



## “Trafikklærerens negative fysiske og psykiske belastninger”

Lisa Aspås og Christina Sjølie

**Kandidatoppgave - TLB 251**

**2-årig grunnutdanning  
For trafikklærere**

**2012**



**Trafikklærerutdanningen,  
Stjørdal**

## **Sammendrag**

I denne oppgaven er litteraturstudium og kvalitativt forskningsintervju benyttet for å belyse følgende problemstilling og underproblemstilling:

*”Hvilke negative fysiske og psykiske belastninger utsettes en trafikklærer for i sin yrkesutøvelse?”*

*”Hvordan oppleves disse, hva forårsaker dem, og hvordan kan de reduseres?”*

- \* Formålet med oppgaven er å undersøke hvilke utfordringer trafikklæreren har i sin yrkesutøvelse mht. deler av et HMS- perspektiv. Oppgaven er begrenset til trafikklærerens undervisningstid i bil.
- \* Studien er gjennomført tilknyttet egen interesse om økt bevisstgjøring rundt tema før overgang til arbeidslivet, samt opplysning for andre i samme ståsted og bransjen forøvrig.
- \* Gjennom litteratursøk på tidligere forskning/opplysning om risikofaktorer forbundet med trafikklæreryrket, har vi ikke funnet noe spesifikt i tilknytning til yrket. Det er imidlertid undersøkt om det er mulig å trekke paralleller til andre stillesittende yrker med delvis samme utfordringer knyttet til problemstillingen.
- \* Forskningsintervjuene har innhentet personlige opplevelser og erfaringer fra 5 trafikklærere, og faglig opplysning og erfaringer fra 2 fysioterapeuter.
- \* Resultatene viser at negative fysiske belastninger hos en person som tilbringer mye tid stillesittende i bil, hovedsakelig forekommer i føtter, rygg, og nakke- og skulderparti. Både litteraturen, faglige synspunkter og erfaringer fra fysioterapeutene, og personlig opplevelse fra trafikklærerne, viser entydige funn.
- \* Negative psykiske belastninger viser seg hyppigst å fremtre som stress og utmattelse, men gjennom intervjuene ble det også antydnet at stress kan fremtre som positivt.
- \* Intervjuobjektene opplevde negative psykiske og fysiske belastninger ulikt, og i varierende grad. Samtlige var av den oppfatning at en hektisk arbeidsdag med stort arbeidspress, kan forårsake nevnte plager, hvilket også korrelerer med litterære funn.

\* For å redusere/forebygge negative fysiske belastninger, kan trafikklæreren utnytte ledige stunder i sin arbeidstid til bevegelse og tøy/strekkøvelser, samt være bevisst på å ta seg pauser hvor man trer ut av bilen.

\* Ved reduksjon/forebygging av negative psykiske belastninger, kreves en bevisstgjøring rundt risikoforhold knyttet til problematikken, og evne til å vise hensyn til disse. Da trafikklæreren i hovedsak organiserer egen arbeidsdag, ligger mye av ansvaret på han/hun selv, i å unngå og påføre seg for stort arbeidspress, og evt. søke hjelp og tilrettelegging hos arbeidsgiver.

## **Summary**

In this assignment, literature study and qualitative research interview has been used to illuminate the following questions:

*“Which negative physical and psychological strains are the driving instructor exposed to in his/her working-day?”*

*“In which way are these strains experienced, caused, and how can they be reduced?”*

- \* The purpose of this assignment is to investigate the challenges of the driving instructor in his/her practice, in parts of the HSE-perspective. The assignment is restricted to the driving instructor`s lessons in the car.
- \* By own personal interest to increase awareness about this problem, before entering the profession, the study was developed. There is also a purpose to bring out information to other people at the same point of view, and to the business.
- \* Throughout search in literature of former research/information about risks in the driving instructor profession, we could not seem to find any specifically literature connected to this profession. However, we tried to investigate if there could be any similarities between the driving instructor profession and other sedentary professions, with similar challenges.
- \* The research interviews obtained personal experiences from 5 driving instructors, and academic information and experience from 2 physiotherapists.
- \* Negative physiological strains that appears to persons who spends a lot of time sedentary in car, mainly appears in feat, back, shoulder and neck. The literature, the physiotherapists academic point of view, and the personal experiences of the driving instructors, shows unambiguous results.
- \* Negative psychological strains seems to appear most frequently as stress and fatigue, although some of the driving instructors implied that stress could appear as a positive factor.
- \* The interview objects experienced negative physical and psychological strains very differently. They all agreed that hectic workload, can cause the mentioned strains, and this also correlates to the literature findings.
- \* To reduce or prevent negative *physical* strains, the driving instructor can use available time to motion and stretching exercises, and be sure to take breaks to step out of the car.

\* To reduce or prevent negative *psychological* strains, awareness among the risks must act, and the problem must be taken seriously. The driving instructor mainly organizes his/her own working-day, and has thereby a responsibility to avoid too much pressure. In this case, they should seek help by the employer to adapt their day.

## **Forord**

*”Mennesket er skapt for bevegelse. Et stillesittende liv fører derfor til økt sykdomsrisiko. Regelmessig fysisk aktivitet og trening kan forebygge sykdom, og til og med kurere en rekke sykdommer.*

*Så enkelt er det egentlig. Men likevel så vanskelig.”*

(Bahr, 2009: 8)

Denne vitenskapelige rapporten er en kandidatoppgave skrevet av to studenter ved trafikklærerutdanningen ved Høyskolen i Nord-Trøndelag. Kandidatoppgaven omhandler temaet Helse, miljø og sikkerhet, og eventuelle negative fysiske og psykiske belastninger knyttet til trafikklæreryrket.

Med en viss forforståelse av at vi som trafikklærere beveger oss inn i et yrke preget av mye stillesittende arbeid og utfordringer knyttet til fysisk aktivitet, samt store krav til punktlighet og årvåkenhet, har det vært av interesse å få økt kunnskap om det finnes noen sammenheng mellom disse faktorene og visse belastningslidelser.

Gjennom et nært og godt samarbeid mellom to medstudenter, har arbeidsprosessen vært en svært positiv tid. Studiet har opplevdes nyttig og interessant, og gitt oss kunnskaper som vi håper å yte glede av i vår fremtidige arbeidssituasjon.

Vi ønsker å rette en takk til fysioterapeuter og trafikklærere som har stilt opp til intervju, og til vår veileder Rolf Robertsen som har vært til hjelp gjennom prosessen.

Mars 2012

Lisa Aspås

.....

Christina Sjølie

.....

## Innholdsliste

Sammendrag .....	1
Summary .....	3
Forord.....	5
1 Innledning.....	7
1.2 Problemstillinger .....	8
2 Metode.....	8
2.1 Styrker og svakheter ved metoden .....	9
2.3 Kildebruk og kildekritikk .....	9
2.4 Informanter .....	10
2.5 Struktur.....	11
3 Kunnskapsstatus.....	11
3.1 Viktige begreper .....	11
3.1.2 Stress og utmattelse .....	12
3.1.3 Fysisk belastning.....	14
3.1.4 Når belastninger blir til belastningsskade .....	14
3.1.4 Utsatte belastningsområder.....	15
3.2 Trafikklæreren, kontorarbeideren og yrkessjåføren .....	16
3.2.1 HMS .....	16
3.2.2 Arbeidsplass/arbeidsmiljø .....	16
3.3 Stillesittende arbeid ved kontoryrker og som yrkessjåfør .....	17
4 Resultat/Drøfting.....	18
4.1 Har trafikklæreryrket noen likhetstrekk med yrkessjåføren? .....	19
4.2 Kan trafikklæreryrket sammenliknes med kontorarbeid mht. stillesittende arbeid?.....	19
4.3 Intervju med fysioterapeuter .....	20
4.4 Intervju med trafikklærere .....	22
4.4.1 Arbeidstid .....	22
4.4.2 Psykiske belastninger i arbeidsdagen.....	23
4.4.3 Fysiske belastninger i arbeidsdagen.....	25
5 Konklusjon .....	26
6 Referanseliste.....	29
Vedlegg 1.....	33
Vedlegg 2.....	34

# 1 Innledning

Tema for oppgaven er knyttet til HMS-arbeid (helse, miljø og sikkerhet), i forhold til hvilke fysiske og psykiske belastninger man kan være utsatt for i arbeidslivet. Bakgrunn for valg av tema er egen interesse knyttet til ønske om en lang yrkeskarriere, - aller helst uten helseplager som følge av yrkesvalg. Endt karriere innen ulike yrkesretninger kan selvsagt skyldes mange forhold, men kanskje hadde det vært færre om man så bort fra helsemessige årsaker.

Formålet med oppgaven er å få økt kunnskap, og evt. opplyse andre innen studiet og bransjen for øvrig, om noen av de risikofaktorer som kan følge med en trafikklærers arbeidsdag med undervisning i bil. Gjennom tidligere utdanning ved andre studier, har vi fått erfaring med at det tildeles et betydelig større fokus på bevisstgjøring av HMS-arbeid og risikofaktorer relatert til yrkesvalg ved andre studieretninger. Videre opplever vi at det er mangelfull opplysning ved trafikklærerutdanningen på nettopp dette området, og ønsket dermed å undersøke hvilke krav studieplan faktisk stiller til dette tema.

Gjennom egne erfaringer i praksisarbeid og i hospiteringsperiode, og med både formelle og uformelle erfaringsutvekslinger med trafikklærere, har vi fått inntrykk av at yrket har sine begrensninger og utfordringer knyttet til rom for fysisk aktivitet, psykiske påvirkninger og eventuelle påfølgende konsekvenser. Ved utforming og formulering av problemstillingen, legger vi til grunn vår forventning og forforståelse om at trafikklæreren faktisk *er* utsatt for visse fysiske og psykiske belastninger i sitt yrke.

Med ønske om en lang yrkeskarriere uten betydelige plager/belastningslidelser, har det også vært av interesse å finne ut om det ved å være bevisst sin arbeidssituasjon, kan være mulig å forhindre/forebygge eventuelle plager.

Besvarelsen har tatt utgangspunkt i en kvalitativ studie, med litterære søk og gjennomgang av eksisterende kilder fra bl.a. faglitteratur, forskning, lovverk og læreplaner. Det er også gjort intervju med fysioterapeuter som fagpersonell for å innhente kunnskaper og erfaringer angående fysiske belastninger, og med utvalgte trafikklærere for å hente personlig opplevelse av yrket, knyttet til både fysiske og psykiske belastninger.



## 1.2 Problemstillinger

*”Hvilke negative fysiske og psykiske belastninger utsettes en trafikklærer for i sin yrkesutøvelse?”*

Underproblemstilling:

*”Hvordan oppleves disse, hva forårsaker dem, og hvordan kan de reduseres?”*

## 2 Metode

Ved akademisk oppgaveskriving, velges det ut en metode som er til hjelp for å besvare oppgaven. Vilhelm Aubert omtaler metode som et middel til å komme frem til ny kunnskap om det utvalgte emnet, samt å benytte det for å løse problemer/problemstillinger. På denne måten kan man si at metoden er redskapet som brukes for å innhente den informasjonen som ønskes for å besvare en gitt problemstilling (Dalland, 2007).

Når det gjelder metode og metodevalg, skiller det gjerne mellom kvalitativ og kvantitativ metode. Mens det i den kvantitative metoden er fokus på målbare enheter som tall og statistikk, er det i den kvalitative metoden vekt på å få frem ulike meninger og opplevelser. Andre sentrale momenter ved den kvalitative metoden er blant annet å formidle det gjennomsnittlige/representative og ulike forklaringer på fenomener (Dalland, 2007).

Denne oppgaven er utført som en kvalitativ studie, med ønske om nettopp det å finne forklaring på et fenomen. Innenfor den kvalitative tilnærmingen har vi valgt å benytte oss av intervjuer, for å få tak i de ulike opplevelser rundt de aktuelle fenomen hos intervjuobjektene, samt å supplere/drøfte disse opp mot allerede eksisterende litteratur.

Intervjuene vi foretok var semi-strukturerte, altså delvis strukturert/ustrukturert. Det bestod av et standardisert oppsett med planlagte, gjennomtenkte og åpne spørsmål, som ville gi rom for dypere og mer utfyllende svar. Likevel var det også lagt vekt på at disse ikke måtte følges slavisk, slik at det var mulig å følge og prioritere intervjuets utvikling, fremfor intervjuguiden. I følge Kvale vil formålet med et slikt forskningsintervju være *”.. å innhente beskrivelser av intervjupersonens livsverden, særlig med tanke på meningen med fenomenene som beskrives”* (Dalland, 2007: 131).

I forkant av intervjuene med de utvalgte fysioterapeutene og trafikklærerne, ble det utformet en intervjuguide med sentrale spørsmål og momenter vi ønsket svar på. For oss fungerte dette som en retningslinje til intervjuene, slik at vi skulle holde oss innenfor oppgavens tema og våre egne rammer for intervjuet. Utformingen var likevel lagt opp slik at de åpne spørsmålene ga rom for mer utfyllende og vide svar, ettersom det dreide seg om kvalitativt studium, og vi i stor grad var ute etter intervjuobjektene egne erfaringer. (Vedlegg 1 og 2).

Ved å innhente informasjon gjennom allerede eksisterende litteratur, gis muligheten til å studere materiale om det aktuelle emnet nærmere. Dette kan føre til et mer nyansert syn på litteraturen som finnes, og hvordan de ulike forfatterne har mer/mindre varierte syn på samme emne. Ved å kombinere denne litteraturen med intervjuer, vil dette også hjelpe oss med å underbygge eller avkrefte våre forforståelser.

### **2.1 Styrker og svakheter ved metoden**

Etter å ha valgt ut en metode for å besvare oppgaven, er det vesentlig å vurdere styrker og svakheter ved den aktuelle metoden. Ved å velge intervjuer innenfor den kvalitative metoden, får vi et bedre innblikk i noen menneskers meninger og erfaringer. Dette er ikke nødvendigvis populasjonsvalid (svarene fra et utvalg, behøver ikke gjelde for hele populasjonen), men i hovedsak intervjuobjektene egne, subjektive opplevelser. Det må tas høyde for at utvalget av intervjuobjekter kan være lite representativt, både mht. antall og utvalgsmetode. Det er derfor viktig å presisere at funnene og resultatene vi vil få, kun med sikkerhet er aktuelle for de som har blitt intervjuet, men at man kan anta at deres opplevelser også kan gjelde for andre i samme ståsted.

### **2.3 Kildebruk og kildekritikk**

Gjennom ulike litteratursøk har vi forsøkt å finne ut om det er foretatt forskning rundt trafikklærerens arbeidsdag, knyttet til psykisk og fysisk helse. I arbeidet med oppgaven har vi ikke vært i stand til å finne noe litteratur som spesifikt omhandler dette, men vi har funnet noen interessante artikler og bøker som omhandler andre yrkessituasjoner som vi mener er nokså nært. Spesielt HMS hos yrkessjåfører og andre stillesittende yrker som kontorarbeidere ser ut til å finnes mer utbredt, og vi har valgt å studere en del av denne litteraturen, for å se nærmere på om det kan finnes likhetstrekk til trafikklæreryrket. Det er likevel viktig å presisere at det fortsatt kan finnes aktuell forskning på dette området som ville vært relevant for denne besvarelsen, til tross for at vi ikke har vært i stand til å finne det.

Litteraturen som er brukt i denne oppgaven er hovedsakelig basert på primærkilder, den opprinnelige kilden. Dette fordi den er mer pålitelig, og det er mindre sannsynlighet for feiltolkning enn om den blir gjengitt et annet sted. Der det er referert til fremmedspråklige artikler, må man også ta høyde for evt. feiltolkninger av teksten. Det er bl.a. benyttet kilder fra lovverk, retningslinjer og læreplaner, både fra håndbøker og nettsider.

Ettersom det er lite/ingen kontroll eller kvalitetssikring over hva som legges ut på internett, har vi vært kritiske til hvilke kilder vi har valgt å benytte derfra. Vi har i hovedsak vektlagt å benytte oss av kilder fra lovverk og organisasjoner/bedrifter med oppgitte navn og yrkestitler. Dessverre var overraskende mange av artiklene vi fant som bakgrunnsstoff for oppgaven, ikke datert.

## **2.4 Informanter**

Ved utvalg av våre informanter, vektla vi variasjon i alder, kjønn, erfaringsbakgrunn og geografi. I tillegg ble utvalget til dels gjort ut fra bekvemmelighet, altså at det ble valgt deltagere som var lettere tilgjengelige (Langdridge, 2006).

Bakgrunn for utvalg av intervjuobjekter, var med ønske om uttalelser fra både fagpersonell som sitter med kompetansen på området, her har vi valgt fysioterapeuter, og personer denne tematikken faktisk omhandler, nemlig trafikklærerne. Det ville naturligvis vært interessant og intervjuet hele populasjonen (alle trafikklærerne i Norge), men på grunn av oppgavens omfang og tiden vi har hatt til rådighet, har vi vært nødt til å gjøre et utvalg.

Grunnen til at det ble gjennomført intervju med 2 fysioterapeuter, var ønske om å få en bredere innfallsvinkel og mer dybde i et faglig større erfaringsgrunnlag. Vi ønsket å stille de samme spørsmål til fysioterapeuter fra to ulike bedrifter for å undersøke om svarene ville samstemme eller variere.

En fysioterapeut har kunnskap om kroppens bevegelser og funksjoner, og bruker denne kunnskapen til å kartlegge eventuelle pasienters behov for behandling, opptrening og rehabilitering. Målet er at pasienten skal utvikle, gjenvinne eller holde ved like funksjonsevnen, og dermed forbedre sin helse og livskvalitet. Fysioterapeuter jobber også med å fremme helse og *forebygge* helseskader gjennom råd og veiledning (Utdanning, 2011).

Ved intervju med trafikklærere, mente vi det var viktig å ha et noe større utvalg for å få frem flere erfaringer og synspunkter. Vi hadde samtale med i alt 5 lærere, med variasjon i antall år og erfaring innen yrket, samt kjønn, alder og geografi. På denne måten håpet vi på å få svar

med ulike nyanser. Likevel vil vi understreke at dette ikke er et representativt utvalg, og at svarene ikke kan generaliseres.

Et av intervjuene vi foretok, var med en trafikklærer som ble nødt til å slutte i yrket nettopp på grunn av for store psykiske belastninger. Resultatene fra dette intervjuet, vil naturligvis også være høyst subjektive erfaringer.

Alle våre intervjuobjekter er anonymisert i oppgaven, noe de også ble informert om i forkant. De har samtykket i at informasjonen kan brukes og publiseres. Trafikklærerene har blitt stilt personlige spørsmål, og av hensyn til personvernet identifiseres ikke disse i teksten. Det samme gjelder for fysioterapeutene, selv om deres spørsmål var av faglig karakter. Dalland sier om forskningsetikk at ønske om ny kunnskap og innsikt ikke må skje ”*på bekostning av enkeltpersoners integritet og velferd*” (Dalland, 2007: 235).

## **2.5 Struktur**

Med bakgrunn i at besvarelsen bygger på svar og resultater både fra intervjuer og aktuell litteratur, har vi valgt både å presentere resultatene og drøfte dem i samme kapittel. Dette fordi vi mener det vil kunne vise og sammenlikne de ulike erfaringene/litteraturkunnskapene på en mer ryddig måte, og samtidig gi mulighet for å finne eventuelle forklaringer. Kunnskapsstatus presenteres forøvrig i eget kapittel.

# **3 Kunnskapsstatus**

## **3.1 Viktige begreper**

En belastning kan defineres som en påkjenning, en form for press, altså at man utsettes for sterk påvirkning av noe (Lexin, u.å.). Alle mennesker har både en psykisk og en fysisk helse (Helsenorge, u.å.). Med psykisk, forstår vi det som tilhører det menneskelige sinnelag, det som foregår i hodet (i motsetning til fysisk), og med fysisk forstår vi det legemlige, det som har med kroppen å gjøre (Lexin, u.å.).

Vi kan si at den psykiske helsen handler om hvordan vi har det (Helsenorge, u.å.). Dersom den psykiske helsen blir en belastning, vil det bety at den går i en negativ retning, altså at den vil ha en negativ innvirkning på hvordan vi har det (Rådet for psykisk helse, 2010).

Hvis arbeidstaker opplever stor psykisk belastning i sin arbeidshverdag, vil dette øke sannsynligheten for negative konsekvenser knyttet til psykisk helse, eller være en viktig faktor for at den psykiske helsen blir dårligere. Det kan også være medvirkende til at arbeidstaker kan utvikle psykisk lidelse. Man kan definere psykisk lidelse som alt fra mindre forbigående stressreaksjoner og depresjoner, til alvorlige og livsvarige sykdommer. Utbrenthet er den vanligst sykemeldingsårsaken når det kommer til denne type lidelser i arbeidslivet (Bjørkmo, 2011).

Flere faktorer ved arbeidsplassen kan føre til uheldige psykiske belastninger. Dette kan være det psykososiale arbeidsmiljøet, som mellommenneskelige relasjoner, blant annet konflikter på arbeidsplassen. Andre årsaker kan være de organisatoriske arbeidsbetingelsene, også kalt rammene for jobben, herunder arbeidstidsbetingelser, tilrettelegging av arbeidet, lønn osv. Høy arbeidsbelastning over lang tid og høye krav kan føre til psykiske belastninger (Bjørkmo, 2011).

Psykisk belastning kan føre til fysisk sykdom. En negativ stressbelastning i tilknytning til arbeidet kan øke risikoen for en rekke helsevansker og muskel- og skjelettlidelser (Bjørkmo, 2011). De psykiske belastningene kan virke reduserende når det gjelder vårt generelle overskudd. I størst grad vil slike problemer innvirke på vår mentale ytelse, men det er nærliggende å tro at det også vil virke noe reduserende på kroppens evne til å tåle fysisk belastning og økning av denne. I enkelte tilfeller kan det oppstå sterke spenninger i en eller flere muskler, som kan være utmattende og medføre uheldig belastning. Utmattelse av muskulatur som følge av psykiske spenninger, er noe man oftest ser i skulder- og nakkemuskulatur, men i teorien kan muskelspenningene sette seg hvor som helst i kroppen (Opheim, u.å.).

### **3.1.2 Stress og utmattelse**

Kortvarig stress kan være nyttig og bidra til å gjøre kroppens sanser mer skjerpet, fordi den skiller ut kortisol og adrenalin. Stresset vil dermed kunne hjelpe kroppen i mer krevende situasjoner. Derimot kan stress virke negativt dersom det blir mer langvarig. Etter et visst punkt slutter stress å fungere som motivasjonsfaktor og hjelpemiddel. Hvis man over lengre tid er stresset vil man begynne å tære på kroppens immunforsvar og fungering. Stresset vil da gå fra å være hjelp, til å skape store problemer for helse og velvære, humør, produktivitet, relasjoner og livskvalitet. Langvarig stress utgjør risiko for helseproblemer, særlig

hjerterproblemer, alvorlige infeksjonssykdommer og kreft. Ved å ha kunnskap om og være forberedt på en stressende situasjon, kan den ofte bli lettere og håndtere (Skåksrud, 2011).

Det å ha mange arbeidsoppgaver og et hektisk arbeidsmiljø kan oppleves positivt for mange. Manglende utfordringer kan oppleves negativt, og føre til *negativt* stress. Dersom man når en grense hvor presset blir større enn det man kan håndtere, kan stresset gå over til helsebelastninger. Grensen avhenger av den enkeltes opplevelse av mestring og må sees i sammenheng med livssituasjonen for øvrig (Arbeidstilsynet, u.å.).

Påkjenningen kan bli særlig stor ved en jobb med store krav til for eksempel tempo og konsentrasjon. Økende krav fra både arbeidsgiver og kunder/klienter presser mange arbeidstakere på tiden. I tillegg kan egne ambisjoner om å gjøre en god jobb ha betydning. Tidspress kan bidra til at hensynet til helse, miljø og sikkerhet settes til side, og er assosiert med høyere andel av slitasje (uheldige belastninger) og ulykker. Hver tredje Norske arbeidstaker rapporterer stress knyttet til arbeidet (Arbeidstilsynet, u.å.).

Stress går ikke like raskt over. Noen situasjoner kan gi en rekke ubehagelige fysiske og psykiske symptomer, som for eksempel uro og angst, muskelspenninger i nakke og skuldrer, hurtig åndedrett og spenningshodepine. Dersom du er eksponert for stress over lang tid, øker nivået av stresshormoner i kroppen (Arbeidstilsynet, u.å.).

I følge Eurofound's europeiske arbeidsvilkårsundersøkelse og nasjonale undersøkelser, er utmattelse det hyppigst rapporterte helseproblemet innen veitransportsektoren. Det er en svært konkurransutsatt sektor, hvor stress og tidspress med kunder og evt. arbeidsgiver som stiller krav, kan bidra til at arbeidstager utvikler slike helseproblemer. Økt trafikk, uregelmessige arbeidstider og lange arbeidsdager er en betydelig faktor (Det Europeiske Arbeidsmiljøorganet, u.å.).

Utmattelse oppstår som regel som en følge av mentale belastninger eller langvarige fysiske anstrengelser. Tilstanden bidrar vanligvis til å regulere balansen mellom hvile og aktivitet, og fører til gjenoppbygging av energi. I alvorligere tilfeller kan følelsen av tretthet bli så overveldende at forholdet mellom hvile og aktivitet ikke står i forhold til hverandre. Trettheten vil dermed ikke gå over etter alminnelig hvile, og kan medføre store helsemessige vansker og utfordringer (Oldervoll, 2011).

### **3.1.3 Fysisk belastning**

Fysiske belastninger handler om de krefter som påvirker kroppen, dette gjelder både gode og uheldige belastninger. En god belastning får kroppen gjennom trening av skjelett og muskler. Uheldige belastninger kan deles inn i over – og underbelastninger, og kan virke negativt på personens helse (Gyldendal Undervisning, u.å.).

En belastningslidelse er en tilstand i muskel- og skjelettsystemet som kjennetegnes av ubehag, smerte og funksjonsnedsettelse. Både for mye, for lite, og for ensidige belastninger kan føre til plager. Allergier og nedsatt immunforsvar kan være et resultat av stort arbeidspress og stress (Drøbak tverrfaglige klinikk, u.å.).

I en rapport gjennomført av EU-OSHAs risikoobservatorium, som dekker hele veitransportsektoren, fremheves flere risikoer og HMS-utfordringer for sjåføren. Her påpekes fysisk risiko omkring det å utsettes for vibrasjoner under kjøring, hvor utforming av sete og annet utstyr vil være av betydning. Sjåføren er også utsatt for støy gjennom motor, dekk, vifter m.m. som kan bidra til både fysisk og psykisk påkjenning. Videre belyses sjåførens klima og risiko forbundet ved innånding av damp og røyk, og håndtering av farlige stoffer som eksos, drivstoff, kjemikaler i motorrom, veistøv etc. I tillegg er sjåføren utsatt for hyppig skifte av miljø, ut og inn av bil, og skifte mellom varme, kulde, vått og tørt (Det Europeiske Arbeidsmiljøorganet, u.å.).

### **3.1.4 Når belastninger blir til belastningsskade**

En belastningsskade kan oppstå dersom kroppens toleransegrense overtres. Belastes ryggen galt over lang tid, kan det oppstå skader på leddbånd og muskler fordi leddbåndene blir løsere. Som en konsekvens av dette vil det bli vanskeligere å stabilisere ryggen. Uheldig belastning, som f.eks. for ensformig arbeid, eller ugunstig arbeidsstilling over lang tid, kan dermed forårsake muskel- og skjelettlidelser. Det kan bety at man ved å sitte i samme arbeidsstilling i bil flere timer i strekk, vil kunne medføre overbelastning på musklene i ryggen (Glargaard og Schnefeldt, 2007).

Dette vil også kunne ramme føttene. Ved lengre perioder i sittende/stående stilling uten bevegelse, vil blodet som strømmer ned til føttene samles opp. Dette vil kunne gi økt trykk på kretsløpet, da blodet ikke pumpes i retur (Glargaard og Schnefeldt, 2007).

### 3.1.4 Utsatte belastningsområder

Ryggen er bygd slik at den skal tåle å holde kroppen i oppreist stilling, og samtidig tåle mange belastninger og bevegelser. Mellom virvlene i ryggspylen er det mellomvirvelskiver av brusk, med en bløt, geleaktig kjerne i midten. Disse fungerer som støtdempere når ryggen utsettes for ulike typer belastninger, for eksempel når vi går. Vi finner også sideledd, leddbånd og muskler mellom virvlene som gjør at vi kan bevege ryggen og gir den stabilitet (Lærum m.fl., 2007). Når ryggen rettes ut, vil trykket fra kroppens vekt fordeles jevnt utover ryggraden, og den bløte kjernen i mellomvirvelskivene vil belastes på midten. Dersom man bøyer seg fremover, blir trykket størst på forsiden av mellomvirvelskivene og den bløte kjernen presses ut bakerst. Trykket øker med andre ord jo mer man bøyer seg fremover (Glargaard og Schnefeldt, 2007).

Det finnes flere grunner til at ryggsmertter oppstår. Noen av disse er ifølge Lærum (2007) ensidig kroppslig arbeid og inaktivitet. Spesielt det første punktet kan synes relevant for trafikklæreren. Plagene kan komme av over, - under – eller feilbelastning. Dersom man belaster ryggen galt over lang tid, kan det oppstå skader på leddbånd og muskler fordi leddbåndene blir løsere. Som en konsekvens av dette blir det vanskeligere å stabilisere ryggen. Videre kan musklene overbelastes ved å sitte eller stå i samme stilling over lenge tid (Glargaard og Schnefeldt, 2007).

Nakkens funksjon er komplisert og spiller en helt sentral rolle i bevegelsesapparatet. Finmekanikken i nakken består av et samspill mellom ledd, følsom dyp muskulatur og store deler av nervesystemet. Vi er derfor helt avhengig av at nakkens finmekanikk er intakt for å holde balansen, utføre presise bevegelser og orientere oss etter sanseinntrykk fra syn og hørsel. Årsakene kan være anspenhet pga. stress, intens konsentrasjon over tid, støy, og ugunstige arbeidsstillinger som statisk og ensidig arbeid (Fokusklubben, u.å.).

Langvarig stående eller stillesittende arbeid gir lett hevelser i beina. Hevelser i beina oppstår hvis blodet ikke pumpes tilstrekkelig effektivt tilbake fra føttene til hjertet. Det fører til en oppsamling av blod i beina og dermed et økt trykk i blodårene. For å redusere trykket siver det væske/vann ut fra blodårene og man får hevelser i vevet rundt. Hevelser i beina oppstår som oftest rundt ankelen eller i nedre del av leggen. For at blodpumpen skal fungere mest mulig effektivt må kroppen være i bevegelse. Dehydrering, langvarig stillesitting og dårlig blodsirkulasjon øker risikoen for å utvikle blodpropp i beina (Apotek 1, u.å.).



## **3.2 Trafikklæreren, kontorarbeideren og yrkessjåføren**

### **3.2.1 HMS**

Arbeidsgiver har et stort ansvar når det gjelder å tilrettelegge for et godt og forsvarlig arbeidsmiljø for sine ansatte på arbeidsplassen. Det må jobbes aktivt for å hindre negativ stress og uheldige arbeidsforhold, og arbeidsgiver plikter å kartlegge eventuelle problemer og årsaker til disse. Kontrollrutiner på arbeidsplassen er viktig for å kunne avdekke uheldige forhold for arbeidstakere, og finne frem til gode løsninger dersom slike forhold forekommer (Arbeidstilsynet, u.å.).

Fysiske og psykososiale faktorer opptrer ofte sammen, og forsterker hverandre i negativ retning. Plager i rygg og nakke kan dermed både skyldes gale arbeidsstillinger, men også andre faktorer som stort arbeidspress. Ifølge Arbeidstilsynet opplever over 20 prosent av den arbeidende befolkningen i Norge store helsebelastninger på jobb. Muskel- og skjelettlidelser og psykiske lidelser er blant de viktigste årsakene til langtidssykefraværet (Arbeidstilsynet, u.å.).

En studie basert på NAVs registre over sykepenges og uføreytelser viser at korsryggglidelser er den hyppigste årsak til sykefravær blant muskel- og skjelettlidelser. Dernest kommer skulder- og nakkelidelser som svært vanlig årsak. Til tross for at muskel- og skjelettlidelser er den hyppigste medisinske årsak til sykefravær og trygdeytelser, er de psykiske lidelser også blitt mer vanlig (Brage m.fl., 2010).

### **3.2.2 Arbeidsplass/arbeidsmiljø**

En trafikklærer arbeider hovedsakelig med undervisning i bil, noe som fører til mye tid i sittende stilling. Det finnes generelt lite rom for bevegelse eller variasjon, og liten/ingen mulighet for å strekke på beina mens man sitter i bilen. Muligheter for variasjon i forhold til rygg/setejusteringer varierer etter hvilken type bil man disponerer, og hva man selv/arbeidsgiver evt. velger å investere i.

I arbeidsmiljøloven stilles krav til at arbeidsplassen skal tilrettelegges slik at arbeidstaker unngår uheldige fysiske belastninger, og hjelpemidler skal også stilles til disposisjon. Dette skal sørge for at arbeidstager ikke blir utsatt for uheldige belastninger og ubekvem arbeidsstilling. Arbeidsgiver er også pålagt å vurdere om det vil være gunstig med tilrettelegging av fysisk aktivitet på arbeidsplassen. På denne måten er arbeidsgiveren

ansvarlig for ivaretagelse av et godt fysisk arbeidsmiljø for sine ansatte (Arbeidsmiljøloven, 2005).

Videre består arbeidsdagen til trafikklæreren av selv å organisere og følge opp avtalte timer med elevene. Det betyr at læreren er avhengig av å holde seg innen oppsatte tidsskjema. Trafikkopplæringen foregår ofte i en dynamisk og kompleks arena, hvor læreren har et stort ansvar og må takle mye kognitiv aktivitet til enhver tid.

Trafikklæreren er som andre arbeidstakere pålagt å følge arbeidsmiljøloven mht. arbeidstid, overtid mv. I lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (Arbeidsmiljøloven) finnes bl.a. krav til HMS arbeid, arbeidstid, overtid og pauser. Det står bl.a. i § 10-2:

*”Arbeidstidsordninger skal være slik at arbeidstakerne ikke utsettes for uheldige fysiske eller psykiske belastninger...”* (Arbeidsmiljøloven, 2005).

### **3.3 Stillesittende arbeid ved kontoryrker og som yrkessjåfør**

Arbeidsmiljøloven (2005) og Forskrift om arbeid ved dataskjerm (1995) tar for seg hvordan arbeidsforhold ved kontoryrker skal tilpasses. Her nevnes bl.a. individtilpasset oppsett for pult, stol, tastatur, avstand til skjerm mv. Der er også krav om avlastning, i form av regelmessig avbrutt arbeid ved datamaskinen for andre arbeidsoppgaver, og at det skal informeres om faktorer som kan medføre helseskade, og hvordan disse kan unngås, i tilknytning til arbeidsplassen.

Stillesittende yrke og ugunstig arbeidsmiljø mht. lite rom for bevegelse, tidspress og ofte lange etapper sittende i bil, har også yrkessjåføren (Glargaard og Schnefeldt, 2007). I 2008/2009 ble det innført nye EU-krav, utdanningskrav til person- og godstransport for yrkessjåfører (alle sjåfører som kjører mot vederlag). Dette betyr at yrkessjåfører hvert 5. år må fornye sin yrkessjåførkompetanse ved å delta på et 35 timers kurs hvor det blir undervist etter en felles læreplan for grunn- og etterutdanning, utarbeidet av Vegdirektoratet (Statens Vegvesen, 2011).

I Læreplan for Yrkessjåførutdanning for person og godstransport, Statens Vegvesen håndbok nr. 277, er det utarbeidet klare mål til yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø:

*"Eleven skal forstå at samfunnets krav til stadig mer effektiv transport ikke kan gå foran hensynet til egen og andres helse og sikkerhet. Eleven skal ha kunnskap om hvordan uønskede konsekvenser kan motvirkes"* (Statens Vegvesen, 2008:26).

Gjennom grunn- og etterutdanning får yrkessjåfører kunnskap om bl.a. fysisk og psykisk helse, yrkesrelaterte sykdommer, de vanligste yrkesskader og årsaker til disse, betydningen av aktive pauser, anbefalinger for fysisk aktivitet og vurdering av enge fysiske aktivitetsvaner mv. (Statens Vegvesen, 2011).

I studieplan for trafikklærerutdanning stilles følgende krav til HMS orientering;

*”Studieplan TLB 221, veiledet undervisningspraksis 1. år: Obligatorisk deltagelse i kurs Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid”* (Høgskolen i Nord-Trøndelag, 2011).

#### **4 Resultat/Drøfting**

Innledningsvis ble det antydnet en forforståelse av utfordringer knyttet til HMS-arbeid innen trafikklærerbransjen, og opplysning om HMS-arbeid under utdanning. Det var i hovedsak mht. utfordringer spesielt knyttet til begrensninger i rom for fysisk utøvelse og bevegelse, samt utfordringer knyttet til psykiske påkjenninger, og eventuelle påfølgende konsekvenser.

Gjennom litteratursøk ble kunnskap angående HMS-arbeid innen trafikklærerutdanningen (TLU) innhentet. Obligatorisk deltagelse på en dag med tema HMS, knyttet opp mot trafikklærerens yrkesutøvelse, var hva studieplan for TLU hadde tillagt tema av oppmerksomhet (Høgskolen i Nord-Trøndelag, 2011). Ved å ta en nærmere kikk på læreplan for yrkessjåførerutdanning, fant vi at dette tema er tillagt et langt større fokus, og det stilles betydelig større krav til at studentene/deltagerne har en viss kunnskap om psykisk og fysisk helse, så vel som yrkesrelaterte sykdommer og hvordan disse kan motvirkes (Statens vegvesen, 2011). Glargaard og Schnefeldt (2007) påpeker at yrkessjåføren ofte har en hverdag bestående av mange arbeidstimer stillesittende i bil, hvilket gjør dem mer utsatt for fysiske og psykiske belastninger. Videre hevdes det i en rapport utarbeidet av det europeiske arbeidsmiljøorganet, at de er utsatt for en meget stressende arbeidsdag, da de har et stort tidspress mht. arbeidsgiver/kunder (Det Europeiske Arbeidsmiljøorganet, u.å).

Både trafikklæreren og yrkessjåføren tilbringer mange timer i bil daglig, og vi anser derfor utfordringene som er nevnt mht. yrkessjåførens arbeidsutøvelse, som relevant for trafikklæreren. Da vi ikke har kunnet finne litteratur som omhandlet trafikklærerens yrkesutøvelse spesifikt, har vi valgt å se nærmere på hvilke rammer som regulerer yrkessjåførens praksis, jf. likhetstrekkene vi har nevnt i 3.3.

#### **4.1 Har trafikklæreryrket noen likhetstrekk med yrkessjåføren?**

Både trafikklæreren og yrkessjåføren tilbringer mesteparten av sin arbeidsdag i kjøretøyet, og delvis kan deres yrkeshverdag fremstå sammenliknbare mht. arbeidsmiljø og rammefaktorer. Arbeidsmiljøet kan være svært ugunstig mht. lengre perioder uten fysisk aktivitet og uheldig belastning. Konsekvenser kan bli stivhet/plager i nakke- og skulderparti, rygg, og dårlig blodgjennomstrømning i føtter (jf. fysisk belastning 3.1.3). Strengt krav og stort ansvar ovenfor trafikksikkerhet, krever stor grad av konsentrasjon og årvåkenhet til enhver tid, og kunder/overordnede og tidsfrister kan også medføre påkjenning og uheldige belastninger (jf. psykisk belastning 3.1).

Arbeidsforholdene reguleres både for yrkessjåføren og trafikklæreren av Arbeidsmiljøloven, slik som andre yrkesgrupper. Men yrkessjåføren har også mer spesifikke føringer vedrørende sin yrkesutøvelse i "Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innen vegtransport" og "Forskrift om kjøre – og hviletid for vegtransport i EØS" (NHO Transport, u.å.). En yrkessjåfører har som arbeidsoppgave å utføre ulike typer transport, mens en trafikklærer underviser elever i bil og klasserom. Med bakgrunn i arbeidsbeskrivelsen skiller de noe fra hverandre, men likhetene er likevel store mht. arbeidsmiljø og arbeidsforhold i og rundt kjøretøyet. Likevel finnes ingen regler for kjøre – og hviletid regulert i egen forskrift for trafikklæreren, i motsetning til yrkessjåføren.

#### **4.2 Kan trafikklæreryrket sammenliknes med kontorarbeid mht. stillesittende arbeid?**

I forskrift til arbeid ved dataskjerm (1995) finnes reguleringer til en ansatt med kontor og skrivebordrelatert arbeid. Her stilles krav til både utforming av arbeidsstilling og avbrytning av arbeid for å kunne gjøre varierende oppgaver, evt. tid til nødvendig hvile/restitusjon slik at man kan unngå helseskadelig påvirkning (jf. 3.3). Det kan i motsetning til dataskjerm-yrker, synes begrenset med forskrifter/retningslinjer som er rettet spesifikt mot trafikklærerens yrkesutøvelse mht. arbeidsmiljø, -forhold og -stilling.

Kontoret til trafikklæreren er hovedsakelig i bilen. Bilsetet er kontorstolen, og frontruta pc – skjermen. Slik kan man kanskje trekke visse paralleller mellom disse stillesittende yrkene. Likevel fremhever canadisk senter for yrkesmessig helse og sikkerhet at det å sitte på en kontorstol, og å sitte bak rattet, kan synes å ha ulike utfordringer;

Det er vanskelig å endre sitte/kroppstilling mens man kjører. Trafikklæreren må strekke ut føttene for å nå pedalene dersom dette kreves, og foten må justeres og holdes i spenn for å

betjene pedalen. Kroppen blir utsatt for krefter og ulike vibrasjoner under kjøreturen. Ved akselerasjon, retardasjon og sving kreves krefter for å flytte person og kjøretøy, og ujevnt underlag ved kjøring på dårlig vei fører til mindre forutsigbare bevegelser/krefter. (Canadian Centre for Occupational Health and Safety, 2009).

Relevante argumenter som frembringes i artikkelen til canadisk senter for yrkesmessig helse og sikkerhet (2009), særlig om de negative fysiske belastningene, blir støttet i Glisan m.fl. (1995) litteratur; her hevdes det at til tross for et perfekt innstilt bilsete, kan mangel på bevegelse under bilturen være farlig for ryggen.

### **4.3 Intervju med fysioterapeuter**

Dessverre hadde ingen av fysioterapeutene noen personlige erfaringer med sin praksis knyttet direkte til trafikklæreryrket, men de kunne opplyse om at de hadde erfaringer med yrkessjåfører og andre yrker med mye stillesittende og ensformig arbeid. Dette var noe de mente måtte være nærliggende trafikklærerens yrkesutøvelse mht. utfordringene ved arbeidsmiljø og arbeidsforhold.

Fysioterapeutene kunne bekrefte at risikofaktorer for personer som tilbringer store deler av arbeidsdagen i stillesittende posisjon, i hovedsak dreier seg om rygg, nakke og skuldre, men også sirkulasjonssvikt i føtter. Dette var i samsvar med litteratur fra Glargaard og Schnefeldt (2007) angående overbelastning på ryggens muskulatur ved ensformig og ugunstig arbeidsstilling, samt økt trykk på kretsløpet og risiko for utvikling av blodpropp i føttene. Lærum (2007) støtter også synet på at ryggplager kan være konsekvens av ensformig kroppslig arbeid og inaktivitet.

Fysioterapeutene oppfordret til vedlikehold av kroppens ledd og muskulatur, fordi ledd vil svekkes om de ikke brukes. Dersom man sitter mye i jobbsammenheng i løpet av en dag, anbefaler fysioterapeutene bevegelse. Dette kan synes vanskelig mht. trafikklærerens arbeidsforhold og arbeidsmiljø (jf. 3.2.2), og gir deres arbeidsgiver store utfordringer knyttet til Arbeidsmiljølovens nevnte krav til ivaretagelse av arbeidstagers fysiske arbeidsmiljø, og vurdering av tilrettelegging for fysisk aktivitet på arbeidsplassen (Arbeidsmiljøloven, 2005). Fysioterapeutene påpeker at det ikke nødvendigvis er mye bevegelse som kreves, men at det blir særlig viktig med alderen fordi ledd og muskulatur gradvis vil svekkes, og derfor krever

vedlikehold.

Som svar på tiltak trafikklæreren evt. kunne benytte seg av i løpet av sin arbeidsdag i bil, hvor det er relativt lite rom for aktivitet og utfoldelse, nevnte en fysioterapeut at man kan forsøke å bli bevisst om man har noen uvaner som fører til at man hever skulderpartiet eller blir sittende i ugunstig posisjon over lengre tid. Forsøksvis kan tid i bil utnyttes til å gjøre tøye- og strekkeøvelser, eksempelvis mens man venter på grønt lyssignal eller ved køkjøring. Disse momentene fremheves også av Glisan m.fl. (1995), som oppfordrer til å stanse og gå ut av bilen ved lengre turer, og utføre ulike strekke- og tøyeøvelser for rygg, nakke og bein.

I forhold til bilsetet, hvor trafikklæreren tilbringer mye tid, la fysioterapeutene vekt på at justeringer av setet i forhold til egen kroppslengde er viktig, og at variasjon kan virke gunstig dersom man har justeringsmuligheter i bilsetet. Dersom man kan karakterisere bilen og bilsetet som trafikklærerens arbeidsplass, burde dette være forhold som reguleres etter arbeidsmiljøloven, mht. krav om innredning og utforming for å unngå uheldig belastning (jf. 3.2.2).

Gjennomgående legges det vekt på bevegelse og variasjon for å unngå/forebygge belastning/plager. Ta seg pauser, gå ut av bilen, strekke på beina 5 min før neste time, og evt. gå opp og ned en trapp eller gjøre strekkeøvelser. Som et alternativ til bedring/forebygging av sirkulasjonssvikt i føtter, ble støttestrømper nevnt som et mulig hjelpemiddel.

Ved spørsmål om det kunne være hensiktsmessig og utøve målrettede styrkeøvelser på utsatte områder som eksempelvis rygg, nakke og skulderparti, mente fysioterapeut at det alltid er en fordel å kombinere kondisjon og styrketrening, og at det kan vært gunstig å trene skulderparti med f.eks. å løfte vekter over hodet, da man sitter mye med spente skuldre. Men også kjernemuskulatur som mage og rygg blir ansett som viktig å holde ved like.

Svarene fra fysioterapeutene angående nakke- og skulderplager harmonerte med litteratur fra Fokusklinikken. Der rådes det fra både fysioterapeuter, kiropraktorer og massører om å unngå ensidige bevegelser og langvarige, ugunstige stillinger i nakken. Ved stillesittende arbeid oppfordres det til å ta hyppige, korte pauser, og være forsiktig med kald trekk som air-condition og åpne vinduer. Det nevnes også her at man bør holde seg i god fysisk form, og at det er bevist at regelmessig fysisk aktivitet er det beste for å forebygge muskel- og

skjelettlidelser. Her blir i tillegg hodestøtter og sete i bil poengtert som viktig å justere ved bruk, slik at en eventuell nakkesleng ved ulykke kan forebygges (Fokuslinikken, u.å.).

## **4.4 Intervju med trafikklærere**

### **4.4.1 Arbeidstid**

Dersom en trafikklærer arbeider 10 undervisningstimer per dag, vil det tilsvare ca. 8 klokketimer, og dermed ikke overstige alminnelig arbeidstid for en arbeidstager i Norge (Arbeidsmiljøloven, 2005). Et flertall av utvalget svarte at de i gjennomsnitt arbeidet ca. 10-12 undervisningstimer i bil daglig. Andre former for undervisning (teorisekvenser og mørkedemonstrasjoner o.l.) er ikke inkludert eller tatt hensyn til i denne besvarelsen. Likevel var det noen som svarte at det var vanskelig å holde seg til 10 undervisningstimer per dag, og at det var perioder der de gjennomsnittlig kunne jobbe opp til 12-14 undervisningstimer (9-10 klokketimer).

Ved å undersøke om trafikklærernes arbeidsplasser hadde visse begrensninger mht. et maksimalt antall timer de anbefalte arbeidstakerne å jobbe per dag, viste det seg at ingen av bedriftene opererte med en slik standard. Trafikklæreren står i de fleste tilfeller i en relativt fri posisjon til å disponere dager og timeantall slik han/hun synes passer seg best, og flere oppga at de brukte å jobbe noen ekstra timer et par dager i uka, slik at de kunne avslutte tidligere på fredag, og på denne måten oppleve en hellegevinst.

Likevel svarte en av trafikklærerne at det tidligere ved bedriften hadde vært gjort inngrep fra ledelsen da de hadde lagt merke til en ansatt som hadde arbeidet i overkant mye over en lengre periode. Her ønsket ledelsen å påse at arbeidstakeren skulle ivareta egen helse, og sikre at det var kvalitet på undervisningen skolen tilbød. Faglig leder tok da ansvar for å ha en samtale med vedkommende. Som nevnt i kunnskapsstatus (jf. 3.2.1), er det arbeidsgivers ansvar å kartlegge uheldige arbeidsforhold, og iverksette tiltak dersom noe slikt skjer. Dette kan være høyst relevant i de tilfeller enkelte jobber så mye at det er fare for at de sliter seg ut mentalt og fysisk. Konsekvensene blir uheldige elever som betaler dyrt for en mindre opplagt og tilstedeværende lærer, hvilket kan resultere i undervisning av dårligere kvalitet. Samtidig vil en overarbeidet lærer kunne risikere å bli utbrent, noe som igjen vil resultere i tap for bedriften i form av sykemeldinger. Dersom ledelsen ved en trafikkskole innfører en strengere personalpolitikk mht. arbeidstidsanordninger, kan man anta at det vil ha positiv innvirkning på arbeidstagernes fysiske og psykiske helse. Dette vil imidlertid kunne gå på bekostning av trafikklærerens fleksibilitet rundt organisering av egen arbeidstid.

#### 4.4.2 Psykiske belastninger i arbeidsdagen

Gjennom intervjuene ønsket vi også å innhente intervjuobjektens opplevelse av psykiske plager eller belastninger relatert til sitt yrkesvalg. Her ble det oppgitt veldig ulike svar, med ytterpunkter som spredte seg fra ikke å ha opplevd noen nevneverdige plager, og til så store belastninger med stress og utmattelse at det gikk på bekostning av karrieren.

Fortrinnsvis opplevdes lettere påkjenninger og belastninger som negativt stress periodevis. Dette var nevnt i tilknytning til driftsmessige faktorer og organisatoriske forhold, som f.eks. utskiftning av faglig leder, kontormedarbeider eller andre ansatte, slik at det ble noe nytt å forholde seg til, og perioder der kontororganisering og oppfølging fra faglig leder ikke var tilstede/tilstrekkelig. Noen trafikklærere opplevde også en mer sesongbasert arbeidsmengde, med ulik elevtilstrømning ved ulike årstider. Dette kunne føre til at læreren påtok seg større arbeidsmengde de perioder det var mer arbeid tilgjengelig, for å sikre seg et overskudd dersom det skulle komme perioder med mindre arbeid. Disse faktorene er også i samsvar med Bjørkmos rapport for Arbeidstilsynet (2011), som poengterer at arbeidets rammer kan føre til negativ opplevelse for arbeidstager, og igjen gi psykiske belastninger.

Positivt stress ble i ett av intervjuene også trukket frem og påpekt som en god følelse, en slags motivasjon:

*"Det har selvsagt forekommet situasjoner der jeg har følt meg overbelastet i øyeblikket, at det er ting som faller ut og må hentes på plass igjen. Men jeg føler selv at den type stress jeg kan ha opplevd, for meg har vært en positiv form for stress. Jeg jager meg selv litt for å få kabalen til å gå opp, og når den gjør det blir det veldig moro! Jeg har trivdes veldig godt i arbeidssituasjonen og er ikke typen som lar meg bli for oppjaget eller stresset av de utfordringer som dukker opp, - det løser seg om man tar seg tid til å ta en ting ad gangen."*

(Hentet fra intervju med trafikklærer med flere års erfaring.)

Opplevelsen av å være i en slik tilstand som intervjuobjektet beskriver, kan skildres godt med tilstanden av å være i balanse mellom utfordringer og ferdigheter, slik den såkalte flytmodellen skildrer; Dersom trafikklæreren har en balanse mellom utfordringer og de ferdigheter som kreves for å oppleve mestring av situasjonene, vil trafikklæreren befinne seg innen flytsonen. Men om utfordringene oppleves mer krevende enn trafikklæreren selv føler mestring over, vil tilstanden bevege seg utenfor flytsonen og medføre eksempelvis stress og fortvilelse (Versland, 2010). Dette korrelerer med grensen for håndtering av stress, i forhold til om det oppleves som motivasjon eller fører til helsebelastning (jf. 3.1.2).



Flere av intervjuobjektene var av den oppfatning at nyutdannede var mest utsatt for negative psykiske belastninger. Dette med bakgrunn i at man er ny i både bedriften og yrket, og ofte ønsker å gjøre et godt inntrykk og en god arbeidsinnsats på alle områder. Overgangen fra å gå på skole til å begynne å arbeide er stor, og ansvaret for organisering, timeplanlegging, elevoppfølging mv. kan virke overveldende for mange. Dette bekreftes av Arbeidstilsynet som påpeker at store krav til tempo og konsentrasjon, og egne ambisjoner om å utføre en god jobb, kan medføre at hensyn til helse og sikkerhet settes til side, og videre kunne medføre uheldig belastninger. Her ser vi det som viktig med god oppfølging og opplysning fra faglig leder og kollegaer, for å gjøre oppstarten i ny jobb lettere. Dersom arbeidsgiver var pålagt å informere om faktorer som kan medføre helseskade, og hvordan disse kan unngås, slik som arbeidsgiver ved kontorrelaterte yrker, eller trafikklæreren gjennom sin utdanning hadde fått kunnskap om utfordringer knyttet til fysisk og psykisk helse tilsvarende målene som er satt for yrkessjåførutdanning (jf. 3.3), kunne kanskje den nyutdannede hatt bedre forutsetninger for å ivareta egen helse på arbeidsplassen. Likevel har den nyutdannede selv et stort ansvar for å ivareta egen helse, og påse at man forholder seg til HMS-retningslinjer ved arbeidsplassen, og arbeider etter arbeidsmiljøloven.

Med bakgrunn i svarene vi fikk vedrørende psykiske belastninger, dreier det seg i hovedsak om faktorer knyttet til organisatoriske forhold. I dette ligger bl.a. arbeidsforhold og lønn. Mange trafikklærere arbeider med provisjonslønn, det vil si at de blir lønnet ut fra antall timer de arbeider. En uheldig virkning med en slik lønnsordning, kan være at trafikklærerne lettere tar på seg for mange arbeidstimer, og konsekvensen med å oppleve negativt stress kan antas å være større for arbeidstagerne med disse arbeidsbetingelsene, jf. Bjørkmo (2011) sin litteratur angående uheldige psykiske belastninger som følge av organisatoriske forhold (lønn, arbeidsbetingelser, tilrettelegging mv.).

Gjennom intervjuene fikk vi inntrykk av de fleste ikke synes det var spesielt belastende å oppleve stress i perioder. I de aller fleste yrker opplever arbeidstageren periodevis stort arbeidspress, noe også trafikklæreren gjør. Dersom arbeidstageren derimot opplever ikke å være i balanse, i en flytsone over tid, er det mulig at dette vil virke negativt inn på personen, både i arbeid og privat (jf. 3.1.2). Den ytterste konsekvens opplevde et av våre intervjuobjekter, ved at han ikke lenger behersket å utføre arbeidet sitt. For stort arbeidspress gav store mentale påkjenninger, og gjennom å ignorere kroppens varsler over en lengre periode, og ikke trappe ned arbeidet, medførte det så store belastninger at kroppen til slutt

ikke ville være med lenger. Dette tilfellet dreide seg både om en nyutdannet trafikklærer, mindre heldige organisatoriske forhold på arbeidsplassen, med liten/ingen oppfølging av faglig leder/arbeidsgiver og en lønnsordning som kan ha bidratt til at arbeidstaker i etableringsfase ble fristet til mindre gunstig arbeidstid.

Det kan med dette synes viktig å ta tak i problemene så fort som mulig dersom de oppstår, ved at f.eks. ledelsen i bedriften involveres, slik at de sammen kan komme frem til alternative løsninger. Dette er også innenfor rammeverket vedrørende HMS og psykiske utfordringer, ved at årsaksforhold til problemer kartlegges og ulike tiltak utformes (jf. 3.2.1).

I sin rapport trekker Bjørkmo (2011) frem det faktum at psykisk belastning kan medføre fysisk sykdom og en rekke helsevansker. Dette gjelder i hovedsak muskel – og skjelettlidelser, ved at eksempelvis stress kan medføre spenninger i nakke – og skulderregionen. Den fysiske og psykiske helsen er med det nært knyttet opp mot hverandre og påvirker hverandre. Dette anser vi som høyst relevant for trafikklæreren, og kan være forklaring på en rekke årsaksforhold angående ulike former for fysisk og psykisk belastning og de plager det medfører.

#### **4.4.3 Fysiske belastninger i arbeidsdagen**

Fysiske plager som smerter og støyhet i rygg, skuldre og nakke, samt stivhet i ledd og ben, ble nevnt som ubehag knyttet til yrkesutøvelsen hos enkelte. Dette er i samsvar med våre forventninger som ble nevnt innledningsvis, samt litteratur av Lærum (2007), Glargaard og Schnefeldt (2007) og Arbeidstilsynet (u.å.) mht. muskel- og skjelettplager, og ble også støttet av erfaringer fysioterapeutene hadde gjort seg. Mange timer stillesittende i bil og med begrensninger i forhold til bevegelse, kan medføre denne type plager. Det er likevel viktig å nevne at enkelte kan være mer disponert for plager knyttet til muskulatur og skjelett, blant annet gjennom arv, graden av fysisk aktivitet på fritiden og generell helsetilstand, til tross for at dette ikke er videre utdypet i denne besvarelsen.

Trafikklærerne som svarte at de til tider opplevde slike plager, la også vekt på at de brukte anledningene de hadde til å gå ut av bilen og strekke på bein og rygg. En lærer nevnte at han pleide å bruke tiden under førerprøvene til å gå tur, og dermed få noe bevegelse og fysisk aktivitet i løpet av arbeidsdagen. Med dette opplevde han å få overskudd, som igjen førte til at han ble mer opplagt under timene. Videre kan dette ha bidratt til at han opplevde mindre smerte og støyhet i de utsatte stedene. De fleste opplevde at ved å være bevisst på å ta pauser og bevege seg ut av bilen, ville de redusere det evt. ubehaget som kunne oppstå.

En grunn til at enkelte av trafikklærerne svarte at de ikke hadde noen fysiske plager, kan antas å være nettopp fordi de tar små pauser og beveger seg så ofte de kan i løpet av arbeidsdagen. Kanskje kan dette tyde på at trafikklæreren er blitt noe opplyst/bevisst noen av de utfordringene som er påpekt, til tross for (tilsynelatende) liten opplysning gjennom utdanning og på arbeidsplassen.

## 5 Konklusjon

Da det ikke så ut til å finnes noe tilgjengelig litteratur direkte knyttet til trafikklærerens arbeidsforhold og arbeidsmiljø som kunne gi informasjon om evt. negative fysiske og psykiske belastninger, undersøkte vi litteratur som gjaldt yrker vi antar har nærliggende forhold. I tillegg utførte vi intervju både med trafikklærere og fysioterapeuter, i håp om å få noen svar fra den gjeldende yrkesgruppen, og evt. erfaringer fysioterapeutene kunne ha gjort seg rundt problematikken.

I forhold til negative *fysiske* belastninger, opplyste fysioterapeutene om at rygg-, nakke- og skulderproblemer var de hyppigste plagene de hadde erfaringer med, når det gjaldt personer som tilbringer store deler av arbeidsdagen stillesittende i bil. Smerter i beina på grunn av dårlig blodgjennomstrømming, var ofte et problem spesielt hos yrkessjåføren. Dette kunne i de verste tilfeller resultere i blodpropp, eller amputering av beinet. Av trafikklærerne som ble intervjuet, nevnte noen at de hadde opplevd en eller flere av disse fysiske belastningene som plager de har hatt i løpet av tiden i yrket.

Den viktigste oppgaven her vil ifølge fysioterapeutene være å arbeide forebyggende mot at denne type plager oppstår. Gjennom bevegelse og pauser i arbeidsdagen, samt fokus på fysisk aktivitet på fritiden, vil dette i betydelig grad hjelpe til med å forebygge eller redusere eventuelle plager. Både målrettede fysiske øvelser som styrketrening, men også generell aktivitet, vil kunne medvirke til at trafikklæreren holder ut i mange år i yrket med tanke på denne type helsemessige plager.

I forhold til negative *psykiske* belastninger, ble stress og utmattelse påpekt gjennom intervju med flere av trafikklærerne. Dette opplevdes i ulik grad, fra svært sjeldent og til den ytterste konsekvens. Den ytterste konsekvens var tilfellet da et av intervjuobjektene faktisk ble fratatt sin autorisasjon til yrkesutøvelse på grunn av for store psykiske belastninger. Likevel opplevdes ikke stress i yrkeshverdagen som noe alvorlig problem for de fleste. Det var

erfaringsvis perioder som kunne bli mer stressende på grunn av stor elevtilstrømming, med påfølgende økt arbeidsmengde som trafikklæreren så seg nødt til å følge opp, med visshet om at det kunne komme roligere perioder senere. Likevel kunne dette variere mellom å oppleves som positivt stress, da det var personlig tilfredsstillende for enkelte å se at man fikk "kabalen til å gå opp", men og som mer negativt stress ved et følt press til å arbeide mer.

Som nevnt i metodekapitlet, er dette i hovedsak personlige erfaringer fra et relativt lite utvalg. Svarene intervjuobjektene har bidratt med i denne oppgaven er interessante, og støttes fra mye av litteraturen som er benyttet i denne oppgaven knyttet til tema. Likevel er det som nevnt svar fra et relativt lite utvalg, og umulig å generalisere ut over hele trafikklærerpopulasjonen i Norge. Ved samtale og intervju med flere, kunne resultatene ha blitt annerledes, og/eller mer valide. Det kan også være andre faktorer som spiller inn, eksempelvis genetisk utrustning, ulike toleransegrenser, egen innsats utover arbeidstid etc., som ikke er videre utdypet i oppgaven. Dette kan ses på som en svakhet ved metodevalget, men ville vært vanskelig å gjennomføre mht. studiets omfang.

Med bakgrunn i utforming av problemstilling, og vår forkunnskap og forforståelse, hadde vi forventet at våre intervjuer ville gi oss svar på at psykiske og fysiske belastninger faktisk er et problem for trafikklærere. Vi visste likevel lite om i hvilken grad dette representerte et reelt problem. Disse antagelsene ble gjennom intervjuene bekreftet i noe varierende grad. Innenfor psykiske plager forventet vi å finne stress som en viktig faktor, og innen fysisk belastning antok at vi ville få tilbakemeldinger på rygg, skuldre og nakke som de største problemområdene. Man kan si at disse antagelsene og forventningene ble til en viss grad bekreftet både med fysioterapeutene og noen av trafikklærernes erfaringer. Til tross for dette, svarte de fleste trafikklærerne at de svært sjelden hadde hatt noen fysiske problemer knyttet til arbeidet sitt, og majoriteten oppga at de svært sjelden hadde følt psykiske belastninger. Disse svarene kom positivt overraskende, da vi på forhånd hadde trodd at det ville utgjøre et større problem.

Noe av det viktigste vi har lært gjennom arbeidet med denne oppgaven, er å være bevisst på utfordringene vi vil møte med rom for variasjon og bevegelse gjennom lengre undervisningssekvenser i bil. Og kanskje spesielt utfordringer knyttet til hvilket stress vi kan risikere å påføre oss selv når vi kommer ut i arbeidslivet som nyutdannede, da noen av trafikklærere vi snakket med trakk dette frem som en utsatt tid med hensyn til stress og

psykisk belastning. Dette vil vi ta med oss når vi om kort tid begynner å arbeide som nyutdannede i trafikklærerbransjen.

Avslutningsvis mener vi også at det med stor fordel kunne vært mer fokus på HMS i studieplanen for trafikklærere. Dersom helseutfordringer knyttet til trafikklæreryrket hadde vært tillagt større fokus i utdanningen og ellers forøvrig, er vi av den oppfatning at en større del ville vært oppmerksom på hvilke tilstander og plager man kan utsette seg for. Enhver arbeidstager kunne på den måten vært mer bevisst på å forebygge eventuelle uønskede belastninger, eller ta tak i årsaksforholdene dersom det oppstår slike utfordringer.

## 6 Referanseliste

Arbeidsdepartementet (1995). *Forskrift om arbeid ved dataskjerm*. Lest 15.01.12. Finnes på:

<http://www.lovdata.no/for/sf/ad/xd-19941215-1259.html>

Arbeidsdepartementet (2005). *Arbeidsmiljøloven/ Lov om arbeidsmiljø, arbeidsmiljø og stillingsvern mv. av 17.06.200*. Sist endret 16.12.2011. Lest 12.02.2012. Finnes på:

<http://www.lovdata.no/all/hl-20050617-062.html>

Arbeidstilsynet (2006). *Hvordan forebygge yrkesrelaterte muskel- og skjelettlidelser*. Oslo, Gyldendal Akademisk. Lest 20.01.12. Finnes på:

<http://www.arbeidstilsynet.no/binfil/download2.php?tid=212303>

Arbeidstilsynet (u.å.). *Rett belastning*. Lest 20.01.2012. Finnes på:

<http://www.arbeidstilsynet.no/artikkel.html?tid=92521>

Arbeidstilsynet (u.å.). *Stress på arbeidsplassen*. Lest 20.01.2012. Hentet fra:

<http://www.arbeidstilsynet.no/fakta.html?tid=78247>

Bahr, Roald (2009). *Aktivitetshåndboken*. Helsedirektoratet. Lest 20.01.12. Hentet fra:

<http://helsedirektoratet.no/publikasjoner/aktivitetshandboken-fysisk-aktivitet-i-forebygging-og-behandling/Publikasjoner/aktivitetshandboken-fysisk-aktivitet-i-forebygging-og-behandling.pdf>

Bjørkmo, Jan Normann (2011). *Høstkonferanse*. Foredrag, HMS – faglig forum.

Arbeidstilsynet. Finnes på:

[http://www.hms-fagligforum.no/fileadmin/pub\\_files/vestlandet/medlemsmoeter/Arbeidstilsynet-JanNormanBjoerkmo\\_Skrivebeskyttet\\_Kompatibilitetsmodus\\_.pdf](http://www.hms-fagligforum.no/fileadmin/pub_files/vestlandet/medlemsmoeter/Arbeidstilsynet-JanNormanBjoerkmo_Skrivebeskyttet_Kompatibilitetsmodus_.pdf)

Brage m.fl. (2010). Muskel- og skjelettlidelser som årsak til sykefravær og uføreytelser.

*Tidsskrift for Den norske legeforening*. Nr. 23 – 2.desember 2010. Lest 20.11.2011. Finnes på:

<http://tidsskriftet.no/article/2049314>

Christensen, H.W. og Hartvigsen, J. (2011). *Ryggsmerter*. Lest 12.01.12. Finnes på:

<http://www.nettdoktor.no/sykdommer/fakta/ryggsmerter.php>

Dalland, Olav (2007). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo, Gyldendal akademisk.

Glargaard, G. M., Schnefeldt, T. (2007). *Sundhed for chauffører*. Denmark, TUR forlag.

Glisan, B., Hochschuler, S., Adams, J. (1995). *50 råd mot vond rygg*. Pandora forlag.

Høgskolen i Nord-Trøndelag (17.06.2011). *Trafikklærer, høgskolekandidatstudium*. Lest 14.02.12. Finnes på:

<http://www.hint.no/content/pdf/45154>

Kvam, Merethe (2009) *Forebygg nakke – og skuldersmerter*. Norsk helseinformatikk. Lest 22.01.12. Finnes på:

<http://nhi.no/livsstil/livsstil/diverse/forebygg-nakke-og-skuldersmerter-26675.html>

Langdridge, Darren. (2006). *Psykologisk forskningsmetode, en innføring i kvalitative og kvantitative tilnærminger*. Trondheim, Tapir Akademisk Forlag.

Lærum, Even m.fl. (2007). *Verdt å vite om vond rygg – hva fagfolk er enige om*.

Pasientbrosjyre, Formi – formidlingsenheten for muskel – og skjelettidelser. Sosial – og helsedirektoratet. Lest 01.12.11. Finnes på:

<http://www.formi.no/images/uploads/Pasientbrojyre.pdf>

Morset, Tora Larsen (2011). *Bli kvitt ryggsmertene*. Lest 20.01.12. Finnes på:

<http://www.dagbladet.no/2011/03/09/tema/helse/ryggsmerter/nakkesmerter/pc-arbeid/15740913/>

Oldervoll, L. (2011). *Hjelper fysisk trening mot utmattelse?* Tidsskrift for Den Norske Legeforening. Lest 20.11.11. Finnes på:

<http://tidsskriftet.no/article/2071416>

Opheim, Jan Gunnar (u.å.). *Belastingsskader*. Lest 22.01.2012. Finnes på:

<http://www.trim.no/pub/art.php?id=228&print>

Skåksrud, Kristian Niebe (2011). *Hva er stress?* Lest 01.12.2011. Finnes på:

<http://oslo-psykologene.no/stress/hva-er-stress>

Statens Vegvesen (04.2008). *Læreplan yrkessjåførutdanning*. Håndbok 277. Hentet fra:

<http://www.vegvesen.no/attachment/60415/binary/12104>

Staverløkk, Jomar (2009). *Ryggprolaps*. Hentet fra:

<http://www.stolav.no/no/Pasient/Diagnoser-og-sykdommer/Omrader/Ryggmarg--spinal/Ryggprolaps/>

Versland, Lars (2010). *Den profesjonelle trafikklærer*. Høyskoleforlaget.

### **Websider uten personlig forfatter:**

Aktiv rygg og spesialsykehuset for rehabilitering avd. Stavern (u.å). *Aktiv rygg*. Lest 20.01.2012. Finnes på:

[http://www.absentia.no/aktivrygg/default.asp?action=display\\_page&id=239](http://www.absentia.no/aktivrygg/default.asp?action=display_page&id=239)

Apotek1 (u.å.). *Hovne og slitne føtter*. Lest 03.02.2012. Finnes på:

<http://www.apotek1.no/hender-og-fotter/hovne-og-slitne-fotter>

Canadian Centre for Occupational Health and Safety (02.06.2009). *Driving and Ergonomics*. Lest 18.10.11. Finnes på:

<http://www.ccohs.ca/oshanswers/ergonomics/driving.html>

Det Europeiske Arbeidsmiljøorganet (u.å). *HMS for yrkessjåførere*. Lest 25.01.2012. Finnes på:

[http://osha.europa.eu/no/sector/road\\_transport/index\\_html](http://osha.europa.eu/no/sector/road_transport/index_html)

Drøbak tverrfaglige klinikk (u.å.). *Belastningslidelser*. Lest 18.12.2011. Finnes på:

<http://dtklinikk.no/index.php/nor/Bedriftshelsetjeneste/Forebyggende-bedriftshelsetjeneste/Belastningslidelser>

Fokuslinikken (u.å). *Nakkesmerter*. Lest 12.02.2012. Finnes på:

<http://www.fokuslinikken.no/behandlinger/nakkesmerter/>



Helsenorge (u.å.) *Psykisk helse*. Lest 18.01.2012. Finnes på:

<http://helsenorge.no/Helseogsunnhet/Sider/Psykisk-helse.aspx>

Gyldendal Undervisning (u.å.) *Belastningslidelser*. Lest 21.01.12. Finnes på:

<http://mml.gyldendal.no/flytweb/default.ashx?folder=7791>

NHO Transport (u.å.) *Lover og forskrifter*. Lest 20.02.12. Finnes på:

<http://www.transport.no/lover-og-forskrifter/category496.html>

Ryggforeningen (u.å.) *Tøying/stretching*. Lest 15.11.11 Finnes på:

<http://www.ryggforeningen.no/mosjon/>

Rådet for psykisk helse (06.01.2010). *Fakta om psykisk helse*. Lest 20.11.2011. Finnes på:

<http://www.psykiskhelse.no/index.asp?id=29717>

Statens Vegvesen (24.05.2011). *Nye utdanningskrav for yrkessjåfører tungbil*. Lest 20.11.2011. Finnes på:

<http://www.vegvesen.no/Forerkort/Yrkessjafor/Utdanning+og+krav/Nye+utdanningskrav>

Utdanning (10.11.2011). *Fysioterapeut*. Lest 18.11.12. Finnes på:

<http://utdanning.no/yrker/beskrivelse/fysioterapeut>

### **Oppslagsverk:**

Lexin ordbok (u.å.) *Belastning*. Lest 25.01.2012. Finnes på:

<http://decentius.hit.uib.no/lexin.html?ui-lang=nbo&dict=nbo-maxi&search=belastning&checked-languages=E&checked-languages=N>

Lexin ordbok (u.å.) *Psykisk*. Lest 25.01.2012. Finnes på:

<http://decentius.hit.uib.no/lexin.html?dict=nbo-maxi&ui-lang=NBO&startingfrom=0&count=5&checked-languages=E&checked-languages=N&search=psykisk>

Lexin ordbok (u.å.) *Fysisk*. Lest 25.01.2012. Finnes på:

<http://decentius.hit.uib.no/lexin.html?dict=nbo-maxi&ui-lang=NBO&startingfrom=0&count=5&checked-languages=E&checked-languages=N&search=fysisk>

Store Norske Leksikon (13.02.12). *Arbeidsteknikk*. Lest 12.12.2011. Finnes på:

[http://snl.no/.sml\\_artikkel/arbeidsteknikk](http://snl.no/.sml_artikkel/arbeidsteknikk)

## **Vedlegg 1**

### **Intervjuguide trafikklærer**

Presentasjonsrunde, forteller om oppgavens tema, hensikt, rammer og opplyser om deres anonymitet og rett til å trekke seg når som helst under intervjuet.

Forteller om avgrensning: knyttet til psykiske og fysiske belastninger hos trafikklæreren ved undervisning i bil.

- Hvor stor del av din arbeidshverdag foregår/foregikk i bil?
  - Finnes/fantes det i din bedrift et maksimalt antall timer man får/fikk lov til å arbeide, eksempelvis per dag/uke?
  
- Har du opplevd noen plager/belastninger som du føler er relatert til ditt yrke?
  - Er disse fysiske eller psykiske?
  - Hvor ofte har dette evt. forekommet?
  - Hva mener du er årsaken til dette?
  
- Har du erfaring med at det er vanlig blant trafikklærere å oppleve stress i sin hverdag?
  
- Hva mener du kan gjøres for å redusere eventuelle fysiske og psykiske belastninger i en trafikklærers arbeidsdag?

## Vedlegg 2

### Intervjuguide fysioterapeut

Presentasjonsrunde, forteller om oppgavens tema, hensikt, rammer og opplyser om deres anonymitet og rett til å trekke seg når som helst under intervjuet.

Forteller om avgrensning: knyttet til psykiske og fysiske belastninger hos personer som tilbringer mange timer per dag i bil, hovedsakelig interessert i de fysiske tema her.

- Hvilke plager/ belastninger kan oppstå hos personer som tilbringer store deler av arbeidsdagen i bil?
  - Hva forekommer mest hyppig?  
(Er det hovedsakelig ryggproblemer, eller andre plager også?)
  - Hvilke råd/tips vil du gi til en trafikkklærer som allerede sliter med disse plagene?
  
- Hva skjer med muskler og ledd i kroppen dersom man sitter mye i jobbsammenheng?
  - Hvor mye bevegelse krever muskler og ledd for å unngå belastning/plager?
  
- Vil et bilsete med flere justeringsmuligheter være gunstig?
  - Er det hensiktsmessig å variere justeringer i rygg i løpet av dagen?
  - Evt. å sitte på noen bestemt måte?
  
- På hvilken måte kan fysisk aktivitet og målrettede fysiske øvelser være hensiktsmessig?
  - Hva er mest hensiktsmessig, fysisk aktivitet eller målrettede fysiske øvelser?
  - Evt. hvilke fysiske øvelser kan være gunstige for de aktuelle områder?