

Transporter av matvagnar med färdtjänstfordon

Rekommendationer för lastsäkring och lastning/lossning



BAKGRUND

Matkörning genomförs i färdtjänstfordon (färdtjänstbussar) där det är svårt att lastsäkra godset på ett säkert sätt. Detta är en aktuell fråga i några regioner och Arbetsmiljöverket har varit inkopplade kring denna problematik. För att belysa problematiken med att genomföra matkörningar i färdtjänstbussar genomfördes en förstudie under 2015.

Med anledning av förstudien beslutades att genomföra ett projekt med syftet att utarbeta rekommendationer för transporter av mat med färdtjänstfordon.

SYFTE

Syftet med denna skrift är att genom rekommendationer, om hur lasten ska säkras och hur arbetet kan ske med god ergonomi, säkerställa att förare som utför transporter av mat i färdtjänstfordon har en god och säker arbetsmiljö. Syftet är även att ge kunskap om grundläggande förutsättningar vid leverans för beställare av denna typ av transporter.

Avgränsning

Det finns även annan lagstiftning runt livsmedelshantering att ta hänsyn till, men detta belyses inte i denna rekommendation.

ARBETSMILJÖ

Ergonomi och olycksrisker

Färdtjänstförarens arbetsmiljörisker vid persontransporter är framförallt trafiken samt ergonomin i samband med att man hjälper kunderna. Vid transporter av mat i färdtjänstfordon kommer arbetsmiljön, i förhållande till persontransporter, för fordonets förare att påverkas när det gäller trafiksäkerhet, olycksrisk samt ergonomi. Det är framförallt risken med att matskåp vid häftig inbromsning åker in i förarens ryggstöd samt ergonomin vid lastning/lossning och förankring av matskåpen.

Lastsäkring

Vid transporten är det därför viktigt att allt som transporteras förankras enligt gällande lastsäkringsnormer (se sid 3). Lastsäkringsutrustningen ska också utformas så att det går att förankra lasten på ett för föraren ergonomiskt riktigt sätt.

När det gäller lastnings- och lossningsplatser måste de utformas så att arbetet kan ske så säkert som möjligt ur ett ergonomiskt perspektiv. Risken för olyckor och ohälsa måste också beaktas.

Samverkan

Det är viktigt att samverkan mellan taxiåkare, skyddsombud, beställare och godsmottagare sker i ett tidigt skede. Samverkan bör ske redan vid upphandlingen för att på sätt säkerställa att transporten kan ske på ett säkert sätt med avseende på fordon och lastnings- och lossningsplatser. Samverkan innebär bland annat att man tillsammans tittar på hur transportvägar, lastnings- och lossningsplatser samt hur fordon ska vara utformade. Det krävs att samtliga inblandade parter tar ansvar för en god arbetsmiljö och att hela transportkedjan blir säker.

FORDONSTYPER SOM ANVÄNDS VID TRANSPORTER AV MAT

Vid mattransporter som genomförs av taxiåkerier används olika typer av fordon som lätta lastbilar, personbilar samt färdtjänstfordon (*så kallade färdtjänstbussar/specialfordon*).

Lätta lastbilar kan används när det är större mängder av mat (ett flertal skåp) som ska transporteras. Eftersom de fordonen är anpassade för godstransporter är lastsäkring och ergonomi inget större problem.

Personbilar används i huvudsak vid transporter av portionsförpackad mat som ska levereras till enskilda kunder från storkök eller restauranger. Lådor eller ”väskor” med maten är oftast i begränsade mängder och kan på ett säkert sätt transporteras i fordonens lastutrymme. *Vid sådana körningar är kombifordon att föredra framför sedanmodell, för att på så sätt undvika ergonomiproblem med lyft av lådor/väskor över hög kant.*

Färdtjänstfordon (*specialfordon med totalvikt mellan 2,5 och 3,5 ton*) används när ett mindre antal skåp och lådor med mat som ska levereras, ofta till skolor, förskolor och äldreboenden. Fordonen är anpassade för persontransporter vilket innebär att lastsäkringsutrustningen är utförd för att säkra framförallt rullstolar. Dessa fordon är utrustade med antingen en bakgavellyft eller en ramp som fälls ut för att utjämna höjdskillnaden mellan fordonsgolvet och marken. Golvytan skall vara tillräcklig för att godset skall kunna lastsäkras på ett säkert och ergonomiskt riktigt sätt.

Distributionsbilar förekommer även vid mattransporter, men då oftast av åkerier som sysslar med godstransporter.

LASTSÄKRING

Regelverket

Vid transport av gods i fordon finns det regler som styr hur godset ska säkras för att inte olyckor ska ske beroende på att lasten rör på sig. Därför måste allt gods säkras så att det inte kan förflyttas framåt, bakåt eller åt sidan.

Enligt den svenska föreskriften, TSVFS 1978:10 ska lastsäkringen tåla hela lastvikten (1,0g) framåt och halva (0,5 g) lastvikten åt sidorna och bakåt.

Enligt den europeiska standarden SS-EN 12195-1:2 010 ska den klara 0,8 x lastvikten (0,8 g) framåt samt halva (0,5 g) lastvikten åt sidorna och bakåt.

Om det föreligger tipprisk så ska lastsäkringen klara 0,6 x lastvikten åt sidorna, enligt SS-EN 12195-1: 2010.

En grundläggande lastsäkringsmetod är att förstänga godset. Det innebär att man förhindrar att godset förflyttas genom direkt anliggning mot t ex vägg, annat gods eller förstängningsanordning. Förstängning innebär att man hindrar godset att röra sig vid exempelvis kraftig inbromsning. För att godset inte ska kunna tippa i färdriktningen måste förstängningen nå upp till godsets halva höjd.

Förstängning framåt och i sidled

Förstängning av godset är det absolut mest optimala. Förstängning innebär att man fixerar godset så att det inte kan komma i rörelse, t ex genom att använda plåtar som fästs i golvskenorna. Förstängningen måste då vara utformad så att godset inte kan förflytta sig framåt, bakåt eller åt sidorna. Godset ska inte heller kunna tippa, det är därför viktigt att förstängningen är minst upp till godsets tyngdpunkt. Om förstängningen förhindrar rörelse åt alla håll behöver man inte använda spännband.

Förstängning kan också användas i kombination med spännband. Om godset inte förstängs åt samtliga håll: det vill säga framåt, bakåt och åt sidorna, så ska även spännband användas. Förstängning i kombination med spännband blir ofta det enklaste sättet att säkra godset.

UTRUSTNING FÖR LASTSÄKRING

Fast utrustning i fordonet

- Lastöglor

Fasta lastöglor eller lastöglor som är flyttbara i golv- och väggskenor skall klara en belastning på ≥ 500 kg.

- Väggskenor

Väggskenor som monteras vågrätt under fönstren ger bra möjligheter att tillsammans med flyttbara lastöglor fästa spännbanden på det mest optimala sättet för en säker och effektiv förankring av godset.

- Golvskenor

Skenor som är monterade i golv för festsättning av rullstolar kan användas tillsammans med flyttbara lastöglor för förankring av godset. Viktigt att skenor monteras enligt tillverkarnas anvisningar.

Lös utrustning

- Spännband

Matskåp som normalt används väger maximalt 150 kg fullastade, vilket innebär att lastsäkringsutrustningen måste vara dimensionerad för att klara minst den vikten. Det gäller såväl spännband som fästöglor samt eventuella skenor på väggar eller i golv.

Spännband kan skadas och slits naturligt vid användning, vilket försämrar deras hållbarhet. Spännbanden måste därför kontrolleras före användning och bytas ut vid behov. Spännbandens livslängd ökar om de förvaras på ett bra sätt.

Golvfästen med retraktor (självspännande spännband) ska inte användas för att säkra gods beroende på att ramen i skåpet inte är anpassat för att klara dessa krafter.

För att förhindra att gods på hjul (t ex matvagnar) rullar framåt, bakåt eller åt sidan ska inte överfallssurning användas. Detta därför att en överfallssurning kräver att godset har en hög friktion mot underlaget, vilket inte är fallet med en matvagn på hjul.

- Plåtar för förstängning

En utrustning som kan användas vid förstängning är specialtillverkade plåtar som sätts fast i golvskenorna med hjälp av en "låsmekanism". Plåtarna kan utformas för förstängning enbart framåt eller förstängning framåt och i sidled. Viktigt att plåtarna klarar hela lastvikten framåt samt halva lastvikten i sidled.

- Plåt för förstängning framåt

Plåten utformas som en rak uppställd plåt som bör vara minst 15 cm hög. Plåten förhindrar att godset förflyttas framåt i körriktningen.

- Plåt för förstängning framåt och i sidled

Plåten utformas som en rak uppställd plåt med sidostycken. Plåtens utformning, som ett U, förhindrar att godset förflyttas framåt i körriktningen samt i sidled.

- Lastnät

Vid en del transporter av mat skickas bland annat bröd, frukt, sallad, m.m. i frigolitlådor eller pappkartonger som placeras ovanpå matskåpen. Dessa kan inte spännas fast med spännband eftersom de inte håller för de belastningar som uppstår. Lastnät är ett sätt som kan användas för att säkra dessa lådor. Men det är att föredra att dessa lådor placeras på golvet.

- Förvaring

Viktigt att tänka på att all lös utrustning ska förvaras så att den inte utgör någon risk. Dessutom ökar utrustningens livslängd om den förvaras på ett säkert sätt.

LASTNINGS- OCH LOSSNINGSPLATSER

Lastnings- och lossningsplatser som inte är anpassade för att ta emot leveranser kan många gånger innebära att arbetet blir tungt och innebär risker för olyckor och ohälsa.

Det är viktigt att redan vid upphandling diskutera eventuella anpassningar av lastnings- och lossningsplatser.

Lastning/Lossning i markplan

Vid transport av matskåp till och från byggnader är det viktigt att transportvägen är anpassad för att på enkelt sätt kunna utföra arbetet. Eftersom hjulen på vagnarna är små ställs det högre krav på transportvägen.

Transportvägen ska bestå av en hårdgjord och jämn yta som inte lutar mer än 1:12

Under vintern ska transportvägen snöröjas och halkbekämpas. Vid halkbekämpning ska så fint material som möjligt användas så att matskåpen kan förflyttas på ett enkelt sätt.

Trösklar ska i möjligaste mån monteras bort. I de fall trösklar måste finnas ska det vara sänkbar gummitröskel alternativt ska så kallade tröskelplåtar finnas nära till hands.

Lastning/Lossning vid lastkaj

Normalt varierar lastkajens höjd mellan ca 0,7-1,35 m vilket innebär att färdtjänstfordonets bakgavellyft, ca 0,4-0,6 m höjd, inte kan läggas i nivå med lastkajen. Vid denna typ av lastkajer kan en lyftplattform för vertikala lyft monteras. Lyftplattformen ska vara försedd med räcken och klämskydd.

Alternativt kan en ramp med lutning $\leq 1:12$ monteras. Rampen ska då vara halkskyddad och förses med räcken i erforderlig omfattning.

Samtliga lastkajer ska utrustas med avkörningsskydd som förhindrar att personal ramlar av från lastkajen samt att skåp rullar över kanten.

Samordningsansvar och rådgivningsansvar

Det är du som företrädare för arbetsgivaren, som ska se till att undersökningar och riskbedömningar planeras, genomförs och dokumenteras.

Du ska ge skyddsombudet möjlighet att medverka i de undersökningar och riskbedömningar som görs inom deras skyddsområden.

Finns inte lokalt skyddsombud, kontakta det regionala skyddsombudet. Du kan däremot inte lägga över ansvaret för arbetsmiljöarbetet på skyddsombudet.

Bestämmelsen i Arbetsmiljölagen (3 kap 12 §), inriktar sig på tillfälliga besök av "främmande" personal vid ett gemensamt arbetsställe.

Arbetsmiljölagen lägger ett direkt ansvar på den som råder över ett arbetsställe i förhållande till de som arbetar där utan att vara anställda hos honom.

Enligt Arbetsmiljölagen har den som råder över arbetsstället även ett obligatoriskt samordningsansvar (3 kap 7d-7e § AML) Det går inte att reglera ansvarsfördelningen i detalj utan utgångspunkten är att den som rättsligt och faktiskt har de största möjligheterna (rådgivningen) att vidta åtgärder också har ansvaret.

I ansvaret ligger att då klargöra för utomstående vilka regler som gäller på arbetsplatsen. Förutom att man kan kräva att man ska ha viss skyddsutrustning, följa anvisade regler, eller ha tillstånd för att få använda teknisk utrustning. Där ligger också en skyldighet att beakta arbetsmiljön så att det går utföra leveransen på ett sätt så att risk för ohälsa eller olycksfall inte föreligger.

Detta betyder inte att arbetsgivaren fräntas ansvaret för hur de egna anställda har det när de är ute på jobb. Arbetsgivaren måste kontrollera med jämna mellanrum att det är bra arbetsförhållanden, upptäcker man brister så ska man försöka påverka den som råder över arbetsstället att åtgärda bristerna, (3 kap 12§).

Kommunikation

För att på ett effektivt och smidigt sätt kunna organisera och planera själva genomförandet av transporter av mat, behövs en väl fungerande kommunikation mellan alla inblandade intressenter. Förslag på några av de kategorier som behöver vara med i denna kommunikationskedja listas nedan:

- Kostchef inom kommun/landsting
- Personal i kök/storkök
- Skyddsombud/regionalt skyddsombud
- Personal som kör färdtjänstfordonen
- Åkaren
- Underleverantörer/transportörer
- Den som äger avtalet (beställaren/upphandlaren)
- Påbyggare av färdtjänstfordon

För att skapa möjligheter för ett synsätt som innebär samverkan i planeringsarbetet måste de som är beställare av tjänsten och ytterst ansvariga, redan i upphandlingarna skapa förutsättningar för detta. Arbetsmiljöaspekten ska alltid vägas in i detta arbete.

BEHOVET AV INTRODUKTION OCH INSTRUKTION OM LASTSÄKRING VID TRANSPORT AV MAT MED FÄRD- TJÄNSTFORDON

TYAs projektgrupp bestående av arbetsmarknadens parter samt företrädare för taxiföretag, ser ett behov av instruktionsmaterial och instruktionsfilmer. En checklista tas fram för egenkontroll vid lastsäkring av matvagnar på ett säkert sätt, se www.tya.se

**Bilaga 1:
Matkörningar i färdtjänstfordon, förstudie, TYA.**

Solna 2017-05-23



Matkörningar i färdtjänstfordon, förstudie, TYA

Matkörning genomförs i färdtjänstbussar där det är svårt att lastsäkra godset på ett säkert sätt. Detta är en aktuell fråga i några regioner och Arbetsmiljöverket har varit inkopplade kring denna problematik. För att belysa problematiken med att genomföra matkörningar i färdtjänstbussar genomfördes en förstudie under 2015.

1. Bakgrund och problembeskrivning till projektet

Projektiden kom via Svenska Transportarbetareförbundet till TYAs Branschråd Taxi. Inför TYAs verksamhetsplanering 2015 sattes följande projektmål:

Att belysa problematiken med att genomföra matkörningar i färdtjänstfordon (så kallade färdtjänstbussar/specialfordon). Målsättningen är att hitta säkra arbetssätt med bättre arbetsmiljö och god ergonomi för denna typ av transporter. Bakgrund till projektet: Matkörningar genomförs i färdtjänstbussar där godset inte går att lastsäkra på ett säkert sätt. Detta har lyfts upp som en aktuell fråga i bl a norra Sverige och Arbetsmiljöverket har varit inkopplade kring problematiken. Taxiföretagen har åtgärdat delar av problemen kring lastsäkringen med hjälp av krokar och spännband, men ergonomiska problem för chaufförerna har istället uppstått.

2. Projektorganisation

En projektgrupp tillsattes för projektet:

Gunilla Hamberg, regionalt skyddsombud,
Svenska Transportarbetareförbundet, avdelning 32

Jaari Sotkasiira, regionalt skyddsombud,
Svenska Transportarbetareförbundet, avdelning 7

Jorma Ström, Svenska Transportarbetareförbundet

Anders Edman, VD, Karlstad Taxi AB

Dick Sundberg, konsult inom arbetsmiljö och utbildning,
transportbranschen, AUT Consulting AB

Maria Vigren, projektledare inom arbetsmiljöutveckling, TYA

3. Projektmål, reviderat

I samband med att projektet startades så beslutades det om en avgränsning och revidering av projektmålet till:

- Att belysa problematiken och klarlägga vad regelverket säger gällande att genomföra matkörningar i färdtjänst-/specialfordon.

Projektet behöver klargöra själva regelverksdelen; d.v.s. vad är det som är styrande vad gäller att genomföra en matkörning i ett färdtjänstfordon? Det handlar om Yrkestrafikförordningen, YTF, Arbetsmiljölagen, AML samt lastsäkringsregler. Gäller samma regler för gods- och för persontransportfordon? Registreringen på färdtjänstbussarna?

Det handlar om godstransporter i persontrafikfordon. Det handlar om utrustning i fordonen och utbildning för förarna.

4. Redovisning av resultat

4.1 Hur ser problemet ut vid matkörningar i färdtjänstfordon?

En del av taxiföretagens verksamhet består i att genomföra transporter av mat till skolor, förskolor samt olika typer av boenden. I vissa fall är det här en verksamhet som taxiföretagen bedrivit under flera års tid och för andra taxiföretag är det här en ny typ av verksamhet. Mattransporten kan tidigare ha genomförts av företag som har fordon anpassade för godstransporter. Taxiföretagens fordon som används för ändamålet är så kallade specialfordon (färdtjänstbussar). Dessa är utrustade för att genomföra persontransporter; bland annat transporter av rullstolsburna personer, vilket bland annat innebär att mellanvägg mellan hytt och lastutrymme saknas. Fordonens fastspänningsanordningar består bl av spännband, skenor i golven samt lastöglor (*se även TYAs Branschnorm avseende arbetsmiljön för förare av specialfordon*).

Problem framkom med lastsäkringen när ett taxiföretag i norra Sverige började genomföra mattransporter med hjälp av färdtjänstbussar. Problemen bestod främst i att kunna lastsäkra matvagnarna inne i färdtjänstbussen. Arbetsmiljöverket kopplades in och rekommenderade att förarna skulle få en ergonomiutbildning. Åkeriet anordnade ergonomiutbildning samt köpte in lastsäkringsutrustning. Schemaändringar genomfördes också för att förarna skulle få mer tid för att leverera maten, eftersom lastsäkringen tar tid. Ett problem som återstår är att ibland placeras frigolitlådor med mat ovanpå matvagnarna och dessa är svåra att säkra.

I Västra Götaland fanns liknande problem som ovan. I denna region har Arbetsmiljöverket ställt krav på

- Utbildning i lastsäkring
- Ombyggnad av fordon
- Ergonomiutbildning
- Riskbedömning av lastnings- och lossningsplatser

Från Sörmland finns också beskrivningar av problem vid matleveranser, men där handlade det främst om lastnings- och lossningsplatsernas utformning.

4.1.1 Hur vanligt är det att taxiföretagen genomför mattransporter i färdtjänstfordon?

För att få en uppfattning om hur vanligt det är att taxiföretagen arbetar med den här typen av transportuppdrag ställde under hösten 2015, det regionala skyddsombudet Gunilla Hamberg, en förfrågan ut till de regionala skyddsombuden. Frågeställningarna löd: Förekommer mattransport med färdtjänst/specialfordon i din avdelning/region? Hur många företag utför körningen? Antal fordon som omfattas av matkörningen?

Av de svar som kommit in så kan vi dra slutsatsen att minst 20 stycken taxiföretag runt om i landet genomför mattransporter med färdtjänst-/specialfordon. Minst 200 stycken fordon omfattas av matkörningar.

4.1.2 Exempel på en transportlösning från Karlstad Taxi AB

Projektet har fått ta del av en transportlösning som är utvecklad av Karlstad Taxi AB.

Företaget har arbetat med den här typen av transportuppdrag under mer än

10 års tid. De har tillsammans med fordonspåbyggarna utvecklat en utrustning för fastspänning av matvagnar i färdtjänstbussen. Utrustningen består bl av uppställda plåtar som fästes i golvskenorna och de fungerar som en förstängning framåt. Matvagnarna spänns även fast i lastöglor i väggbalkarna på fordonet. Dessutom är en stolsrad placerad mellan föraren och matskåpen.

4.2 Regelverket - Vad säger det?

En uppgift för TYAs projekt blev att undersöka hur regelverket ser ut gällande godstransporter i så kallade specialfordon utrustade för persontransporter.

Enligt Transportstyrelsen så får gods transporteras även i fordon avsedda för persontransporter, förutsatt att det finns taxitrafiktillstånd och att föraren har taxiförarlegitimation samt att persontransporter är den huvudsakliga sysselsättningen.

Vad gäller för regler vid säkring av last vid transport på väg?

Enligt den svenska standarden, TSVFS 1978:10 ska lastsäkringen tåla hela lastvikten (1,0g) framåt och halva (0,5 g) lastvikten åt sidorna och bakåt.

Enligt den europeiska standarden SS-EN 12195-1:2 010 ska den klara 0,8 x lastvikten (0,8 g) framåt samt halva (0,5 g) lastvikten åt sidorna och bakåt. Om det föreligger tipprisk så ska lastsäkringen klara 0,6 x lastvikten åt sidorna, enligt SS-EN 12195-1: 2010.

4.3 Förslag till fortsatt arbete

Till TYAs verksamhetsplanering inför 2016 lämnades förslag på fortsättning på förstudien.

Målsättning för projektet 2016:

Med utgångspunkt från 2015 års förstudie gällande matkörningar i färdtjänstfordon utarbetas en rekommendation för hur matkörningar i färdtjänstfordon kan ske på ett säkert sätt.

TYAs styrelse beslutade i december 2015 att projektet ska genomföras under 2016.

Solna februari 2016

DET HÄR ÄR TYA

Vår verksamhetsidé är att aktivt bidra till att utveckla kompetens, arbetsmiljö och status och därmed bidra till ökad produktivitet och lönsamhet. TYA är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportbranschen. Verksamheten bedrivs för TYA anslutna företag genom kurser och projekt som tar sikte på yrkeskunskap och arbetsmiljö. Vi samverkar även med skolor och myndigheter samt utarbetar informationsmaterial och läromedel.



TYA | BOX 1826, 171 26 SOLNA | TEL 08 734 52 00 | FAX 08 734 52 02 | INFO@TYA.SE | TYA.SE