

# ARBETSMILJÖ FONDENS SAMMANFATTNINGAR

1370

## Skogsbilsprojektet ADA

För innehållet i sammanfattningen svarar Roland Nejerstedt, Transporthälsan, Box 1826, 171 26 Solna, tel 08-734 52 00, Lars Österblom, Transporthälsan, Björn Johansson, Svenska Transportarbetareförbundets avd 6, Karlstad, och Henrik Olsson, Värmlands Åkeriförening, Karlstad.

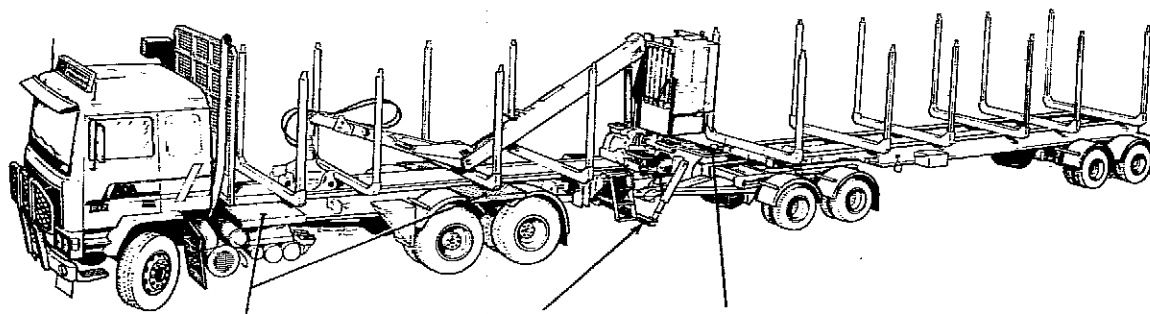
Pnr 77-1030 Olycksfall, tekniska åtgärder (46)  
Arbetsplatsen allmänna utformning (50)

April 1990

### Brett samarbete gav konkreta resultat

Efter 25 år på en kall sittnock oskyddad för väder och vind har nu skogsbilstransportörerna möjligheter att lasta sin bil från en

varm, skön hytt. Detta tack vara "Skogsbilsprojektet", som på uppdrag av medlemsparterna Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA) och Svenska Transportarbetareförbundet genomförts i regi av Transport-



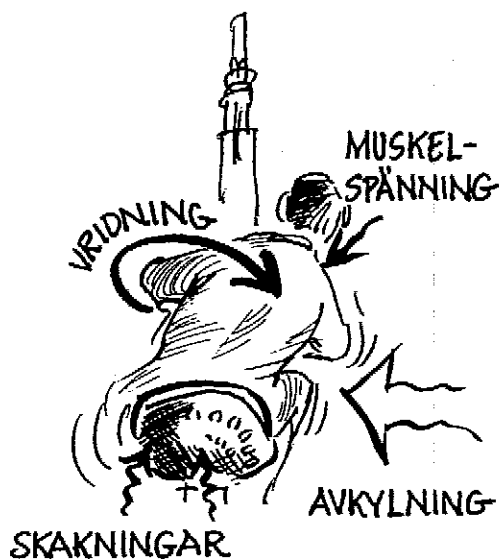
Projektfordonet var bla försedd med skyddsskivor av halkskyddad plast och kraftiga handtag och ledare att hålla fast i. Stegar till kranen fanns på båda sidor och kranhytten var försedd med gångbord. Hyttens framruta

hade galler för att skydda mot slag. Den kunde höjas ca 1 meter för att ge bättre överblick. Kraftig arbetsplatsbelysning och värme i hytten förbättrade arbetsmiljön ytterligare.

hälsan. Projektfordonet, kallat ADA, blev en stor framgång, inte minst genom projektuppläggningsen. Redan från start var skogsbilförarna med och byggde upp fordonet, som sedan testades i praktiskt bruk under ca ett år.

Bakgrunden till projektet var de arbetsmiljöproblem, som skogsbilstransportörerna ständigt är utsatta för. Förutom de direkta olycksriskerna innebär framför allt kranhanteringen risker för långsiktiga skador genom onaturliga arbetsställningar och genom att föraren tvingas arbeta utomhus, ofta i besvärliga väderförhållanden med kyla, snö och blåst.

För att förhindra fallolyckor är det numera förbjudet att gå upp på lasten för att spänna toppkättingen. Trots detta inträffar många fallolyckor, men det är då fall i samband med upp- och nedstigning från den fordonsmonterade kranen. Här finns inte några skyddsåtgärder föreskrivna, trots att arbetet sker från samma höjd som lasten.



*Den nya kranhytten eliminerar de flesta problemen skogstransportörerna har dragits med.*

Vanliga orsaker till olycksfall är:

- Fall genom att föraren halkar när han går upp på kranen eller ner från den.
- Fall från förarplatsen (föraren kastas ur stolen vid kraftiga rörelser eller brott på stolinfästningen).
- Slag av stock som glider ur gripen.

- Föraren kläms när fordonet kanar. Det kan ske vintertid då däcken, som värmts upp under körningen, smälter isen under hjulen och friktionen minskar.

Risk för arbetssjukdomar finns i samband med:

- Lokal avkylning av kroppen vid kall och fuktig väderlek. I första hand gäller det kyla från sitsen.
- Statiskt muskelarbete vid krankörningen.
- Vriden och krökt arbetsställning för att få bra sikt.
- Vibrations- och stötblastning (ofjädrad stol).
- Dålig sikt i mörker pga för svag belysning.
- Kommunikation med omvärlden saknas.
- Risk för ögonskador genom kraftigt oljeflöde med högt tryck vid slangbrott.

Sedan flera allvarliga olyckor, även med dödlig utgång, inträffat i Värmland vintern 1984–85 tog BA:s och Transports representanter i Värmland kontakt med sina respektive huvudorganisationer.

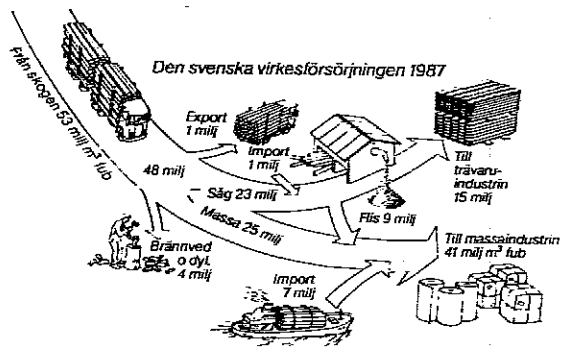
Detta resulterade i att Transporthälsans parter var ense om att åtgärder måste vidtas för att förbättra situationen. Ett praktiskt, åtgärdsinriktat projekt, "Skogsbilsprojektet", startades.

## Arbetsmiljökunnande tillvaratogs

Utgångspunkten för projektet var att ta tillvara det stora arbetsmiljökunnande och den medvetenhet om arbetsmiljöns betydelse för människans bästa som finns i vårt samhälle.

Industrins intresse av att produkterna uppfyller kravet på en god arbetsmiljö för användaren var en förutsättning för projektet. Att detta är stort visade sig i "Skogsbilsprojektet", genom de insatser de deltagande företagen gjorde.

En annan förutsättning för att lyckas med ett projekt av detta slag är att det följer de gängse regler som åkeribranschens folk arbetar efter. Då känner sig människorna engagerade. Också tillverkarna har stor erfarenhet av detta arbetssätt.



## Tester i naturlig miljö

Tester med projektfordonet i naturlig arbetsmiljö blev därför det viktigaste inslaget i projektet. Dessa genomfördes över hela Sverige. De flesta testerna genomfördes i Värmland.

- En ny typ av steg, som var halkskyddad, togs fram.
- En oljestopsventil, som kan stänga av oljeflödet vid slangbrott togs också fram. Ett slangbrott kan vålla svåra skador på förarnas ögon, men också på naturen. (Hydrauloljan i en skogsbil kan förstöra upp till 150 miljoner liter grundvatten.)
- Samtidigt pågick utprovning av komponenter och montering av en kranhytt på en Fiskarskran.

Efter funktionskontroller och komplettering var fordonet färdigt för användning i mitten av april 1987 och togs omedelbart i bruk.

## 38 veckors arbete

Totalt testades ekipaget i praktiskt bruk under 38 veckor 1987 och vintern-våren 1988. Testkörningarna skedde under varierande geografiska betingelser och väderförhållanden från Medelpad i norr till Skåne i söder.

Under projektets gång har de personer, som använt ekipaget i sitt dagliga arbete, sammankallats för utvärdering och kommentarer. Detta innebär att förbättringar kunde vidtas snabbt och kontinuerligt. Detta bidrog i hög grad till att hålla intresset för projektet uppe.

För att så många som möjligt skulle nå av information om projektet framställdes en videofilm i tre avsnitt (38 minuter). Filmen berör lastningsmomentet, körningsmomentet och lossningsmomentet på industrin med huvudsaklig inriktning på arbetsmiljö och säkerhet. ADA följs under dessa moment och filmen beskriver i text och bild arbetet under såväl vinter- som sommarförhållanden.

## Resultat för framtiden

Som en direkt följd av projektet finns nu tre tillverkare av hytter till fordonsmonterade skogskranar i Sverige. Det innebär att hytter kan levereras till alla kranar som finns och köps i landet. Rapporter tyder på att de flesta kranar som nu säljs är försedda med hytt.

Projektet har aktivt bidragit till ett kraftigt ökat säkerhetstänkande inom skogsbilnäringsen. Transporthälsan kommer att ta detta som modell för kommande, praktiskt orienterade arbetsmiljöprojekt.

Nära kontakter mellan Transporthälsan och tillverkarna har lett fram till ett ömsesidigt förtroende, som ger förutsättningar för ett gott samarbete i fortsättningen. Detta innebär att Transporthälsan arbetar vidare enligt dessa linjer, närmast med projekt "Hängande djurkroppar". (Arbetsmiljöfondens pnr 89-0133).

<b>Medverkande företag</b>		KG-bolaget i	Säkerhetsklotsar
Följande företag var direkt engagerade i projektet:		Lammhult	Kranvåg
Volvo Svenska Bil AB, Göteborg	Chassie Volvo F12 6x2	Hydraulik Indexator AB Vindeln	Kran med kranhytt från AB Blin-
Smedab, Malmköping	Timmerpåbyggnad	Fiskars Salo, Finland	ko, Bureå
Kilafors Industri AB, Kilafors	Skogssläpvagn	Folksam	Försäkring
ExTe Fabriks AB	Färila Lastbankar och automatiska buntspännare	OK Värmland	Drivmedel
Trux AB, Färila	Frontskydd	SÅIFA i Värmland AB	Mobiltelefon NMT 450
		Televerket Radio	Mobitextrustning
		Karlstad	

## Rapporten

Skogsbilsprojektet och videon med samma namn. Kontakta Transporthälsan, tel 08-7345200.

**Arbetsmiljöfonden**

Box 1122, 111 81 Stockholm  
Tel 08-796 47 00 (vx)