



Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR

Fordeling: Styret i AMS Generalforsamling Verneledere Hovedverneombud	Dato: 24. januar 2011	Dok.nr.:
	Periode: 2010	AMS/MS
	Arkiv/prosj.nr.: 420-013	Nr. 102 - 11
	Oppbev.tid:	Rev.nr. 0
	Emneord: Kjøretøy; Sikkerhet; Revisjon; Teknisk tilstand; Atferd;	
	Godkjent prosjektleder:  R. Guðjónsson	Godkjent prosjektansvarlig instans:  E. B. Andresen
Resymé/konklusjon:		
<p>Revisjon av den tekniske tilstanden på kjøretøy er blitt gjennomført ved alle medlemsbedriftene som deltar i prosjektet. Det inkluderer også observasjon av atferd og vurdering av tilrettelegging for gående og kjørende. Totalt er 126 kjøretøy revidert.</p> <p>Revisorene har vært godt mottatt. De har erfart stor interesse for revisjonene og i mange tilfeller bemerkelsesverdig interesse for forbedringer. Resultatene viser at god fremgang er mulig og mulighetene for læring er uttømmelig. Deling av best praksis fra revisorer til fabrikksted og omvendt er uvurderlig.</p> <p>Endring av sikkerhetskultur tar tid og har ingen slutt. Revisjonene bidrar til denne endring og hjelper medlemsbedriftene på veien til kultur for samhørighet. Men bruken av resultatene fra hver revisjon som mulighet for forbedring, er fullstendig opp til ledelsen ved hvert fabrikksted.</p> <p>Summary in English</p> <p>The audit of the technical condition of vehicles is accomplished for all the member plants that participate in the project. This includes observation of behaviour and assessment of compliance of pedestrians and drivers. In total 126 vehicles were audited.</p> <p>The auditors have been well received. They have experienced great interest for the audits and in many cases admirable enthusiasm for improvements. The results show that good progress can be made and learning opportunities are endless. The sharing of best practises from auditors to site and vice versa is invaluable.</p> <p>Changes in safety culture takes time and never ends. The audits contribute to this change and help the member sites on their way to culture of interdependent. The usage of the results of each audit as opportunities for improvements is, however, entirely up to the management of each site.</p>		

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR**ÅRSRAPPORT - YEARLY REPORT****Innhold - Content**

1. Innledning - Introduction
 - 1.1 Deltakere - Participants
 - 1.2 Bakgrunn - Background
 - 1.3 Mål - Objective
2. Prosjektaktiviteter - Project activities
3. Resultater - Results
 - 3.1 Teknisk tilstand - Technical condition
 - 3.2 Observert atferd - Behaviour observed
 - 3.3 Tilrettelegging for gående og kjørende - Segregation of pedestrians and vehicles
4. Konklusjon - Conclusion

1. INNLEDNING - INTRODUCTION**1.1 Deltakere - Participants**

Revisjon ved - Audits at:

- Alcoa Fjarðaál
- Alcoa Lista
- Hydro Aluminium Høyanger
- Hydro Aluminium Karmøy
- Hydro Aluminium Sunndal
- Hydro Aluminium Årdal
- Kubikenborg Aluminium
- Rio Tinto Alcan Island
- Sør-Norge Aluminium
- Vigeland Metal Refinery

Revisorer fra - Auditors from:

- Alcoa Fjarðaál
- Hydro Aluminium Sunndal
- Hydro Aluminium Årdal
- Kubikenborg Aluminium
- Rio Tinto Alcan Island
- Vigeland Metal Refinery

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR

English text from page 6

1.2 Bakgrunn

Prosjektet *Kjøretøy og sikkerhet* har vært gjennomført siden oktober 2001. Det var et ønske at det ble endret i formen. Det ble vedtatt at revisjon av kjøretøyparken og observasjon av atferd skulle videreføres. Alle er enige om at dette er et område hvor vi har store utfordringer. Fordelen med å gjennomføre et prosjekt i AMS-regi er å løfte i flokk for å oppnå bedre arbeidsmiljøforhold ved fabrikkstedene.

1.3 Mål

Systematisk arbeid og fokus for å endre atferd og forhindre trafikkhendelser.

Delmål

I. Alle ansatte ved hvert verk skal gjennomføre et opplegg med undervisningsfilmen.

II. 20 % årlig forbedring i standarden på kjøretøyene.

Revisorene presenterer rapporten fra foregående år på formøtene og informerer om den forventede forbedringen.

2. PROSJEKTAKTIVITETER

Revisjon er gjennomført ved alle deltakende fabrikksteder. Hver revisjon inkluderer vurdering av teknisk tilstand for kjøretøy, skille mellom kjøretøy og fotgjengere, merking av gang- og kjøreveier og atferdsforhold for disse områder. Totalt er 126 kjøretøy revidert.

3. RESULTATER**3.1 Teknisk tilstand**




Orden og renhold fordelte seg for det meste som følger:

Dårlig orden og renhold i førerhus indikerer liten oppmerksomhet fra sjåføren mot sikkerhet. Løse og uvedkommende gjenstander kan sette seg fast under brems pedal som kan resultere i hendelser med uforutsette følger. Enhver unødvendig hindring av sjåførens synsfelt som blant annet møkkete eller tilgrisede vinduer, kan føre til alvorlige ulykker.

Antallet for *god orden og renhold* som ble observert, har økt fra 61 % i 2009 til 75 % i 2010. Dette er en positiv utvikling som må fremheves. Det kan noteres at de norske fabrikkstedene oppnår dette mye bedre i denne kategorien enn de øvrige fabrikkstedene. Tre av fabrikkstedene hadde ingen kjøretøy med avvik fra *god orden og renhold*. På den annen side er antall kjøretøy i kategorien for *dårlig orden og renhold* ikke redusert noe som gir betydelige potensial for forbedringer.

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR**Anmerkninger i antall og prosent og utvikling fra siste år**

-  God, 94 kjøretøy eller 75 %, økning 14 %
-  Middels, 22 kjøretøy eller 17 %, reduksjon 13 %
-  Dårlig, 10 kjøretøy eller 8 %, reduksjon 1 %

Anmerkninger i antall og prosent og utvikling fra siste år

- Lys/lyd 69 kjøretøy eller 55 %, reduksjon 1 %
- Hydraulikk 9 kjøretøy eller 7 %, reduksjon 8 %
- Bremser 1 kjøretøy eller 1 %, reduksjon 1 %
- Hjul/dekk/styring 14 kjøretøy eller 11 %, reduksjon 5 %
- Vinduer/speil 34 kjøretøy eller 27 %, reduksjon 16 %
- Karosseri 27 kjøretøy eller 21 %, reduksjon 10 %

Merkbar fremgang er gjort i kategoriene vinduer/speil, karosseri og hydraulikk. Det er fremdeles betydelige muligheter for forbedringer i disse kategoriene samt for lys/lyd.

3.2 Observert atferd**Positive bemerkninger fra revisorene**

- All kjøring er gjort med myke og fine bevegelser. Sjåførene er oppmerksomme i alle kryss. Ingen observasjoner av manglende selebruk.
- Rent og ryddig både for fotgjengere og kjøretøy.
- Praktisk talt alle kjøretøy var rygget inn på oppmerkede parkeringsplasser.
- Aktiv bruk av signalhorn og full stopp ved kryssing av veibaner innomhus var en rutine som ble utført av alle.
- God skjerming av reparasjonsområde mot uvedkommende.

Utfordringer

- En truck kjørte med stort lass på gaflene som hindret sikten.
- Bruk av setebelter er ikke påbudt.
- Mangel på bruk av belte.
- Lysene virket ikke.
- Mangel på bruk og dokumentasjon for tidligere kjøretøykontroll.
- Mange tilfeller av kjøretøy parkert på umerkede felt.
- Gaffeltruck parkert med gaflene over gulvet.
- Syklist syklet uten å holde i styret.
- Alkotest er ikke utført i tilfelle av ulykker hvor kjøretøy er involvert. Ansees som integritetskrenkende.
- Inspeksjon og registrering av brannsløkkingsapparater i kjøretøy er forskjellig ved de forskjellige fabrikksteder.

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR

3.3 Tilrettelegging for gående og kjørende

Mange av revisorene roste den gode, pågående utviklingen av skille mellom fotgjengere og kjøretøy. Klar og god merking av alle felt på veiene ute så vel som inne og spesielle fysiske skiller der det er mulig, er viktige og effektive metoder for å redusere risikoen for skade på person og utstyr. Godt synlige og lett forståelige skilt og instruksjoner hjelper både sjåførere og fotgjengere til å velge riktig felt. Alt dette er fortsatt noe forskjellig mellom de forskjellige fabrikkstedene og også innen samme verk mellom forskjellige områder eller bygninger.

4. KONKLUSJON

Revisorene uttrykker god mottakelse. Som regel viser verksledelsen interesse og sans for forpliktelse til å lære og for fortsatt forbedring. Likeså viktig er revisorenes kunnskap og dyktighet. Ikke bare når det gjelder sikkerhetsstandarder og atferdsspørsmål, men også tekniske kunnskaper og erfaring i mekanisk vedlikehold.

Det er ikke mulig å fastslå om delmålet om at alle ansatte skal ha gjennomført opplegg med undervisningsfilmen er nådd eller ikke. Bare et revisjonsteam synes å ha vektlagt dette spesielt. Oppmerksomheten mot dette målet har tydeligvis ikke vært nok poengtert for alle revisorene. Prosjektlederen tar ansvar for dette og må forsikre seg om at dette blir korrigert for neste år.

Det ærgjerrige målet om 20 % forbedring i kjøretøystandarden ble som tidligere ikke nådd. Imidlertid er forbedringene for det meste betydelige.

En ting er å sette standarder eller regler og skape et godt teknisk miljø. En annen ting er å forsikre seg om at dette blir etterlevd. Dette er et ledelsestema som krever ledelse på alle områder. Derfor vil jeg foreslå at et av delmålene for neste års revisjon, vil være hvordan standarder og regler som hvert fabrikksted har utarbeidet, blir håndhevet av ledelse og mellomledere. Dette vil ytterligere styrke revisjonens hovedmål om å forbedre atferd og forhindre trafikkhendelser.

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR

English text

1.2 Background

The project *Vehicles and safety* had been accomplished since October 2001. One desired to change the form of the project. The decision was to continue audit of the vehicles and observation of behaviour. All agreed that this was an area where we had great challenges. The advantage in accomplishing a project in AMS direction is to join forces to achieve better work environment at the plants.

1.3 Objective

Systematic work and focus to change behaviour and prevent traffic incidents.

Part objects

- I. All the employees at each plant are to accomplish a programme with the educational film.
- II. 20 % yearly improvement of the standard of the vehicles.
The auditors present the report from previous year at the opening meeting and inform about the expected improvement.

2. PROJECT ACTIVITIES

An audit was conducted at all participant sites. Each audit includes an assessment of technical conditions of vehicles, segregation between vehicles and pedestrians, markings of walk- and roadways and of behavioural aspects of those topics. A total of 126 vehicles were audited

3. RESULTS

3.1 Technical condition

Order and cleaning was divided overall as follows:




Low level of order and cleaning of the drivers cab indicates low level of safety awareness of the operator. Any loose and irrelevant objects can get stuck under the brake pedal resulting in incidents with unforeseen consequences. Any unnecessary obstruction of the drivers view like dirty or smudgy windows, can lead to devastating accidents.

The number of *good order and cleaning* observed has increased from 61% in 2009 to 75 % in 2010. This is a positive development that should be highlighted. It is noticeable that the Norwegian sites score much better than others in this category. Three of the sites had none of their vehicles with a deviation from *good order and cleaning*. On the other hand the number of vehicles in the *poor* category has not decreased which gives considerable room for improvements.

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR

Faults in number and percentage and development from last year

-  Good, 94 vehicles or 75 %, increases 14 %
-  Medium, 22 vehicles or 17 %, decreases 13 %
-  Poor, 10 vehicles or 8 %, decreases 1 %

Faults in number and percentage and development from last year

- Lights/windows 69 vehicles or 55 %, reduction 1 %
- Hydraulics 9 vehicles or 7 %, reduction 8 %
- Brakes 1 vehicle or 1 %, reduction 1 %
- Wheels/tires/steering 14 vehicles or 11 %, reduction 5 %
- Windows/mirrors 34 vehicles or 27 %, reduction 16 %
- Vehicle body 27 vehicles or 21 %, reduction 10 %

Noticeable progress has been made in the categories windows/mirrors, vehicle body and hydraulics. There are still considerable opportunities for improvement in these categories as well as in light/sound.

3.2 Behaviour observed***Positive remarks from auditors***

- All driving is done with soft and elegant movements. The drivers are aware of all intersections. No sightings of drivers not wearing seatbelts.
- Clean and tidy for both, pedestrians and vehicles.
- Virtually all vehicles were parked backwards in designated parking spaces.
- Active use of horn and full stop at the crossing of roadways indoors was a routine that was performed by all.
- Good closing of maintenance work area from non-involved.

Concerns

- A truck was driving with excessive load on the forks which obstructed visibility.
- Use of seatbelts not mandatory.
- Lack of use of the belt.
- Lights not working.
- Lack of use and documentation of preuse inspections.
- Many incidents of vehicles parked in unspecified places.
- Forklifts parked with the forks above the floor.
- Cyclist rode without holding handlebars.

Tittel:

TRAFIKKATFERD - TRAFFIC BEHAVIOUR

- Alcohol test not performed in case of accidents involving vehicles. Considered as an invasion of privacy.
- Inspection and registration of fire extinguishers in vehicles were different for different plants.

3.3 Segregation of pedestrians and vehicles

Many of the auditors praised the good ongoing development of segregation between pedestrians and vehicles. Clear and good labelling of all paths and lanes on the roads outside as well as inside and especially physical barriers where possible, are important and effective methods to reduce the risk of injury to people and damage to equipment. Clearly visible and easily understood signs and instructions help both drivers and pedestrians to choose the right paths. All of this is still somewhat different between the different sites and even within the same plant between different areas or buildings.

4. CONCLUSION

Auditors speak of good receptions. In general the site leadership show interest and sense of commitment to learn and continual improvement. Just as important is the knowledge and competence of the auditors. Not only of safety standards and behavioural factors, but just as important technical skills and experience of mechanical repair work.

It is not possible to determine if the part object that all employees is to be shown the AMS safety video was reached or not. Only one of the audit teams seems to have viewed this specifically. The focus on this objective has obviously not been aligned between all auditors. The project leader takes responsibility for this and must make sure it will be corrected for next year.

The ambitious objective of 20 % annual improvement in the standard of vehicles was as before not reached. However, the overall improvements were considerable.

It is one thing to set standards or rules and create a good technical environment. Another thing is to ensure compliance to those rules. This is a management issue that requires leadership at all levels. Therefore I suggest that one of the secondary priorities of next year's audits will be on how standards and rules set by each plant are enforced by the management and middle management. This should further strengthen the audits main objective of improving behaviour and preventing incidents.