

Så styr arbetstiden byggtempot vid vägbyggen

De flesta av oss påverkas och har en åsikt kring vägarbeten. Vägbyggen behövs men ställer till problem under byggtiden med köer och sämre framkomlighet. Samhället ställer därför krav på korta byggtider vilket i sin tur kräver ett högt byggtempo. Men vilken påverkan har arbetstiden på byggtempot och hur ska man arbeta för att skapa den högsta effektiviteten? Om detta har studenten Martin Svensson från Lunds Tekniska Högskola gjort en undersökning med målet att kunna optimera arbetsdagen för att på ett ekonomiskt sätt kunna bygga vägar i framtiden.

En vägarbetsplats skiljer sig i många avseenden från andra arbetsplatser. Dels för att arbetet berör många i samhället men också för att personalen i många fall inte bor nära arbetet och måste veckopendla. Personalen vill därför arbeta in tid för att kunna ha längre ledighet i veckosluten. Här visar undersökningen att det är nödvändigt med en kompromiss mellan arbete och fritid. Personalen vill gärna arbeta in hela fredagen genom att arbeta mellan 7.00 och 18.00 från måndag till torsdag. Från undersökningen syns dock en minskning av byggtempot efter 17.00. Genom att arbeta in halva fredagen möjliggörs för längre helgledighet samtidigt som arbetet inte blir lidande i samma utsträckning som vid helt inarbetad fredag.

Undersökningen förklarar att efter 17.00 är arbetsdagen uppe på en längd mellan tio och tolv timmar vilket många anser är den maximala längden på arbetsdagen. Andra orsaker till sänkningen av byggtempot efter 17.00 är trötthet och att kroppen har en nedärvd biologisk klocka som vill sluta arbeta mellan 17.00 och 19.00. Undersökningen visar att högst byggtempo uppnås under förmiddagen och på eftermiddagen innan 16.00. Under

morgonen och efter rasten mitt på dagen är det ett något lägre tempo.

Bonus och skiftarbete vid vägbyggen

För att premiera kortare byggtider blir det allt vanligare med något som i branschen kallas väghyra. Det finns lite olika modeller för detta men innebär att den entreprenör som utför arbetena får bonus för en kortare byggtid och får betala en avgift, väghyra för en förlängd byggtid. Trafikverket (tidigare Vägverket) har en önskan att det ska införas skiftarbete vid vägbyggen för att projekten ska bli klara snabbare och därmed minska påfrestningarna för trafikanterna. Men skiftarbete är en arbetsform som är behäftad med hälsoproblem, förhöjd olycksrisk och minskad effektivitet. Problemen är störst under nattskiftet och kan förklaras med att människokroppens biologiska klocka är inställd på att arbeta på dagen. Under natten sänks aktiviteten i kroppen och vi har en lägre vakenhetsnivå. Att arbeta under natten kan jämföras med påverkan av alkohol eller sömnmedel och det är vanligare med singelolyckor men betydligt allvarigare olyckor har inträffat under nattskiftet. Om kortare byggtider uppväger problem med skiftarbete går att diskutera men det bör beaktas att det inom skogsbruket börjat ske ett skifte från tvåskift till enkelskift.

Det är inte bara arbetstiden som påverkar hur effektiva vi är på jobbet. Genom uppskattning för arbetsuppgiften blir vi effektivare svarade 85 procent i en undersökning som Canon genomförde bland 5500 medarbetare. Det finns en klassisk frågeställning om en stenhuggare som sammanfattar detta. Jobbar stenhuggaren effektivast om han blir uppskattad för att han hugger en sten eller för att han bygger en katedral!?

Den traditionella placeringen av rasterna vid vägbyggen är en rast mellan 9.00 och

9.30 samt en halvtimmes rast någon gång mellan 12.30 och 13.30. Det är ett bra upplägg på arbetsdagen om det kompletteras med en kortare paus vid 15.30. Hur rasten mitt på dagen placeras har ingen större betydelse men det kan vara en fördel med rast mellan 13.00 och 13.30 för att arbetspasset på eftermiddagen ska bli kortare.

Undersökningen hur byggtempot varierar under arbetsdagen är genomförd på två vägprojekt. För att komplettera resultaten från denna så kallade fältstudie har personal på de två vägprojekten intervjuats och information inom ämnet har sökts på bibliotek och via Internet.

Av: Martin Svensson