



ARBETSMILJÖ
VERKET

Rapport - djupstudie

Truckolycka vid godsterminal, Göteborg, 2011

REM 2009/16827

En djupstudie kan ses som en fallbeskrivning av en enskild olyckshändelse. Målet med djupstudierna är att de ska ge svar på vilka bakomliggande faktorer som har påverkat eller framkallat en olycka och ge förslag till förebyggande åtgärder som kan återkopplas till Arbetsmiljöverkets verksamhet och därmed ge underlag för kommande prioriteringar av tillsynen.



1. Sammanfattning

Olyckan inträffade i samband med lastning av gods på en terminal, på Hisingen i Göteborg. En truckförare får innan en fikarast ta över lastningen av en trailer som påbörjats av en annan truckförare. Då han kör fram sina första lådor vinkar chauffören att han är missnöjd med något. Truckföraren förstår inte, och kan inte höra vad saken gäller. Mannen lämnar trucken för att gå fram till trailern, utan att varken ställa ner lasten eller dra åt handbromsen. Marken ser nästan plan ut men när mannen kommit fram till trailern kommer trucken rullande mot honom. Trucken är tung och truckföraren kläms mellan truck och trailer. Olyckan inträffade kl. 15.00 den 30 augusti 2011.

Truckföraren ådrog sig allvarliga skador. Armen bröts på två ställen. Mannen opererades och fick en skena som ska hjälpa till att armen läks rätt, han kommer troligen inte att få några bestående men. Sjukskrivningen blir minst tre månader.

Truckföraren, en 27 årig man, hade en provanställning. Då olyckan inträffade hade han endast arbetat sex dagar på arbetsstället. Han uppger att han har åtta års erfarenhet som truckförare på Volvo.

På äldre åktruckar ska det finnas en funktion som varnar föraren om denne lämnar sätet utan att dra handbromsen, om den inte dras åt automatiskt. Detta gäller inte för CE-märkta truckar tillverkade efter 1996. Dessa ska istället uppfylla vissa standarder eller vara riskbedömda och godkända av speciella organ. I standarder som gäller för truckar med förbränningsmotorer finns inget skrivet om att de ska ha vare sig handbromsautomatik eller handbromsvarnare.

2. Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	1
2. Innehållsförteckning	2
3. Bakgrund till att djupstudien genomfördes	3
4. Teknisk bakgrundsinformation	3
5. Metod	3
6. Resultat av undersökningen	4
6.1 Händelseredovisning	4
6.2 Direkta orsaker	4
6.3 Bakomliggande orsaker	5
6.4 Barriärer	5
7. Konsekvensanalys	5
9. Diskussion	5
10. Referenser/Källor	6
11. Bilagor	6
Bilaga 1 - Grafisk händelseanalys	7

3. Bakgrund till att djupstudien genomfördes

Arbetsmiljöverket ska under 2011, genom så kallade djupstudier, närmare undersöka ett antal truckolyckor. Syftet med djupstudierna är inte att peka ut vem som är ansvarig till olyckorna, utan att hitta bakomliggande orsaker för att kunna få fram kunskaper som kan återkopplas till verkets förebyggande verksamhet.

Som utredningsledare utsågs arbetsmiljöinspektör Håkan Asterhall. Carl-Axel Sundström, sakkexpert på avdelningen för teknik, har varit behjälplig med standarder och en diskussionspartner i arbetet med rapporten.

4. Teknisk bakgrundsinformation

Arbetsstället är ett medelstort företag med cirka 50 anställda. Förutom terminalverksamhet har man egna bilar för att transportera gods. De senaste två åren har man rapporterat in ett tiotal arbetsolyckor till Arbetsmiljöverket, de flesta har varit lindriga, och vi har kunnat avsluta dem utan större utredningsinsatser.

Det finns en stor uppsättning av truckar, såväl truckar som klarar att lyfta fullastade containers och lasta och lossa dem på trailersläp, men också ett antal mindre 3,5 tons truckar för att lasta och lossa gods i och ur containers.

En 3,5 tons truck innebär att den klarar av att lyfta maximalt 3,5 ton, truckens egenvikt uppgår däremot till cirka 6,5 ton.

På en godsterminal hanteras gods av olika slag, det mesta kommer via containers. Vissa containers lossas, godset mellanlagras och skickas därefter ut i en ny container tillsammans med annat gods. Till viss del förekommer även lastning och lossning av vanliga trailers.

5. Metod

Denna utredning har gjorts genom att analysera händelserna ur ett MTO-perspektiv, samband mellan Människa, Teknik och Organisation. Metoden beaktar olika samverkande orsaker till olyckan, såväl mänsklig, teknisk som organisatorisk art. I analysen ingår att identifiera barriärer, i form av exempelvis skyddsanordningar, instruktioner eller kunskaper som fungerat, brustit eller saknats. Händelser och bakomliggande faktorer redovisas i figur bilaga 1.

Arbetsmiljöverket har inspekterat arbetsplatsen och trucken som var inblandad i olyckan. Vi har även varit i kontakt med den skadade truckföraren och genomfört en telefonintervju med det enda ögonvittnet till olyckan; chauffören till den trailer som skulle lastas.

Information har även hämtats från polisrapporten och genom telefonkontakter med representanter för ATLET, (generalagent för Toyota Truckar i Sverige då den aktuella trucken införskaffades), samt Toyota BT.

6. Resultat av undersökningen

6.1 Händelseredovisning

H 1 Truckföraren (A), anställs på terminalen efter att ha blivit godkänd i ett test som man alltid genomför då man ska anställa truckförare. Han får tillstånd att köra 2-4 tons truckar på företaget.

H 2 Den sjätte dagen på den nya arbetsplatsen ska en trailer lastas med 26 lådor, varje låda väger mellan 800 och 900 kg, och man kör med två lådor på gafflarna varje vända. Det är precis innan tre-fikat så man kanske har lite bråttom. A blir ombedd att ta över efter en annan truckförare som tilldelas en annan uppgift.

H 3 Då A kommer med sitt första lass gestikulerar lastbilschauffören att han vill uppmärksamma A på något som han vill korrigera.

H 4 Det är omöjligt för A att förstå vad det egentligen handlar om, så han bestämmer sig för att gå ut och höra efter vad det är för problem.

H 5 Utan att sänka ned lasten, eller ansätta parkeringsbromsen lämnar A trucken.

H 6 Chauffören visar att några av lådorna står snett och vill att A ska korrigera detta.

H 7 Innan A hinner tillbaka till trucken kommer trucken mot honom, han kläms mellan trucken/truckens last och flakets kant, (cirka 8,7 ton).

H 8 Chauffören rusar upp i trucken och drar handbromsen, men vågar inte röra några andra reglage eftersom han inte vet hur de fungerar. Först när den andre truckföraren kommer ut ur magasinet med sin truck kan han backa trucken så att A kommer loss.

H 9 Ambulans tillkallas och A förs till sjukhus där han opereras för två öppna frakturer på vänster arm.

6.2 Direkta orsaker

Truckföraren lämnade trucken utan att vare sig sänka ned lasten eller att dra handbromsen. Eftersom trucken saknade handbromsvarnare, blev han inte uppmärksam på detta faktum.

Marken ser plan ut på den plats där olyckan inträffade, det kan vara svårt att föreställa sig att trucken skulle börja rulla av sig själv.

Även om A inte själv vill tillstå det, är det svårt att låta bli att tro att ett visst mått av stress kan ha insmugit sig eftersom det egentligen var kafferast.

6.3 Bakomliggande orsaker

Det finns olika regler för CE-märkta truckar och de äldre icke CE-märkta. Av våra föreskrifter framgår inte heller att det är skillnad på elektriskt framdrivna truckar och truckar med förbränningsmotorer. I detta avseende ställs det högre säkerhetskrav på de äldre truckarna än på de nya dieseltruckarna, vilket ter sig något märkligt.

6.4 Barriärer

B 1 Brusten barriär. Det systematiska arbetsmiljöarbetet fungerar inte fullt ut på arbetsstället, bland annat visar riskbedömningarna att man begränsar riskidentifieringen till att fokusera enbart på truckförarnas kompetens vilken man testat genom att ha uppkörningsprov. I just detta fall klarade truckföraren körprovet, men barriären borde ha varit mer omfattande. Truckföraren hade inte de rätta kvalifikationerna, eller hade inte fått rätt introduktion, eftersom en olycka inträffade så snart efter provanställningens början.

B 2 Avsaknad av barriär: Trucken saknade en funktion som ansätter handbromsen automatiskt eller varnar om att handbromsen inte är dragen.

Arbetsgivaren har troligen sina anställdas bästa för ögonen, men samtidigt finns det inte mycket som talar för att det systematiska arbetsmiljöarbetet står särskilt högt i kurs. Han vet att arbetsolyckor måste anmälas, men riskbedömningar inskränker sig framför allt till att anställa så skickliga truckförare som möjligt genom att testa med uppkörningsprov.

7. Konsekvensanalys

Truckföraren skadade sig allvarligt och sjukskrivningstiden blev tre månader. Efter sjukskrivningen var föraren inte helt återställd vilket gav upphov till oro eftersom yrket som truckförare ställer höga krav på uppmärksamhet och rörlighet. Efter olyckan fick inte föraren fortsätta sin provanställning

8. Diskussion

Hade trucken varit utrustad med handbromsvarnare hade olyckan troligtvis aldrig inträffat. Frågan är om vi trots CE-märkning kan ställa krav på arbetsgivaren att komplettera de truckar som saknar denna funktion efter en sådan allvarlig olycka. Ett sådant krav skulle i så fall ställas med stöd av 3 § AFS 2006:5 om användning av truckar. Där står det:

Arbetsförhållandena skall undersökas och riskerna bedömas när truckar skall användas. Följande skall då särskilt undersökas:

1. egenskaperna hos truckarna,
2. hur truckarna skall användas,
3. miljön där truckarna skall användas,
4. de belastningsergonomiska förhållandena,
5. behovet av skyddsutrustning,
6. arbetstagarnas praktiska och teoretiska kunskaper och

7. behovet av skötsel och underhåll av trucken.

Eller i 5 § samma författningssamling:

Med utgångspunkt i riskbedömningen skall alla nödvändiga åtgärder vidtas för att förebygga ohälsa eller olycksfall. Kraven i 7–22 §§ skall alltid vara uppfyllda.

På Volvo där A tidigare arbetat har troligen de flesta truckarna antingen automatisk handbroms då man lämnar förarsätet eller handbromsvarnare. Man kan tänka sig att A som arbetat i åtta år som truckförare på Volvo, har detta som ett invariant beteende. För den teorin talar att han samma dag, enligt arbetsgivaren, en gång tidigare gjort på samma sätt, lämnat trucken utan att dra i handbromsen.

9. Referenser/Källor

1. Polisrapporten från 2011-08-31,
2. Intervjuer med vd, den skadade truckföraren och chauffören för trailern.
3. Maskinskyld på den inblandade trucken
4. Information från Toyota BT, samt försäljare och servicetekniker på ATLET som sålt trucken.

10. Bilagor

Bilaga 1: Grafisk händelseanalys

Bilaga 1 - Grafisk händelseanalys

Truckolycka terminalarbete

Bakomliggande
orsaker på
organisatorisk nivå

Arbetsgivaren är mån om personalen, men har vissa
brister i sitt arbetsmiljöarbete

Bakomliggande
orsaker
Varför?

Vad gäller vissa säkerhetsdetaljer ställs betydligt högre
krav på de äldre truckarna, än på de CE-märkta.

Bakomliggande
orsaker
Varför?

Hård konkurrens sjukfrånvaro
kostar för företaget

Det är flestast kl. 1500

Säkerhetskraven olika för
gamla och nya truckar

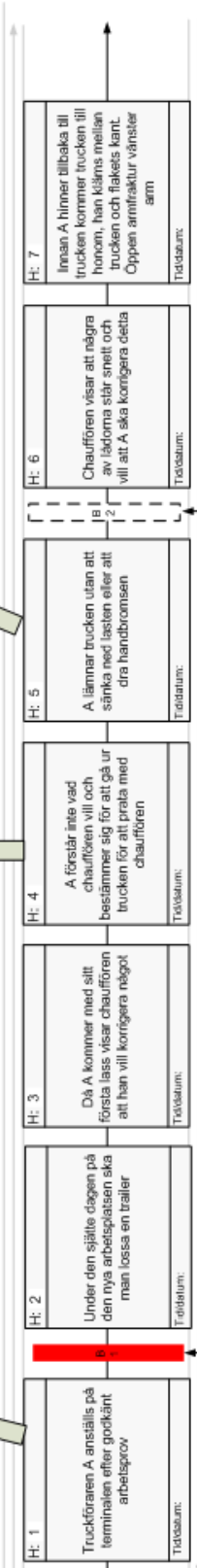
Direkta orsaker
Varför?

Goda rykten, inget skadat
gods och inga arbetskadaver

A vill inte själv tillstå det men
han känner nog en viss stress

Trucken saknar
handbromsvarnare

Delhändelser
Vad hände?



Barriärer

Ag har
utvecklat ett
test för att se
vilken
kompetens
tillämpliga
truckförare
har innan de
anställs

Risk att bli
påkörd av ej
bromsad/
rullande
truck är ej
förbyggd