



# **Arbetsolyckor bland montörer på Scania**

Shaban Moustafa

Projektarbete vid Uppsala Universitets  
företagsläkarutbildning 2008/2009

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	1
SAMMANFATTNING .....	2
INLEDNING.....	3
SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR.....	4
UNDERSÖKTA GRUPPER .....	4
METOD.....	4
RESULTAT .....	5
DISKUSSION .....	8
SLUTSATS .....	8
LITTERATURREFERENSER.....	9

## **SAMMANFATTNING**

Arbetsolyckor bland montörer på Scania

Shaban Moustafa.

Handledare: Greta Smedje

Projektarbete vid Uppsala universitets företagsläkarutbildning 2008/09.

Antalet arbetsolyckor på Scania Södertälje skiljer sig mellan olika avdelningar. Montörer på avdelningarna Chassi och Motor utgör en relativt stor del av de drabbade. Studien syftade till att utröna huruvida förekomsten av arbetsolyckor på dessa två avdelningar var relaterade till de anställdas kön, ålder, antalet år i yrket samt om antalet arbetsolyckor varierade mellan olika veckodagar.

Data samlades in från databasen SAM som Scania för över registrerade arbetsolyckor. Olyckor som inträffat under 2006-2007 på avdelningarna Chassi och Motor sammanställdes med avseende på de drabbades kön, ålder och antalet yrkesår samt vilken veckodag olycksfallet inträffade. Sammanställningen visade att kvinnor löpte större risk än män att drabbas av arbetsolyckor på dessa två avdelningar. Antalet arbetsolyckor verkade även vara korrelerat till låg ålder och kort yrkeserfarenhet. Torsdagen var den veckodag som flest arbetsolyckor inträffade.

Anledningen till att kvinnor drabbades oftare av arbetsolyckor kan ha sin förklaring i att verktygen är mer lämpade för män och att kvinnor är bättre på att anmäla arbetsskador. Att yngre medarbetare löpte större risk kan bero på att de stressar mer än sina äldre arbetskamrater. Därtill får de nyanställda oftast ingen eller mycket kort fortbildning. Att torsdagen hade högsta antalet arbetsolyckor kan ha sin förklaring i att man på dessa två avdelningar har en veckoarbetsplan med ett arbetsschema för veckan. Om man kommit halvvägs i veckan och inte riktigt har hunnit med planeringen leder detta till arbetsstress och därmed större risk för arbetsolyckor.

För att förebygga arbetsolyckor föreslås att mer inflytande ges medarbetarna att forma sin arbetsmiljö och vara delaktiga i utformandet av sina arbetsvillkor. Detta bör ske i samarbete med arbetsledare och chefer. Dessutom bör fackföreningarna intressera sig mer för frågor kring arbetsmiljö.

## INLEDNING

Sedan jag började arbeta på Scania's företagshälsovård, januari 2006, har jag mött ett relativt stort antal industriarbetare som råkat ut för arbetsolycksfall. Den arbetsgrupp som särskilt väckte mitt intresse är montörer. Vid mina samtal med montörer har det framkommit att de har än mer fysiskt monotona arbetsuppgifter, jämfört med sina kolleger från andra enheter, kombinerat med höga prestationskrav.

En **olycka** definierar Leveson (4) som en oönskad och oplanerad (men inte nödvändigtvis oväntad) händelse, vilken resulterar i en specificerad nivå av förlust. För det första är en olycka oönskad; det är en oplanerad händelse utan intention, även om den är ibland kan förutses. För det andra resulterar en olycka i en specifik nivå av förlust vilket implicerar att det måste uppstå någon typ av skada på hälsa, tillhörigheter eller miljö.

Det går inte att undvika olyckor helt då människan begår fel i alla kontexter. Harms-Ringdahl (3) skriver: "Alla människor begår misstag, speciellt om de utför samma handling flera gånger varje dag. Vanligtvis märks inte dessa misstag, utan de uppmärksammas endast då de leder till olyckliga konsekvenser". Leveson konstaterar (4): "Ju mindre vi vet om en olycka desto större sannolikhet är det att vi skyller på den mänskliga faktorn".

En annan aspekt i frågan om olyckor är vad som är mer intressant för oss, är det olyckan eller orsaken. För att förebygga olyckor är det viktigt att man vet att konsekvensen av händelsen är mindre intressant än vad orsakat händelsen. Man ska mer fokusera sig på att analysera orsaker.

Av arbetsskadestatistiken från Arbetsmiljöverket för 2008 (1) framgår att totalt 95 205 personer arbetade med tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar i Sverige. Av dem var 78 786 män (83 %) och 16 419 kvinnor (17 %). Man hade fått in 890 anmälda arbetsolyckor och arbetssjukdomar varav 788 (88,5 %) från män och 102 (11,5 %) från kvinnor.

Furberg har undersökt olyckor inom fordonsindustrin (2). Kvinnor som arbetar inom fordonsindustrin råkar ut för arbetsolyckor i högre utsträckning än kvinnor inom vård och omsorg]. Inom fordonsindustrin löper kvinnor och yngre medarbetare dubbelt så stor risk att skada sig.

## SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med studie var att undersöka förekomsten av arbetsolycksfall och variablerna ålder, kön och erfarenhet samt under vilken veckodag som arbetsplatsolycksfall inträffat på avdelningarna Chassi och Motor på Scania under åren 2006 och 2007.

Frågeställningarna var följande:

- Vilken ålder har de som drabbats av arbetsolycksfall?
- Är det skillnad i frekvens av arbetsolycksfall mellan kvinnliga och manliga anställda?
- Hur ser frekvensen arbetsolycksfall ut beroende på antalet anställningsår?
- Varierar antalet arbetsolycksfall mellan olika veckodagar?

## UNDERSÖKTA GRUPPER

Studien avgränsades till de montörer som var anställda på avdelningarna Chassi respektive Motor på Scania Södertälje under åren 2006-2007. Totala antalet montörer på båda avdelningarna under denna tid var då 2 544 varav 2 197 (83 %) var män och 347 (17 %) kvinnor. I tabell 1 och 2 redovisas antalet montörerna per ålder och antalet yrkesår:

**Tabell 1:** Antalet montörer på Chassi och Motor under 2006 och 2007 indelade i olika åldersgrupper.

Ålder (år)	Antal anställda
≤ 30	857
31-40	753
41-50	562
51-65	372
Totalt	2544

**Tabell 2:** Antalet montörer på Chassi och Motor under 2006 och 2007 indelade efter antal yrkesår.

Antalet yrkesår	Antal anställda
≤ 2	524
3-5	599
6-10	469
> 10	952
Totalt	2544

## METOD

I syfte att förebygga ohälsa och olycksfall är anmälan, utredning och uppföljning av arbetsskador och andra avvikelser viktiga förfaranden i det systematiska och kontinuerliga arbetsmiljöarbetet. Arbetsgivaren har skyldighet att anmäla inträffade arbetsskador till Försäkringskassan, och även utreda dem. Vid allvarliga arbetsolycksfall och allvarliga tillbud ska anmälan även ske till Arbetsmiljöverket. Ansvarig för att anmälan görs är närmaste chef.

Inom Scania CV AB sker detta med hjälp av ett webbaserat rapporteringssystem, SAM arbetsskadehanteringssystem, där blankett RSV 9210, Arbetsskadeanmälan, fylls i elektroniskt och lagras i systemet. Då försäkringskassan i dagsläget inte är redo för elektronisk signering så görs en utskrift av anmälan som signeras och skickas till Försäkringskassans inläsningscentral. Ansvarig för att anmälan görs är närmaste chef.

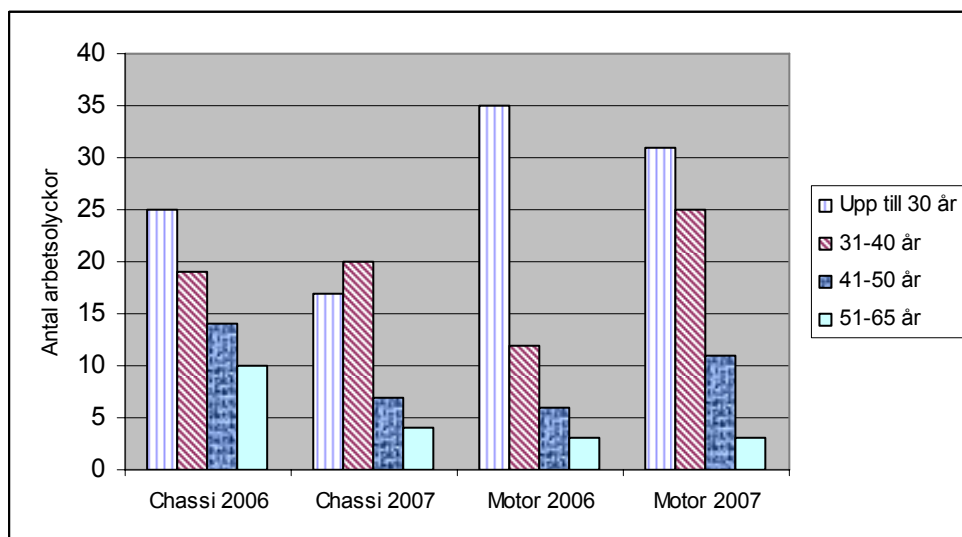
Statistik över arbetsskador och arbetssjukdomar kan med hjälp av rapportmallar i systemet tas fram av behöriga användare av systemet. Behöriga användare är linjechefer och arbetsmiljökoordinatorer på produktionsenheterna samt arbetsmiljöingenjörer och administrativ personal inom Hälsa & Arbetsmiljö, Scania CV AB:s inbyggda företagshälsovård.

Data som har använts i denna studie:

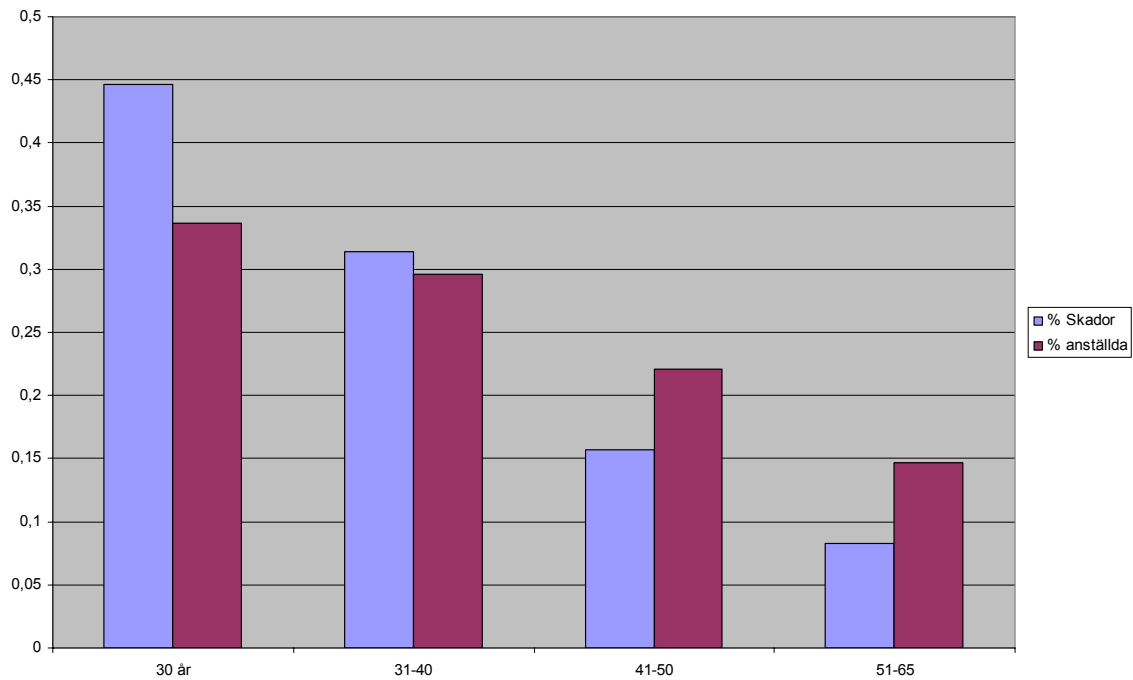
- Uppgifterna om antal anställda och anställningstid är hämtad från Scantias personalavdelning.
- Uppgifter om arbetsolyckor är hämtad från SAM med hjälp av Lars Allensten, gruppchef SCANIA CV AB, Hälsa & Arbetsmiljö, HEHT - Teknisk arbetsmiljö & Ergonomi

## RESULTAT

En sammanställning av antalet arbetsolyckor uppdelat på ålder och avdelning under 2006 respektive 2007 redovisas i figur 1 och 2. Av figurerna framgår att såväl antalet som andelen olycksfall var högre bland de yngre medarbetarna.

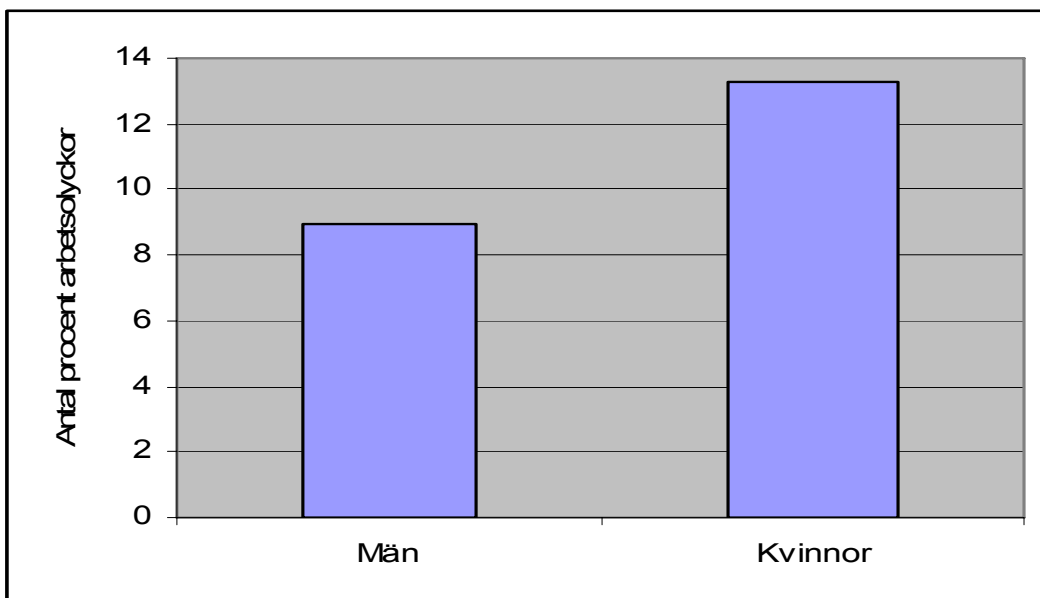


**Figur 1:** Antalet arbetsolyckor fördelat på ålder och avdelningarna Chassi och Motor på Scania Södertälje.



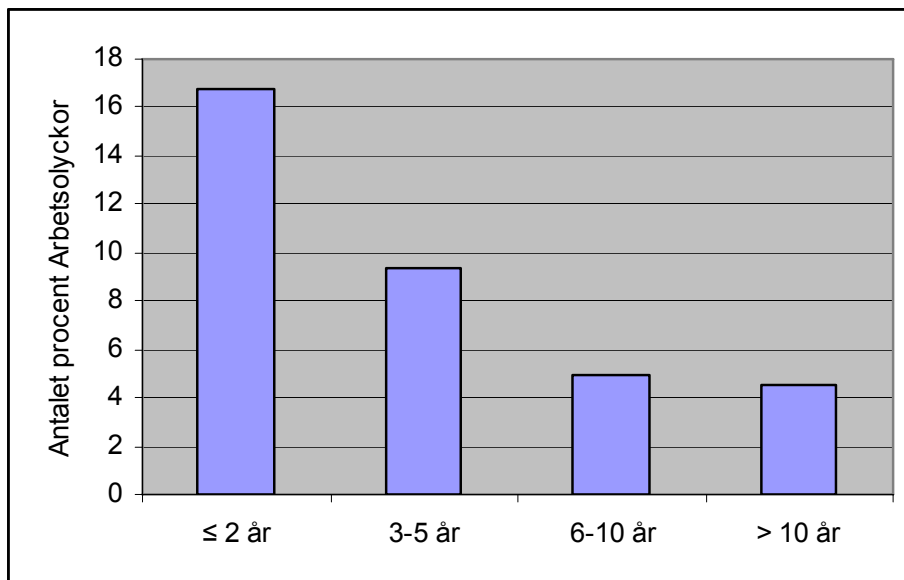
**Figur 2:** Andelen skadade jämfört med andelen anställda i olika åldersgrupper på Chassi och Motor under 2006-2007.

Beträffande skillnaderna i kön visar data, se figur 3, att bland männen var det 8,9 % som råkade ut för olycksfall under 2006-2007 på Chassi och Motor jämfört med 13,3 % av kvinnorna.



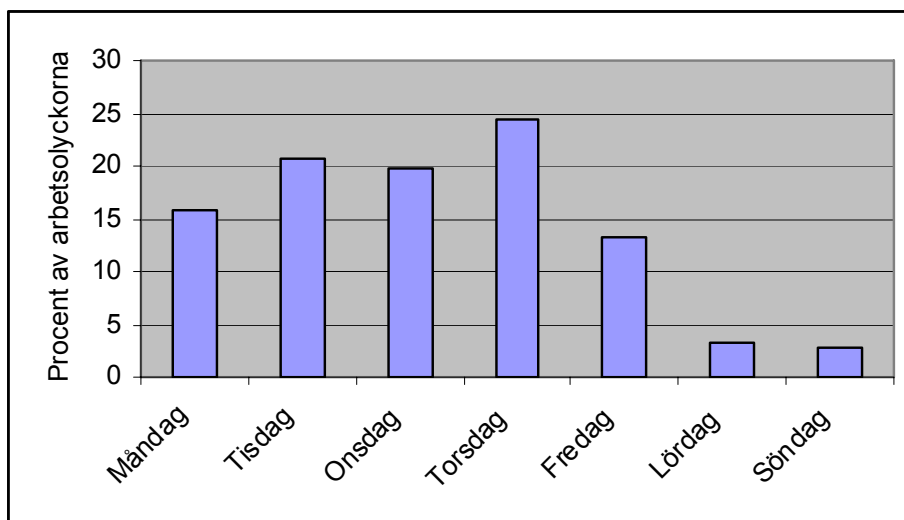
**Figur 3:** Andel män respektive kvinnor som skadades av arbetsolycksfall under 2006-2007 på Chassi och Motor på Scania Södertälje.

Att råka ut för en arbetsolycka varierade också med yrkeserfarenhet, se figur 4. Bland de anställda som hade arbetat två år eller mindre var det 16,8 % som råkade ut för ett olycksfall, medan andelen för de med mellan 3-5 års erfarenhet var 9,3 %. Efter sex års arbete löper man lägre risk för arbetsolyckor.



**Figur 4:** Andelen arbetsolyckor på Chassi och Motor på Scania Södertälje fördelat på antalet yrkesår

Figur 5 visar hur arbetsolyckorna fördelades på veckodagarna. De anställda löpte störst risk för arbetsolyckor i mitten av veckan.



**Figur 5:** Andelen arbetsolyckor på Chassi och Motor på Scania Södertälje fördelat på veckodagarna.



## **DISKUSSION**

Yngre arbetare på Chassi och Motor i Scania Södertälje tenderade i högre grad att drabbas av arbetsolyckor än andra åldersgrupper. Detta kan ha sin förklaring i att de yngre känner större prestationsångest och därmed stressar mer än sina äldre kolleger. De yngre anställda utgör inte sällan de senast rekryterade. Dessa kommer sällan med synpunkter beträffande arbetsbelastning och arbetsvillkor i rädsla för att mista jobbet. Därtill får de nyanställda oftast ingen eller mycket kort intern utbildning för att möta de nya arbetsuppgifterna och de skaderisker de medför. Nyanställda anstränger sig också för att visa framfötterna i syfte att ta sig förbi provanställningen. Många gånger kan ambitionen att göra en snabb karriär leda till att de ställer högre krav på sig själva än äldre arbetare.

Studien visar att kvinnor på Scania är mer drabbade av olycksfall än männen. Detta stämmer väl med vad Arbetsmiljöverkets statistik över arbetsolyckor inom fordonsindustri i hela landet visar. Att kvinnor mer frekvent råkar ut för arbetsolyckor än män inom industrin är känt sedan tidigare. En orsak kan vara att de flesta verktygen är anpassade till män. Det kan också vara så att kvinnor är bättre än män på att anmäla arbetsolyckor.

Det faktum att erfarenheten påverkar risken för arbetsolyckor kan ha med arbetsvana och fingerfärdigheten att göra. Med arbetserfarenhet följer uppmärksamhet och insikt om vad som utgör risk för olycka. Man lär sig detta antingen genom sin egen eller andras erfarenhet.

En tänkbar orsak till att torsdagen hade det högsta antalet olycksfall kan vara att man på dessa två avdelningar har en veckoarbetsplan med ett arbetsschema för veckan. Och när man kommit halvvägs i veckan och inte riktigt har hunnit med planeringen leder detta till arbetsstress och därmed högre risk för arbetsolyckor. En förklaring till varför man har färre arbetsolyckor på lördagar och söndagar är att man har färre arbetade timmar jämfört med övriga veckodagar.

Enligt Jan-Olov Carlsson, vice ordförande på IF metalls fackklubb, har arbetsbelastningen för arbetare vid löpande band ändrats drastiskt sedan 1970-talet (2). Han menar att arbetaren på den tiden hade mer påverkan på arbetsinnehållet, exempelvis fanns möjlighet för arbetskollegera vid löpande bandet att småprata och på så vis utbyta idéer och arbetstips. Enligt honom anses nu för tiden allt som inte är direkt värdeskapande, t.ex. att söka verktyg, fundera, växla några ord med kollega o.dyl., som slöseri.

## **SLUTSATS**

Inom fordonsindustrin förekommer arbetsolyckor av olika slag. Kvinnliga, yngre och mindre erfarna medarbetare tenderar i högre utsträckning att vara inblandade.

För att förebygga arbetsolyckor bör nyanställda få en förbättrad introduktion till arbetsuppgifterna och den nya arbetsmiljön, där man beskriver riskerna för arbetsolycksfall. Med ökad kunskap och kännedom om riskerna ökar även försiktigheten i arbetet.

En annan åtgärd som kan förebygga arbetsolyckor är att de anställda får mer inflytande att forma sin arbetsmiljö och att få delta i utformandet av sina arbetsvillkor (5). Detta bör ske i samarbete med arbetsledare och chefer.

En utmaning för fackföreningsrörelsen blir att åter sätta fokus på klassiska frågor om arbetsskydd, vilket idag diskuteras sällan eller inte alls.

## **LITTERATURREFERENSER**

1. Arbetsskador 2008. Arbetsmiljöstatistik Rapport 2009:1. Arbetsmiljöverket, Stockholm, (2009).
2. Furberg B. A better dream? Utvärdering och utveckling av en metod för analys av olyckor inom biltrafikdomänen. Linköpings Universitet. Magisteruppsats. ISRNLIU-KOGVET-D-04/02-SE, Linköping, (2004).
3. Harms-Ringdahl L. Riskhantering, Behov av forskning och utveckling. Arbetsmiljöfonden, Stockholm (1993).
4. Leveson, N. Safeware: system safety and computers. USA:Addison-Wesley Publishing Company, Inc. (1995).
5. Theorell T. Är ökat inflytande på arbetsplatsen bra för folkhälsan. Statens folkhälsoinstitut, Stockholm, (2003)