



**SKOGSMÄSTARPROGRAMMET**  
Examensarbete 2014:12

## **Utvärdering av utbildning om attityder och beteenden inom ETTdemo-projektet**

*Evaluation of a course in attitudes and behavior for  
participants in the ETTdemo-project*



**Erik Berglund**

---

Examensarbete i skogshushållning, 15 hp  
Serienamn: Examensarbete /SLU, Skogsmästarprogrammet 2014:12  
SLU-Skogsmästarskolan  
Box 43  
739 21 SKINNSKATTEBERG  
Tel: 0222-349 50

## Utvärdering av utbildning om attityder och beteenden inom ETTdemo-projektet

Evaluation of a course in attitudes and behavior for participants in the ETTdemo-project

*Erik Berglund*

**Handledare:** Eric Sundstedt, SLU Skogsmästarskolan

**Examinator:** Staffan Stenhag, SLU Skogsmästarskolan

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** Självständigt arbete (examensarbete) med nivå och fördjupning G2E med möjlighet att erhålla kandidat- och yrkesexamen

**Kurstitel:** Kandidatarbete i Skogshushållning

**Kurskod:** EX0624

**Program/utbildning:** Skogsmästarprogrammet

**Utgivningsort:** Skinnskatteberg

**Utgivningsår:** 2014

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Serienamn:** Examensarbete /SLU, Skogsmästarprogrammet

**Serienummer:** 2014:12

**Omslagsbild:** 74 tons ST-lastbil. Foto: Erik Berglund

**Nyckelord:** ST-lastbil, föredöme, Skogforsk



Sveriges lantbruksuniversitet  
Skogsvetenskapliga fakulteten  
Skogsmästarskolan

## Förord

Först vill jag rikta ett stort tack till alla som har ställt upp på intervjuer, utan er hade aldrig detta examensarbete kunnat utföras. Jag vill dessutom tacka mina kurskamrater Fredrik Jonsson och Johnny Johansson, Skogsmästarskolan 11/14, för hjälp och inspiration under arbetet. Jag vill tacka Eric Sundstedt som varit min handledare på Skogsmästarskolan för den eminenta vägledningen. Och sist men inte minst Niklas Fogdestam, Skogforsk och Jan Strömberg, Trygghetsskapande Åtgärder (TSÅ) som hållit i den berörda utbildningen. Stort tack till er två som gett mig möjligheten och förtroendet att genomföra detta. Tack!

Detta examensarbete har haft stort inflytande på mig. Framst har förarna imponerat på mig men även åkeriägarna som är otroligt inspirerande. Det här examensarbetet har varit en stor erfarenhet för mig. Nu har jag en bättre förståelse för hur åkeribranschen fungerar och hur situationen ser ut.

Skinnskattebergs herrgård, Skogsmästarskolan. Maj 2014.

*Erik Berglund*



# Innehållsförteckning

Förord.....	iii
Innehållsförteckning.....	v
1. ABSTRACT .....	1
2. INLEDNING .....	3
2.1 Bakgrund .....	3
2.2 Trafiksäkerhet .....	3
2.3 Risker i trafiken .....	4
2.4 ETT-projektet.....	4
2.5 Syfte.....	6
3. MATERIAL OCH METODER .....	7
4. RESULTAT .....	9
4.1 Lastbilsförarna.....	9
4.2 Trafikförseelser .....	11
4.3 Åkeriägarna .....	11
4.4 Transportledarna.....	11
5. DISKUSSION .....	13
5.1 Kritiska reflektioner.....	13
5.2 Skickliga förare .....	13
5.3 Driftiga åkeriägare.....	14
5.4 Nöjda transportledare.....	14
5.5 Slutsatser .....	15
6. SAMMANFATTNING .....	17
6.1 Syfte och arbetsmetodik .....	17
6.2 Lastbilsförarna.....	17
6.3 Åkeriägarna .....	18
6.4 Transportledarna.....	18
7. KÄLLFÖRTECKNING.....	19
7.1 Publikationer .....	19
7.2 Internetdokument.....	20
BILAGA 1: FRÅGEFORMULÄR .....	21
BILAGA 2: INBJUDAN TILL UTBILDNING .....	23



# 1. ABSTRACT

This is a thesis report from SLU in Skinnskatteberg, the Swedish university of agricultural sciences. This study is an evaluation of a course in attitudes and behavior for participants of the ETT- project led by Skogforsk, the forestry research institute of Sweden. They do research for the benefit of Swedish forestry. The ETT-project is a project where there are both 74 tons ST-trucks and 90 tons ETT-trucks in test on the public roads. This study is concentrated on the ST-trucks and their drivers, company owners and logistics managers.

The evaluation is done by interviews with the various participants. The interviews are made with the drivers in the truck, while the company owners have been interviewed at the local café. The logistics managers have been interviewed by phone.

Most of the respondents are pleased with the course, but there are a few things they think are missing or are unnecessary. That means that the course has been given a good review. The subjects that the participants think are missing are mostly facts about the truck and its characteristics.

The most important result from the study is that the drivers consider themselves very good in their profession. They are aware of their role as ambassadors for the brand and the project. They consider themselves as role models for other drivers. This means that the goal with the course has been reached.





## 2. INLEDNING

### 2.1 Bakgrund

Skogforsk, stiftelsen skogsbrukets forskningsinstitut är en svensk stiftelse som utför forskning som ska bidra till ett lönsamt och hållbart svenskt skogsbruk. ETTdemo projektet inom Skogforsk är ett projekt där man undersöker effekterna av tyngre lastbilstransporter. Försöken görs med så kallade ETT (En Trave Till) lastbilar som har en bruttovikt som uppgår till 90 ton och en totallängd på 30 meter samt ST (Större Travar) lastbilar vilka har en totallängd på 24 meter och en bruttovikt på 74 ton (Löfroth & Svenson 2012). Förarna för de aktuella bilarna får innan de börjar köra försöksbilarna genomgå en utbildning. Utbildningen går ut på att föraren uppmärksammas på farliga beteenden i trafiken. Samt hur olika attityder påverkar företagets varumärke och projektets anseende. Utbildningens syfte är att genom eftertanke om attityd och beteende som yrkesförare påverka deras anseende. Målet med utbildningen är att genom kunskap och medvetande bli föredömen och ambassadörer som yrkesförare.

Utbildningen bygger på fem grundpelare.

- Målsättningen är att yrkesföraren ska vara ett föredöme för branschen. Det räcker alltså inte med att vara bra på det man gör, man skall vara det goda exemplet.
- Attityden som yrkesförare och yrkesförarens beteende, det vill säga inställningen till yrket, trafiksäkerheten och varumärket som gestaltas genom arbetet.
- Anseende, hur en enskild yrkesförare kan påverka transportnäringens rykte.
- Valsituationer, vilka situationer i det dagliga arbetet skapar yrkesföraren själv? Hur skapas stressfulla situationer och varför, och hur kan de undvikas.
- Varumärket, föraren är det viktigaste varumärket. Företaget, skogsbranschen, åkerinäringen gestaltas genom den enskilda föraren. Målet är att skapa insikt om att föraren står i centrum och därmed har yttersta betydelse för varumärket.

Utbildningen avslutas med att kursdeltagarna får skriva under en avsiktsförklaring. I den får de skriva med egna ord huruvida de är villiga att agera utifrån dessa fem grundpelare.

### 2.2 Trafiksäkerhet

Flertalet forskningsresultat visar på att yrkesförare uppvisar ett mer riskfyllt beteende i trafiken än privatbilister (Newnam, m.fl. 2002; Newnam, m.fl. 2004). Anledningen till det mer riskfyllda beteendet anses vara en mindre ansvarsfull attityd vilket medför större risktagande i yrkesfordonet än i privatfordonet. Anledningar till risktagandet beror till stor del på tidspress och trötthet, vilket

kan vara resultatet av orealistisk schemaläggning och tidspress. Tidspress kan även leda till att hastighetsbegränsningar överskrids i större omfattning (Newnam, m.fl. 2004). Kontroller av färdskrivare som Trafikverket genomfört visar att upp till 70 % av tunga lastbilar med släp kört för fort vid något tillfälle den senaste tiden (Länk A). Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI har gjort studier av bältesanvändningen i tunga fordon i yrkestrafik som visar på en markant ökning av bältesanvändningen. År 1999 var endast 5-7 % av alla förare bältade medan det under 2012 hade ökat till drygt 60 % (Larsson m.fl. 2013).

## 2.3 Risker i trafiken

De största riskerna som lastbilsförare upplever är att köra i halka eller att bli trängda. Mörkerkörning, dimma och att inte ha full kontroll över fordonet och fotgängare och cyklister i fordonets närhet upplevs även dessa som stora risker. Många lastbilsförare upplever trafiksituationen som stressigare idag än tidigare. En förklaring till detta är att personbilisterna inte upplevs visa samma hänsyn som tidigare (Linderholm, 2008).

Samma studie av Inger Linderholm visar att upplevelsen av risk hänger väl samman med attityder till trafiksäkerhet, dvs. regelefterlevnad och inställning till hastighetsbegränsningar. Den största delen av respondenterna i studien säger sig vara riskmedvetna och att det inte är okej att överträda hastighetsbegränsningarna. Dock är det ca 20 % av respondenterna som tycker det är okej att köra 5-10 km/h för fort, och 15 % som tycker det är okej att köra för fort om trafikmiljön tillåter. Ca 40 % av respondenterna uppger att de tämligen ofta eller alltid låter trafikrytmen avgöra hur fort de skall köra.

Vad gäller risken med för kort avstånd till framförvarande fordon så uppger hälften av respondenterna i studien att de sällan eller aldrig har svårt att hålla avståndet. Dock visar den kvalitativa delstudien att lastbilsförarens intentioner ofta spolierades av personbilar vilka trängde sig om och smet in framför lastbilen. Detta beteende hos personbilisterna upplevs som en stor risk av lastbilsförarna (Linderholm, 2008).

## 2.4 ETT-projektet

Det ställs idag allt högre krav på minskade utsläpp av växthusgaser från både nationell och internationell nivå. Miljömålen för Sverige innebär att utsläppen av växthusgaser skall minskas med 40 % relativt 1990 års nivå. På EU-nivå skall utsläppen minskas med 20 % relativt 2005 års nivå. Dessa mål skall vara uppnådda år 2020 (Naturvårdsverket, 2013). Därför är det viktigt att även skogsbruket minskar utsläppen, detta kan främst ske genom energieffektivare transporter. Skogforsk inledde därför 2006 ett projekt med visionen om att skapa effektivare transporter med mindre dieselförbrukning, mindre CO<sub>2</sub>-utsläpp och mindre andra emissioner. Detta uppnås genom höjd bruttovikt för lastbilar, vilket

i sin tur ger färre bilar på vägen med samma transporterade godsmängd. I januari 2009 började den första ETT-lastbilen att rulla och senare sattes även ST-lastbilar i drift. Uppföljningen av bilarna har idag gett resultat (Löfroth & Svenson 2012). Detta har uppnåtts med 90 tons ETT-lastbil (Löfroth & Svenson 2012). Resultaten gäller rundvirkestransporter.

- ✓ 20 % minskad dieselförbrukning, vilket innebär minskat CO<sub>2</sub> utsläpp i motsvarande grad.
- ✓ 35 % minskning av fordonsbehovet, mot om samma volym hade transporterats med konventionell 60 tons lastbil.
- ✓ 20 % sänkta transportkostnader.
- ✓ Ingen försämrad trafiksäkerhet.
- ✓ Inget ökat vägslitage.
- ✓ Stabilitet, framkomlighet och bromsförmåga är jämförbar med ett konventionellt 60 tons fordon.

Detta har uppnåtts med 74 tons ST-lastbil (Löfroth, 2012). Resultaten gäller rundvirkestransporter.

- ✓ 8-12 % minskad dieselförbrukning, vilket innebär minskat Co<sub>2</sub> utsläpp till motsvarande grad.
- ✓ 5-10 % minskade transportkostnader.
- ✓ Inget ökat vägslitage.
- ✓ Framkomlighet som är jämförbar med en konventionell 60 tons lastbil.
- ✓ Ingen försämrad trafiksäkerhet.

I april 2014 invigdes även de första 74 tons flisbilarna i Sverige (Söderenergi, 2014; Länk B). Detta är ännu ett steg mot energieffektivare transporter inom skogssektorn.

I Finland har man följt resultaten från det svenska ETT- projektet. Med hänsyn till det så har den finska regeringen från den 1 oktober 2013 höjt bruttovikten för lastbilar till maximalt 76 ton, beroende på fordonskombination. Med de nya reglerna i Finland så får ett vanligt 7-axlat ekipage väga totalt 64 ton. Ett 8-axlat ekipage får väga 68 ton och ett 9-axlat ekipage 76 ton (Johansson, 2013).

Bil, axlar	Släp, axlar	Totalt, axlar	Tillåten bruttovikt
3	4	7	64 ton
3	5	8	68 ton
4	5	9	76 ton

**Figur 1.** Diagrammet visar vilken bruttovikt finska lastbils ekipage får ha beroende på antalet axlar.

## 2.5 Syfte

Syftet med denna studie är att följa upp hur utbildningen om attityder och beteenden följs i praktiken.

Arbetet är avgränsat till att endast gälla förare av ST-lastbilar och dess åkeriägare samt transportledare. Frågor som skall besvaras är om förarna följer lagar och uppsatta regler samt om de upplever sig själva som föredömen för yrkeskåren. Arbetet syftar även till att komma med förslag på förbättringar och ändringar i den aktuella utbildningen.



**Figur 2:** 74 tons ST-lastbil.  
**Foto:** Erik Viklund, Skogforsk.

### 3. MATERIAL OCH METODER

Datainsamlingen som har gjorts i fält har ägt rum under våren 2014. Intervjuer har skett med förare under färd där en kvalitativ modell med ett fenomenologiskt förhållningssätt har nyttjats. Detta innebär att man försöker förstå sociala fenomen sett utifrån aktörernas egna perspektiv. Vidare förutsätter man att aktörernas uppfattning om den relevanta verkligheten är korrekt (Kvale, 1997).

Under intervjuer med förare har deltagande observation använts som modell för hur trafikförseelser och andra företeelser skall observeras. Deltagande observation går ut på att samla in data under förhållanden som för den intervjuade parten är naturliga. I detta fall under färd i fordonet. Modellen bygger på att observera människors vardagsliv och ställa frågor och diskutera utifrån observationer gjorda under fältarbetet. En viktig grundsten i deltagande observation är att man som deltagande observatör måste engagera sig i situationen och människorna. Således är det essentiellt att observatören själv deltar i samspelet mellan människor, samtalar med dem och engagerar sig i sammanhanget (Fangen, 2004). Med samspelet mellan människor menas här främst samspelet mellan trafikanter.

Intervjuer med åkeriägare har skett på det lokala caféet eller på åkeriets kontor. Intervjuer med transportledare har skett via telefon då dessa inte varit fysiskt anträffbara. Intervjuade parter är verksamma i olika delar av Sverige. Det har även förflutit olika lång tid sedan utbildningen genomförts.

Innan intervjun börjar så förklaras syftet med intervjun och arbetet, dessutom tillfrågas deltagarna om ljudupptagning med bandspelare är okej och om de vill ta del av den slutgiltiga rapporten. Bandspelaren användes under de första intervjuerna men övergavs efter andra intervjun. Detta på grund av att deltagarna kände sig obekväma med ljudupptagning. För att inte bandspelaren skulle påverka resultatet negativt så utelämnades den. Deltagande parter informeras om att de kommer att anonymiseras i den slutliga rapporten.

Intervjun inleds med ett eller flera vardagliga samtalsämnen. Som exempel på dessa kan nämnas vädret för dagen eller diskussioner om den aktuella lastbilen och dess beskaffenhet. Detta görs för att bekanta intervjuande part och responderande part med varandra (Ryen, 2004).

Frågeformuläret har utformats utifrån utbildningsmaterialet (bilaga 1) och kursdeltagarnas svar på frågeställningarna vilka ställts under utbildningen. Frågorna har analyserats och följdfrågor har formulerats i de fall behovet av följdfrågor kunnat förutses. Slutligen har frågeställningarna godkänts av Niklas Fogdestam, Skogforsk och Jan Strömberg, Trygghetsskapande åtgärder (TSÅ) som hållit i utbildningen.



## 4. RESULTAT

I detta kapitel presenteras resultaten från studien. I stora drag följer presentationen av resultaten frågeformuläret som använts vid intervjutillfällena. På grund av att frågorna har varierat i omfattning och framställning under intervjuerna så rekommenderas att först läsa igenom frågeformuläret (bilaga).

### 4.1 Lastbilsförarna

De flesta av förarna, fyra av fem tycker att utbildningen var bra eller okej när de tillfrågades. En person tyckte den var dålig med förklaringen att det var detaljer som personen redan kände till. Det som behandlades under utbildningen tyckte denne var självklarheter. Personen säger dock att det kan vara bra att friska upp minnet och diskutera beteende och attityder.

Förslag på förbättringar eller ämnen som borde ha tagits upp extra under utbildningen är:

- ✓ Mer information om ST-lastbilarna, teknisk information.
- ✓ Information om dispenserna för projektet.

Detta är ämnen som de flesta av lastbilsförarna hade förväntat sig behandlas under utbildningen.

I övrigt så var deltagarna nöjda med utbildningen och några punkter som framhövdes som extra viktiga var:

- ✓ Programpunkten stress.
- ✓ Att tänka efter innan.
- ✓ Att vara ett föredöme i trafiken.
- ✓ Vara stolt över det man gör.
- ✓ Bibehålla lugn och inte bry sig i vad andra tycker och tänker.

Samtliga uppger att utbildningen behandlar viktiga saker som är bra att diskutera med jämna mellanrum.

Den inledande frågan vilken handlar om målet med ETT-projektet, har gett blandade svar. Merparten av respondenterna svarar dock att målet med projektet är att transportera större volymer, minska bränsleförbrukningen, reducera miljöpåverkan och öka lönsamheten. Dessa svar är korrekta för intentionen med frågan var att de skulle svara att projektet kan ge följande:

- ✓ Upp till 20 % minskad dieselförbrukning.
- ✓ Upp till 20 % minskade CO<sub>2</sub> utsläpp.
- ✓ Upp till 20 % minskade transportkostnader.
- ✓ Upp till 50 % färre fordon.
- ✓ Inget ökat vägslitage.
- ✓ Ingen försämrad trafiksäkerhet.

På frågan om de har haft någon nytta eller användning av det som tagits upp under utbildningen, så svarar samtliga att det inte har haft nämnvärd påverkan. Merparten svarar att erfarenheten är viktigast för hur man beter sig på vägen och vilken inställning man har.

Förarna tycker genomgående att varumärket som i detta fall är en kombination av projektet med tyngre transporter och åkeriet de kör för, och inte minst skogsbolaget är viktigt. Det är viktigt för framtida affärer och att ge en rättvisande bild av projektet är viktigt svarar de. Det som är utmärkande för varumärket de företräder i sitt arbete är enligt respondenterna själva, högklassiga fordon, stora lass, stora travar samt ordning och reda. Respondenterna uppger att de genom att alltid gå ut för att göra sitt bästa och alltid hålla hög standard på arbetet kan förbättra varumärket och stärka dess position på marknaden.

Oförutsägbara situationer som exempelvis nya okända skogsvägar vilka kan bjuda på överraskningar som dålig bärighet och trånga vändplatser skapar en viss stress. I vissa fall kopplar föraren av släpet och kör in med bara bilen. En förare uppger att denne ibland kliver ur fordonet och gör en besiktning till fots. I övriga fall är det inget stort problem, mycket på grund av att bilarna går i gruppkörning. Därmed undviks stressiga och riskfyllda situationer i viss omfattning.

Några av förarna uppger att de är så pass lugna rent allmänt och att stressen inte påverkar dem avsevärt. Andra uppger att det inte går en enda arbetsdag utan stress. Nyckeln till mindre stress uppger de dock vara att undvika klockan samt att göra en realistisk plan. Samtliga förare har dock insikt om att stressen skapar risker i trafiken.

I slutet av utbildningsdagen har deltagarna fått skriva under en avsiktsförklaring. På frågan om de minns vad den innebar så svarar drygt hälften att de inte minns. Resterande uppger att det handlar om att uttrycka sitt samtycke för projektet och vad man tyckte om det. Detta är korrekt då det handlar om huruvida man är villig att arbeta utifrån det man lärt sig, samt att ha det i minnet när situationen kräver. Samtliga av förarna med undantag för en person ser sig själv som ett föredöme. De tycker att de gör ett mycket gott arbete och är stolta över det de gör. Personen som inte ser sig själv som ett föredöme uppger att han saknar erforderlig erfarenhet, personen i fråga har vid intervjutillfället kört lastbil i knappt ett år.

Majoriteten av respondenterna uppger att utbildningen har varit bidragande till att de ser sig själva som föredömen. Sammantaget så har resultatet av utbildningen blivit att förarna tänker efter före i större utsträckning än innan utbildningen. Förarna har idag ett medvetande om att de i sin yrkesroll är en företrädare för varumärket. Förarna uttrycker en stor stolthet över att vara utvalda att medverka i projektet vilket i sin tur höjer statusen för yrket.



## 4.2 Trafikförseelser

Ingen trafikförseelse har observerats under någon av intervjuerna. Samtliga förare använde säkerhetsbältet och höll hastigheten.

## 4.3 Åkeriägarna

Åkeriägarna uppger samtliga att lönsamhet är ett av deras egna mål med projektet. Annat som nämnts är bland annat miljöpåverkan, CO<sub>2</sub>-utsläpp, bränslebesparing och att skapa mervärden samt påverka framtiden för åkeribranschen.

Angående utbildningen så tyckte en av de tre åkeriägarna att utbildningen var dålig. Denne uppger att utbildningen borde vara mer inriktad på projektet, respondenten understryker dock att ändringar i utbildningen kan ha skett under de år som förflutit. De två andra tillfrågade uppger att utbildningen var bra även om det egentligen är självklarheter. De svarade båda att det är bra att framhäva förarens roll som ambassadör för projektet och åkeriet. En åkeriägare efterfrågar fler uppföljningar på genomförda utbildningar och kursdagar. En annan önskar mer sammanknytning med andra åkerier i projektet för att på så vis utbyta erfarenheter.

På frågorna angående verkstadsbesök och tillbud svarar samtliga att de inte sett någon större skillnad. Tanken bakom frågan var att förarna eventuellt har börjat köra lugnare och mer planerat sedan utbildningen. Detta skulle då återspeglas i ett färre antal verkstadsbesök. Förarna har dock uppgett att det inte kör på annat vis nu jämfört med innan.

Åkeriägarna ser sina förare som föredömen och bra ambassadörer för projektet och varumärket.

## 4.4 Transportledarna

Intervjuer har även hållits med transportledarna hos åkeriets kund, i detta fall har det varit tre olika stora skogsbolag. Intentionen var att intervjua tre transportledare vilka även genomgått utbildningen. Det visade sig dock vara svårt då två av de tre aktuella transportledarna inte genomgått utbildningen. Frågorna riktades då istället mot hur förarnas attityd och beteende upplevdes.

Transportledarna uppger även att åkerierna som helhet är mycket bra och framstående. Respondenten som genomgått utbildningen uppger att denna inte haft någon direkt användning av utbildningen, men att den var intressant och bra. Några konkreta förbättringar i utbildningen kan respondenten inte nämna. De två transportledare som inte genomgått utbildningen har dock fått ett gott intryck av utbildningen och säger att de gärna skulle delta vid ett senare

utbildningstillfälle. Transportledaren som genomgått utbildningen svarar att ST lastbilarna ger en bättre miljö med mindre utsläpp och färre bilar på vägen. Detta skapar i sin tur bättre ekonomi och effektiviseringar.

Resterande två transportledare vill se en lagändring där tyngre transporter tillåts i större utsträckning och som motivering till det nämns miljö och effektiviseringsfördelar. Samtliga respondenter säger att förarna gör ett jättebra jobb som följer lagar, lastar rätt, håller hastighet och är allmänt väldigt bra. Detsamma sägs om de aktuella åkerierna.

## 5. DISKUSSION

I detta avsnitt diskuteras resultatet från studien, det görs jämförelser med andra forskningresultat och studier. Diskussionen är uppställd på samma vis som resultatet. Det är uppställt så dels för att frågeformuleringarna (bilaga) skiljer sig mellan yrkesgrupperna. Dels för att det är intressant att skilja yrkesgrupperna åt.

### 5.1 Kritiska reflektioner

Intervjuerna gjordes huvudsakligen genom personliga möten vilket troligtvis var bra för utfallet. Intervjuerna med transportledare som gjordes via telefon hade med fördel även dessa kunnat ha gjorts genom personliga möten. Tyvärr var detta inte möjligt.

Av transportledarna hade endast en av tre genomgått utbildningen vilket är en brist. Endast en av transportledarna har därmed kunnat uttala sig om utbildningen. Resterande två har bidragit med mer generella uppgifter om förarna och åkerierna. Detta gör att svaren från transportledarna kan vara missvisande och utgöra ett undermåligt underlag. Trots det bristfälliga underlaget så ger det en ögonblicksbild av hur transportledarna upplever förarnas attityder och beteende.

### 5.2 Skickliga förare

Utfallet av studien ser överlag bra ut, lastbilsförarna tycks hålla sig till lagar och regler. De kör inte för fort och viktigast av allt, de ser sig själva som föredömen och är stolta över att vara en del i projektet. Förarna uppvisar yrkesstolthet och är mycket goda ansikten utåt för varumärket. Lastbilsförarna visade upp god kunskap i vad ETT-projektet handlar om och vilka resultat det gett.

Utbildningen tyckte merparten av förarna var bra. De som tyckte den var dålig eller mindre bra hade troligtvis missuppfattat intentionerna med utbildningen. Det som dessa hade förväntat sig av utbildningen var information om projektet, bilen och andra tekniska data, samt information om dispenser. Detta är information som förarna saknade från utbildningen, det kan vara en god idé att även ta upp dessa frågor. Flera av förarna tyckte att utbildningen behandlade självklara ämnen, ämnen som för en förare med erfarenhet är självklara. De flesta understryker dock att ämnena som behandlats kan vara nyttiga att påminnas om och diskutera.

Förarna själva tycker inte att utbildningen påverkat dem nämnvärt i deras yrkesroll. Uppfattningen är dock att förarna troligtvis har blivit mer uppmärksamma på hur de kan påverka varumärkets anseende. Under utbildningstillfället diskuteras varumärkets betydelse och hur de själva kan

påverka det, vilket troligtvis har gjort skillnad i hur förarna betar sig i kontakt med allmänheten. Den genomförda utbildningen och det faktum att de är nyckelpersoner i projektet, gör troligtvis att de är mer uppmärksamma och ansvarstagande.

Förarna står dagligen inför ett otal valsituationer, val som i sin tur skapar situationer som kan vara antingen stressiga eller rent av farliga. Under utbildningen uppmärksammas deltagarna på dessa val. Detta har gett en större insikt i hur dessa kan hanteras. Ett bevis på det är föraren som tar sig tiden att besikta vägen till fots innan hen kör in hela ekipaget på vägen. En situation där risken finns att bilen kör fast och på så sätt förloras värdefull tid.

Av förarna som intervjuats så är det förvånansvärt att drygt hälften säger att stressen inte är något stort problem. De uppger dock att stressen finns där men uppfattningen är att den inte har avsevärt stor påverkan på arbetssituationen. Dessa förare har god insikt i vilka risker stressen skapar, förarna tycks även ha kloka idéer om hur stressen skall undvikas.

Stress i ringa omfattning har ofta en skärpande och prestationshöjande effekt på människan. Stress i större omfattning har dock den motsatta effekten.

Under studien så observerades som beskrivet innan inga trafikfarliga situationer eller lagöverträdelser. Inger Linderholms studie om lastbilsförarkulturen vilken presenterats i inledningen visar på liknande resultat. Enligt den studien så uppger den största delen av respondenterna att de är riskmedvetna och att det inte är okej att köra för fort. Förarna inom projektet bör då troligtvis tillhöra denna grupp av yrkeskåren.

### **5.3 Driftiga åkeriägare**

Förarnas engagemang kan härledas till de driftiga åkeriägarna. Berörda åkeriägare ger intrycket av en mycket seriös och driven organisation. Samtliga uppvisar ett stort engagemang i projektet. Två av tre åkeriägare tyckte att utbildningen var bra, främst för att belysa förarens roll i projektet. Dock är en driven företagsledning nog så viktig för att anställda förare ska vara motiverade att göra ett bra jobb och på så vis vara en bra exponent. De lägger stort ansvar och mycken tillit till förarna, troligtvis sporrar detta förarna ytterligare.

Åkeriägarna ser sina förare som föredömen och goda ambassadörer för både företaget och ETT-projektet.

### **5.4 Nöjda transportledare**

Av olika anledningar hade endast en av de tre tillfrågade transportledarna genomgått den aktuella utbildningen. Därmed bör resultaten tolkas med viss

försiktighet. Deras svar ger dock en bild av en grupp med förare och åkerier som arbetar regelrätt och gör ett bra jobb.

Den transportledare som genomgått utbildningen är nöjd med dess innehåll, vilket stämmer väl överens med vad förare och åkeriägare sagt om densamma. Till skillnad från andra intervjuade parter så kan inte några eventuella förbättringar eller förändringar nämnas.

De två transportledare som inte genomgått utbildningen har dock ett gott intryck av den och tycker den verkar intressant. Dessa transportledare uppger att de gärna vill medverka i en framtida utbildning.

Av intervjuade parter så är det transportledarna som i störst utsträckning vill se en ändring i lagen angående bruttovikten för transporter. Detta var information som framkom när frågan om målet med projektet ställdes. Troligtvis skulle det vara en lättnad i arbetsbörda om samma volymer kunde transporteras med färre antal lastbilar.

## 5.5 Slutsatser

Överlag så får utbildningen ett bra betyg, med vissa undantag. Majoriteten av de tillfrågade är nöjda trots att det för många handlade om självklarheter, självklarheter som är viktiga att påminnas om. Många förväntade sig en utbildning vilken skulle behandla lastbilens beskaffenhet. Troligtvis hade många av deltagarna missuppfattat syftet med utbildningen innan de genomförde den. Tydligare information innan utbildningen skulle vara att önskvärt för att undvika sådana missförstånd.

Av det som framkom under intervjuerna önskades att detta tagits upp under utbildningen:

- ✓ Mer information om ST-lastbilarna, teknisk information.
- ✓ Information om dispenserna för projektet.
- ✓ Fler uppföljningar på genomförda utbildningar.
- ✓ Mer sammanknytning mellan åkerier inom projektet.

Ett eller flera utbildningstillfällen bör ordnas för de inblandade förare och transportledare som ännu inte gått utbildningen. Enligt studien så finns det ett intresse för att gå utbildningen.

Syftet med arbetet var att följa upp hur utbildningen följs i praktiken och vad deltagarna tycker om den. Med tanke på att deltagarna ser sig själva som föredömen och ambassadörer i sitt yrkesutövande så är målet med utbildningen uppnått. Under studien uppmärksammades inte heller några lag- eller regelöverskridanden.



## **6. SAMMANFATTNING**

### **6.1 Syfte och arbetsmetodik**

Detta är ett examensarbete på Skogsmästarskolan i Skinnskatteberg. Arbetets syfte är att utvärdera en utbildning om attityder och beteenden som är ämnad främst för förare och åkerier inom Skogforsks ETT-projekt (En Trave Till). ETT-projektet är ett forskningsprojekt inom Skogforsk där effekterna av tyngre lastbilstransporter undersöks. Examensarbetet är begränsat till att endast behandla ST-lastbilar (Större Travar). Dessa bilar har en bruttovikt som uppgår till 74 ton och en längd på 24 meter. Utbildningen som utvärderats syftar till att genom eftertanke om attityd och beteende som yrkesförare påverka deras anseende. Målet med utbildningen är att genom kunskap och medvetande bli föredömen och ambassadörer som yrkesförare.

Utvärderingen har gjorts genom intervjuer enligt en kvalitativ modell där förare av fordonen samt åkeriägare träffats personligen under färd i det aktuella fordonet eller på det lokala caféet. Intervjuer med transportledare på skogsbolagen har skett via telefon.

### **6.2 Lastbilsförarna**

Intervjuerna med förarna har gett en bild av en grupp med förare som visar upp stor stolthet över att medverka i projektet. Utbildningen uppger de själva inte har påverkat dem avsevärt i sättet de arbetar, flertalet uppger dock att de tänker på att deras beteende påverkar deras anseende och varumärket de företräder. Förarna visar goda kunskaper i vad projektet handlar om och vilka resultat det gett. Utbildningen tycker de flesta av förarna har varit bra, de understryker att utbildningen har behandlat intressanta ämnen som är bra att diskutera återkommande. Vissa ämnen har dock förarna saknat i utbildningen, teknisk information om lastbilens beskaffenhet och information om dispenser är några exempel. Detta var dock aldrig intentionen med utbildningen men kan vara bra att tänka på inför den framtida utformningen av utbildningen. Utbildningen har resulterat i bland annat en större medvetenhet om hur de påverkar varumärket och transportnäringens anseende och hur de utifrån egna val kan påverka sin arbetssituation.

Som en del i fältarbetet har även regelefterlevnad observerats under intervjuerna. Inga lagöverskridanden såsom hastighetsöverträdelser och liknande observerades. Alla förare använde bältet under intervjutillfällena. Inte heller observerades några trafikfarliga situationer.

Sammanfattningsvis är dessa förare mycket stolta över det de gör och att de är en del i projektet. Majoriteten av förarna ser sig som föredömen och tycker själva att de är bra på det arbete de utför.

### **6.3 Åkeriägarna**

Åkeriägarna som även dessa har intervjuats i denna studie uppger att förbättrad lönsamhet är deras mål med projektet. Åkeriägarna som upplevs som mycket engagerade i projektet har även goda kunskaper i projektets mål och tidigare resultat.

Två av tre intervjuade åkeriägare tycker att utbildningen var bra. De ser stora fördelar i att framhäva förarens roll som ambassadör för projektet och åkeriet. Åkeriägarna ser sina förare som goda ambassadörer och föredömen.

### **6.4 Transportledarna**

Av de tre intervjuade transportledarna hade endast en deltagit i utbildningen. Därför bör resultaten tolkas med viss försiktighet. Transportledarna ger ändå en bild av förarna och åkerierna utifrån bolagets perspektiv.

Transportledaren som gått utbildningen uppger att hen inte har haft någon direkt användning av den. Personen tycker dock att utbildningen var bra och intressant. De transportledare som inte gått utbildningen har dock ett gott intryck av den och skulle gärna delta vid ett senare tillfälle.

Precis som förarna och åkeriägarna så är transportledarna väl insatta i vad ETT-projektet innebär. De ser stora fördelar i att bilarna är energieffektiva och har god lönsamhet. Transportledarna har samtliga ett mycket gott intryck av berörda förare. Förarna anses göra ett jättebra jobb och följer lagar och regler, de ger ett allmänt gott intryck.



## 7. KÄLLFÖRTECKNING

### 7.1 Publikationer

Fangen, K. (2004). *Deltagande observation*. Uppl. 1:1. Malmö: Liber Ekonomi.

Johansson, S. (2013). *Management by perkele*. *Vision/skogforsk*, 4/2013, 14-15.

Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Uppl 1:1. Lund: Studentlitteratur.

Larsson, J. Henriksson, P. Yahya, M-R. (2013). *Bältesanvändning i Sverige 2012*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. (VTI notat 7-2013).

Linderholm, I. (2008). *Lastbilsförarkulturen- Hur lastbilsförare bidra till ökad säkerhet och bättre miljö på våra vägar*. Lund: Trivector. (Forskning och framsteg/080131)

Löfroth, C, Svenson, G. (2012). *ETT-modulsystem för skogstransporter*. Uppsala: Skogforsk.

Löfroth, C. (2012). *Mer last-mindre utsläpp, en väg till ett biobaserat samhälle*. Uppsala: Skogforsk.

Naturvårdsverket. (2013). *Miljömålen, årlig uppföljning av Sveriges miljö kvalitetsmål och etappmål 2013*. Stockholm: Naturvårdsverket. (Rapport/Naturvårdsverket, 6557).

Newnam, S. Watson, B. & Murray, W. (2002). *A comparison of the factors influencing the safety of workrelated drivers in work and personal vehicles*. Queensland University of Technology.

Newnam, S. Watson, B. & Murray, W. (2004). *Factors predicting intentions to speed in a work and personal vehicle*. Queensland University of Technology.

Ryen, A. (2004). *Kvalitativ intervju-från vetenskapsteori till fältstudier*. Uppl 1:1. Malmö: Liber Ekonomi.

## 7.2 Internetdokument

Länk A:

Dagens nyheter (2013). *Fler än hälften kör för fort*. [Online] Tillgänglig:  
<http://www.dn.se/nyheter/sverige/fler-an-halfTEN-kor-for-fort/> [2014-02-10].

Länk B:

Dalarnas Tidningar (2014). *Framtidens flisbil är här*. [Online] Tillgänglig:  
<http://www.dt.se/allmant/dalarna/framtidens-flisbil-ar-har> [2014-05-14].

# BILAGA 1: FRÅGEFORMULÄR

## Frågor till förare

- Vad är målet med ETT-projektet?
- Vad tycker du om utbildningen du genomgått?
  - Varför var den bra/dålig?
  - Kan du specificera vad som var bra/dåligt?
  - När gick du den?
- Vad tycker du om utbildningen du gått så här i efterhand? Är det något du saknar eller som skulle ha belysts extra?
- Hur använder du det du lärt dig?
- Hur har det förändrat ditt sätt att köra?
- Har det förändrat dig som yrkesförare?
- Tycker du varumärket är viktigt?
  - Hur då? Varför då?
- Vad är det som är utmärkande för varumärket du företräder?
  - Hur kan du påverka det till det bättre?
- Vad gör du för att undvika att hamna i stressiga situationer?
- Vad gör du för att undvika att hamna i riskfyllda situationer?
- I slutet av utbildningsdagen fick du skriva under en avsiktsförklaring, vad innebär den?
  - Hjälper det dig i arbetet med att vara ett föredöme för branschen?
  - Ser du dig själv som ett föredöme?
- Vad kommer du ihåg från din utbildning? Nämn tre viktiga saker.

## Frågor till åkeriägare

- Vad är målet med ETT-projektet?
- Vad tycker du om utbildningen du genomgått?
  - Varför var den bra/dålig?
  - Kan du specificera vad som var bra/dåligt?
  - När gick du den?
- Hur använder du det du lärt dig?
- Ser du någon skillnad i antalet tillbud före respektive efter utbildningen?
- Ser du någon skillnad i antalet verkstadsbesök före respektive efter utbildningen?
  - Vad beror den förändringen på?
- Vad tycker du om utbildningen du gått så här i efterhand? Är det något du saknar eller som skulle ha belysts extra?
  - Varför det?
- Vad kommer du ihåg från din utbildning? Nämn tre viktiga saker.

## Frågor till transportledare

- Vad är målet med ETT-projektet?
- Vad tycker du om utbildningen du genomgått?
  - Varför var den bra/dålig?
  - Kan du specificera vad som var bra/dåligt?
  - När gick du den?
- Hur använder du det du lärt dig?
- Hur ser du på chaufförerna i deras roll som yrkesförare? Hur upplevs de?
- Upplever du de som föredömen om du jämfört med vanliga chaufförer?
  - Om ja, vad är det som är utmärkande för dessa chaufförer?
  - Om nej, vad skulle de behöva bli bättre på och jobba mer med?
- Vad tycker du om utbildningen du gått så här i efterhand? Är det något du saknar eller som skulle ha belysts extra?
  - Varför det?
- Vad kommer du ihåg från din utbildning? Nämn tre viktiga saker.

## **BILAGA 2: INBJUDAN TILL UTBILDNING**

### **Till: Åkerier och lastbilsförare inom ETT- och ST-projekten**

Projektet ETT – Modulsystem för skogstransporter – En Trave Till (ETT) och Större Travar (ST) inbjuder till utbildningen: Från teori till verklighet- om attityder och beteenden som yrkesförare

#### **Övergripande mål och syfte**

Det övergripande syftet med utbildningen är att göra förarna till goda ambassadörer för åkerinäringen i allmänhet och ETTdemo-projektet i synnerhet. Målsättningen är att varje enskild förare ska köra så trafiksäkert och bränslesnålt som möjligt samtidigt som den egna arbetsmiljön upplevs som positiv och eftertraktad.

Syftet med utbildningen är att förarna ska förstå vilken viktig resurs de är för projektet och att deras erfarenheter och utvecklingsidéer är viktiga. ETTdemo-projektet kommer att noga bevakas av massmedia, politiker och allmänheten så vikten av att följa gällande trafikbestämmelser och korrekt uppträdande kan inte nog understrykas. Maxlast och maxhastighet måste följas!

Efter genomgången kurs skall förarna:

1. Ha kunskap om beteendets och attitydens betydelse för arbetets utförande
2. Ha kännedom om yrkets status och ett varumärkes värde
3. Ha kunskap om ETTdemo-projektets roll för svensk industri och samhället
4. Känna ett engagemang inför uppgiften som ambassadör

Var: XXX i XXX

När: den XXX kl 10.00-15.00

Hur:            -Fika  
                  -Undervisning av instruktören Jan Strömberg  
                  -Lunch  
                  -Fortsatt undervisning och diskussioner  
                  -Avslut och hemfärd

Utbildningen är obligatorisk för samtliga förare som kommer att köra ett ETT- eller ST-fordon inom ramen för ETTdemo-projektet (demonstration av En Trave Till).

/Niklas Fogdestam, Projektledare ETTdemo