktioner utöver avbrottet från det vårdrelaterade arbetet. En studie menar att (bil)resorna också fungerar som en slags ventil för att hantera känslor för personalen, där exempelvis att spela hög musik ensam blir ett sätt att bearbeta jobbiga upplevelser (Ferguson, 2016). Därmed får bilen en funktion som delvis kan liknas med den som fikarum har på en fast arbetsplats. Dessa aspekter framkom även delvis i denna studie men resandets funktion och betydelse är något som framtida studier kan undersöka närmare.

Hur arbetet organiseras inom hemtjänsten och hemsjukvården verkar skilja sig en del. Inom hemsjukvården är besöken färre men resorna längre generellt. Man har också ett annat typ av ansvar (mer medicinskt) som innebär att de planerar och strukturerar sin arbetsdag mer självständigt och delvis väljer vilka besök de ska göra. Det ger även en större autonomi relaterat till resorna.

Inom hemtjänsten arbetar man ofta med fasta besök som är planerade och förutbestämda före arbetspassets början. Detta innebär en lägre grad av självstyre generellt, i synnerhet om det kombineras med en minutstyrd planering. Personal som arbetar enligt denna modell berättar i denna studie om tidspress och stress som relaterar till detta, och som får följdverkningar på resorna. En arbetssituation som karakteriseras av höga krav i kombination med låg kontroll beskrivs i den så kallade krav-kontrollmodellen som pressad, med bland annat högre risk för stress och sjukskrivningar (Karasek, 1979). I verksamheter där man arbetar med människor förekommer en naturlig variation av behov, eftersom behov är individuella och kan variera från dag till dag. Ur detta perspektiv kan minutstyrd planering betraktas som ett mindre bra alternativ eftersom den innebär lägre kontroll över arbetet. Där personalen istället arbetar enligt behovsstyrda scheman, där varje besök inte är

tidsbestämt till ett visst klockslag kan i denna studie associeras med positiva effekter, både på generell arbetssituation och stress, och på själva resorna mellan vårdtagare. Kraven torde här vara liknande, men (egen)kontrollen högre. Det finns en del exempel på att organisera hemtjänstarbete på andra sätt, där framträdande exempel är den så kallade Skönsmomodellen (Swan & Blusi, 2013). Ett annat exempel förekommer i hemtjänsten i Mörbylånga på Öland. Gemensamt för dessa modeller är de bygger på ett mer behovsstyrt arbetssätt och ökat inslag av planering från personalens sida. Andra modeller än minutscheman kan således vara väl värda att pröva i syfte att förbättra arbetssituationen generellt, vilket även har chans att få positiva följdverkningar på de arbetsrelaterade resorna.

7.3. Trafiksäkerhet

Trafikolyckor utgör generellt en stor andel av alla dödsfall på jobbet. Enligt Arbetsmiljöverket (2022) förteckning över dödsfall i arbetet de senaste tio åren så avled 24 % på grund av vägtrafikolyckor (spridning från 4 – 41 % beroende på år). I Frankrike, Nya Zeeland, USA och Australien stod trafikolyckor för 16 – 44 % av alla dödsfall i arbetet (Driscoll et al., 2005; Lilley et al., 2021; Ponsin et al., 2020; Rudisill et al., 2019). Således kan åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet i arbetslivet få stort genomslag i statistiken, vilket innebär att liv sparas och skador undviks.

Forskningen har hittills fokuserat på yrkesförare med tunga fordon och därmed förbisett många andra yrkesgrupper som oftare kör lättare fordon, som personbilar och skåpbilar (Banks et al., 2016; Stuckey et al., 2007). I USA var 30 % av de som dött grund av trafikolyckor i arbetslivet inte yrkesförare (Rudisill et al., 2019). En litteraturöversikt från 2020 (Brolin, 2020) fann endast ett fåtal publikationer, som inte enbart fokuserade på yrkesförare. Föreliggande rapport bidrar således med nytt material till ett område där det saknas tidigare forskning att jämföra med.

Alla försökspersoner körde regelbundet på vägar med låg hastighetsgräns (30-40 km/h), där även oskyddade trafikanter förväntas röra sig. Enligt Trafikverkets nollvision¹⁵ behöver alla aktörer ta ansvar för att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det innebär att inte bara de anställda som kör bil i tjänsten utan även deras arbetsgivare har ett ansvar för att skydda medtrafikanter. Det är alltså av stor vikt att fordonen utrustas med förarstödsystem som autobroms för att minska risken för olyckor med exempelvis barn och cyklister som rör sig i områden som ofta trafikeras av både hantverkare och omsorgspersonal.

I delstudie B och C framkom en oro för viltolyckor, Det är inte bara en upplevd oro utan en reell risk för förare i landsbygd, vilket återspeglas i Arbetsmiljöverkets statistik över dödsfall där det syns att en företagsrådgivare omkom efter krock med älg 2023. Det finns förarstödsystem som kan upptäcka och varna eller bromsa för vilt, även om de inte är särskilt vanligt förekommande i dagens bilflotta. Ett annat förarstödsystem som skulle gagna framförallt hantverkarna är adaptiv farthållare som underlättar att hålla säkert avstånd till framförvarande bilist, främst på vägar med högre hastighetsgränser. Hantverkarna körde på vägar med hastighetsgränser över 90 km/h. Även omsorgspersonalen skulle ha nytta av adaptiv farthållare för den del av resorna som gick på 70- och 80-vägar.

Hantverkarna överskred oftare gällande hastighetsgräns än omsorgspersonalen, enligt GPS-data, och en större andel av hantverkarna än omsorgspersonal angav att de ofta kör för fort när de anser att det är säkert. Däremot var andelen omsorgspersonal som angav att de körde för fort på grund av stress att hinna med arbetet större än motsvarande andelen för hantverkarna (cirka 40 % respektive 14 %). Däremot hade båda yrkesgrupperna ungefär samma medelhastighet och maxhastighet när de körde för fort, de överskred hastighetsgränserna med i snitt 13 – 22 km/h och maximalt 18 - 25 km/h (medianvärden för långa fortkörningar över 10 km/h). Det är inte orimligt att arbetsgivarna skulle kunna införa färddator på liknande sätt som inom yrkestrafiken för att säkerställa att hastigheter hålls,

¹⁵ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/> (hämtad: 2024-03-24)

speciellt i områden där förarna kan utgöra ett hot för oskyddade trafikanter. En bra översikt av olika system ges i Habibovic et al. (2019). För att minska stressrelaterade fortkörningar för omvårdnadspersonal är det även viktigt att arbetet planeras och schemaläggs så att det finns tillräckligt med arbetstid för att köra trafiksäkert, utan att tid tas från vården av brukare. För att uppnå Trafikverkets nollvision om svårt skadade och döda i trafiken behöver arbetsgivarna ta sitt ansvar för att säkerställa att deras anställda inte utgör en fara för oskyddade trafikanter, t.ex. genom rimlig schemaläggning kombinerat med fordon som har fotgängardetektion och autobroms.

Lastning är ett problem för många hantverkare. Det var uppenbart att de behöver frakta mycket verktyg och material, inklusive tunga eller mycket tunga föremål. På marknaden idag finns det produkter avsedda att transportera och skydda, t.ex. system med fast förvaring utvecklad för bil, förstärkta mellanväggar och lastförskjutningsgaller. Det är osäkert om befintliga förvaringssystem för bil är krocksäkra, och om angivna maxlaster för hyllplan och lådor avser funktion i vanligt användande eller skydd i krock. Från Folksams test av hantverkarbilar med last vet vi också att hyllsystemens förankring inte med säkerhet klarar av att stå emot de krafter som uppstår i en krock. Många system och skyddsgolv kan placeras så att de skymmer öglor för lastförankring, vilket ökar risken att tunga föremål inte är säkert förankrade under färd, något som även identifierades i föreliggande studie. Det finns ett behov av nya innovationer för säker transport av material i skåpbil och för existerande lösningar på marknaden krävs tydligare information om produktens förmåga och begränsningar att skydda i en krock.

Från enkäterna i studie C visade det sig att 45 procent av de som huvudsakligen cyklar varit med om en cykelolycka i tjänsten. Att det är en stor andel stämmer väl med statistik på anmälda arbetsskador i Arbetsmiljöverkets databas, där hemvårdsbiträden och personliga assistenter är de yrken med flest anmälda skador på grund av cykelolyckor, följt av undersköterskor och brevbärare (Arbetsmiljöverket, 2019) (Arbetsmiljöverket 2019). Cykelolyckorna i den här studien orsakades mestadels av halka (51 %), vilket stämmer mycket väl överens med en genomgång av arbetsskadeanmälningar 2018–2022 (Brolin, 2024). Där visade det sig att olyckor med halt underlag till största delen skedde under vinterhalvåret. Olyckorna var jämnt fördelade över året, men under sommarhalvåret inträffade fler krockar med andra trafikanter inblandade. I enkäten uppgav endast 5 procent att olyckan orsakats av fel på cykel, medan i Brolin (2024) var det drygt 18 procent av olyckorna. De vanligaste problemen var fel på bromsar och kedja, men även felaktigt inställda eller lösa sadlar och styren förekom. Sammantaget tyder det på att underhållet av cyklarna brister och att personalen inte har kunskap eller tid att justera cykelns passform.

Majoriteten av alla cykelolyckor är singelolyckor (Brolin, 2024; Kjeldgård L et al., 2019; Niska & Eriksson, 2013; Rizzi M et al., 2013) vilket stämmer mycket väl med resultaten i studie C. I enkäten uppgav 19 procent att en annan trafikant var inblandad och i Brolin (2024) var 23 procent av olyckorna krockar med andra trafikanter. Cyklisterna krockade oftast med andra cyklisterna (37 %), bilar (34 %) och slutligen fotgängare (23 %), enligt Brolin (2024). I flera olycksbeskrivningar var det kollegor på cykel som krockade med varandra, vilket skulle kunna uppmärksammas av arbetsgivare för att identifiera trånga eller skymda passager där olyckor riskerar att ske. Slutligen behövs bättre system för att frakta utrustning och material på cykel, både för att förenkla frakt av matkassar och annat men också för att minska risken för olyckor på grund av tappad balans.

7.4. Metoddiskussion

Att som i denna studie använda en ansats där flera olika metoder ingår, så kallad triangulering enligt Johnson och Onwuegbuzie (2013) bidrar till en god förståelse för hantverkare och omsorgspersonals resor i tjänsten. Sammanlagt har fler än 2000 hantverkare och personal från omsorgen varit involverade i föreliggande studie. I texten nedan återges en del av de **metodbegränsningar** vi stött på under de olika studiernas datainsamling.

I delstudie A var det problem att använda GPS-spårare på cyklister. Det var störningar i signalen, sannolikt beroende på att de även rörde sig med GPS-spåraren i husen. Detta gjorde att vi tappade data. Trots detta anser vi dock att vi fått en bra bild av hur man cyklar i tjänsten. Vidare var det en del problem med uppladdning av data från dagböckerna. Vi använde verktyget Kobo Toolbox som visade sig ha en fördröjning i uppladdning av data. Vi har dock fått data från majoriteten av deltagarna för i genomsnitt 10 arbetsdagar var. För att uppnå detta krävdes stora personella insatser. Datainsamlingen i denna del var krävande och en stor insats krävdes för att säkra att alla data samlades in och att bidra till att personer inte avslutade studien i förtid.

Resultaten från delstudie B och delstudie A stämmer väl överens avseende information om reslängd och restid. Däremot rapporterade grupperna som rekryterades till delstudie A mindre sömnproblem jämfört med dem som besvarade enkäterna i delstudie B. Vidare bedömde deltagarna i delstudie A sin allmänhälsa som bättre än deltagarna i delstudie B. Att det finns skillnader är inte märkligt då delstudie A endast omfattade totalt 44 individer medan Delstudie B hade avsevärt fler deltagare. Studie Bs resultat är speglat av vilka som har valt att avsätta tid för att besvara en enkät. Å andra sidan har förare i studie A erbjudits ersättning för att delta. Detta kan styra vilka som valt att acceptera att vara med. Sannolikt är dock att för hela populationen ligger svaren någonstans mitt emellan A och Bs resultat.

Studien är explorativ och endast ett fåtal statistiska analyser har skett med signifikansprövning. Som alltid finns det en risk för att resultat som presenteras är ett fall för masssignifikans. Men vi har valt att noga välja när vi gör prövningar, i syfte att inte riskera att drabbas av fel slutsatser.

Vad gäller delstudie C har 20 intervjuer genomförts, tio med hantverkare och tio med omsorgspersonal. Eftersom dessa yrkesgrupper omfattar många olika yrken och geografier bör inte resultaten tolkas som att de gäller för alla. En viktig lärdom från denna studie är i stället att grupperna är heterogena och förutsättningar skiljer sig åt beroende på en rad faktorer. Däremot bidrar intervjuerna till att skissa en översiktlig bild över en del gemensamma förutsättningar som råder hos de respektive yrkesgrupperna och till en djupare förståelse för dessa. Tillsammans med övriga delstudier bidrar därför intervjustudien till de sammanlagda resultaten på ett fruktbart sätt.

8. Rekommendationer

Med en utgångspunkt i resultaten från de tre delstudierna har ett batteri med rekommendationer identifierats. Dessa omfattar följande områden:

- Stärkt kompetens
- Cyklar/elcyklar: inköp och underhåll
- Motorfordon: inköp och utrustning
- Lastning/förankring
- Arbetsmiljöansvar
- Fortsatt forskning

En av de viktigast är kopplat till **stärkt kompetens** hos såväl upphandlare, arbetsgivare som de yrkesverksamma.

Upphandlares och arbetsgivares roll är något som även Trafikverket och Arbetsmiljöverket har identifierat som centralt under samma period som föreliggande studie har genomförts. Flera vägledande material har tagits fram med syfte att trafiksäkra verksamhet(<https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>).

I arbetet ingår en vägledning till *arbetsgivare* (Wennberg, Hyllenius-Mattisson, et al., 2023a) med tillhörande checklista [Tillhörande checklista för arbetsgivare \(excel, 1,4 MB\)](#). Det finns även en vägledning riktad till de som *upphandlar trafik* (Wennberg, Hyllenius-Mattisson, et al., 2023b) och till de som *utför transporter på väg* (Englesson et al., 2023b) med tillhörande checklista [Tillhörande checklista för transportutförare \(excel, 1,3 MB\)](#). På samma sätt finns det en vägledning framtagen för de som *köper upp transporter* (Englesson et al., 2023a). Det finns även vägledning för de som *utför persontransporter* (Wennberg, Odbacke, et al., 2023b) med tillhörande checklista [Tillhörande checklista trafikutförare \(Excel, 2,1 MB\)](#) och en vägledning för de som *är trafikbeställare av persontransport* (Wennberg, Odbacke, et al., 2023a).

Samtliga dessa material med tillhörande checklistor ger en bra vägledning kring hur man kan arbeta inom organisationer. Föreliggande studies resultat matchar väl kunskapen i de framtagna materialen från Trafikverket och Arbetsmiljöverket. Vi uppmanar även till fortsatt forskning där effekten av nyttjande av dess vägledningar och checklistor utvärderas med avseende på huruvida de bidrar till säkrare arbetsmiljö för de grupper de avser sig adressera. Vi tror även att det är viktigt att hitta sätt att närma sig egenföretagare och öka deras kompetens och vilja att förbättra hur man laster/ förankrar, men även hur man kör på ett för dem själva och andra säkert sätt. Här krävs ytterligare studier. Föreliggande studie är mer inriktad på individens upplevelser kopplat till säkerhet, hälsa och arbetsmiljö vilket kan ses som ett komplement till tidigare nämnda studier.

Inköp av cyklar/ elcyklar och fordon samt **underhåll** av dessa är en förutsättning för god arbetsmiljö och säkra transporter. Oavsett om en person i omsorgspersonal cyklar eller använder fordon i tjänsten så är det centralt att dessa är anpassade för ändamålet. När det gäller cyklar/elcyklar är det viktigt att tänka igenom redan innan inköp vilka krav som ska vara uppfyllda. Att köpa in elcyklar men avstå från att tillhandahålla möjlighet att säkra att batterier inte blir stulna eller att det finns möjlighet till säker laddning kan medföra en riskfaktor. Risker är kopplade till att elcyklar används som manuella cyklar eller att man laddar i miljöer där det inte är säkert. Cyklarna behöver även underhållas kontinuerligt och inte enbart vid något valt tillfälle per år. Att öka användandet av cykel ligger i linje med hur samhället behöver ställas om för att minska klimatpåverkan (Eriksson et al., 2022). Det är dock värt att notera att om målet är att flytta över bilresor till cykel för i detta fall omsorgspersonal så förutsätter det ett strukturerat arbete för att förhindra bristande arbetsmiljö med en ökad risk för olyckor och personskador.

På samma sätt behöver de fordon som köps/leasas till hantverkare ha en tydlig och genomtänkt specifikation avseende stödsystem, lastning och förankringslösningar. Detta tillsammans med en kunskapsgenomgång i samband med överlämnandet är sannolikt en bra investering.

Lastning/förankring är avgörande för utfallet om en olycka sker. Här kan det noteras att det i 64 procent av fordonen som hantverkarna använder finns möjlighet till förankring, men att det samtidigt är 80 procent som säger att de har lösa föremål i fordonen. Detta kan bero på att det är brist på utrymme och att det är en avvägning mellan att ha gott om bra förvarningssystem och golvyta att ställa material på. Det kan även bero på tidsbrist och därav stress. Här borde det gå att optimera detta på ett bättre sätt. Att använda taket för att lasta gör en del, men det förutsätter att den typen av framtida lösningar inte bidrar till en ökad risk. Här krävs ytterligare arbete.

Få av de vi träffat har vittnat om att frågor kring **arbetsmiljö** och vem som är ansvarig är något som diskuteras. Hantverkare utgår från att de i sin yrkesroll bör veta hur man förankrar last, vilket utifrån vårt perspektiv inte är givet. Här kan det finnas anledning att tro att arbetsgivares visade intresse för frågor kring arbetsmiljö har en potentiell effekt på förbättrad arbetsmiljö. För omsorgspersonalen är initiala instruktioner kring bilkörning och användning av cykel/elcykel ett sätt att få till detta. Den grupp där det sannolikt är svårast att få till rutiner och på sikt även en förändring är hos hantverkare som driver egenföretag. Å andra sidan är de den grupp som i störst omfattning rapporterar att de har bra fordon och bra förankringslösningar. Att öka kunskapen kring frågor kopplade till Trafikverkets **nollvision** och där såväl upphandlare som företagare får en djupare förståelse bedöms som en bra utgångspunkt i framtida satsningar.

I texten nedan ges exempel på åtgärder vi bedömer bör ha en effekt för att bidra till en förbättrad arbetsmiljö och en ökad trafiksäkerhet för såväl den som kör som för de trafikanter som dessa interagerar med såväl oskyddade som andra fordonsförare.

8.1. Stärkt kompetens

- Utbildning för chefer kring trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga. Verka för ökat säkert användande av fordon (förankring och trafikregler/ efterlevnad).
- Särskild utbildning av personal som kör i tjänsten med avseende på trafikregler, lastning/förankring, beteende, rast och vila. Syfte är att verka för ökat säkert användande av fordon (förankring och trafikregler/ efterlevnad).
- Introduktion till bilkörning: En bättre introduktion till att köra bil i tjänsten, särskilt för de utan tidigare erfarenhet.
- Halkutbildning: I kommuner med svåra väderförhållanden kan en praktisk halkutbildning för personalen vara hjälpsam.
- Utbildning i cykling/cykelvana inklusive vintercykling.

8.2. Cyklar/elcyklar: inköp och underhåll

- Köp in cyklar av bra kvalitet och som är anpassade för ändamålet.
- Säkerställa att alla cyklar har dubbdäck när det är vinterväglag.
- Utveckla lösningar för säker transport av utrustning/material.
- Ta fram enkla lösningar för att låsa fast cykel och/eller batterier, så att elcyklar används som tänkt och inte stjäls.
- System för underhåll, laddning, justering av passform, och liknande som fungerar i både teori och praktik.

- Tillhandahåll personlig cykelhjälm till alla anställda, även för timanställda.
- Utrusta cyklarna så att det enkelt och stöldsäkert går att förvara cykelhjälmen vid cykeln när de anställda arbetar inne hos brukaren.

8.3. Motorfordon – inköp och utrustning

- Förbättring av navigationsmöjligheterna i bilen, antingen genom integration av planerad rutt/stopp i bilens system eller genom robusta hållare för smartphones. (ska vara förberett innan avfärd).
- Se till att handsfree-lösningar finns i bilen för att underlätta telefonsamtal under färd.
- Köp in fordon utrustade med förarstödsystem
 - System för att stötta förare att hålla gällande hastighetsgränser.
 - Fordonsystem för trötthetsvarning och uppmärksamhet, men för att få en trafiksäkerhetseffekt krävs också att det finns utrymme för den anställda att ta en paus om bilen varnar för trötthet.
 - Fordonen har förarstödsystem som adaptiv farthållare, som minskar risken för påkörandeolyckor på vägar med högre hastighet, och system för detektering och nödbroms för vilt, vilket upplevs som och kan vara ett problem för de som kör landsväg i skymning och gryning.
- Urusta fordonsflottan med system som skickar fordonsdata till ett system där fordonsstatistik och förarbeteende kan analyseras, vilket är vanligt förekommande för trafik med tunga fordon. Data kring riskabla förarbeteenden kan då diskuteras med de anställda, efterlevnad av hastighetsregler premieras, och så vidare.

8.4. Lastning och förankring

- Urustas med fast inredning för förvaring. Systemen bör ha testats med avseende på krocksäkerhet och monterats enligt tillverkarens riktlinjer.
- Lastförankringsöglor i golvet måste vara väl synliga och lätt åtkomliga, även om bilen utrustas med ett skyddande innergolv eller fasta förvaringssystem.
- Urustas med en förstärkt mellanvägg till förarkupén för att minska risken att lasten vid en krock trycks in i det utrymmet där förare och eventuella passagerare befinner sig. Det räcker dock inte med en förstärkt mellanvägg, utan lasten måste även förankras enligt ovan.
- Lastförskjutningsgaller i personbil

8.5. Arbetsmiljöansvar

- Lägg in körtid i schemat för omsorgspersonal och tillåt större tidsmarginaler för hantverkare för att minska stressen (koppla till säkerhetskultur?). För de med tidsbegränsade scheman, se över anpassning av körtiderna efter väglaget.
- Undersök möjligheten att införa behovsstyrda scheman för hemtjänstpersonal. Detta har potentialen att både förbättra den generella arbetssituationen (t.ex minska stress och öka kontroll och inflytande), men även göra transporterna säkrare.
- Incident och olycksrapportering som kopplas till en åtgärdsplan vilket innebär att allt som sker rapporteras och att åtgärder vidtas.

8.6. Fortsatt forskning

- Forskning kring effekter av olika insatser för ett säkert användande av fordonen (lagefterlevnad och förankring).
- Utveckla holistiska system av typen ”risk management” där samtliga involverade aktörers perspektiv inkluderas. Här ingår såväl planering inför resorna som själva resan.
- Juridiska krav, lagstiftning för denna typ av ”yrkesförare”, men även övervakning och bestraffning om regler bryts. Ett exempel kan vara kör och vilotider anpassade för denna typ av yrkesförare.
- Ta fram nya och fler tester/krockprov för att utreda:
 - Hur och om stegar kan fästas i innertaket på ett sätt som är kocksäkert.
 - Hur material och utrustning kan placeras och förankras enkelt och kocksäkert, speciellt som hantverkare ofta måste transportera många mindre föremål i ett större utrymme och det tidsmässigt är orimligt att förankra varje föremål enskilt.
 - Kocksäkerhet hos befintliga system för fast förvaring och förstärkta mellanväggar.
 - Om det skiljer mellan pick-up och skåpbil beträffande trafiksäkerhet med avseende på lastning av utrustning och material.

Referenser

- Anund, A., Fors, C., Ihlström, J., & Kecklund, G. (2018). An on-road study of sleepiness in split shifts among city bus drivers. *Accid Anal Prev*, 114, 71-76.
- Anund, A., Ihlström, J., Fors, C., Kecklund, G., & Filtner, A. (2016). Factors associated with self-reported driver sleepiness and incidents in city bus drivers. *INDUSTRIAL HEALTH*, 54, 1-10.
- Arbetsmiljöverket. (2014). *Inspektioner av kvinno- och mansdominerad kommunal verksamhet, hemtjänst och teknisk förvaltning* (Rapport 2014:3). Arbetsmiljöverket.
- Arbetsmiljöverket. (2019). *Arbetsolyckor med cyklar och sparkcyklar Korta arbetsskadefakta*. (6). file:///C:/Users/AAAnund/Desktop/arbetsmiljostatistik_arbetsolyckor_med_cyklar_och_sparkcyklar_2019_06.pdf
- Arbetsmiljöverket. (2022). *Antal dödsfall i arbetsolyckor, vägtrafik och totalt 1992-2022 arbetstagare och egenföretagare*
<https://www.av.se/globalassets/filer/statistik/dodsolyckor/tom2022/arbetsmiljostatistik-dodsolyckor-vagtrafikolyckor-1992-2022.pdf>
- Banks, T., Freeman, J., & Davey, J. (2016). An engineering or behavioural approach? A study into employees' perceptions regarding the effectiveness of occupational road safety initiatives. *Safety*, 2(1), 1-12. <https://doi.org/https://doi.org/10.3390/safety2010007>
- Bioulac, S., Franchi, M., Arnaud, M., Sagaspe, P., Moore, N., Salvo, F., & Philip, P. (2017). Risk of Motor Vehicle Accidents Related to Sleepiness at the Wheel: A Systematic Review and Meta-Analysis. *SLEEP*, 40(10). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1093/sleep/zsx134>
- Brolin, K. (2020). *Ökad och jämställd trafiksäkerhet i arbetslivet - en förstudie* (TRV 2020/103267). Trafikverket.
- Brolin, K. (2021). *Ökad och jämställd trafiksäkerhet i arbetslivet, en förstudie* (TRV 2020/103267). Trafikverket-Skyllfonden.
- Brolin, K. (2024). *Cykelolyckor i arbetslivet. Rapport för Skyllfonden* (TRV 2022/25904). <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1838324/FULLTEXT02.pdf>
- Caponecchia, C., & Williamson, A. (2018). Drowsiness and driving performance on commuter trips. *Journal of Safety Research*, 66, 179-186. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.07.003>
- Charbotel, B., Martin, J., & Chiron, M. (2010). Work-related versus non-work-related road accidents, developments in the last decade in France. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 604-611. <https://doi.org/> <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.006>
- Connor, J., Norton, R., Ameratunga, S., Robinson, E., Civil, I., Dunn, R., . . . Jackson, R. (2002). Driver sleepiness and risk of serious injury to car occupants: population based case control study. *Br. Med. J.*, 324 1-5.
- Di Milia, L., & Kecklund, G. (2013). The distribution of sleepiness, sleep and work hours during a long distance morning trip: a comparison between night- and non-night workers. *Accident Analysis & Prevention*, 53(Journal Article), 17-22. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.01.003>
- Driscoll, T., Marsh, S., McNoe, B., Langley, J., Stout, N., Feyer, A., & Williamson, A. (2005). Comparison of fatalities from work related motor vehicle traffic incidents in Australia, New Zealand, and the United States. *Injury Prevention*, 11(5), 294-299. <https://doi.org/https://doi.org/10.1136/ip.2004.008094>
- Englesson, H., Wennberg, H., Hyllenius-Mattisson, P., Gustafsson, F., & Tunmarker, A. (2023a). *Vägledning för transportköpare - Trafiksäkra transporter på väg* (Trafikverksrapport 2023:029).

- Englesson, H., Wennberg, H., Hyllenius-Mattisson, P., Gustafsson, F., & Tunmarker, A. (2023b). *Vägledning för transportutförare - trafiksäkra transporter på väg* (Trafikverksrapport 2023:028).
- Eriksson, J., Niska, A., Karlström, J., Johannesson, M., Levin, L., Alm, J., & Lindgren, S. (2022). *Investigation of targets for increased cycling in Sweden. A government assignment* (VTI rapport 1125). <https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1656343&dswid=1437>
- Ferguson, H. (2016). Professional helping as negotiation in motion: social work as work on the move. *Appl. Mobilities*, 1, 193-206. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1247523>
- Forsberg-Kankkunen, T., Björk, L., Bejerot, E., & Härenstam, A. (2018). Chef i kommunen: krav och förutsättningar ur ett genusperspektiv. In *Att leda i en komplex organisation* (pp. 58–70). Natur & Kultur.
- Fort, E., Chiron, M., Davezies, P., Bergeret, A., & Charbotel, B. (2013). Driving Behaviors and On-Duty Road Accidents: A French Case-Control Study. *Traffic injury prevention*, 14(4), 353–359. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/15389588.2012.719091>
- Habibovic, A., Amanuel, M., & Chen, L. (2019). *Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken*.
- Ingre, M., Åkerstedt, T., Peters, B., Anund, A., & Kecklund, G. (2006). Subjective sleepiness, simulated driving performance and blink duration: examining individual differences. *JOURNAL OF SLEEP RESEARCH*, 15(1), 47-53. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2869.2006.00504.x>
- Jackson, L., Price, S., Gardiner-Barber, P., Kruisselbrink, A., Leiter, M., Nourpanah, S., & Bourgeault, I. (2019). Healthcare workers ‘on the move’: making visible the employment-related geographic mobility of healthcare workers. *Health Sociology Review*, 28(3), 277-290.
- Johnson, B., & Onwuegbuzie, A. (2013). Mixed Methods Research: A Research Paradigm Whose Time Has Come. *Educational Researcher*, 33(7), 14-16.
- Karasek, R. (1979). Job demands, job decision latitude, and mental strain: Implications for job design. *Administrative Science Quarterly*, 24(285-308).
- Kecklund, G., Ingre, M., & Åkerstedt, T. (2010). *Work hours, health and safety - an update of recent research* (Stressforskningsrapport nr 322).
- Kjeldgård L, Ohlin M, Elreud R, Stigson, H., Alexanderson, K., & Friberg, E. (2019). Bicycle crashes and sickness absence - a population-based Swedish register study of all individuals of working ages. *BMC public health*, 19(943). <https://doi.org/https://doi.org/10.1186/s12889-019-7284-1>
- Lilley, R., Maclennan, B., McNoe, B., Davie, G., Horsburgh, S., & Driscoll, T. (2021). Decade of fatal injuries in workers in New Zealand: Insights from a comprehensive national observational study. *Injury Prevention*, 27(2), 124-130. <https://doi.org/https://doi.org/10.1136/injuryprev-2020-043643>
- Nees, M. A. (2019). Safer than the average human driver (who is less safe than me)? Examining a popular safety benchmark for self-driving cars. *Journal of Safety Research*, 69, 61-68. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2019.02.002>
- Niska, A., & Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor - Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling* (VTI rapport 801). VTI. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:694821/FULLTEXT01.pdf>
- Palmberg, S., Sundström, C.-A., & Sand - Kanstrup, G. (2017). *Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg. Resultatet av ett regeringsuppdrag att kartlägga risker och föreslå förebyggande åtgärder*.

- (2016/009242). Arbetsmiljöverket. <https://www.av.se/globalassets/filer/om-oss/vart-uppdrag/olycksforebyggande-atgarder-for-arbetstagare-som-arbetar-pa-eller-vid-vag-projektrapport-2017-02-22.pdf>
- Ponsin, A., Fort, E., Hours, M., Charbotel, B., & Denis, M. (2020). Commuting accidents among non-physician staff of a large university hospital center from 2012 to 2016: A case-control study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(9). <https://doi.org/https://doi.org/10.3390/ijerph17092982>
- Rizzi M, Stigson H, & Krafft M. (2013). *Cyclist Injuries Leading to Permanent Medical Impairment in Sweden and the Effect of Bicycle Helmets. Proceedings of IRCOBI Conference IRCOBI Conference 2013*, Göteborg, Sweden. http://www.ircobi.org/wordpress/downloads/irc13/pdf_files/46.pdf
- Rudisill, T., Menon, S., Hendricks, B., Zhu, M., & Smith, G. S. (2019). Differences between occupational and nonoccupational-related motor vehicle collisions in West Virginia: A cross-sectional and spatial analysis. *Plos ONE*, 14(12), 1-15. <https://doi.org/https://doi.org/10.1371/journal.pone.0227388>
- Stuckey, R., LaMontagne, A., & Sim, M. (2007). Working in light vehicles-A review and conceptual model for occupational health and safety. *ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION*, 39(5), 1006–1014. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.01.009>
- Swan, Å., & Blusi, M. (2013). *Hemtjänst – införande av ett nytt arbetssätt med kunden i centrum: ett arbetssätt baserat på kunskap, kundernas behov och syftet med verksamheten*.
- Tse, J. L. M., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 9(2), 89-114. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.10.002>
- Van Dongen, H., Mott, C., , Huang, J., Mollicone, D., McKenzie, F., & Dinges, D. (2007). Confidence intervals for individualized performance models. *SLEEP*, 30(9), 1083
- Wennberg, H., Hyllenius-Mattisson, P., Gustafsson, F., & Tunmarker, A. (2023a). *Vägledning för arbetsgivare - Trafiksäkra resor i tjänsten* (Trafikverksrapport 2022:185).
- Wennberg, H., Hyllenius-Mattisson, P., Gustafsson, F., & Tunmarker, A. (2023b). *Vägledning för upphandlare - trafiksäkra resor i tjänsten* (Trafikverksrapport : 2023:106).
- Wennberg, H., Odbacke, F., Andersson, P., Gustafsson, F., & Tunmarker, A. (2023a). *Vägledning för trafikbeställare - Trafiksäkra persontransporter på väg* (Trafikverksrapport 2023:169).
- Wennberg, H., Odbacke, F., Andersson, P., Gustafsson, F., & Tunmarker, A. (2023b). *Vägledning för trafikutförare - Trafiksäkra persontransporter på väg* (Trafikverksrapport 2023:168).
- Williamson, A., Lombardi, D., Folkard, S., Stutts, J., Courtney, T., & Connor, J. (2011). The link between fatigue and safety. *Accid Anal Prev*, 43(2), 498-515. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.11.011>
- Åkerstedt, T., & Gillberg, M. (1990). Subjective and objective sleepiness in the active individual. *Int J Neurosci*, 52, 29 - 37.
- Åkerstedt, T., Peters, B., Anund, A., & Kecklund, G. (2005). Impaired alertness and performance driving home from the night shift: a driving simulator study. *Journal of Sleep Research*, 14(1), 17-20. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2869.2004.00437.x>

Bilaga 1. Förstudiens övergripande resultat

Hantverkare

Två hantverkare intervjuades. En medelålders man som tidigare drivit egen firma med upp till fyra fastanställda, erbjöd gräv, snickeri, el montage och VVS. Då med upp till 8 anställda.

Nu fastanställd och men arbetar även med gräv för sitt företag vid sidan om. Han är ansvarig för värmestyning och installationer av AC och fläktsystem i kontor och skollokal i centrala staden.

Utgår varje arbetsdag från ett kontor i staden.

Den andra hantverkaren är en elektriker, 24 år, anställd vid ett lokalt företag med 12 anställda. Arbetar oftast med nyinstallation åt ett företag i Linköping som han är uthyrd till. Gör även service åt privatpersoner och arbetar på nybyggen när de behövs extra bemanning. Blev anställd av företaget efter sig examen och trivs väldigt bra.

De beskriver **en vanlig arbetsdag** till stor del som rutinmässig. Båda bor utanför staden. Den ena tar sin privata bil till kontoret i staden varje dag. I de fall han behöver någon utrustning levereras det oftast direkt till kontoret eftersom det ofta är stora leveranser och kommer direkt från fabrik (exempelvis fläktsystem). Om det är mindre material eller verktyg som ska hämtas gör ofta någon kollega som ”ändå åker”. De åker oftast till samma återförsäljare. Hans jobb går oftast att planera med ordentlig framförhållning. Det är endast när automatiseringen på värme eller ventilationssystem går sönder/strular som han behöver rycka ut. Arbetstiderna är vanligtvis 7-16, men med kortare arbetstid på sommaren. I slutet på arbetsdagen rapporterar alla anställda in slutförda arbetsuppgifter och ifall något behöver köpas in samt arbetstimmar. Ibland kan det bli övertid om något strular. Han upplever det dock som flexibelt så han ibland kan sluta tidigare för att göra grävjobb med sitt egna företag utan problem.

Den andra hantverkaren bor i en annan stad och använder sin arbetsbil även privat. Det innebär att han är anpassningsbar och kan åka direkt till olika arbetsplatser. Om det behövs material för något jobb hämtar han det hos en återförsäljare (oftast samma). Lunchen är oftast medhavd och äta ofta 11.30-12 i en bod som de använder som rastlokal. Båda hantverkarna har även 30 minuter frukost, den räknas in i arbetstiden. Övertid är ovanligt och går att tacka nej till.

Ingen av de intervjuade har reflekterat över **lastning/lossning och risker kring detta** i sina nuvarande jobb. Den ena kör Caddy och berättar att han inte lastar på något speciellt sätt. Den utrustning han alltid har med sig räknar han inte med väger som mest 80-100 kilo. När han hämtar upp material är det oftast småsaker, kabel, kopplingsklämmor, en specifik lampa eller liknande. Han tror inte att han någonsin lastat bilen med mer än ”kanske 200 kilo”.

De risker som finns på arbetsplatsen är ofta de jobb som utförs på lite höjd men där hantverkaren tycker att det är överdrivet att hämta en skylift eller en stege med stöd för att det tar för lång tid och uppgiften är enkel. All utrustning för detta finns tillgänglig men de anställda tycker att det är för omständligt. Detta är något som båda hantverkarna tar upp som ett generellt problem när de får frågan om risker. Den hantverkaren som tidigare haft egna anställda beskriver hur det fungerat med lastning då. I många fall är det tyngre last som ska fraktas och det kan vara farligt både vid lastning och under färd. Exempelvis kabeltrummor. Då planerar man innan och väljer att köra omvägar där man kan hålla en jämnare hastighet.

Arbetets påverkan

Den enda hantverkaren berättar även att till jobbet är han ofta stressad och dricker kaffet i bilen för att han inte hinner annars. Det gör också att han gärna ofta kör för fort till jobbet på morgonen för att ”köra in tiden han snoozat”. Eftersom han börjar 7 på morgonen är det dock inte så mycket trafik, så han tycker själv inte att detta är en fara. Den generella uppfattningen är att hantverkare släpper jobbet när de är klara för dagen, detta tycker båda hantverkarna är den största fördelen med att vara anställd

och ha tydliga arbetsuppgifter. Generellt kan arbetet planeras i förväg, vilket gör att arbetsdagarna inte för med sig så många överraskningar. Den hantverkaren som har ett ansvar för värmestyrning har dock ett större ansvar eftersom han är den enda som arbetar med detta. När han jämför detta med att vara egenföretagare tycker han att ansvaret för värmesystemet är ”en småsak”. Han har inte heller det yttersta ansvaret och tar aldrig en egen ekonomisk risk som anställd, hur svåra arbetsuppgifterna än skulle kunna vara.

Arbetsgivare/ingen arbetsgivare

Att det skulle vara en frihet att vara egenföretagare skrattar hantverkaren med erfarenhet av just detta åt. Han berättar även att det var under åren med egna anställda som han blev tunnhårig; och tjock. Under åren som egenföretagare valde han även oavsiktligt bort familj, då arbetet krävde så mycket. Att alltid hålla mängden jobb på precis rätt nivå, så de anställda aldrig gick sysslolösa men att allt de åtagit sig blev klart i tid resulterade ofta i sömnlösa nätter. Han berättade även att det inte var ovanligt att han sov kortare stunder under dagen i hytten till hans grävmaskin för att ta igen sömnen. Målet var alltid att jobba in ett kapital som var så stort att det inte längre skulle finnas någon ekonomisk press. Men istället anställdes fler och fler personer vilket ökade stressen ännu mer. Tidigare var tanken att kunna utföra alla hantverkstjänster som krävdes för mindre nybyggen inom samma företag. Det skulle göra att kommunikationen och timingen blev bättre mellan hantverkarna och i slutändan skulle företagen tjäna på det då de skulle vara mer effektiva än att anställa flera olika företag. Detta var en livslång dröm och ett mål som var svårt att ge upp. Han är dock inte helt främmande för idén med anställda igen. Dock bara timanställda samt bara inom el. Den dagen han når pensionsålder vill han gärna fortsätta att arbeta med gräv på samma sätt som han gör nu.

Att vara anställd ser båda hantverkarna som en frihet eftersom de slipper det yttersta ansvaret och de ekonomiska riskerna. Just nu väger det över för dem båda.

Elektrikern ser en stor fördel i att få använda arbetsbilen privat. Det sparar honom pengar att inte behöva ha en privat bil och sparar honom tid att inte behöva åka och hämta arbetsbilen innan jobbet varje dag.

Framtid i yrket?

Båda hantverkarna är nöjda med sina yrken och trivs bra med den arbetssituation de har just nu. De har ingen större oro för att bli arbetslösa och det finns gott om andra arbetsgivare som de skulle kunna arbeta för och göra samma jobb. De har båda en rädsla för att bli fysiskt utslitna men ser lösningar för att komma runt detta (köra lastbil med eget företag/gör andra typer av arbeten som inte kräver några tunga lyft mm). Den största fördelen med att jobba som (anställd) hantverkare är att det är ett välbetalt arbete, man får kunskap som är bra utanför arbetet och att man aldrig behöver tänka på jobbet utanför arbetstid. Den hantverkaren som har en Volkswagen Caddy säger att han inte får välja arbetsbil själv, men om han fick göra det skulle han välja en högre bil nästa gång.

SJUKVÅRD/omvårdnad I HEMMET

Urval

Två utbildade sjuksköterskor som jobbar i Hemsjukvården i staden. En som arbetar med planering och schemaläggning, men arbetar även med patienter när det är personalbrist eller behoven ökar. En sjuksköterska som arbetar huvudsakligen i centrala Linköping. I hemsjukvården i staden har varken sjuksköterskor eller undersköterskor fasta arbetsplatser utan man flyttar runt beroende av var behovet av personal finns. Inte heller arbetsuppgifterna är desamma från vecka till vecka. Detta gör att det inte finns några personer som bara cyklar eller bara kör bil under en hel månad. Det finns ca 16 undersköterskor och 60 sjuksköterskor i stadens hemsjukvård med fast anställning. Detta kommer att förändras i Maj 2023 då kommunen inte längre kommer att bedriva hemsjukvården i alla distrikt.

En undersköterska som jobbar timmar, ca 80 % i hemtjänsten i en annan stad. I den staden får man olika rundor, det bestäms några dagar innan vilken runga man får. Är det en lång runda eller om stora saker ska fraktas så används bil. Det finns bara tre bilar, så vanligtvis använder man inte bilen hela dagen. Elcyklar finns att låna när man ska besöka patienter långt bort. Vanliga äldre damcyklar används inne i samhället.

En vanlig arbetsdag

Sjuksköterskorna i staden har tre olika typer av veckor. Vissa veckor börjar de tidigt på morgonen (kan variera lite ca 06-08) arbetar samma tid under veckodagarna. Det är de tiderna som är mest populära, så bemanningssjuksköterskor som hyrs in arbetar helst dessa tider. Uppdelade veckor med kvällar första halvan av veckan samt 12 timmarspass på helgerna förekommer, samt nattarbete/jour. Det är dock lägre bemanning kvällar, nätter och helger.

De två sjuksköterskorna som jobbar i staden är beroende av att deras partners tar hand om hemmet och barn de veckor de jobbar kvällar och helger. Ofta slutar de tidigare än den andra föräldern och kan då hämta i skola och på dagis, så barnen får mycket tid med föräldrarna.

Den sjuksköterskan utgår alltid från boendet x, där huvudkontoret ligger. Där har de fordon för att ta sig till de andra kontor samt till patienter.

Den andra sjuksköterskan arbetar vanligtvis inne i centrala staden a, dit cyklar hon vanligtvis, sedan byter hon till en arbetscykel och cyklar till patienter. Man får använda sin privata cykel i arbetet, men den är inte försäkrad.

Arbetsuppgifterna för sjuksköterskorna är sjukvårdsrelaterade. De tar prover, lägger om sår, ger sprutor, gör undersökningar mm. Vanligtvis finns allt som patienter behöver hemma hos denne. Så packningen man tar med sig är oftast inte så stor. Väskorna som syns på bilen tar man med sig när man cyklar. Om mer/ tyngre utrustning behövs har man rätt att använda en bil. Undersköterskan i Finspång har inga barn och cyklar till sitt jobb, eftersom hon är timanställd är hon inte med på möten. Vanligtvis får hon ett schema för vilka personer hon ska besöka kommande dagar. Det är ofta samma runda och hon tycker om att lära känna de hon besöker.



Lastning/Losning & risker

Lastning ser ingen av de intervjuade som ett problem. De risker som finns är hemma hos patienten, eller på resan dit. Exempelvis om en anställd cyklar med en droppställning för att det går snabbare än att vänta på att en bil blir ledig.



Droppställningar är otympliga. En av sjuksköterskorna berättar att hon ramlat när hon cyklat med en droppställning men att hon var glad att den höll. Eftersom de inte ska cykla med tyngre utrustning är de oroliga att utrustningen blir skadad vid cykelresor. Båda sjuksköterskorna svarar att de har varit med om cykelolyckor och själva blivit skadade. Ingen av dem har anmält detta. Den ena sjuksköterskan ser det inte som ett arbetsmiljöproblem eftersom det inte sker på arbetsplatsen. Resorna mellan

arbetsplatserna ser hon som privattid, precis som tiden från hemmet till jobbet. Cyklarna som finns att använda har dubbdäck på vintrarna, är utrustade med fram och baklyktor, rymliga cykelkorgar och hög- och sänkbar sadel. Dessa servas av ett företag som åker ut och hämtar cyklarna också byter däcken.

Bilarna som man kan använda finns i två olika modeller, en av dem syns på bilden. Om något problem uppstår medan man använder dessa kan även de hämtas av en firma. En av sjuksköterskorna berättar att hon fått punktering med en bil när hon jobbat i hemsjukvårdsområde 9, det största området, och då ringt på hjälp. Två personer kommer inom en halvtimme. Den ena kör henne till huvudkontoret och den andra tar hand om bilen. Inom 45 minuter är hon hos hemma hos nästa person hon ska besöka.

I hemtjänsten i den andra staden finns en loggbok i varje bil, så om den skadas, exempelvis om man backar på något så noterar man det i boken, beskriver skadan och skriver sitt namn. Detta gör att alla kan se vilka som skadat bilarna och att ingen vågar fylla i loggboken. Innan man startar bilen har de fått instruktioner att inspektera bilen för skador. Men för att spara tid så hoppas det momentet ofta över.

Valet mellan cykel/bil är inte helt självklart. I centrala staden används bara cykel. Sjuksköterskan som arbetar med planering betonar svårigheterna med detta då exempelvis blodprov inte får skakas, vilket händer när man cyklar med dem i en ryggsäck. Vid covid-vaccineringen användes en bil från huvudkontoret eftersom vaccinen inte fick skakas, de var dessutom temperaturkänsliga. Ofta tar man inte hänsyn till detta utan väljer det fordon som finns tillgängligt eller praktiskt. Det belyses som ett problem.



Alla längre raster i hemsjukvården i staden sker på kontoret i det hemsjukvårdsområde man arbetar för dagen. Det finns alltid mikrovägsugnar och plats för att sitta och äta samt frukt att äta. Lunchrasterna är vanligtvis 30 minuter, så de flesta äter på kontoret.

Arbetets påverkan

De två sjuksköterskorna trivs väldigt bra med sina arbetsuppgifter men tycker att det är slitsamt med skiftarbete, de anser även att det kan vara en stressig arbetsmiljö när man arbetar hemma hos patienter. Även om de flesta besök går smidigt så kan det ibland dra ut på tiden. När flera är sjuka kan det bli hård press på de som är friska för att ändå utföra allt jobb. Många ”vågar” inte vara sjuka för att de inte vill belasta kollegorna. Det är vanligt med sjukskrivningar på grund av utbrändhet. Sjuksköterskorna hoppas på att det ska bli lugnare på sikt.

Framtid i yrket?

Den ena sjuksköterskan ser det som en stor fördel att jobba andra tider än sin partner, detta gör att hon så mycket tid med sina (små) barn som hon hämtar på dagis på väg hem från arbetet när hon jobbar dagtid. Hon arbetar även med planering vilket gör att hon har en fördel när det kommer till att bestämma vem som jobbar var och när, eftersom hon kan sätta sig själv på de pass hon tycker passar. De dagarna är personal blir sjuk är det dock hennes ansvar att rycka in om hon inte hittar en ersättare. Hon säger att det är tur att hon har en tålmodig partner, men att hon inte skulle rekommendera den arbetssituationen till någon annan.

Inom hemsjukvården finns en stor uppfattning att de är underbetalda och har dåliga arbetsvillkor. Den ena sjuksköterskan berättar att hon tjänar 36 000 kronor före skatt efter sju år i yrket. Hon berättar att de bemanningssköterskor de tar in under semestern betalar kommunen 1 400 kronor i timmen för. Även om det inte är en summa som bemanningssköterskorna själva får ut så är det ett högt pris för kommunen. Hon är fundersam över varför man väljer att ta in bemanningssköterskor till höga priser och säga till de fastanställda att det inte finns några pengar till löneökningar. Flera av hennes kollegor har sagt upp sig på grund av att de tycker lönerna och arbetsvillkoren är orättvisa. Bemanningssköterskorna får även välja sina arbetstimmar och slipper därför de slitsamma passen, enligt den intervjuade sjuksköterskan. Vidare berättar hon att de förra året hyrt in en sköterska som inte kunde cykla. Därför fick denne hela använda en bil. Missnöje hade uppstått över hur personer som ”inte ens kan cykla” ska få ha den dubbla lönen”. Även om den intervjuade sjuksköterskan trivs med sitt jobb så säger hon att detta hade kunnat få även henne att säga upp sig. Samt att hon hade själv kunnat jobba som bemanningssköterska om det inte var för att hon hade barn och därför ville ha ett fast jobb. Hon berättar vidare att kommunen lovat att säga upp alla bemanningssköterskor innan 2020, men att de nu (12 juni) var fler än någonsin.

I maj 2023 kommer flera av de områden som kommunen har ansvar för hemsjukvården i att tas över av privata aktörer. Båda sjuksköterskorna tror och hoppas till att detta kommer leda till mindre stress och mindre behov av bemanningssjuksköterskor.

Bilaga 2. Ytterligare resultat från Delstudie A – GPS-data

Sammanställning över alla försökspersoners resor finns i Tabell 32 för hantverkare, Tabell 33 för omsorgspersonal med bil och Tabell 34 för omsorgspersonal på cykel. Fördelning av antal resor per dag illustreras i Figur 40. Hur resorna fördelas på vägar med olika hastighetsgräns, samt för cyklisterna även på cykelbana, illustreras i Figur 41. Information om långa fortkörningar (>10 sek) redovisas i Tabell 35 när gränsen för fortkörning var 3 km/h över gällande hastighetsgräns och i Tabell 34 när gränsen var 10 km/h. Antalet långa fortkörningar per dag illustreras i Figur 42 och fördelningen per gällande hastighetsgräns i Figur 41.

Tabell 32. Sammanställning av GPS-data för hantverkare. Fortkörningar definierades då av GPS uppmätt hastighet överskred gällande hastighetsgräns med 3 respektive 10 km/h.

	Antal dagar	Antal resor per dag					Avstånd per resa (km)					Varaktighet per resa (min)					Antal fortkörningar (>3 km/h) per dag					Antal fortkörningar (>10 km/h) per dag				
		0	25	50	75	100	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100
fp01	11	2	3	5	5	7	2	5	5	11	43	8	10	13	18	57	10	18	27	31	40	3	5	7	9	16
fp03	10	2	3	4	5	5	1	5	13	21	73	1	12	20	30	138	0	23	42	68	103	0	9	27	51	77
fp04	10	2	2	3	4	5	1	3	8	17	60	2	8	15	27	93	2	13	17	38	119	0	4	7	18	47
fp05	10	3	5	7	7	12	1	7	13	21	46	4	13	21	30	105	21	58	65	84	129	10	26	33	47	79
fp06	10	2	4	5	7	8	1	5	23	51	291	1	15	35	58	287	36	117	185	272	427	20	59	124	216	328
fp07	10	1	2	2	4	6	1	23	33	41	56	4	34	46	56	78	13	53	63	65	98	4	19	27	34	42
fp09	13	1	3	4	5	8	1	6	17	54	151	2	13	37	50	102	33	62	68	143	246	5	14	22	42	59
fp10	10	1	3	5	6	8	1	4	8	48	151	3	9	25	45	102	1	28	49	140	246	0	4	17	38	64
fp11	10	1	2	2	3	4	8	23	23	24	46	14	24	26	29	56	14	21	36	52	64	2	7	10	20	34
fp12	5	1	2	2	7	11	1	2	7	16	58	3	6	16	33	65	9	32	42	61	83	4	15	28	29	32
fp14	10	1	2	4	4	4	1	6	7	10	55	5	10	19	30	58	11	20	36	64	73	6	12	16	29	36
fp15	5	1	3	4	4	4	2	6	7	11	14	7	10	14	20	32	8	16	19	43	44	4	6	10	21	25
fp16	11	3	3	5	7	10	1	4	5	15	30	2	7	13	19	70	23	33	46	65	81	6	12	16	21	42
fp18	13	1	2	3	4	5	1	3	17	38	71	2	15	29	62	120	4	24	43	121	175	2	13	29	74	111
fp19	15	1	2	4	5	7	1	3	6	7	48	1	8	11	20	55	0	6	17	28	62	0	3	7	10	24
fp22	10	3	4	4	6	7	1	5	29	121	293	2	11	32	101	191	90	194	250	303	339	31	58	90	123	143
fp23	10	1	2	2	4	5	1	4	27	51	55	2	7	28	53	77	6	19	54	76	87	0	3	16	35	48
fp35	11	1	1	2	2	9	1	5	20	47	65	3	13	27	39	60	8	13	25	62	87	2	8	13	38	55
fp43	10	1	2	4	5	7	1	30	72	213	808	7	41	67	141	475	211	278	373	449	737	128	205	293	326	535

Tabell 33. Sammanställning av GPS-data för omsorgspersonal med bil. Fortkörningar definierades då av GPS uppmätt hastighet överskred gällande hastighetsgräns med 3 respektive 10 km/h.

	Antal dagar	Antal resor per dag					Avstånd per resa (km)					Varaktighet per resa (min)					Antal fortkörningar (>3 km/h) per dag					Antal fortkörningar (>10 km/h) per dag				
	Percentiler	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100	0	25	50	75	100
fp02	12	2	4	6	7	10	1	3	5	6	71	2	8	10	14	75	15	21	38	64	158	3	8	17	33	94
fp17	6	2	3	4	4	5	1	1	2	3	15	2	3	6	7	28	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0
fp20	6	7	8	8	9	12	1	2	10	13	26	2	5	11	17	49	4	53	68	96	110	1	38	46	59	82
fp21	9	10	13	15	16	20	1	1	2	3	12	1	4	6	9	33	41	53	55	73	104	12	13	15	22	40
fp25	10	7	8	10	10	12	1	2	4	8	23	2	7	10	16	71	14	32	42	61	91	5	11	16	31	46
fp29	10	5	8	10	12	17	1	1	2	3	26	1	4	5	9	74	5	18	23	47	72	0	6	9	24	48
fp30	10	3	4	6	7	8	1	4	8	14	50	3	9	12	19	36	10	34	58	81	104	2	9	17	36	61
fp33	10	3	4	5	6	8	1	1	4	7	19	2	4	6	13	23	2	22	26	38	57	0	5	7	12	25
fp34	10	3	8	13	16	16	1	1	1	2	6	1	2	3	5	17	2	9	15	26	55	0	1	2	8	30
fp36	1	14	14	14	14	14	1	1	1	2	6	3	4	4	6	15	28	28	28	28	28	11	11	11	11	11
fp37	11	5	12	14	17	24	1	1	2	3	27	1	2	4	8	31	8	18	22	24	84	3	5	7	9	52
fp39	7	6	7	12	14	17	1	2	2	8	27	1	5	9	19	50	24	26	34	74	94	12	13	20	49	69
fp44	8	9	10	12	13	13	1	2	5	12	25	1	6	9	17	50	0	15	25	37	42	0	3	4	5	10
fp46	11	2	4	4	5	7	1	1	5	15	31	3	11	15	25	343	14	23	52	66	90	6	10	21	37	54

Tabell 34. Sammanställning av GPS-data för omsorgspersonal med cykel.

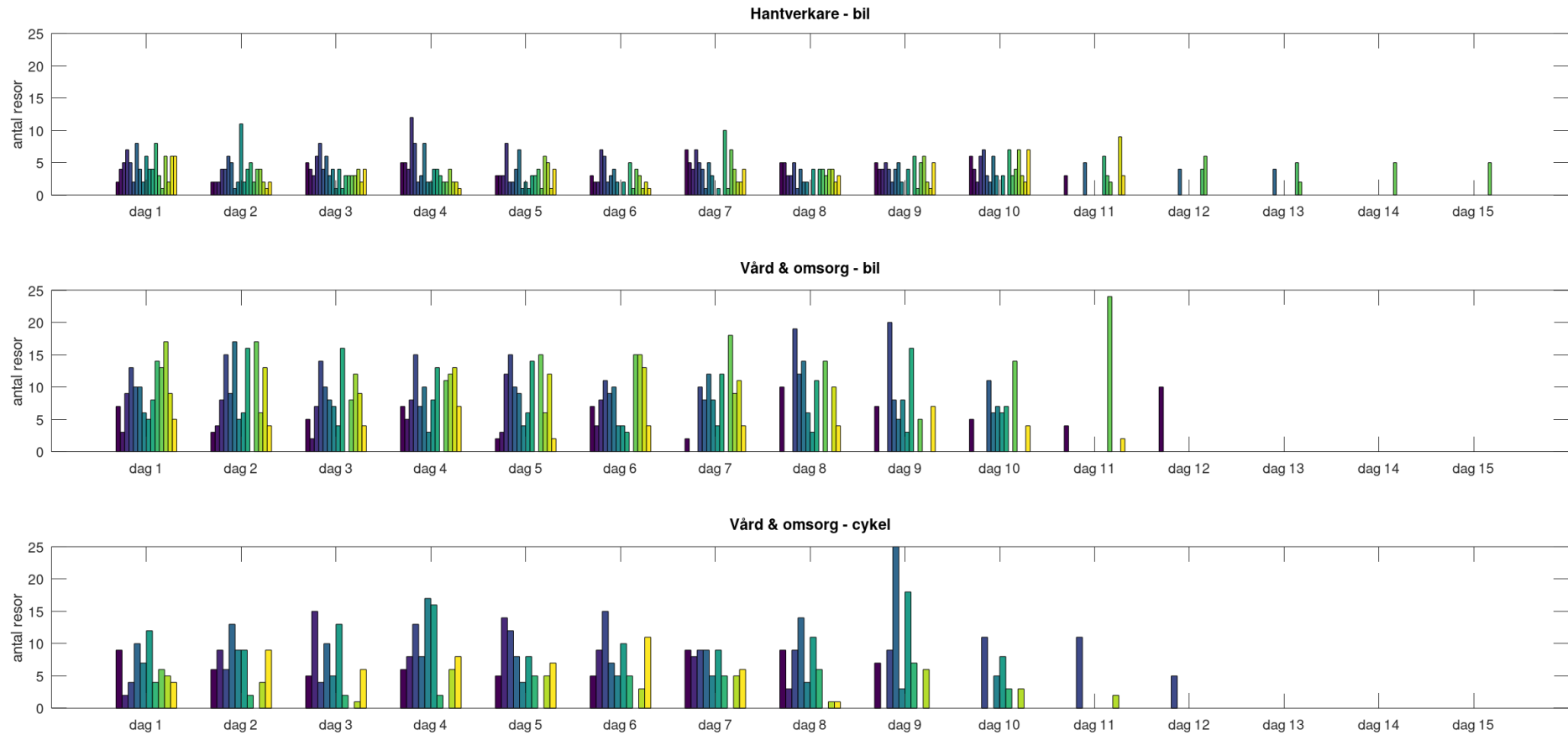
	Antal dagar	Antal resor per dag					Avstånd per resa (km)					Varaktighet per resa (min)				
		Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max
fp08	9	5	5	6	9	9	0	0	1	1	6	1	2	3	5	19
fp13	8	2	6	9	12	15	0	0	0	1	2	1	2	2	3	6
fp24	12	4	6	9	12	15	0	0	1	1	3	1	2	3	4	11
fp27	9	7	8	10	13	25	0	0	1	1	3	1	2	3	3	9
fp28	10	3	4	5	7	17	0	0	1	1	4	1	2	2	4	6
fp31	10	8	9	11	13	18	0	0	1	1	2	1	2	2	4	10
fp32	10	2	2	5	5	7	0	1	2	3	13	1	4	6	9	24
fp38	1	6	6	6	6	6	0	1	1	1	1	2	3	3	4	5
fp41	11	1	2	4	5	6	0	1	1	1	2	1	2	2	3	6
fp42	10	0	1	6	8	11	0	0	1	1	2	1	2	3	4	7

Tabell 35. Långa fortkörningar (>10 sek) (>3km/h), av GPS uppmätt hastighet överskred gällande hastighetsgräns med lägst 3 km/h i minst 10 sekunder.

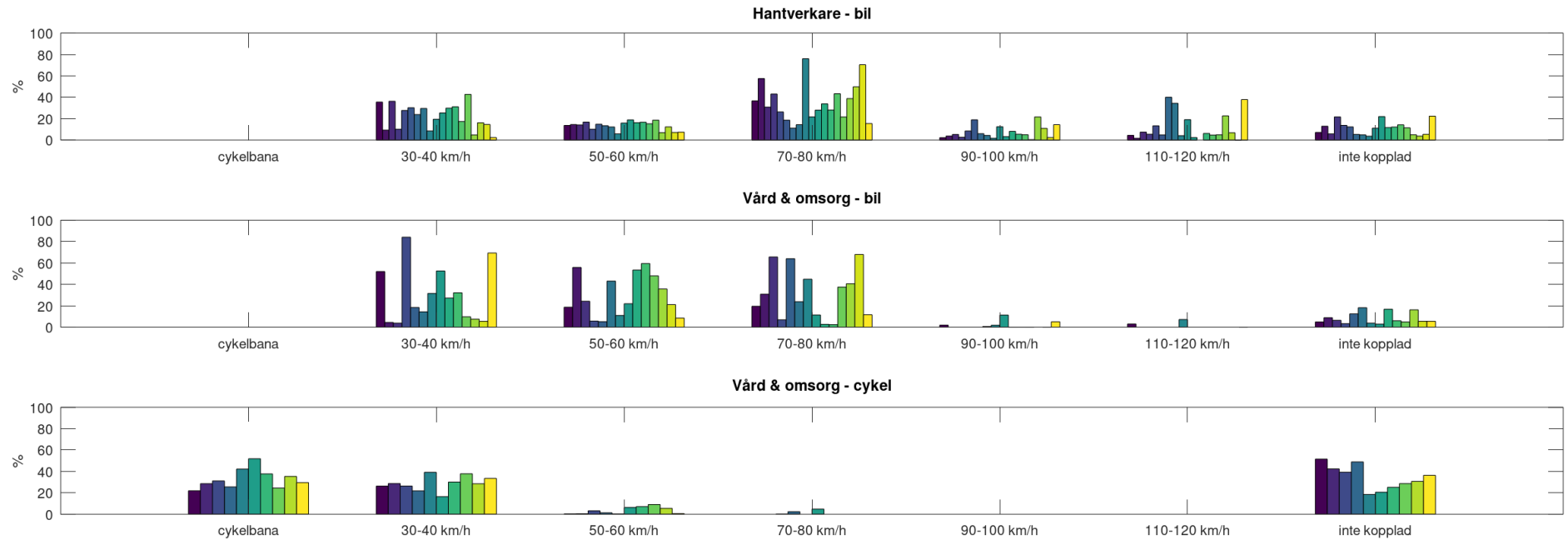
	Antal per dag					Fortkörning i medel [km/h]					Maximal fortkörning [km/h]					Varaktighet [sek]					Hastighetsgräns [km/h]				
	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max
fp01	1	3	4	6	10	4	6	7	9	19	4	7	12	15	43	10	11	13	19	52	30	40	40	50	80
fp03	0	8	22	28	41	4	7	10	14	43	4	13	18	26	79	10	13	24	36	181	30	50	70	70	120
fp04	1	2	4	13	33	4	6	8	11	22	4	8	12	17	44	10	12	17	27	239	30	40	50	70	90
fp05	7	17	18	25	46	4	7	9	12	37	4	11	17	22	44	10	12	20	32	89	30	40	50	70	100
fp06	7	30	66	111	154	4	8	10	15	110	4	13	21	32	128	10	14	22	41	475	30	60	80	100	120
fp07	1	8	11	14	19	4	6	8	11	75	5	10	14	20	105	10	12	17	24	62	30	40	70	70	100
fp09	9	17	19	53	84	4	4	4	8	34	4	5	6	15	68	10	13	17	28	237	30	80	110	110	110
fp10	0	6	17	55	84	4	4	5	8	23	4	5	6	14	68	10	13	18	31	703	30	80	110	110	110
fp11	5	7	11	16	21	4	6	8	11	26	4	10	13	19	37	10	13	16	24	283	30	40	60	70	120
fp12	0	2	6	15	22	4	6	7	9	36	5	8	10	15	36	10	13	17	22	35	30	30	40	48	80
fp14	3	7	10	18	24	4	6	8	12	41	4	9	13	19	47	10	12	17	24	192	30	40	40	40	100
fp15	1	3	5	14	14	5	7	8	10	23	7	10	13	24	50	10	12	20	26	78	30	40	45	70	70
fp16	5	7	10	16	27	4	6	7	10	22	4	8	12	17	49	10	11	15	21	86	30	33	50	70	120
fp18	1	8	16	60	81	4	6	9	11	72	4	11	15	22	82	10	14	21	42	400	30	45	70	80	110
fp19	0	2	7	10	15	4	6	8	11	35	5	8	13	19	50	10	12	16	25	83	30	40	40	50	110
fp22	28	69	74	90	162	4	4	5	9	60	4	5	8	17	73	10	14	20	34	258	30	80	100	110	120
fp23	3	6	21	25	28	4	5	6	10	26	4	7	11	18	46	10	15	22	38	154	30	40	70	80	110
fp35	5	8	12	21	38	4	6	7	10	25	4	8	12	18	48	10	19	30	65	390	40	50	70	80	80
fp43	41	75	112	138	243	4	7	10	14	72	4	14	22	36	110	10	13	19	32	439	30	80	100	110	120
fp02	5	6	11	20	54	4	7	10	14	44	5	11	17	25	60	10	12	18	29	170	30	40	40	70	110
fp17	0	0	0	0	0			-					-					-					-		
fp20	1	27	33	43	57	4	7	10	13	50	5	11	17	23	53	10	14	24	44	394	30	50	70	70	80
fp21	14	16	18	22	28	4	6	8	11	38	4	9	12	18	44	10	13	18	24	89	30	30	40	40	70
fp25	4	8	13	13	28	4	6	9	12	46	5	10	14	21	67	10	12	17	24	67	30	40	40	55	80
fp29	1	3	8	19	34	4	7	9	12	43	5	10	17	23	48	10	13	21	31	327	30	30	50	70	90
fp30	3	8	16	29	38	4	6	8	10	26	4	9	13	19	52	10	13	18	29	261	30	40	50	70	110
fp33	0	5	7	9	23	4	5	7	10	27	4	7	11	17	43	10	11	16	24	68	30	30	40	60	100
fp34	0	1	3	8	22	4	6	8	10	18	5	8	12	14	43	10	12	19	25	62	30	30	30	50	50
fp36	5	5	5	5	5	4	5	7	12	17	5	7	14	19	24	11	13	16	19	19	30	30	30	38	60
fp37	2	6	9	10	42	4	6	8	11	36	5	9	13	17	42	10	15	23	39	188	30	30	50	70	80
fp39	5	8	14	29	38	4	7	10	13	36	5	12	17	24	79	10	13	22	40	174	30	50	70	70	80
fp44	0	3	6	9	10	4	5	6	9	27	5	7	10	16	28	10	12	16	24	71	30	50	60	70	80
fp46	0	3	7	10	18	4	7	10	14	38	4	11	17	27	54	10	11	15	20	39	30	30	30	60	100

Tabell 36. Långa fortkörningar (>10km/h), av GPS uppmätt hastighet överskred gällande hastighetsgräns med lägst 10 km/h i minst 10 sekunder.

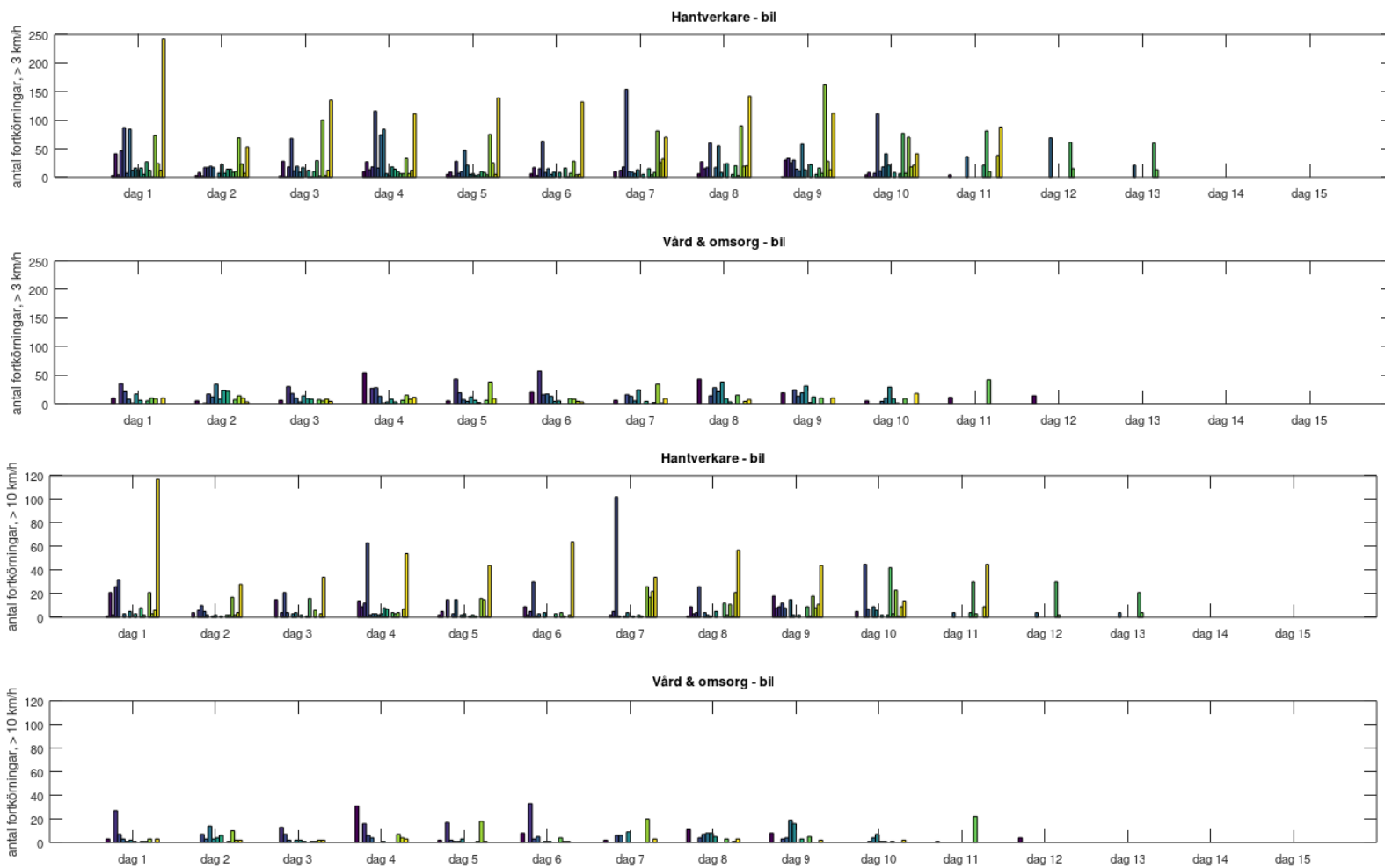
	Antal per dag					Fortkörning i medel [km/h]					Maximal fortkörning [km/h]					Varaktighet [sek]					Hastighetsgräns [km/h]				
	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max	Min	25 %	Median	75 %	Max
fp01	0	0	0	1	2	16	16	16	31	45	18	19	22	36	47	10	10	12	19	23	30	35	45	50	50
fp03	0	5	9	15	21	11	14	16	19	43	12	18	23	27	79	10	14	19	27	168	30	50	70	70	100
fp04	0	0	2	3	9	11	14	14	17	22	12	16	18	24	44	10	12	16	22	209	30	40	60	70	70
fp05	0	4	6	12	26	11	13	15	17	37	12	18	22	27	44	10	12	16	25	49	30	40	50	70	100
fp06	0	12	28	45	102	11	15	18	22	110	11	20	28	40	128	10	13	20	34	355	30	70	80	110	120
fp07	0	1	3	5	8	12	13	15	19	75	12	17	20	27	105	10	11	14	16	41	30	40	70	70	100
fp09	0	0	3	4	15	11	13	15	18	30	13	16	19	27	57	10	11	13	23	100	30	60	70	80	110
fp10	0	0	2	3	15	11	12	15	17	23	12	14	17	24	42	10	12	16	25	89	40	50	70	80	110
fp11	1	2	3	4	6	12	13	18	19	26	12	16	20	24	37	10	10	12	16	27	40	40	40	60	80
fp12	0	0	2	3	3	13	15	21	30	36	17	18	26	31	36	11	12	13	14	15	40	45	60	70	70
fp14	0	0	2	3	8	12	14	15	18	41	13	17	20	24	44	10	13	16	21	174	30	40	40	60	80
fp15	0	0	1	3	7	12	12	14	18	24	12	14	16	31	36	10	11	12	28	28	40	40	70	70	70
fp16	0	0	2	3	8	12	13	14	17	22	13	17	19	22	47	10	12	15	18	45	30	30	70	80	100
fp18	0	2	9	23	42	11	13	14	17	72	12	15	19	24	80	10	13	19	31	124	30	40	70	70	110
fp19	0	0	2	3	4	11	14	15	19	37	12	17	20	31	50	10	12	16	27	65	30	40	40	40	70
fp22	1	6	17	21	26	11	13	15	18	60	12	16	19	27	63	10	13	16	34	161	30	70	80	80	110
fp23	0	0	2	8	17	11	12	14	17	28	12	14	18	25	40	10	14	20	38	98	40	70	80	80	100
fp35	1	3	7	11	22	11	12	13	15	26	11	14	17	21	40	10	15	24	42	240	40	50	70	70	80
fp43	14	34	44	56	117	11	14	17	21	72	11	20	26	40	110	10	12	17	25	260	30	70	80	100	120
fp02	0	1	3	8	31	12	14	17	20	44	12	18	28	38	60	10	12	17	30	139	30	40	70	70	110
fp17	0	0	0	0	0																				
fp20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	17	21	29	53	10	14	21	40	175	30	70	70	70	80
fp21	0	13	17	27	33	11	14	15	19	50	13	15	18	23	44	10	10	12	16	86	30	40	40	40	70
fp25	2	3	6	7	7	12	13	15	17	38	13	19	28	41	67	10	12	14	21	49	30	30	30	40	70
fp29	1	2	4	5	7	12	14	19	33	46	12	18	22	27	48	10	13	18	29	84	30	50	70	70	80
fp30	0	0	1	8	19	12	14	16	18	43	12	16	20	26	52	10	12	18	26	63	30	40	70	80	110
fp33	0	2	3	8	16	11	13	15	19	26	12	16	23	29	38	10	12	15	21	40	30	30	40	50	80
fp34	0	0	1	2	5	11	13	14	19	35	13	14	19	23	43	10	13	16	21	34	30	30	50	50	50
fp36	0	0	0	1	6	12	12	16	17	22	24	24	24	24	24	12	12	12	12	12	30	30	30	30	30
fp37	1	1	1	1	1	18	18	18	18	18	11	16	19	24	42	10	15	22	33	157	30	50	70	70	80
fp39	0	1	1	4	22	11	13	14	16	36	13	18	23	34	79	10	13	18	28	106	30	50	70	80	80
fp44	1	2	7	16	20	11	14	16	20	36	13	22	25	27	28	15	15	16	17	18	50	50	50	50	70
fp46	0	1	1	2	4	13	19	22	25	27	18	26	31	42	54	10	14	18	24	28	30	30	30	30	70



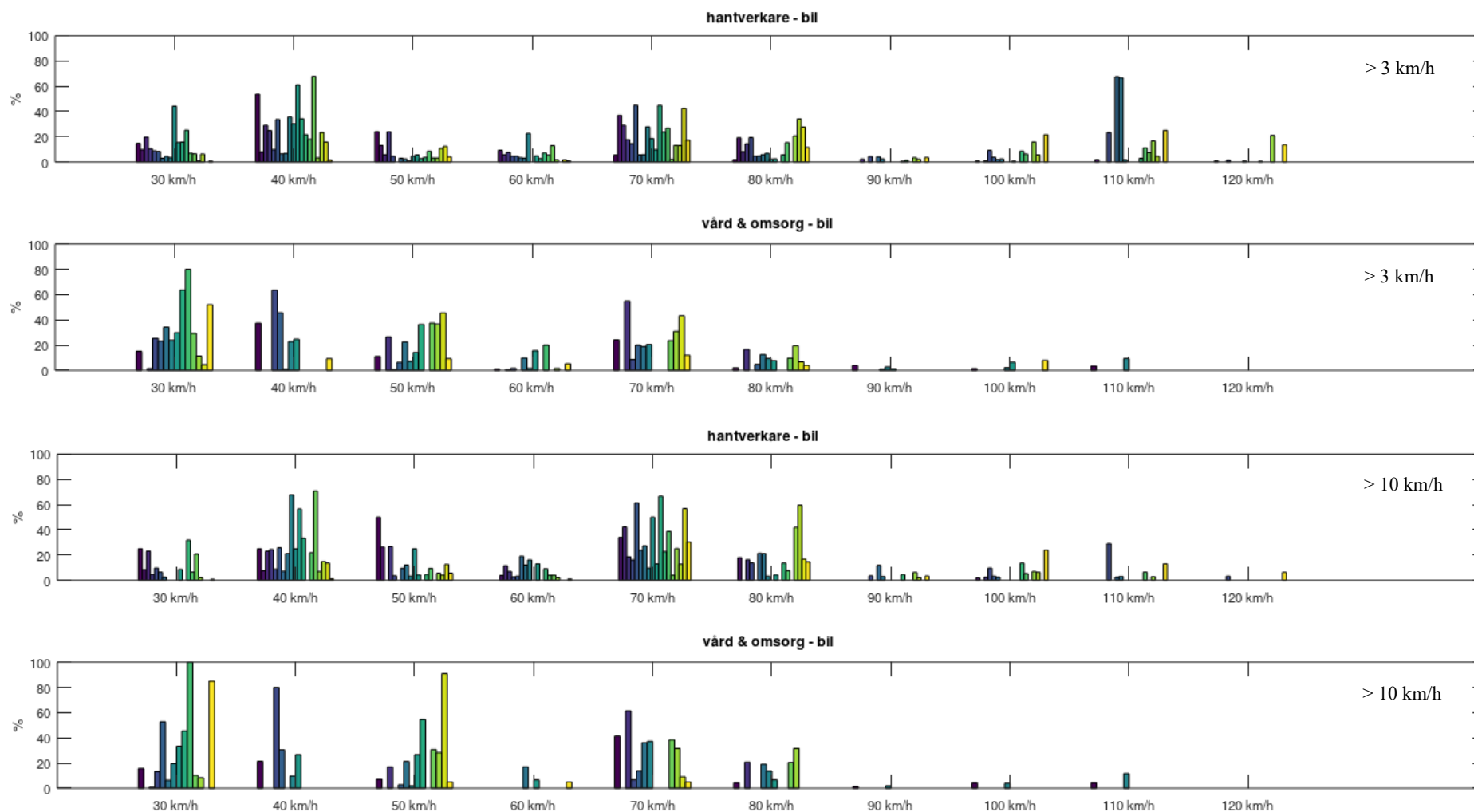
Figur 40. Antal resor per dag för de olika försökspersonerna. Från vänster till höger representerar staplarna för hantverkarna: fp01, fp03, fp04, fp05, fp06, fp07, fp09, fp10, fp11, fp12, fp14, fp15, fp16, fp18, fp19, fp22, fp23, fp35, fp43, för vårdpersonal med bil: fp02, fp17, fp20, fp21, fp25, fp29, fp30, fp33, fp34, fp36, fp37, fp39, fp44, fp46 och för vårdpersonal med cykel: fp08, fp13, fp24, fp27, fp28, fp31, fp32, fp38, fp41, fp42.



Figur 41. Procentuell fördelning av bilresor per vägtyp för alla försökspersoner. Från vänster till höger representerar staplarna för hantverkarna fp01, fp03, fp04, fp05, fp06, fp07, fp09, fp10, fp11, fp12, fp14, fp15, fp16, fp18, fp19, fp22, fp23, fp35, fp43, för vårdpersonal med bil fp02, fp17, fp20, fp21, fp25, fp29, fp30, fp33, fp34, fp36, fp37, fp39, fp44, fp46 och för vårdpersonal med cykel: fp08, fp13, fp24, fp27, fp28, fp31, fp32, fp38, fp41, fp42.



Figur 42. Antal fortkörningar per dag för alla försökspersoner. Från vänster till höger representerar staplarna för hantverkarna: fp01, fp03, fp04, fp05, fp06, fp07, fp09, fp10, fp11, fp12, fp14, fp15, fp16, fp18, fp19, fp22, fp23, fp35, fp43 och för vårdpersonal med bil: fp02, fp17, fp20, fp21, fp25, fp29, fp30, fp33, fp34, fp36, fp37, fp39, fp44, fp46.



Figur 43. Procentuell fördelning av långa fortkörningar (hastighetsöverträdelse med lägst 3 respektive 10 km/h i minst 10 sekunder) per vägtyp för alla försökspersoner. Från vänster till höger representerar staplarna för hantverkarna: fp01, fp03, fp04, fp05, fp06, fp07, fp09, fp10, fp11, fp12, fp14, fp15, fp16, fp18, fp19, fp22, fp23, fp35, fp43 och för vårdpersonal med bil: fp02, fp17, fp20, fp21, fp25, fp29, fp30, fp33, fp34, fp36, fp37, fp39, fp44, fp46.

Bilaga 3. Webbenkät riktad till hantverkare

Information om studien

Det övergripandet syftet med studien är att öka kunskapen om arbetsmiljö och trafiksäkerhet för hantverkare i samband med resor till och från uppdrag inom tjänsten.

Forskningshuvudman för projektet är Statens väg och transportforsknings-institut (VTI). Med forskningshuvudman menas den organisation som är ansvarig för projektet. Studien är godkänd av Etikprövningsmyndigheten, diarienummer för prövningen hos Etikprövningsmyndigheten är 2022-02813-01. Studien är finansierad av AFA försäkringar.

Genom att svara på frågorna i den här webbenkäten ger du ditt godkännande att vi kan använda svaren i forskningsstudien. Du kan när som helst avsluta enkäten, vilket innebär att du avbryter ditt deltagande i studien. Dina svar sparas och analyseras anonymt, det vill säga utan någon koppling till dig som person. Om du vill delta i utlottningen av trisslotter och/eller anmäla intresse för att delta i en intervju kan du välja att lämna dina kontaktuppgifter i slutet av enkäten.

Ansvarig forskare är Anna Anund anna.anund@vti.se tel 013–204327.

Klicka på "NÄSTA SIDA" för att delta i studien.

Denna enkät riktar sig till hantverkare som använder bil i tjänsten. Stämmer det in på dig?

- Ja
- Nej

Om nej => Tack för ditt svar, de frågor vi har är inte relevanta för dig

Frågor om arbetsmiljö

Vad är din huvudsakliga sysselsättning?

- Elektriker. EI-installation inkl reparation och service
- Snickare inkl takläggare, glasmästare och ställningsbyggare etc
- Plattsättning/murare
- Målare
- Vatten/avlopp
- Ventilation/akustik
- Berg/betong/brunnsborrning/sprängning/grävning
- Annat, vad _____

Vilken typ av fordon använder du oftast i tjänsten?

- Personbil
- Skåpbil
- Pick-up/flakbil

Om personbil:

Om skåpbil:

Har din skåpbil en förstärkt eller extra mellanvägg till förarhytten?

- Ja
- Nej
- Vet ej

Har din skåpbil fast inredning?

- Ja
- Nej
- Vet ej

a) Vilken typ av inredning har din skåpbil?
Välj den bild som bäst motsvarar hur din bil ser ut.

Förvaringssystem framtaget för bil, hyllor längs bilens ena sida



Förvaringssystem framtaget för bil, hyllor längs bilens båda sidor



Förvaringssystem framtaget för bil, dubbelgolv med lådor under



Annat förvaringssystem som inte tillverkats specifikt för montering i bil



- Dubbelgolv med hyllor monterade ovanpå
- Annat/övrigt

b) Vem monterade inredningen?

- Jag själv
- En kollega
- Tillverkaren
- Av tillverkaren rekommenderad montör
- Vet ej

c) Är bilens förankringsöglor fortfarande åtkomliga?

- Ja
- Nej

d) Om du har med lösa föremål i bilen var lägger du dem oftast?

- I framsätet, löst
- I skåpet, löst
- I skåpet, förankrat
- På annat ställe: _____

e) Vet du vad den trafiksäkra maxlasten är för hyllsystemet?

- Ja
- Nej
- Inte relevant

Ange maxlasten för hyllsystemet i kg:

Om pick-up:

Har din pick-up en hardtop?

- Ja
- Nej

Har din pick-up fast inredning?

- Ja
- Nej

Har din pick-up en förstärkt, extra mellanvägg till förarhytten?

- Ja
- Nej

Har din pick-up ett lastförskjutningsgaller till förarhytten?

- Ja
- Nej

Alla:

Vem äger fordonet du kör oftast i tjänsten?

- Jag äger den privat
- Den ägs av företaget jag är anställd av
- Leasing via mitt egna bolag (enskild firma/AB)
- Leasing via bolaget jag är anställd av
- Annat: _____

Hur långt kör du i tjänsten en genomsnittlig vecka?

- 0-50 km
- 51-100 km
- 101-150 km
- 151-200 km
- 201 - 500 km
- Mer än 500 km

Vilken typ av däck har den bil du kör oftast i tjänsten på vintern?

- Dubbdäck
- Året runt-däck (vinterdäck utan dubb)
- Vet ej

Nedan kommer några påståenden om din arbetsmiljö. Markera det svarsalternativ som stämmer bäst överens med din arbetssituation just nu.

	Stämmer mycket dåligt	Stämmer ganska dåligt	Stämmer varken bra eller dåligt	Stämmer ganska bra	Stämmer mycket bra	Ej relevant för mig
Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag känner mig säker när jag kör i arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På mitt jobb finns tillräckligt med personal både vad gäller antal och kompetens	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Min arbetsmängd känns rimlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag vågar uttala mig och ta upp eventuella problem på min arbetsplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag ser fram emot att gå till arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag känner mig utvilad och återhämtad efter ett par dagars ledighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är nöjd med min nuvarande arbetssituation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är stolt över att arbeta med det jag gör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag kan lägga tankar på arbetet åt sidan på min lediga tid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nedan kommer några påståenden om trafiksäkerhet på arbetet. Markera det svarsalternativ som stämmer bäst överens med din situation just nu.

	Stämmer mycket dåligt	Stämmer ganska dåligt	Stämmer varken bra eller dåligt	Stämmer ganska bra	Stämmer mycket bra	Ej relevant för mig
Jag förankrar alltid min last	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har alltid tid att förankra min last	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är en erfaren förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har som mål att inte överskrida gällande hastighetsgräns	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag kör ofta för fort för att jag är stressad över att hinna med mitt arbete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag kör ofta för fort när jag anser att det är säkert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag använder alltid bälte när jag kör i tjänsten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frågor om hälsa

Har du haft något/några av följande hälsoproblem under den senaste veckan?

	Nej	Ja, lite besvär	Ja, måttliga besvär	Ja, mycket besvär
Huvudvärk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjärtklappning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Värk/muskelspänning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orolig mage, magont	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ont i nedre delen av ryggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ont i övre delen av ryggen/nacken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Med stress menas ett tillstånd då man känner sig spänd, rastlös, nervös eller orolig eller inte kan sova på natten eftersom man tänker på problem hela tiden. Känner du av sådan stress för närvarande?

- Inte alls
- Bara lite
- I viss mån
- Ganska mycket
- Våldigt mycket

Anser du att du får tillräckligt med sömn?

- Ja, definitivt tillräckligt
- Ja, i stort sett tillräckligt
- Nej, något otillräckligt
- Nej, klart otillräckligt
- Nej, långt ifrån tillräckligt

Hur tycker du att du sover på det hela taget?

- Mycket bra
- Ganska bra
- Varken bra eller dåligt
- Ganska dåligt
- Mycket dåligt

Hur ofta upplever du att du är sömning och måste anstränga dig för att vara vaken när du kör bil i tjänsten?

- Aldrig
- Vid enstaka tillfällen, 1 gång i månaden eller mer sällan
- 2-4 gånger i månaden
- 2-3 gånger i veckan
- 4 gånger i veckan eller mer

Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?

- Mycket bra
- Ganska bra
- Varken bra eller dåligt
- Ganska dåligt
- Mycket dåligt

Frågor om dig

Vilket år är du född?

Välj årtal i listan:

Rullist med årtalen 1922-2005

Kön?

- Man
- Kvinna
- Annat

Vilken del av landet bor du i?

- Norrland
- Svealand
- Götaland

Har du några andra synpunkter eller kommentarer du vill föra fram? Vad som helst kopplat till trafik går bra!

Vill du vara med i utlottningen av två trisslotter?

- Ja
- Nej

Skulle du kunna tänka dig att bli kontaktad av forskningspersonal för att medverka i en intervju via video eller telefon om säkerhet och risker vid resor på väg till och från uppdrag?

- Ja
- Nej

Om "Ja" på någon av de två frågorna ovan, efterfrågades kontaktuppgifter

Dina svar på denna enkät kommer att aidentifieras och kommer därmed inte att kunna kopplas samman med dina kontaktuppgifter.

Namn

Mobilnummer

E-postadress

Tack för din medverkan!

Bilaga 4. Webbenkät riktad till anställda inom omsorgen

Enkät till dig som arbetar i hemtjänst eller hemsjukvård och cyklar eller kör bil i tjänsten

Information om studien

Det övergripande syftet med studien är att öka kunskapen om arbetsmiljö, trafiksäkerhet och jämställdhet för hemtjänst och hemsjukvård i samband med resor till och från uppdrag inom tjänsten.

Forskningshuvudman för projektet är Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI). Med forskningshuvudman menas den organisation som är ansvarig för projektet. Studien är godkänd av Etikprövningsmyndigheten, diarienummer för prövningen hos Etikprövningsmyndigheten är 2022-02813-01. Studien är finansierad av AFA försäkringar.

Genom att svara på frågorna i den här webbenkäten ger du ditt godkännande att vi kan använda svaren i forskningsstudien. Du kan när som helst avsluta enkäten, vilket innebär att du avbryter ditt deltagande i studien. Dina svar sparas och analyseras anonymt, det vill säga utan någon koppling till dig som person. Om du vill delta i utlottningen av trisslotter och/eller anmäla intresse för att delta i en intervju kan du välja att lämna dina kontaktuppgifter i slutet av enkäten.

Ansvarig forskare är Anna Anund, anna.anund@vti.se, tel 013-204327.

Klicka på "NÄSTA SIDA" för att delta i studien.

Denna enkät riktar sig till dig som arbetar i hemtjänst eller hemsjukvård och kör bil eller cyklar i tjänsten. Stämmer det in på dig?

- Ja, och jag kör oftast bil i tjänsten
- Ja, och jag cyklar oftast i tjänsten
- Ja, och jag kör ungefär lika ofta bil som jag cyklar i tjänsten
- Nej, jag använder något annat färdssätt än bil eller cykel i tjänsten

Om nej:

Tack för ditt svar, de frågor vi har är inte relevanta för dig

Frågor om arbetsmiljö

Vad är din huvudsakliga sysselsättning?

- Hemsjukvård
- Hemtjänst
- Annat, vad _____

Vad har du för profession?

- Distriktssköterska/sjuksköterska
- Arbetsterapeut
- Fysioterapeut
- Undersköterska
- Vårdbiträde
- Annat _____

Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- Grundskola/Folkskola/Realskola
- Gymnasieskola – 2-årig
- Gymnasieskola – 3-årig eller längre
- Universitets-/Högskoleutbildning
- Annat, ange vad: _____

Jag är anställd av:

- Kommunen
- Regionen
- Privat vårdbolag
- Bemanningsföretag (hyrsjuksköterska/hyrundersköterska)
- Annat: _____

Arbetstider

**Hur många timmar i veckan är du genomsnittligt schemalagd att arbeta?
Flytta fyrkanten till det antal timmar som du är schemalagd**

Respondenten fick ange på en skala som gick från 1 till 60 timmar.

**Hur många timmar övertid arbetar du i genomsnittlig på en vecka?
Flytta fyrkanten till det antal timmar som du arbetar över per vecka**

Respondenten fick ange på en skala som gick från 0 till 40 timmar.

Hur ser ditt arbetsschema ut?

Flera svar kan markeras

- Arbetar alltid "kontorstider"
- Arbetar alltid kväll
- Arbetar alltid morgon
- Arbetar natt
- Arbetar delat skift
- Arbetar med kort framförhållning när det finns ett behov av arbetskraft
- Mina arbetstider varierar
- Jag arbetar alltid samma tider
- Annat: _____

Ingår det i dina arbetsuppgifter att åka på larm?

- Att åka på larm är utöver mina ordinarie arbetsuppgifter
- Att åka på larm är min huvuduppgift
- Jag åker inte på larm
- Annat: _____

Om respondenten åker på larm utöver de ordinarie arbetsuppgifterna:

Hur ofta brukar du få åka på larm under ett arbetspass?

- Sällan
- Ibland
- Varje arbetspass
- Flera gånger per arbetspass

Frågor om din bilkörning i tjänsten

De som oftast körde bil fick besvara följande frågor

Vilken typ av fordon använder du oftast i tjänsten?

- Personbil
- Skåpbil
- Annat _____

Vem äger fordonet du kör oftast i tjänsten?

- Företaget jag arbetar åt leasar fordonet
- Fordonet ägs av företaget jag är anställd av
- Leasing via mitt eget bolag (enskild firma/AB)
- Fordonet ägs av mitt eget företag
- Jag äger fordonet privat
- Annat: _____

Hur långt kör du i tjänsten en genomsnittlig vecka?

- 0-50 km
- 51-100 km
- 101-150 km
- 151-200 km
- 201 - 500 km
- Mer än 500 km

Har du någon gång varit inblandad i en olycka i samband med att du kört bil i tjänsten?

- Nej
- Ja, beskriv: _____

Vilken typ av däck har den bil du kör oftast i tjänsten på vintern?

- Dubbdäck
- Dubbfria vinterdäck
- Vet ej

Hur ofta upplever du att du är sömning och måste anstränga dig för att vara vaken när du kör bil i tjänsten?

- Aldrig
- Vid enstaka tillfällen, 1 gång i månaden eller mer sällan
- 2-4 gånger i månaden
- 2-3 gånger i veckan
- 4 gånger i veckan eller mer

Nedan kommer några påståenden om trafiksäkerhet på arbetet i samband med att du kör bil i tjänsten. Markera det svarsalternativ som stämmer bäst överens med din situation just nu.

	Stämmer mycket dåligt	Stämmer ganska dåligt	Stämmer varken bra eller dåligt	Stämmer ganska bra	Stämmer mycket bra	Ej relevant för mig
Jag förankrar alltid min last	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har alltid tid att förankra min last	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är en erfaren förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har som mål att inte överskrida gällande hastighets-gräns	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag kör ofta för fort för att jag är stressad över att hinna med mitt arbete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag kör ofta för fort när jag anser att det är säkert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag använder alltid bälte när jag kör i tjänsten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frågor om ditt cyklande i tjänsten

De som oftast cyklade och de som cyklade lika ofta som de körde bil fick besvara följande frågor

När du cyklar i arbetet är det oftast:

- hem till brukare eller vårdtagare?
- mellan vårdboenden, särskilda boende eller liknande?
- annat: _____

Längden på cykelturerna är oftast

- kortare än 2 minuter
- 2 - 5 minuter
- 5 - 15 minuter
- längre än 15 minuter
- Annat: _____

Vilken typ av cykel använder du oftast i tjänsten?

- El-cykel
- Klassisk cykel
- Annat (exempelvis lådcykel) _____

Vem äger den cykel du oftast använder i arbetet?

- Jag själv
- Arbetsplatsen
- Hyrcykel
- Annat: _____

Vem ansvarar för servicen på den cykel du använder oftast i arbetet:

- Jag själv
- En kollega
- Vaktmästare/serviceenhet/tekniker anställd av arbetsgivaren
- Cykelmekaniker med avtal med arbetsplatsen
- Ingen
- Annan: _____

Vilken tid på året/dagen cyklar du?

Flera svar kan markeras

- Alla årstider
- Bara på sommarhalvåret
- Alla tider på dygnet
- Endast dagtid
- Annat:

Hur gör du när du ska "lasta" cykeln du oftast använder?

- Jag behöver inte ta med något när jag cyklar
 - Jag har allt jag behöver ta med mig i en färdigpackad ryggsäck som finns på
 - Jag får packa en ryggsäck och själv ta ansvar för att allt kommer med
 - Ibland måste jag ta med saker som inte får plats i ryggsäck eller cykelkorg och hålla i handen eller hänga på styret när jag cyklar, vad?
-

Har du någon gång varit inblandad i en olycka i samband med att du cyklat i tjänsten?

- Nej
- Ja, beskriv: _____

Nedan kommer några påståenden om trafiksäkerhet på arbetet i samband med att du cyklar i tjänsten. Markera det svarsalternativ som stämmer bäst överens med din situation just nu.

	Stämmer mycket dåligt	Stämmer ganska dåligt	Stämmer varken bra eller dåligt	Stämmer ganska bra	Stämmer mycket bra	Ej relevant för mig
Jag är en erfaren cyklist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har som mål att inte bryta mot trafikregler när jag cyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag använder alltid hjälm när jag cyklar i tjänsten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag tar aldrig med mig mer last än jag känner mig säker med	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag cyklar oftast på cykelbanor om de finns	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag genar ofta med cykeln över trottoarer, parker eller parkeringar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Markera det svarsalternativ som stämmer bäst överens med vilken utrustning den cykel har som du oftast använder i tjänsten.

	Stämmer mycket dåligt	Stämmer ganska dåligt	Stämmer varken bra eller dåligt	Stämmer ganska bra	Stämmer mycket bra	Ej relevant för mig
Handbroms	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Broms i pedalerna (fotbroms)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykellyse fram	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykellyse bak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reflexer i ekrar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reflex fram	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reflex bak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pakethållare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykelkorg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om det finns någon annan utrustning på den cykel som du oftast använder, kan du beskriva den här:

Din arbetsmiljö

Nedan kommer några påståenden om din arbetsmiljö. Markera det svarsalternativ som stämmer bäst överens med din arbetssituation just nu.

	Stämmer mycket dåligt	Stämmer ganska dåligt	Stämmer varken bra eller dåligt	Stämmer ganska bra	Stämmer mycket bra	Ej relevant för mig
Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag känner mig säker när jag kör i arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På mitt jobb finns tillräckligt med personal både vad gäller antal och kompetens	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Min arbetsmängd känns rimlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag vågar uttala mig och ta upp eventuella problem på min arbetsplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag ser fram emot att gå till arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag känner mig utvilad och återhämtad efter ett par dagars ledighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är nöjd med min nuvarande arbetssituation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är stolt över att arbeta med det jag gör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag kan lägga tankar på arbetet åt sidan på min lediga tid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frågor om hälsa

Har du haft något/några av följande hälsoproblem under den senaste veckan?

	Nej	Ja, lite besvär	Ja, måttliga besvär	Ja, mycket besvär
Huvudvärk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjärtklappning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Värk/muskelspänning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orolig mage, magont	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ont i nedre delen av ryggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ont i övre delen av ryggen/nacken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ängest	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sömnsvärigheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Med stress menas ett tillstånd då man känner sig spänd, rastlös, nervös eller orolig eller inte kan sova på natten eftersom man tänker på problem hela tiden. Känner du av sådan stress för närvarande?

- Inte alls
- Bara lite
- I viss mån
- Ganska mycket
- Våldigt mycket

Anser du att du får tillräckligt med sömn?

- Ja, definitivt tillräckligt
- Ja, i stort sett tillräckligt
- Nej, något otillräckligt
- Nej, klart otillräckligt
- Nej, långt ifrån tillräckligt

Hur tycker du att du sover på det hela taget?

- Mycket bra
- Ganska bra
- Varken bra eller dåligt
- Ganska dåligt
- Mycket dåligt

Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?

- Mycket bra
- Ganska bra
- Varken bra eller dåligt
- Ganska dåligt
- Mycket dåligt

Frågor om dig

Vilket år är du född?

Välj årtal i listan:

Lista med årtalen 2005–1922

Kön?

- Man
- Kvinna
- Annat

Vilken del av landet bor du i?

- Norrland
- Svealand
- Götaland

Har du några andra synpunkter eller kommentarer du vill föra fram? Vad som helst kopplat till trafik går bra!

Vill du vara med i utlottningen av två trisslotter?

- Ja
- Nej

Skulle du kunna tänka dig att bli kontaktad av forskningspersonal för att medverka i en intervju via video eller telefon om säkerhet och risker vid resor på väg till och från uppdrag?

- Ja
- Nej

Då du svarat ja på någon av frågorna om trisslott och intervju, ber vi dig ange dina kontaktuppgifter.

Dina svar på denna enkät kommer att aidentifieras och kommer därmed inte att kunna kopplas samman med dina kontaktuppgifter.

Namn

Mobilnummer

E-postadress

Tack för din medverkan!

Bilaga 5. Variabler som ingick i logistisk regression

I analysen av bilgruppen ingick följande variabler (kursiverade ingick även i cykelanalysen):

- *Arbetsgivare*
- *Genomsnittligt antal timmar man är schemalagd per vecka*
- *Genomsnittligt antal timmar man arbetar övertid per vecka*
- *Huruvida det ingår i arbetsuppgifterna att åka på larm*
- Hur långt man kör bil i tjänsten en genomsnittlig vecka
- Vilken typ av däck den bil har som man oftast har i tjänsten på vintern
- Hur ofta man upplever att man var sömnig och måste anstränga sig för att vara vaken när man kör bil i tjänsten
- Jag förankrar alltid min last
- Tid att förankra last
- Det går att förankra lasten säkert i den bil jag oftast kör
- Jag är en erfaren förare
- Jag har som mål att inte överskrida gällande hastighetsgräns
- Jag kör ofta för fort för att jag är stressad över att hinna med mitt arbete
- Jag kör ofta för fort när jag anser att det är säkert
- Jag använder alltid bälte när jag kör i tjänsten.
- *Mitt arbetsfordon är lämpligt för mitt arbete*
- *Jag känner mig säker när jag kör i arbetet*
- *På mitt jobb finns tillräckligt med personal både vad gäller antal och kompetens*
- *Min arbetsmängd känns rimlig*
- *Jag har möjlighet att påverka mina arbetstider och/eller mitt arbetsschema*
- *Jag vågar uttala mig och ta upp eventuella problem på min arbetsplats*
- *Jag har möjlighet till återhämtning under arbetspasset genom raster och/eller pauser*
- *Jag ser fram emot att gå till arbetet*
- *Jag känner mig utvilad och återhämtad efter ett par dagars ledighet*
- *Jag är nöjd med min nuvarande arbetssituation*
- *Jag är stolt över att arbeta med det jag gör*
- *Jag kan lägga tankar på arbetet åt sidan på min lediga tid*
- *Huvudvärk*
- *Hjärtklappning*
- *Värk/muskelspänning*
- *Orolig mage, magont*
- *Ont i nedre delen av ryggen*

- *Ont i övre delen av ryggen/nacken*
- *Ångest*
- *Sömnsvårigheter*
- *Känner av stress för närvarande*
- *Tillräckligt med sömn*
- *Hur tycker du att du sover på det hela taget?*
- *Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?*
- *Ålder*

Utöver de kursiverade variablerna ovan, inkluderades i **cykelanalysen** även följande variabler:

- Cyklar oftast hem till brukare eller vårdtagare/mellan vårdboenden, särskilda boenden
- Längden på cykelturerna
- Typ av cykel
- Ägare av cykeln
- Ansvarig för service på cykeln
- Cyklar året om/bara på sommaren
- Hur lastning av cykeln går till
- Jag är en erfaren cyklist
- Jag har som mål att inte bryta mot trafikregler när jag cyklar
- Jag använder alltid hjälm när jag cyklar i tjänsten
- Jag tar aldrig med mig mer last än jag känner mig säker med
- Jag cyklar oftast på cykelbanor om de finns
- Jag genar ofta med cykeln över trottoarer, parker eller parkeringar

Intervjuguide hemsjukvård och hemtjänst

1. Hur trivs du med att jobba i hemsjukvården/hemtjänsten?
 - Vad är de bästa sakerna med yrket?
 - Vad är de sämsta?
2. Kan du beskriva din senaste arbetsvecka? Börja med vad du gjorde i måndags.
 - Hur börjande dagen?
 - Var åkte du?
 - Vilka transportsätt använde du?
 - Vad hade du med dig?
 - Hur avslutade du dagen?
3. Hur brukar du transportera dig mellan vårdnadställen?
4. Hur upplever du att det är att köra bil i tjänsten?
 - Vad hade du för erfarenhet av att köra bil sen tidigare?
 - Hur blev du introducerad till bilkörning på din arbetsplats?
 - Vad för bil, vem äger, status/skick på bilen? Reparationer. Navigation?
 - Vad är bra med att använda bil i arbetet?
 - Vad är dåligt? Vilka risker ser du? Vädrets påverkan
 - Händer det att du avstår från att transportera dig pga väder, fel på fordon etc?
 - Olyckor?
 - Vad skulle behöva förändras för att göra körningen bättre?
5. Hur upplever du att det är att cykla i tjänsten?
 - Vad hade du för erfarenhet av cykling sen tidigare?
 - Hur blev du introducerad till cykling på din arbetsplats?
 - Vad för cykel, vem äger, status/skick på cykeln?
 - Vad är bra med att använda cykel i arbetet?
 - Vad är/fungerar dåligt? Vilka risker ser du? Vädrets påverkan?
 - Händer det att du avstår från att transportera dig pga väder, fel på fordon etc?
 - Olyckor?
 - Vad skulle behöva förändras för att göra cyklingen bättre?
6. Finns det något du vill tillägga som vi inte har pratat om när det handlar om transportererna i din yrkesutövning?
7. Hur ser du på framtiden i yrket?
8. Vad vill du rekommendera?
9. Finns det något du vill tillägga om hur det är att arbeta med hemsjukvård/hemtjänst?

Intervjuguide hantverkare

Under samtalet vill vi gärna att du har fokus på din bilkörningen i arbetet och vad som påverkar hur då gör (laster/lossar/kör,...)

Vi har inte tittat på dina enkätsvar innan detta samtal.

1. Berätta om vem du är och ditt arbete
 - Yrke
 - Anställning (egen/anställd)
 - Arbetsuppgifter

- Hur länge har du arbetet med detta?
- 2. Kan du beskriva en vanlig arbetsdag
 - Innan arbetet börjar: (rutiner hemma, lämna barn)
 - Förberedelser för arbetet: Hämta arbetsbilen, köpa/hämta material
 - Arbetet i sig: arbetstider, arbetsplats/er, luncher, raster
 - Vad för bil kör du, vem äger bilen, status/skick på bilen?
 - Om du valt din bil själv, vad prioriterade du?
 - Lastning/ Lossning, Vad har du med dig/last?
- 3. Vad har du för förkunskaper?
 - Hur blev du introducerad till bilkörning /lastning på din arbetsplats?
 - Har du blivit erbjuden några kurser?
 - Hur tänker du när du lastar/lossar och förankrar last? Hur vet du hur du ska göra?
- 4. Kan du berätta lite hur du tänker kring vad som påverkar dig som förare
 - Ohälsa generellt
 - Stressmoment
 - Trötthet
 - Roligt/ tråkigt
 - Ansvar: vad är ditt ansvar och vad är arbetsgivarens ansvar?
- 5. Upplever du några risker kopplade till körning och användande av bilen i ditt arbete?
 - Finns det några uppenbara risker
 - Förutsättningar /stöd från arbetsgivaren
 - Förekomst av incidenter / olyckor – rutiner kopplade till detta?
 - Finns det något som skulle behöva förändras för att göra körningen säkrare?
- 6. Körbeteende
 - Gör du annat när du kör bil?
 - Hur tänker du kring att följa trafikregler – varför?
 - Om du tänker kring de tre viktigaste faktorerna för trafiksäkerhet vilka är de då och varför?
- 7. Finns det något du vill tillägga som vi inte har pratat om när det handlar om transporterna i din yrkesutövning?
- 8. Är det något annat du vill tillägga?

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Biblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Utöver frågeservice och lån erbjuds tjänster såsom informationssökning, omvärldsbevakning och strukturering av publikationer och projekt på en webbplats.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13-20 40 00
