

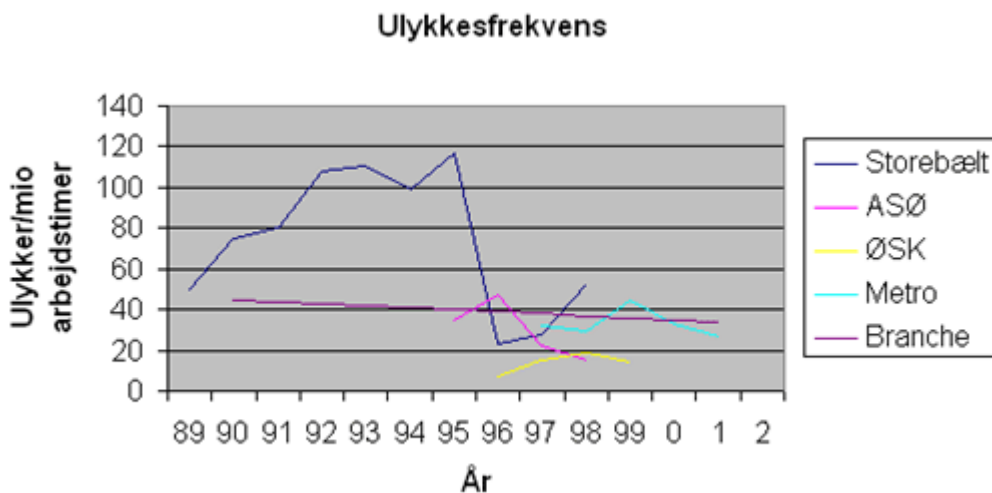
0-arbejdsulykker

De sidste 10 – 15 års store bygge- og anlægsaktiviteter i Danmark har sat markante vartegn omkring sikkerhedsarbejde og ulykkesforebyggelse i byggesektoren.

Især to forhold er slået fast:

- Arbejdsulykker i byggebranchen KAN forebygges
- BYGHERRENS involvering og indsats i sikkerhedsarbejder har overordentlig betydning for at få succes.

Udsagnene kan belyses med følgende eksempel, der tager udgangspunkt i ukykkesfrekvenserne på de store infrastrukturprojekter der er gennemført i Danmark siden slutningen af 80'erne.



Arbejds miljø, helbred og camps, afsluttende rapport, Arbejdstilsynet, At – rapport nr. 2, april 2003.

Følgende bemærkninger knyttes til de enkelte kurver. Det dramatiske fald i Storebæltulykker kan b.l.a. forklares med at mandskabsstyrken faldt fra godt 2.500 ansatte i 95, til kun 270 ansatte (hvoraf 30% administrativt personale) i 96. I 97 og 98 var der i begge år ansat knap 700 (hvoraf 10% administrativt personale). I 97 og 98 gennemførte bygherren i et mindre omfang en arbejdsmiljøkampagne .

AS Øresund (ASØ) iværksætter en intensiv arbejdsmiljøkampagne ”Sundbæveren” i 95 og knækker derefter ulykkeskurven.

ØSK – Øresundskonsortiet deltager fra starten i 96 i arbejdsmiljøkampagnen ”Sundbæveren” og holder en jævn ulykkesfrekvens projektet igennem.

I Metro projektet tager Ørestadsselskabet I/S i 99 initiativ til en intensiv arbejdsmiljøkampagne ” Safe Sites” og knækker ulykkeskurven.

I alle projekter har ulykkesrapporteringen været tæt på 100%. Det skal tages i betragtning, når der sammenlignes med hele branchen, hvor rapporteringen er omkring 50%.

Som det fremgår af figuren, er der meget markante forskelle i ulykkesfrekvensen på de fire anlægsarbejder. Projekterne var meget lig hinanden i forhold til arbejdets karakter og risici. Forskellen kan ikke begrundes med, at branchen over tid er blevet bedre til ulykkesforebyggelse, idet frekvenser på Metroen er højere end på Øresundsprojekterne, og forskellen kan heller ikke begrundes i forskelle hos de projekterende og udførende, da det i høj grad er de samme medarbejdere og firmaer der har været involveret i projektet.

Forklaringen i de store forskelle skal formentlig i høj grad søges i forskellene i de forskellige organisationer, der har stået for projekterne, og den måde man har valgt at styre sikkerhedsarbejdet på, og især de mål der er blevet sat for indsatsen. På Storebælt var sikkerhedsarbejdet ikke integreret i nogen af bygherrens ledelsessystemer, og der var ikke sat konkrete mål for indsatsen, og resultatet blev en ulykkesfrekvens på mindst det dobbelte af gennemsnittet i branchen. På Øresund Landanlæg (ASØ) og Øresund Kyst til Kyst (ØSK) var sikkerhedsarbejdet integreret i henholdsvis bygherrens miljøledelsessystem og kvalitetsstyringssystem. I begge tilfælde var målet en ulykkesfrekvens på mindst det halve af gennemsnittet i branchen, og resultatet blev sammenlagt på målet. På Metroen var sikkerheden ligeledes integreret i bygherrens miljøledelsessystem, og målsætningen var, at have en ulykkesfrekvens under gennemsnittet i branchen. Resultatet blev en frekvens lige under gennemsnittet.

De opnåede resultater for ulykkesfrekvenser peger ikke på, at det ene ledelsessystem skulle give et bedre resultat end det andet. Det afgørende synes at være, at det at integrerer sikkerhedsarbejdet i et ledelsessystem betyder, at organisationen sætter konkrete mål og tilsyneladende har succes med at nå dette mål.

Det betyder, at risikoen for at komme ud for en arbejdsulykke på de senere års store danske bygge- og anlægsprojekter i betragtelig grad har været bestemt af den bygherreorganisation, der har stået i spidsen for projektet, de mål organisationen har sat sig, og de ressourcer, som organisationen har sat ind på at nå disse mål.

Ved afslutningen af Øresundsprojektet i 2000 indkaldte bygherren, Øresundskonsortiet til et evalueringsmøde for branchens interessenter, organisationer og myndigheder. Formålet var at give stafetten videre. Eksemplet med den involverende og aktive bygherre var præsenteret, og udfordringen til kommende bygherrer blev givet videre.