



**Lastbilschaufförers
upplevelse av Kör- och vilotidslagen
och dess betydelse för individens arbetsförhållande**

Annika Holmén Maria Olsson

**Psykologi 61 – 90 hp, Uppsats 15 hp
Personalvetarprogrammet
Institutionen för individ och samhälle/Högskolan väst
Vårterminen 2011**

**Handledare: Kathe Nonås
Examinator: Anna Dåderman**

Lastbilschaufförers upplevelse av Kör- och vilotidslagen och dess betydelse för individens arbetsförhållande

Annika Holmén

Maria Olsson

Tidigare forskning om lastbilschaufförers arbetsförhållanden har visat att de utsätts för ett flertal stressorer i arbetet och att de har låg kontroll över sitt arbete. Syftet med studien var att undersöka lastbilschaufförers upplevelse av stress till följd av Europeiska Kör- och vilotidslagen (KoV), hur de upplever sin arbetssituation samt bidra till att öka förståelsen kring lastbilschaufförers arbetsförhållande. Studien omfattade sex manliga lastbilschaufförer från Trestadsregionen (Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg) som omfattades av KoV. Samtliga chaufförer hade familj med olika ålder på barn och chaufförernas yrkeserfarenhet varierade mellan 19 och 40 år. Det genomfördes en kvalitativ studie utifrån en tematisk analysmetod. Individuella intervjuer genomfördes. Deltagarna upplevde att KoV begränsade deras möjligheter att utföra sitt arbete, att lagen var oflexibel och dåligt anpassad till verksamheten, vilket de upplevde ledde till frustration, stress och känslan av maktlöshet. Studien visade att KoV bidrog till sämre arbetsförhållande och trafiksäkerhet samt att den digitala färdskrivaren var bristfällig och dåligt anpassad till verksamheten. Deltagarna saknade möjligheten till flexibilitet i KoV och att det skulle förbättra deras arbetsförhållande. Studien visade att det krävs ett vidare perspektiv än reglering av körtid, rast och vilotid för att förbättra lastbilschaufförers arbetsförhållanden.

Nyckelord: lastbilschaufförer, stress, kör- och vilotidslagen, arbetsförhållanden, flexibilitet

Truck drivers' experience of hours-of-service regulations and its importance for the individual's working condition

Previous research on truck drivers working conditions has shown that they are exposed to a number of stressors at work and that they have low degree of control over their work. The aim of the study was to examine the truck drivers' experience of stress as a result of European hours-of-service regulations (HoS), how they experience their work situation and help to increase understanding about truck drivers' working condition. The study included six male truck drivers from the region (Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg) covered by the HoS. All drivers had family with children of different ages and the drivers' experience of the profession was between 19 and 40 years. A qualitative study based on a thematic analysis method was carried out. Individual interviews were conducted. Participants felt that HoS limited their ability to perform their job, that the law was inflexible and poorly adapted to the business, which they felt led to frustration, stress and feelings of powerlessness. The study showed that HoS contributed to experienced poor working conditions and road safety, and that the digital tachograph was incomplete and poorly adapted to their business. The participants missed the option of flexibility with HoS as it would improve their working relationship. The study

concluded that for truck drivers to improve working conditions a broader perspective than regulations of driving time, breaks and rest periods is needed.

Keywords: truck driver, stress, hours-of-service regulations, working conditions, flexibility

Vi vill ge ett stort tack till er lastbilschaufförer som möjliggjort denna studie genom att berätta om era högst personliga upplevelser. Ett jättestort tack även till vår handledare, Kathe Nonås, för den tillgänglighet, intresse och engagemang du visat oss under arbetet.

Lastbilschaufförers arbetssituation är reglerad i Europeiska Unionens Kör- och vilotidslag (KoV). Syftet med lagen är att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikes transporter, förbättra de sociala förhållandena för de som omfattas av förordningen samt öka den allmänna trafiksäkerheten (eur-lex.europa, 2006; Jensen & Dahl, 2009). Förordningen skall tillämpas vid godstransporter på väg där fordonets vikt överstiger 3,5 ton med undantag av fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timman samt olika specialfordon för exempelvis räddningsarbete. Förordningen skall också tillämpas vid persontransporter där fordonet är konstruerat för transport av mer än nio personer med undantag av fordon i linjetrafik där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

En förenklad definition av KoV (eur-lex.europa, 2006):

- Maximal körtid/dygn är 9 timmar och nattvila är minst 11 timmar/dygn.
- Maximal körtid utan rast är 4,5 timmar. Därefter krävs en sammanhängande rast på minst 45 minuter.
- Rast kan delas upp i två tillfällen (dock inte efter 4,5 timmars körtid), där kravet är att den första är på minst 15 minuter och den andra i minst 30 minuter.
- Sammanhängande veckovila (helgvila) måste uppgå till minst 45 timmar.
- Undantag: nattvilan kan förkortas till 9 timmar vid två tillfällen/ vecka.

EU har reglerat KoV sedan 1985 och den senaste revisionen gjordes 2007. Den senaste revisionen gjordes med anledning av att det visat sig vara svårt för samtliga medlemsstater att tolka och tillämpa lagen på ett enhetligt sätt. KoV kontrolleras med hjälp av en färdskrivare som är en obligatorisk utrustning i alla lastbilar. Färdskrivaren registrerar chaufförens aktiviteter som körtid, rast, viloperiod, alla stopp samt hastighet. Vid vägkontroll granskas chaufförens aktiviteter och det ska finnas möjlighet att kontrollera kör- och vilotid de senaste 28 dyggen. Därutöver måste åkeriet lagra chaufförernas kör- och vilotid upp till de senaste 365 dyggen (eur-lex.europa, 2006).

Färdskrivare finns i två versioner, analog eller digital, där den digitala är en elektronisk version som kräver både ett personligt förarkort och ett företagskort. Förarkortet lagrar data om chaufförens aktiviteter och kan sedan jämföras med företagskortet så att chauffören inte överskridit sin körtid med annat fordon. Den analoga färdskrivaren kräver ett diagramblad som placeras i färdskrivaren vid varje nytt arbetstillfälle. Dessa diagramblad är personliga och måste först sparas av chauffören under 28 dagar för att därefter sparas av arbetsgivaren i 365 dagar. I och med införandet av digital färdskrivare kan en snabbare och mer omfattande vägkontroll göras (eur-lex, 2006). Enligt åkeriägaren R. Johansson (personlig kommunikation, 12 maj, 2011) är det obligatoriskt med digital färdskrivare vid nyttillverkning av lastbilar sedan 1 juni 2006. KoV reglerar både dygns – och veckoarbetstid i form av max körtid och minst vilotid. Europaparlamentets och Europeiska Unionens råds förordning rekommenderar medlemsstaterna att fastställa sanktioner vid överträdelse som är ”effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande”. Överträdelse av lagen kan innebära sanktioner för såväl chaufför som åkeri (eur-lex.europa, 2006). Enligt R. Johansson (personlig kommunikation, 12 maj, 2011, åkeriägare) är den vanligaste påföljden vid överträdelse av lagen personliga böter.

I en studie av Jensen och Dahl (2009) jämfördes i huvudsak engelskspråkiga industriländernas (USA, Kanada, Australien och medlemsländer inom EU) KoV. Jämförelsen visade att den Europeiska KoV har ytterligare ett syfte än de övriga jämförande länderna, vilket är att förbättra lastbilschaufförers arbetsförhållanden. En av Jensen och Dahls (2009) huvudfrågor var om den Europeiska KoV verkligen bidrog till bättre arbetsförhållanden. Studien visade att den Europeiska KoV var mindre flexibel jämfört med USA, Kanada och Australien, vilket enligt författarna bidrog till sämre arbetsförhållanden istället för till bättre. De menade att KoV inte tagit hänsyn till de kundkrav som lastbilschaufförer måste förhålla sig till och att det i kombination med bristen av att kunna påverka sitt arbete ledde till mental påfrestning. Författarna menade att det kan vara kontroll över raster, dygnsrytm, planerad ledighet och möjligheten att utföra sitt arbete.

Studien visade även att det sociala livet med kollegor, familj och vänner påverkades negativt av den strikt reglerade kör- och vilotiden då KoV begränsade tiden för umgänge. Detta genom att valmöjligheten till var rasten skulle förläggas inte finns utan att lastbilschaufförerna tvingades att ta sin rast efter körtiden och alltså inte efter det som passade dem bäst. Det innebar att lastbilschaufförerna inte kunde bestämma rast med kollegor eller vänner. Begränsningen kunde också innebära att lastbilschaufförerna inte hann hem innan körtiden var slut, vilket begränsade chaufförernas familjeliv. Vidare menade författarna att bristen på flexibilitet i KoV påverkade dygnsrytmen (sömn och mat).

Flera studier (Costa, Sartori, & Åkerstedt, 2006; Jensen & Dahl, 2009) fann att flexibilitet var viktigt för att främja goda arbetsförhållanden där möjligheten till kontroll i arbetet var av betydelse. Vidare menade de att bristen på flexibilitet kan ha en mängd negativa hälsoeffekter som var relaterade till stress, exempelvis hjärtsjukdom, oro och magproblem. I en multinationell undersökning (Adams-Guppy & Guppy, 2003) om lastbilschaufförers risker i arbetet kopplat till trötthet föreslogs att ett mer flexibelt förhållningssätt till chaufförernas kör- och vilotid skulle ge chauffören möjlighet att ta rast när de behöver. De menade att behovet av rast är individuellt och att även vissa väg förhållanden kan styra behovet av rast och en större flexibilitet skulle därför kunna bidra till en minskad olycksrisk.

Det är ett känt faktum att sociala relationer inverkar positivt på människors liv och påverkar den psykiska och mentala hälsan positivt. Det sociala stödet är betydelsefullt för individen för att t ex. fatta beslut, ge feedback. Sociala relationer kan även vara kopplade till organisationen individen arbetar i och som kan vara väldigt betydelsefulla för individen (Berkman, Glass, Brissette, & Seeman, 2000). Andra studier visar att en rörlig livsstil minskar stabiliteten i människors personliga möten och närvaro på platser, vilket utgör ett hot mot individens känsla av att känna trygghet, kunna identifiera sig med gruppen och känslan av gemenskap reduceras. Bristen på vardagliga kontakter kan leda till upplevelse av ensamhet och isolering (Bergström, 2006). Människor måste mötas ansikte mot ansikte för att kunna utveckla och etablera meningsfulla relationer till platser och människor (Urry, 2002). Den fysiska närvaron är en förutsättning för att kunna grundlägga och behålla tillitsfulla relationer med familj, vänner och kollegor (Altman & Low, 1992).

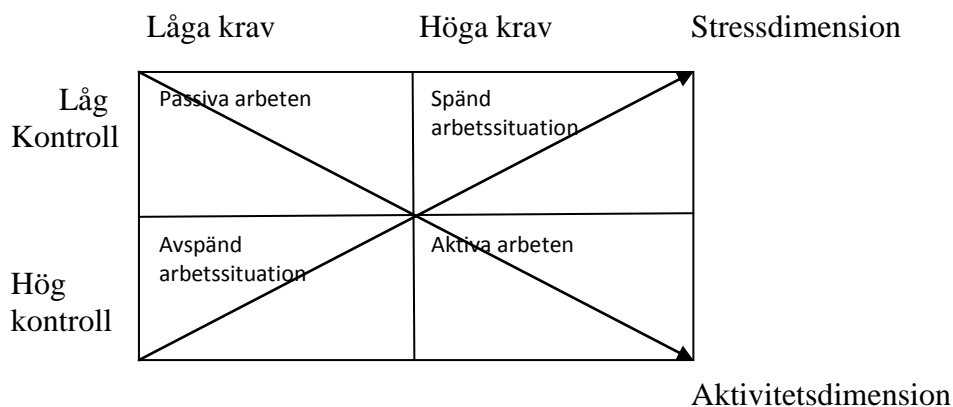
Stress i arbetslivet kan belysas utifrån olika perspektiv och teorier. Stressforskaren McGrath menade att stress utvecklas genom en psykologisk process vilken innebar en förändring i fyra stadier, transaktionsmodellen. Modellen belyste individens stressreaktioner och konsekvenser av stressituationer. McGrath

menade att det var en individs subjektiva tolkning av en situation eller sammanhang som var avgörande för stressupplevelsen. De fyra stadierna var:

- Krav – fysiska och sociala aspekter i miljön som ställer krav på människan.
- Tolkning – personens subjektiva uppfattning av kraven och hur personen percipierar, värderar, bedömer och tänker samt upplevelsen av den egna förmågan att möta kraven.
- Responser – personens reaktion på stressorerna vilka kan vara fysiologiska, psykologiska eller beteendemässiga.
- Konsekvenser – är de följder som individ och organisation får av stress.

Stressreaktioner kunde alltså komma till uttryck på olika sätt. Fysiologiska stressreaktioner påverkade bland annat hjärtverksamhet och adrenalinutsöndring med fysiska symptom som följd. Psykologiska stressreaktioner kunde leda till känsloreaktioner som missnöje, oro, ångest, ilska och nedstämdhet. Det kunde också leda till kognitiv funktionsnedsättning som koncentrationsnedsättning, minskad uppmärksamhet, minskad minneskapacitet samt förvirrad tankegång (McGrath, 1970).

Karaseks (1979) stressmodell, krav- och kontroll, var en etablerad modell med mycket empiri. Enligt modellen var höga arbetskrav i kombination med låg kontroll i arbetssituationer en risk för mental ansträngning. Figur 1 illustrerar modellen med fyra kombinationer av arbetskrav och kontroll (fritt handlingsutrymme) där höga krav i kombination med låg kontroll var den minst gynnsamma kombinationen.



Figur 1. Karaseks krav- och kontrollmodell föreställer fyra kombinationer av arbetskrav och arbetskontroll.

Karasek (1979) fann att risken för mental ansträngning och andra stressrelaterade hälsorisker var störst då individen möter höga arbetskrav i kombination med låg kontroll. Karaseks definition av krav i modellen var interaktionen mellan, och den sammanlagda effekten av, alla krav i en arbetssituation och menar att graden av fritt handlingsutrymme (kontroll) för att kunna möta kraven styrde upplevelsen av mental ansträngning. Modellens definition av kontroll var kopplat till både befogenhet att besluta och individens kompetens att hantera oväntade situationer i arbetet.

Enligt Karasek och Theorell (1990) klarade individen av högre krav i arbetet då möjligheten till hög kontroll fanns och menade att individen till och med kan stimuleras av en sådan arbetssituation. Jensen och Dahl (2009) menade att KoV begränsade lastbilschaufförers möjligheter att möta krav som ställdes på dem i arbetet och att risken för vägkontroll av chaufförernas kör- och vilotid i kombination med arbetskrav gjorde att lastbilschaufförers arbetssituation präglades av både låg kontroll och höga krav.

Taylor och Dorn (2006) fann i sin studie att forskning och utveckling inom trafiksäkerhet har fokuserat mer på teknisk utveckling än på yrkeschaufförers fysiska och psykiska hälsa som stress och andra psykologiska tillstånd (sömn, trötthet, vakenhet). I studien undersökte författarna därför hur stress, trötthet samt fysisk och psykisk hälsa kan påverka lastbilschaufförers inblandning i trafikolyckor. Författarna menade att perceptionen kan påverkas negativt av stress samt fysisk och psykisk ohälsa och menade att det av den anledningen är viktigt att ta hänsyn till ohälsa i trafiksituationer. Studien fann att lastbilschaufförers arbetssituation präglades av ständig tidspress och att de därför utsätter både sig själv och andra för olycksrisker i trafiken.

Ytterligare en studie (Rowden, Matthews, Watson, & Biggs, 2011) visade på sambandet mellan stress och trafikolyckor. Studien visade att trafikkö och snöoväder ökade risken för stressreaktioner. Det slags trafiksituationer ledde till att chaufförerna tog större risker i trafiken. Studien visade att stressrelaterad aggression ökade individens riskbenägenhet.

Tidigare studier av lastbilschaufförers upplevda stress visade att de flesta deltagarna upplevde en ständig stress och oro. Studierna visade på en rad olika stressorer som lastbilschaufförerna utsattes för i arbetet, bland annat tidspress, social isolation, bristen på kontroll, vägförhållande och säkerhet i deras arbetsmiljö. (Broughton, Baughan, Pearce, Smith, & Buckle, 2003; Shattell, Apostolopoulos, Sönmez, & Griffin, 2010) Enligt Shattell m.fl. (2010) överskred lastbilschaufförer körtiden och körde med högre hastighet för att leverera godset på utsatt tid och menade då att deras arbetsförhållande var ohälsosamt eftersom chaufförerna arbetade under sådan press.

Olika motivationsteorier har belyst olika behov som är viktiga för individens arbetsförhållanden. Behoven delas ofta in i biologiska grundbehov och i mer ytliga behov som på olika sätt bidrar till eller minskar motivation och arbetstillfredsställelse. Exempel på en sådan teori är Herzbergs tvåfaktorteori (Bitsch & Hogberg, 2005; G. Kaufmann & A. Kaufmann, 2005) som delat in arbetsegenskaper i motivationsfaktorer (prestationer, uppskattning, ansvar och växt- och utvecklingsmöjligheter) och hygienfaktorer (sociala och fysiska arbetsförhållanden, löneförhållanden, status och arbetstrygghet). Herzberg menade att goda motivationsfaktorer kan skapa trivsel men avsaknaden av motivationsfaktorer kan inte skapa vantrivsel. Avsaknaden av hygienfaktorer kan bidra till vantrivsel men de kan inte skapa trivsel då de anses vara mänskliga grundläggande behov. Den sociala dimensionen i arbetslivet har visat sig vara ett viktigt mänskligt behov som kan skapa grundläggande trygghet och psykologisk och social funktionsförmåga, vilket är viktigt för självbilden. Sociala jämförelser kan också bidra till en stabil identitet och självkänsla genom att värdera och jämföra den egna kompetensen och förmågan (G. Kaufmann & A. Kaufmann, 2005).

Tidigare studier har visat att lastbilschaufförer har en ökad risk för fysisk ohälsa som hjärtsjukdom och ryggsjukdom. Studierna har olika perspektiv som

motion och kost, livsstil men också stress. Föreliggande studie har gjort en avgränsning mot fysisk hälsa då syftet var utifrån ett psykologiskt perspektiv. Syftet var också att undersöka upplevelsen av stress till följd av KoV ur ett psykologiskt perspektiv. Med anledning av det smala syftet har författarna också strävat efter att hålla sig till det.

Problemformulering

Syftet med KoV var att bidra till goda arbetsförhållanden samt öka trafiksäkerheten genom att reglera körtid och vilotid. Detta med ambitionen att minska chaufförens risk för trötthet, som anses vara den största riskfaktorn för trafiksäkerhet. I anslutning till den senaste revisionen av KoV lagstiftades den digitala färdskrivaren i syfte att kunna utföra en mer omfattande och detaljerad vägkontroll av chaufförernas kör- och vilotider. Enligt tidigare uppgifter från lastbilschaufförer till föreliggande studies författare fanns det brister med den digitala färdskrivaren. Både i form av chaufförens och kontrollantens kunskap om den digitala färdskrivarens teknik och i form av flexibilitet. Detta kunde enligt chaufförerna leda till en felaktig bedömning av körtid, rast och vilotid vilket kan påverka chaufförernas upplevelse av stress och arbetsförhållanden. Tidigare forskning har visat att lastbilschaufförer anser att KoV bidragit till sämre arbetsförhållanden. De ansåg att KoV bidragit till högre stress och de upplevde att de har höga krav i arbetet men liten kontroll över sin arbetssituation. Författarna till föreliggande studie har dock inte funnit studier som visat hur lastbilschaufförernas upplevelse av arbetssituationen påverkar dem.

Syfte

Föreliggande studies övergripande syfte var att öka kunskap om och förståelse för lastbilschaufförens upplevelse av deras arbetsförhållanden samt undersöka lastbilschaufförens upplevelse av stress till följd av Kör- och vilotidslagen. Ett mer preciserat syfte var att undersöka den subjektiva upplevelsen för att belysa lastbilschaufförens arbetsförhållanden ur ett vidare perspektiv.

Frågeställningar

Hur upplever och påverkas lastbilschaufförer av Kör- och vilotidslagen, både i arbetsliv och i privatliv? Leder Kör- och vilotidslagen till stress? Hur tar stressen sig uttryck?

Metod

Deltagare

I studien deltog sex manliga lastbilschaufförer i ålder mellan 37 och 56 år. Alla chaufförer var verksamma i små åkerier där antalet anställda var mellan en person (egenföretagarna) och 15 personer. Samtliga åkerier utförde både nationella

fjärrtransporter och lokala transporter. Fjärrtransporter innebar längre transportsträckor och krävde ofta övernattnig. De lokala transportererna innebar kortare transporter mellan orter men kunde även omfatta enbart stadstrafik. De anställda chaufförernas arbete planerades och schemalades av åkeriets transportledare utifrån åkeriets transportuppdrag. Deltagarnas erfarenhet av arbete som lastbilschaufför varierade mellan 19 och 40 år. Alla deltagare hade familj med barn i olika åldrar från 2,5 år.

Första urvalskriteriet var att deltagarna hade ett arbete som omfattas av KoV (se definition i inledning). Studiens andra urvalskriterie var chaufförernas olika erfarenhet, kön, ålder samt familjesituationer i syfte att spegla olika perspektiv. Ett tredje urvalskriterie var att deltagarna inte hade en relation till författarna. Författarna till föreliggande studie strävade efter deltagare från olika arbetsplatser. Antalet deltagare planerades till sju men resulterade i sex personer. I studien deltog fyra anställda lastbilschaufförer och två egenföretagare som inte hade anställd personal. Avvikelsen berodde på att det var mycket svårt att bestämma en tid för intervju då deltagarna inte arbetade efter schema.

Instrument

Studiens datainsamling genomfördes med individuella intervjuer med hjälp av en semistrukturerad intervjuguide med öppna frågor, se Appendix 2. Frågorna syftade till att belysa upplevelsen av situationer, tankar och känslor som KoV gett upphov till.

Det genomfördes en pilotstudie med två lastbilschaufförer (verksamhetsledare och transportledare) i syfte att pröva intervjuguide och frågornas ordningsföljd. Avsikten var att skapa ett bra intervjuflöde, värdera frågornas relevans samt lämpligt språkbruk för branschen. Dessa chaufförer har inte ingått i studiens resultat.

Tillvägagångssätt

I studiens inledningsfas kontaktades ägarna till sex åkerier inom Trestadsregionen (Uddevalla, Vänersborg, Trollhättan). Därefter överlämnades en skriftlig presentation av studien och dess syfte, se Appendix 1. Åkeriägarna förmedlade presentationen till lastbilschaufförerna. I de fall anställda var intresserade av att delta i studien överlämnades deltagarnas namn och telefonnummer till författarna av åkeriägarna. Därefter kontaktades deltagarna som valde tid och plats för en intervju. Datainsamlingen krävde en stor tillgänglighet och öppenhet för möte med kort varsel ifrån författarnas sida.

Intervjuerna genomfördes dels på deltagarnas egna arbetsplatser, dels på vägkrog. Under intervjuerna deltog studiens båda författare. Fem av sex intervjuer spelades in med diktafon efter deltagarnas godkännande. Vid den intervju som inte spelades in antecknade en av författarna. Intervjuerna varierade mellan en och två timmar. Intervjuerna transkriberades ordagrant.

Databearbetning

Föreliggande kvalitativa studie genomfördes med en tematisk analysmetod beskriven av Howitt och Cramer (2010). Intervjuerna kodades i syfte att identifiera teman som återspeglar data i förhållande till studiens syfte. I analysens initiala fas lyssnade författarna gemensamt till de fem intervjuinspelningarna och läste sedan enskilt den transkriberade texten i syfte att förstå helheten av intervjun. Det sistnämnda innefattade även den intervju som inte var inspelad. Under denna första läsning av texten skrev författarna, var och en för sig, meningar och nyckelord för att identifiera datas innehåll. Exempel på nyckelord kunde vara ilska, familj, kunder, böter eller sömn. Därefter gjordes en jämförelse mellan författarnas nyckelord för att bedöma författarnas uppfattning om datainnehåll och relevans till studiens syfte. Jämförelsen resulterade i få diskrepanser mellan författarnas uppfattning. I förekommande fall återgick författarna till den transkriberade texten och studiens frågeställning för att gemensamt bedöma tolkning och relevans av data. Härfter sorterade författarna gemensamt nyckelorden i olika kategorier/koder. Exempel på koder var hygien, socialt umgänge och färdskrivare. Dessa koder grupperades sedan till fyra preliminära teman vars namn skulle spegla deltagarnas känslor och upplevelser av arbetssituationen. Under senare skedet av analysprocessen slogs ett av de fyra teman samman med ett annat och processen resulterade i tre teman: *krav i relation till möjligheter, färdskrivarens makt, känslan av maktlöshet*.

Etiska övervägande

Etiska övervägande författarna ställdes inför och var tvungna att problematisera var att en av författarna hade förförståelse inom åkeribranschen då familjen driver åkeriverksamhet. Författarna förde därför kontinuerliga diskussioner om analysen påverkades av förförståelsen samt återgick kontinuerligt till rådata. Inför intervjuerna informerades deltagarna om att det var frivilligt att delta i studien samt att de hade möjlighet att avbryta intervjun. Deltagarna fick också information om att data behandlas konfidentiellt och att resultatet inte kommer kunna härledas till enskilda deltagare. Det inspelade intervjuerna behölls i diktafonen som förvarades i låst dokumentskåp. Enbart författarna har tillgång till datainsamlingen.

Resultat

Analysen har resulterat i tre teman: *Krav i relation till möjligheter, färdskrivarens makt och känslan av maktlöshet*. I citat visas lastbilschaufförernas paus som
Utelämnad text av författarna visas / /.

Krav i relation till möjligheter

Studiens deltagare uttryckte olika krav de förväntades kunna förhålla sig till i arbetet. Dessa krav var direkt kopplade till chaufförernas arbetssituationer och berörde trafiksäkerhet, kundrelationer, ekonomi och olika lagar. Deltagarna uttryckte att de ofta kände sig pressade och stressade men beskrev samtidigt att det

var många faktorer som de inte hade kontroll över. De mötte ofta oförutsedda händelser som de hade liten möjlighet att påverka t.ex. vägförhållande, väderförhållande, trafikolyckor, trafiköversättningar och ändringar i körplanering. Följande tre citat belyser exempel på oförutsedda händelser: ”om jag blir lossad för sent på morgonen och ska köra genom stan i Stockholm kan det ta en timme mer än planerat ... det förstör ju hela dan”; ”jag kan ju inte styra över lossningstider, om det ändras får jag ta det jag får”; ”är det dåligt väder får det bli som det blir ... annars ligger du i diken. Blir det halt får man lägga ner allt ... då får det bli för mycket körtid”.

Deltagarna förmedlade att de förstod sin roll i leveranskedjan och att de kände ansvar för verksamheten, både arbetsgivarens och uppdragsgivarens verksamhet. Då leveranstiderna var pressade och transportuppdrag och körplanering skedde med kort varsel, ansåg chaufförerna att det krävdes flexibilitet av dem. Vidare menade chaufförerna att flexibilitet var en konkurrensfråga som påverkade både arbetsgivarens och uppdragsgivarens lönsamhet och ekonomi, i slutledet även den egna arbetssituationen. Deltagarna uttryckte att konkurrensen var mycket större nu än tidigare och att de flesta avtal var löpande dvs. inga fasta avtal. Detta gjorde att det ställdes högre krav i service och flexibilitet av åkeriet. Deltagarna berättade att rollen som lastbilschaufför var viktig då det var de som möter kunden. De menade att relationen mellan chaufför och kund kunde påverka verksamheten positivt då konkurrensen handlade om att lösa kundens problem på bästa och smidigaste sättet, vilket chaufförerna ansåg att vara en viktig strategisk plan för verksamhetens fortsatta framtid. En deltagare uttryckte följande:

Det är ju alltid bra betalt för såna körningar också. Skulle man köra helt lagligt tappar man körningarna och då finns ju inte åkeriet kvar. Det kommer alltid panikkörningar som måste köras och det är inte farligt att köra lite över tiden.

Deltagarna kände också krav på att vara en god yrkeschaufför vilket bl.a. innebar att hålla god uppmärksamhet och koncentration i trafiken. Det innebar också att uppföra sig väl på vägen och att inte köra för fort eller göra dumdristiga omkörningar. De var medvetna om att riskerna var stora på vägen och att det kan leda till allvarliga konsekvenser som dödsolyckor, men även stora ekonomiska konsekvenser för arbetsgivaren.

Studiens deltagare beskrev faktorer kopplade till KoV som påverkade deras arbetsförhållanden och som de upplevde bidrog till stress. De upplevde att KoV begränsade deras möjligheter att utföra arbetet som en god yrkeschaufför, att lagen varken var flexibel eller anpassad till verksamheten. Samtliga deltagare ansåg att den tillåtna körtiden var för kort i förhållande till deras yrkesvana och att det ofta hindrade dem i deras arbete. Flera av deltagarna uttryckte jämförelser med andra yrkesgrupper och menade att yrkesvana och erfarenhet har betydelse för vad de kunde prestera. En av deltagarna uttryckte detta på följande vis ”en ovan läkare kan ju inte operera i fem timmar utan rast som en van läkare kan göra”.

Deltagarna beskrev att de kände sig frustrerade och maktlösa av att inte kunna avgöra hur de skulle utföra sitt arbete på bästa sätt och att hinna utföra uppdragen under den tillåtna körtiden. Detta upplevde de som en hög stressfaktor i arbetet. Förseningar kunde leda till att veckans transportplanering måste förändras vilket påverkade åkeriets trovärdighet och kollegors körplanering. Det kunde till exempel handla om att hinna leverera godset före mottagarens rast, vilket kunde ge

konsekvenser som att chauffören inte hann till nästa leveransort på utsatt tid, eller inte ens under dagen. Deltagarna uttryckte att verksamheten var komplex då de var beroende av många olika aktörer och deras verksamhet. Det var vanligt förekommande att kundens godshantering och administration ledde till förseningar. En deltagare gav exempel på att om datorerna krånglade kunde inte chauffören få ut sin last eller fraktsedel. De menade att det var svårt att kombinera lagens krav med kunders krav för ”vi kan ju inte ringa kunden och säga att vi inte kommer idag” eftersom det påverkade deras produktion. En deltagare uttryckte också ”kan inte vi leverera godset så kan ju alltid nån annan göra det”. En annan deltagare uttryckte följande:

Jag önskar en större flexibilitet i lagen ... vill kunna påverka och bestämma själv över hur jag ska utföra mitt arbete ... inom vissa ramar förstås. Jag vill ta egna beslut som behövs för jobbets skull ... om xxx inte får sitt papper i tid så stoppar ju hela produktionen ... det kostar ju miljoner ... Det måste gå att lösa ... att följa lagar men ändå ta hand om situationer som uppkommer längs vägen.

Deltagarna beskrev att de kände sig frustrerade av att inte kunna ta sin egen rast på lämplig plats och när det passade dem. De beskrev att KoVs krav på rast kunde infalla för tidigt och att det då inte serverades lunch på den vägkrog de stannat vid. De uttryckte också att de saknade möjligheten till att ta rast tillsammans med kollegor och vänner och att de kände sig ensamma. Deltagarna beskrev sin arbetssituation som ”en ständig kamp med klockan” och att de ibland valde vilken lag som var lindrigast att bryta mot. Två deltagare beskrev sin frustration så här:

När man märker att tiden inte räcker att äta middag på det motellet man vill så får man stampa på och gasa utav bara fan för att hinna. Men dom ser ju det i skrivaren... jag vet inte hur många år tillbaka / / Om jag är försenad och kör för fort så ligger det bara kvar en dag i färdskrivaren ... så då är det bara att stampa på och sladda in på motellet fyra och tjugoåtta va ... det e ju inte så skoj ... istället för att köra lugnare och tio minuter längre.

Den sociala kontakten är väldigt dålig. Vårt sociala nätverk nuförtiden är mobiltelefon ... tyvärr ... det är ju roligare att prata med folk och se dem i ansiktet ... faktiskt. Det blir så många gånger att en har varit inne och ätit och är på väg ut och den andre på väg in och min tid är slut och då får en säga det att vi hörs sen på mobilen ... ja men herregud ... det är ju roligare att sitta och prata och skoja en stund.

Samtliga lastbilschaufförer i studien upplevde att den lagstadgade elva timmars nattvila var för lång. De ansåg att nattvila i lastbilen inte kunde jämföras med nattvila i hemmet. Samtliga menade att de inte behövde mer än sex till åtta timmars sömn. Med hänvisning till KoV var de oftast tvingade till nattvila i ett industriområde eftersom lastbilen inte fick flyttas då nattvilan påbörjats. Detta begränsade möjligheten att sysselsätta sig under kvällstid. De uttryckte en önskan om att kunna tillbringa kvällen vid en vägkrog där det fanns tillgång till mat, toaletter och socialt umgänge. De beskrev hur tråkigt det var att sitta utanför en port i ett industriområde och att de ofta upplevde en osäkerhet då de var ensamma. Två av deltagarna uttryckte sig om nattvilan så här: ”det är mycket skit som rör sig

där på nätterna / /det är ofta nån har öppnat släpet eller skurit upp kapellet”; ”små barn gör ju det ... men där ska vi ligga ... det är ju bättre att ha kortare vilotid så man kan vara hemma än att ha fritid i Stockholm, Malmö eller Jönköping ... eller var fan du är”.

Samtliga deltagare uttryckte att dygnsrytmen påverkades av KoV och menade att KoV styrde när de skulle sova, att nattvilan inte alltid överensstämde med deras dygnsrytm. De menade att de hade svårt för att somna då nattvilan inföll under tidig kväll vilket gjorde att de kände sig pressade. En chaufför förklarade att dygnsrytmen kunde förskjutas då chauffören arbetade under en längre tid. Åtta timmars nattvila skulle leda till att de skulle kunna behålla dygnsrytmen. Vidare menade chaufförerna att KoV påverkade deras mattider genom att de inte hade möjlighet att äta efter sin dygnsrytm. En deltagare uttryckte en oro över sin mage och att mattiderna påverkade hans sömn.

Enligt KoV är det dags för min fyrtiofem minuters rast fast att klockan bara är tio på förmiddagen ... då finns det inte ens middag att köpa ... Jag vill inte ha en macka då för det har jag redan ätit till frukost ... jag skulle hellre köra lite längre och sen ta min middagsrast.

Jag satt uppe i Stockholm sedan halv sju i går kväll och stirrade ... satt och slappade och när jag ska lägga mig så är jag ju inte sömning ... klockan blev kanske tolv innan jag somnade ... likt förbannat är jag laglig ... det hade varit bättre om jag kommit dit vid halv tio och kunnat lägga mig direkt.

Det finns ju inget att sysselsätta sig med ... det är ju helt dött där och skulle jag då flytta bilen och åka till ett fik så åker ju arbetstiden ... så den kan man ju inte flytta, inga toaletter eller någonting. / / Ja, det får väl bli busken i värsta fall.

Färdskrivarens makt

Samtliga deltagare ansåg att den digitala färdskrivaren inte var anpassad till verksamheten och att konstruktionen var bristfällig i sina funktioner. Deltagarna beskrev att den digitala färdskrivaren registrerade två minuters körtid efter varje stopp med lastbilen vilket ledde till en felregistrering av körtiden. De upplevde mer stress i stadstrafik då de måste stanna vid signalljus och att trafikköer kunde göra att det blev många stopp. Med anledning av det ansåg samtliga chaufförer att den analoga färdskrivaren gav en mer rättvisande registrering av körtiden och att den på så sätt skapade mindre stress. En deltagare beskrev en sådan situation så här: ”körde lastväxlare förut men rangeringen snodde 1,5 till 2 timmar varje dag trots att det inte var körtid. Det blir ju en bestraffning på grund av den typen av fordon”

Lastbilschaufförerna saknade en funktion som registrerade vilotid trots att lastbilen behövde köras. De menade att det fanns många situationer som en sådan funktion skulle varit önskvärd, till exempel då fordonet lastas och lossas men måste flyttas. Ett annat exempel kunde vara att fordonet stod i vägen för andra och därför måste flyttas, trots att chauffören hade rast eller nattvila. En sådan funktion skulle även ge chauffören friheten att åka för att äta, köpa en tidning, besöka en sportanläggning, sköta sin hygien samt öka möjligheten till social kontakt.

Deltagarna upplevde att polisen var mer nitisk i sin bedömning vid kontroll av kör- och vilotid då lastbilen var utrustad med en digital färdskrivare. De menade att polisen tidigare gjorde sin bedömning med mer ”sunt förnuft” och att den analoga färdskrivaren inte kunde avläsas lika exakt som den digitala. Lastbilschaufförerna upplevde att de blir bemötta som ”brottslingar” oavsett om de hade överskridit körtiden med en eller trettio minuter och att polisen inte tog hänsyn till orsak. En deltagare uttryckte följande:

En gång när jag blev stoppad hade jag fem timmar för mycket körtid ... då sa jag att om du slår ut det så är det bara en halvtimme om dagen för mycket ... det kan väl inte va så farligt ... men jag klara mig ... Jag hade inte sagt nåt om det var flera timmar ... då tar jag den smällen / / det är för jävligt ... kör jag fem minuter över tiden så är det tretusen kronor i böter ... men om dom gör fel ... chaufförer är väl det enda jobb man får böter för att jobba ... en läkare som håller på i sexton timmar och sätter sig i sin personbil och åker hem ... det går ju fint / /Jag borde ju vara en bättre chaufför eftersom jag kör femtontusen mil om året.

Känslan av maktlöshet

Samtliga deltagare uttryckte att de kände sig frustrerade av att de inte kunde bidra till bästa service och lönsamhet, varken för kund eller för åkeriet, på grund av att KoV begränsade detta. Samtliga uttryckte att de inte förstod hur KoV utformats och de upplevde att lagen bidrog till sämre arbetsförhållande och lönsamhet i branschen. Lastbilschaufförerna menade att KoV inte fyllde sin funktion då det gällde trafiksäkerhet utan snarare bidrog till ökad stress och tuffare körstil. De upplevde frustration och att ”lagen känns meningslös”.

Studiens deltagare berättade att de ibland överskred lagen då det behövdes för verksamheten. Det gällde såväl leverans till kund som åkeriets lönsamhet. Deltagare med analoga färdskrivare överskred lagen i större utsträckning än de med digitala och förklarade det med att det gick att fuska med den analoga färdskrivaren. Deltagare som körde med digital färdskrivare upplevde en större press och berättade att de inte vågade fuska med anledning av att de inte hade råd med böter. I båda fallen beskrev chaufförerna känslan av frustration och att de önskade en större flexibilitet i lagen. De menade att det ofta skulle räcka med en mindre förlängning av kör- och vilotiden för att ”slippa” fuska och att det skulle minska deras stress.

Samtliga lastbilschaufförer uttryckte en förståelse för behovet av en reglering av kör- och vilotiden. De tyckte dock att det skulle funnits möjlighet till en flexibilitet i kör-och vilotiden och att chaufförerna skulle kunnat justera den under arbetsveckan. Detta skulle gynna både arbete och familjeliv. De menar att flexibiliteten skulle bidra till bättre logistik samt frihet att få välja var de vill ta rast. Det skulle även öka möjligheten att köra hem för nattvila istället för att ta nattvila tidig kväll i närheten av hemorten. En chaufför uttryckte; ” jag finns inte med i veckans planering för familjen ... på det sättet”. Lastbilschaufförerna uttryckte att de skulle känna sig mer tillfreds med både arbets- och privatliv om det varit enklare att kombinera dessa två. Två deltagare uttryckte frustrationen så här:

Det är en odräglig tillvaro att behöva gå till skogen för toabesök ... alla vill väl gå på en riktig toa ... vem vill ha det så? Rastplatsernas toaletter sköts ju

inte ... ingen vill väl gå in där ... jag tycker inte det är värdigt. / / det som retar mig mest är att andra kan sitta och bestämma och ställa krav på att jag ska gå till skogen ... jag blir förbannad bara jag tänker på det.

Polisen bankade på dörren vid ett mitt i natten jag stod på en vägficka / / här får du inte stå står en skylt här borta / / körde då tre till fyra mil till lämpligt ställe innan ja hitta nåt tänkte ju inte då att jag bröt min nattvila kom jag ju på sen är jag en brottsling då eller? Vad ska man göra?

Flera deltagare berättade att de ofta kände irritation och aggression i arbetet och att de inte mätte bra av det. Vissa av deltagarna beskrev även att de kände en uppgivenhet och uttryckte känslan av att ”det är ingen idé”. De menade att lastbilschaufförerna inte kan förändra KoV och att de som bestämt lagen ändå inte lyssnar på chaufförerna. Samtliga deltagare berättade att deras arbetsglädje har minskat och menade att det är en kollektiv uppfattning bland lastbilschaufförer. De beskrev att ”alla” talar och berättar om negativa upplevelser och situationer med hänvisning till KoV samt de negativa konsekvenser det lett till. Chaufförerna uttryckte att de saknade den sociala gemenskap de tidigare hade då chaufförerna träffades på vägkrogarna och menade att det var en livsstil som de både ville och kunde identifiera sig själva med. De uttryckte känslan av att vara underordnad någon som inte förstår verksamheten och att även det skapade ilska och frustration. Olika chaufförer uttryckte känslor ”det är inte roligt längre” och ”förstår inte att någon vill bli lastbilschaufför idag” samt ”orkar inte strida så mycket längre känner hopplöshet och maktlöshet skiter i det / / skiter i lagen går ändå inte att efterfölja”

Deltagarna gav uttryck för att yrkesstoltheten minskat och att det också påverkat arbetsglädjen negativt. Upplevelsen av att vara ”King of the road” har ersatts av att vara en ”brottsling” i trafiken där uttrycket ”King of the road” för chaufförerna innebar god trafiksäkerhet och trafik kunskap. Lastbilschaufförerna uttryckte att det fanns en skamkänsla mellan kollegor då de inte uppförde sig som en god yrkeschaufför trots att alla vet hur svårt det var att förhålla sig till KoV.

Flera av deltagarna uttryckte att deras arbete var en livsstil som präglades av yrkesstolthet och frihet, där frihet stod för att själv styra över hur arbetet skulle utföras, att själv kunna välja när och var de skulle sova, äta, umgås med vänner, familj och kollegor. De beskrev att de inte kände igen sig i media där de beskrevs som busar i trafiken. De upplevde att den Europeiska konkurrensen haft del i medias uppfattning av lastbilschaufförer och att olika nationella kulturer uppträtt på olika sätt i trafiken. De upplevde att den fria konkurrensen mellan EUs medlemsländer påverkat deras yrkesstolthet på ett negativt sätt och att samhället dragit alla ”över samma kam”. En deltagare berättade ”skulle jag välja jobb idag så skulle jag aldrig bli lastbilschaufför / / arbetsglädjen har ju försvunnit och lagen tagit överhand”

Diskussion

Den Europeiska KoV syftar till att förbättra lastbilschaufförers arbetsförhållande genom att reglera chaufförernas raster och körtid. Skälet var att chaufförerna inte

ska behöva köra under för lång tid utan rast och dygnsvila (eur-lex.europa, 2006). I detta avseende har KoV uppfyllt sitt syfte.

Goda arbetsförhållanden innebär dock så mycket mer än arbetstid. Det innefattar även möjligheten att påverka hur arbetet utförs. Det innefattar också social gemenskap, främjande av fysisk och psykisk hälsa samt möjligheten att kombinera arbete och privatliv (G. Kaufmann & A. Kaufmann, 2005). Föreliggande studie visar att KoV inte lyckats med sitt syfte i detta avseende.

Människor vill känna delaktighet i arbetet och känna att de bidrar till verksamhetens framgång, de vill ställa upp och göra sitt bästa. Detta engagemang leder till självständighet i arbetet och personlig utveckling. Andra effekter kan vara ökad motivation och känslan av arbetstillfredsställelse, vilket styrks av motivationsteorier som exempelvis Herzbergs tvåfaktorteori (Bitsch & Hogberg, 2005; G. Kaufmann & A. Kaufmann, 2005). Genom att skapa förutsättningar för goda arbetsförhållanden minskar risken för mental påfrestning. Enligt Karasek (1979) har människan bättre förutsättningar att möta höga krav då de har goda arbetsförhållanden. I figur 1 illustreras att höga krav i kombination med hög kontroll bidrar till en ökad aktivitetsdimension men ändå relativt låg stressdimension. Kombinationen definieras av aktiva arbeten och innebär alltså att det finns bättre förutsättningar för en högre aktivitet. Studiens deltagare upplevde att de har kapacitet att möta arbetskraven men att deras möjligheter blir begränsade av lagen. Denna kombination av höga krav och låg kontroll leder enligt figur 1 till en spänd arbetssituation. Föreliggande studie fann att lastbilschaufförernas spända arbetssituation leder till frustration, ilska och stress, vilket också visat sig överensstämma med tidigare studie (Broughton m.fl., 2003; Jensen & Dahl, 2009; Shatell m.fl., 2010).

Flexibilitet var en viktig faktor för deltagarnas arbetsförhållande. En högre grad av flexibilitet i KoV skulle kunna bidra till lastbilschaufförernas möjlighet att påverka och känna kontroll i arbetssituationer. De skulle kunna göra sitt bästa i arbetet efter egen kapacitet och förmåga. Flexibilitet i arbetet skulle också ge positiva effekter för individens privatliv då de skulle få ökad kontroll över familj- och fritidsliv. Flexibilitet skulle även främja den sociala gemenskapen och ge chaufförerna möjlighet att följa den biologiska dygnsrytmen då tidspressen skulle minska. Tidigare forskning (Costa m.fl., 2006; Jensen & Dahl, 2009) fann att ökad flexibilitet kan leda till bättre arbetsförhållanden och kan ge positiva hälsoeffekter, vilket är i linje med föreliggande studies resultat.

Den reviderade KoV (eur-lex.europa, 2006) har begränsat lastbilschaufförernas sociala kontakter med familj, vänner och kollegor. Den minskade flexibiliteten i lagen har bidragit till att personliga möten med kollegor har begränsats och nästan uteblivit, vilket studiens deltagare upplever negativt. De vill kunna ta lunch eller stå och prata en stund med en kollega utan att bli stressade. En ökad flexibilitet hade lett till att de i större utsträckning kunnat komma hem till familj och vänner. Fysisk närvaro är nödvändigt för att skapa goda relationer med människor visar forskning på (Altman & Low, 1992). Vidare visar forskning på att sociala kontakter är viktigt för individen och hälsan (Berkman m.fl., 2000; Bergström, 2006). En av studiens deltagare beskrev att mobiltelefonen var hans sociala kontakt med kollegor, hade föredragit ett personligt möte istället, vilket också tidigare studier visat på, att mötas ansikte mot ansikte är förutsättning för att kunna utveckla och etablera meningsfulla relationer (Urry, 2002).

Ytterligare en studie om flexibilitet (Adams-Guppy & Guppy, 2003) visade att en ökad flexibilitet i lastbilschaufförers arbetssituation skulle ge dem möjlighet

att ta rast och vila efter individuella behov. Föreliggande studie har visat på faktorer som påverkar arbetssituationen, som till exempel trafik, väder, vägförhållanden och olika tidspress i schema. Vissa förhållanden kräver kanske en tidigare eller senarelagd rast vilket en större flexibilitet i KoV skulle ge möjlighet till. Detta skulle även kunna minska tidspressen vilket enligt lastbilschaufförerna skulle leda till bättre trafiksäkerhet. Olika stressorer som tidspress och dåliga vägförhållanden påverkar trafiksäkerheten negativt, vilket tidigare studier visat (Rowden m.fl., 2011; Taylor & Dorn, 2006). Detta bekräftade föreliggande studies deltagare då de beskrev att de kör både fortare och tar större risker när de känner sig stressade.

Även McGraths stressteori (McGrath, 1970) styrker att stress kan leda till sämre trafiksäkerhet då föreliggande studies resultat visat att chaufförerna tar större risker i trafiken och får ett sämre beteende. Med anledning av dessa reaktioner bör det vara av stor vikt att sträva efter minskade stressreaktioner för lastbilschaufförer då detta är viktiga funktioner i trafiksituationer. I enlighet med McGraths transaktionsmodellens första stadie upplevde chaufförerna fysiska och sociala krav i sin arbetsmiljö exempelvis säkerhetsrisker i arbetsmiljön och sociala krav till kund. I enlighet med andra stadiet bedömde chaufförerna att de hade större förmåga och kapacitet att möta kraven än vad lagen tillät samtidigt som de värderade vilka negativa konsekvenser lagens begränsning kunde leda till. Exempel på det kunde vara försenade leveranser till kund och att de inte kunde köra hem till familjen. I enlighet med tredje stadiet beskrev de psykologiska reaktioner som missnöje, oro och frustration över sin arbetssituation. De beskrev också beteendemässiga reaktioner som att de körde sämre och tog större risker i trafiken och att de kunde känna ilska mot medtrafikanter då de var stressade.

Resultatet av föreliggande studie visade att chaufförerna upplever höga krav och låg kontroll i sina arbetssituationer. Enligt Karasek (1979) är detta den sämsta förutsättningen för goda arbetsförhållanden och leder till mental ansträngning. Lastbilschaufförerna utsätts för valet mellan den egna verksamhetens och kundens krav samtidigt som de måste följa lagen. Chaufförerna upplevde att de utsatte sig för risker i trafiken men också risken för bestraffning vid överträdelse av en lag de ansåg var omöjlig att följa. Besträffningen leder dessutom till personliga konsekvenser i form av böter som i proportion till lön och brott upplevs orimliga. Bristen på kontroll i arbetet ledde till minskad motivation, mindre arbetstillfredsställelse, apati, frustration och stress. Detta är i enlighet med tidigare studier inom samma område (Costa m.fl., 2006; Jensen & Dahl, 2009; Karasek, 1979; Karasek & Theorell, 1990; Taylor & Dorn, 2006).

I kontrast till övriga arbetslivet, som strävar efter att skapa förutsättningar för ansvarstagande och självständighet, antydde föreliggande studies resultat det motsatta. Deltagarnas arbetssituation kan liknas vid en föråldrad människosyn som för tankarna till taylorismen, där människan skulle styras och kontrolleras genom vetenskaplig styrning (G. Kaufmann & A. Kaufmann, 2005). Detta synsätt som begränsar och förminsakar människan leder till minskat engagemang och initiativförmåga, vilket flera av chaufförerna uttryckte. Då chaufförerna upplever att deras arbetsförhållande försämrats efter den senaste revisionen av KoV, blir känslan av frustration och ilska så mycket större och central än om de inte hade blivit fråntagna möjligheten att styra över sin arbetssituation, vilket överensstämmer med Herzbergs teori om hygienfaktorernas roll för individen (Bitsch & Hogberg, 2005; G. Kaufmann & A. Kaufmann, 2005). KoV har även inkräktat på deltagarnas identitet som en god yrkeschaufför. De känner inte igen

sig, blir osociala och otrevliga i trafiken vilket påverkat deras yrkesstolthet negativt.

Tidigare forskning om lastbilschaufförers arbetsförhållande har visat att deras arbetsförhållande präglas av stress och att stressreaktioner påverkar perceptionen (Taylor & Dorn, 2006). Även stressteorier (McGrath, 1970) styrker att perceptionen försämras av stress vilket bekräftar behovet av att minska lastbilschaufförers stress i arbetet.

Metoddiskussion

Syftet med denna studie var att öka förståelse och kunskap om lastbilschaufförers arbetssituation. Fokus var därför på den subjektiva upplevelsen för att kunna förstå hur arbetssituationen kunde påverka deltagarnas arbetsliv och privatliv. En semistrukturerad intervjuguide valdes eftersom deltagarna skulle kunna beskriva sina upplevelser utifrån sig själva och de perspektiv deltagarna ansåg var viktigast. Forskarnas brist på rutin att genomföra intervjuer kan dock ha påverkat resultatet. Det yttrade sig bland annat i att frågorna inte alltid ställdes i samma ordningsföljd samt eventuellt olika vikt vid följdfrågor. Även möjligheten för deltagarnas eftertanke kan varit begränsad då forskarnas oerfarenhet eventuellt hindrat dem i det. En annan faktor som kan ha påverkat resultatet var att en av intervjuerna inte spelades in och därför kan ha påverkats av författarens anteckningar av intervjun.

Eftersom en semistrukturerad intervjuguide användes kan det vara svårt att replikera studien. Intervjuguiden kan säkert vara en riktlinje vid replikering då syftet med frågorna framgår av den. Resultatet kan också ha påverkats av att samtliga deltagare var verksamma i åkerier som alla hade olika typer av transportuppdrag. Det skulle kunna vara skillnad i resultat om deltagare arbetade efter en transportlinje, det vill säga att de alltid kör till och från samma leveransställen och det sällan blir förändringar i körplaneringen. I föreliggande studie var alla deltagare från olika arbetsplatser vilket var viktigt för att minimera risken för kollektiva uttryck och uppfattningar inom en och samma organisation. För att säkerställa studiens validitet har författarna återgått till rådata vid eventuella oklarheter.

Slutsatser

I enlighet med de stressteorier och tidigare forskning som föreliggande studie beskrivit har denna studies deltagare dåliga förutsättningar för goda arbetsförhållanden. De utsätts för flertalet stressorer i trafiken. Konkurrens och verksamhet ställer höga krav på dem. De utsätts för ständig tidspress, både av verksamhet och kör- och vilotidslagen. De utsätts för risken av kontroll av kör- och vilotid som de har låg kontroll att styra över. Det blir dessutom negativa konsekvenser för chaufförernas privatliv i form av böter och sämre möjligheter till att delta i familjeliv.

Föreliggande studies resultat har visat hur deltagarna upplever sin vardag och hur det påverkar dem som individer. De har beskrivit att KoV begränsar deras möjlighet att vara professionella i sitt arbete. De känner sig som brottslingar och att det ibland känns meningslöst att sträva efter att följa lagen eftersom det ändå är så svårt att följa den. Vidare har de beskrivit upplevelsen av att behöva välja mellan

verksamhetens bästa eller att följa lagen samt pressen som följer av det valet. Samtliga deltagare upplever att de har större förmåga och högre kapacitet att utföra sitt arbete än vad lagen ger dem möjlighet till vilket leder till att deltagarna ofta känner sig frustrerade, irriterade och arga i sitt vardagliga arbete och de upplever att lagen inte är anpassad för dem med yrkesvana. Vidare har deltagarna beskrivit att lagen begränsar deras möjligheter till relationer. Det leder till känslan av ensamhet och de saknar möjligheten till socialt umgänge med kollegor på vägkrogar. KoV begränsar också deras möjlighet att delta och planera för familjeliv. Vissa av deltagarna har beskrivit att deras dygnsrytm påverkas negativt och att det leder till stress och trötthet när de inte kan sova. De har beskrivit ilska och frustration över att inte få möjlighet att bestämma själv över rast och toalettbesök och flera av deltagarna har beskrivit känslan av att de är nedvärderade av en makt som de inte kan påverka.

Då intentionen med KoV var att förbättra lastbilschaufförers arbetsförhållanden kan föreliggande studies resultat bidra med andra perspektiv på goda arbetsförhållanden. Det bör dock poängteras att studien omfattar en begränsad grupp deltagare. En ökad flexibilitet skulle kunna underlätta lastbilschaufförers arbetssituation och minska upplevelsen av stress. Då föreliggande studie inte haft möjlighet att studera sambandet mellan stress och trafikolyckor skulle det kunna utgöra ett förslag till vidare forskning inom ämnet. I studien gav chaufförerna uttryck för att KoV kan störa dygnsrytmen med sömnsvårigheter som följd. Då ett av lagens syfte är att reglera dygnsvila skulle även lastbilschaufförers upplevelse av trötthet på grund av rubbad dygnsrytm utgöra ett förslag till vidare forskning inom ämnet. Studiens deltagare gav uttryck för att flexibilitet är en viktig faktor som i stor utsträckning skulle bidra till bättre arbetsförhållanden för lastbilschaufförer. En ökad flexibilitet i KoV skulle bidra till individens möjlighet till ökad kontroll i arbetet, social gemenskap, arbetsglädje och minskad tidspress. Det skulle även bidra till bättre förutsättningar för familj och fritidsliv. En ökad flexibilitet i KoV skulle också kunna minska risktagandet i trafiken som därmed skulle kunna bidra till att lastbilschaufförer kan upprätthålla sin yrkesstolthet.

Referenser

- Adams-Guppy, J., & Guppy, A. (2003). Truck driver fatigue risk assessment and management: a multinational survey. *Ergonomics*, 46, 763-779.
- Altman, I., & Low, S. (1992). Place attachment: a conceptual inquiry. *Human Behavior & Environment: Advances in Theory & Research*, 12, 1-12.
- Bergström, G. (2006). Ett arbetsliv i rörelse. *Arbetsmarknad & Arbetsliv*, årg. 12, nr 3.
- Berkman, L., Glass, T., Brissette, I., & Seeman, T. (2000). From social integration to health: Durkheim in the new millennium. *Social Science & Medicine*, 51, 843-857.
- Bitsch, V., & Hogberg, M. (2005). Exploring horticultural employees attitudes toward their jobs: a qualitative analysis based on Herzbergs theory of job satisfaction. *Journal of Agricultural and Applied Economics*, 37, 659-671.
- Broughton, J., Baughan, C., Pearce, L., Smith, L., & Buckle, G. (2003). Work-related road accidents: Prepared for road safety division, department for transport. *TRL Report*, 582, Transport Res. Lab., Crowthorne, UK.
- Costa, G., Sartori, S., & Åkerstedt, T. (2006). Influence of flexibility and

- variability of working hours on health and well-being. *Chronobiology International*, 23, 1125-1137.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006. Hämtad den 7 april, 2011.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:EN:HTML>
- Howitt, D., & Cramer, D. (2010). *Introduction to research methods in psychology*. (3: e upplagan). New York: Prentice Hall.
- Jensen, A., & Dahl, S. (2009). Truck drivers hours-of-service regulations and occupational health. *Work*, 32, 363-368.
- Karasek, R.A. (1979). Job demands, job decision latitude and mental strain: Implications for job redesign. *Cornell University*, 24, 285-308.
- Karasek, R., & Theorell, T. (1990). *Healthy work: Stress, productivity and reconstruction of working life*. New York: Basic Books.
- Kaufmann, G., & Kaufmann, A. (2005). *Psykologi i organisation och ledning* (2:4). Lund: Studentlitteratur.
- McGrath, J.E. (red.). (1970). *Social and psychological factors in stress*. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Rowden, P., Matthews, G., Watson, B. & Biggs, H. (2011). The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes. *Accident Analysis and Prevention*, Accepted for publication 4 February 2011.
- Shattell, M., Apostolopoulos, Y., Sönmez, S., & Griffin, M. (2010). Occupational stressors and the mental health of truckers. *Issues in Mental Health Nursing*, 31, 561 – 568.
- Taylor, A.H., & Dorn, L. (2006). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: The contribution of physical inactivity. *Public Health*, 27, 371-391.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36, 255-274.

Hej,

Vi är studenter på Högskolan Väst där vi studerar på Personalvetarprogrammet och gör nu vår sista termin som ska avslutas med en C-uppsats, det vill säga en studie.

Studiens syfte är att beskriva lastbilschaufförers upplevelse av stress till följd av kör- och vilotidslagen. Vår avsikt är att öka kunskapen om lastbilschaufförers arbetsförhållanden samt förståelse för de svårigheter branschen upplever på grund av lagen.

Under vår studietid på Personalvetarprogrammet på Högskolan Väst har vi genom tidigare projektarbeten i åkeriföretag fått insikter om att lastbilschaufförer upplever en hög stress i förhållande till kör- och vilotidslagen. Den digitala färdskrivaren verkar vara en stor bidragande faktor till den upplevda stressen.

De chaufförer vi har kommit i kontakt med har uttryckt att de känner sig stressade av att de inte kan styra över till exempel vägförhållanden, olyckor och väntetider samtidigt som de har last- och lossningstider att passa. Detta ska dessutom överensstämma med kör- och vilotidslagen. Konsekvenser av att inte följa den lagen är dessutom personliga.

Deras berättelser har gjort att vi reflekterat över deras känsla av hög stress i kombination av mycket låg kontroll över sin egen arbetssituation. Eftersom vår utbildning (bland annat) syftar till att ge kunskaper om vad som kännetecknar goda arbetsförhållanden har dessa berättelser väckt vårt intresse för lastbilschaufförers situation.

Vi vänder oss därför till dig som arbetar som lastbilschaufför och upplever din arbetssituation som stressfylld på grund av kör-och vilotidslagen. De upplevda svårigheterna kan skilja sig åt från person till person, och kan vara allt ifrån sömnbehov, mattider, stress med mera.

Vi önskar att du kan berätta om just din upplevelse av stress och hur den påverkar dig

Vår önskan är att kunna mötas för en personlig intervju under vecka 15 och 16 och den beräknas ta ca 2 timmar. Vi har en mötesplats i Lilla Edet där vi kan träffas men vi har också möjlighet att mötas där det passar dig.

Du är välkommen att höra av dig på telefon till oss.

Med vänlig hälsning

Annika Holmén och Maria Olsson

Intervjuguide

Presentation av oss – bakgrund och intresse för ämnet.

Syftet med studien – önskar belysa och öka förståelsen för chaufförers arbetssituation. Studera lastbilschaufförers upplevda stress pga. kör- och vilotidslagen.

Konfidentiellt – Det är bara vi som vet vem de är. Alla intervjuer sammanställs i en rapport och ingen person namnges. Det kan dock förekomma citat som inte går att härleda.

Guide

- Kan du berätta lite om dig själv och ditt yrkesliv för oss (hur länge, olika typer av chaufförsjobb, familj).
- Beskriv dina tankar och din uppfattning om kör- och vilotidslagen. Vad? På vilket sätt? ...
- Anser du att lagen påverkar dig i ditt vardagliga arbete? (positivt, negativt)
- Vilket värde finns det i lagen?
- Hur stora möjligheter har du att påverka din arbetssituation inom ramen för lagen? (att ta egna beslut för att följa KoV-lagen, arbetsgivarens krav).
- Beskriv situationer då du blivit/blir stressad pga. lagen i ditt dagliga arbete. Hur vilja?..... Hur påverkar det dig? Känns?
- Hur tar stressen sig uttryck?

Fysiskt

Psykiskt

Hur känns det? Hur mår du av det?

Berätta om hur du hanterar stressituationer.

Kan du påverka de situationer som kan utlösa din stress?

- Hur påverkar en stressituation dig som chaufför?
- Har du blivit kontrollerad av trafikpolis för din kör- och vilotid? Berätta om den upplevelsen, tankar och känslor. (Bemötande, konsekvenser)
- Om din kör planering förhindras/förändras, hur hanterar du det?
- Upplever du krav på hur du ska hantera en sådan situation? (Ex. förväntningar av arbetsgivaren, kunder, familj). Förstående omgivning? Andra att tala med om problemen? Finns det ett värde?
- Påverkar din arbetssituation ditt privatliv på något sätt? (tider, familj)

- Personligt mervärde?
- Hur skulle du önska att lagen ska fungera/utformad? Gärna konkreta förslag?
 - Något att tillägga?

(Var det annorlunda före lagen reviderades....)

Tackar för tid och det som de delgett oss.

Be om möjlighet att kontakta dem om det är något vi behöver få förtydligat vid analys

Lämna våra telefonnummer om de vill tillägga något.