



EXAMENSARBETE

Våren 2015

Sektionen för lärande och miljö

Mat- och måltidskunskap

MM173G

Flygande mat – kabinpersonals måltidssituation

Flying food – the meals of cabin crew

Författare

Ellen Hugosson

Johanna Johansson

Handledare

Maria Nyberg

Examinator

Karin Wendin

Sammanfattning

Inledning

Yrket som kabinanställd inom flyget präglas av serviceanda och ansvar för passagerares säkerhet. Arbetsmiljön innebär fysiska påfrestningar vad gäller till exempel kabintryck och låg syrenivå. Mat och måltider intas under olika tider på dygnet och infaller sällan på normala måltidstider. Kabinpersonalens måltider regleras av regler, avtal och policyer rörande arbetstidens längd.

Syfte

Syftet var att undersöka kabinpersonalens måltider under arbetstid, med fokus på riktlinjer och policyer samt hur de kabinanställda upplevde maten och måltiderna.

Material och Metod

Efter en inledande litteraturgenomgång genomfördes semistrukturerade intervjuer med personalchefen för ett flygbolag i Sverige samt med VD:n för det företag som levererar mat till de kabinanställda inom detta specifika flygbolag. Därefter genomfördes en enkätundersökning bland kabinanställda i Skandinavien.

Resultat

Studien visade att maten och måltiden hade stor betydelse för kabinpersonalens arbete och välmående. Från flygbolagets och matföretagets sida fanns en intention att ge kabinpersonalen tillräckligt med tid för att äta och en välbalanserad kost utifrån fackliga avtal om varm mat. I intervjuerna framkom dock att maten inte var näringsberäknad. Enkätsvaren angav att gillandet var lågt vad gäller kabinpersonalens mat, därför medtogs hellre egen mat. Många upplevde också riktlinjer och policyer för maten som oklara och att dessa i vissa fall saknades.

Slutsatser

Det fanns få riktlinjer och policyer för kabinanställdas mat- och måltidssituation. Detta ledde istället till att informella riktlinjer skapades. Måltidsmiljön upplevdes som stressig och få upplevde att kabinpersonalens mat tillgodosåg deras behov, varken sensoriskt eller näringsmässigt. Ändå önskade många att arbetsgivaren regelbundet skulle tillhandahålla personalmat.

Nyckelord: kabinpersonal, riktlinjer, måltider, måltidsmiljö och hälsa.

Abstract

Introduction

The cabin crew profession is characterized by a spirit of service and responsibility for the safety of passengers. The work environment involves certain physical strain such as cabin pressure and lack of oxygen. Meals are consumed during different times of the day and rarely occur at normal meal times. The meals of the cabin crew are regulated by guidelines, agreements and policies regarding working hours.

Purpose

This study was conducted to investigate the cabin crew meals during working hours, with focus on guidelines and policies and how the cabin employees experience the food and the meal environment.

Methodology

After an initial literature review, a personnel manager of a Swedish airline company and the CEO of the food company that provides the airline company with food, were interviewed using semi-structured interviews. Then a survey was conducted among cabin crew in Scandinavia.

Results

The study showed that food and meals were of great importance for the work of the cabin crew and for their well-being. There was an intention, from the airline company and the food company, to provide the cabin crew with time enough to eat and with a well-balanced diet based on union agreements on hot food. The interviews revealed that the crew food was not nutrition calculated. The survey indicated that the liking of the provided crew food was low, hence the cabin crew bring their own food. Many of the participants experienced food guidelines and policies as unclear and in some cases as non-existing.

Conclusion

There were few guidelines and policies for the cabin crew food and meal situation. However informal guidelines balanced the absence of formal regulations. The meal environment was perceived as stressful and few experienced that the crew food met their needs, neither sensory or nutritionally. Even so, many wanted the employer to regularly provide crew food.

Key words: Cabin crew, guidelines, meals, meal environment and health.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Abstract	3
Innehållsförteckning	4
Förord	6
Inledning.....	6
Syfte	7
Frågeställningar	7
Bakgrund	7
Dygnsrhythmens påverkan på hunger och mättnad.....	7
Stört måltidsmönster vid oregelbundna arbetstider	8
Kabinpersonalens arbete och måltider.....	9
Ätande på hög höjd - upplevelser av matens innehåll, smak och konsistens	10
Matens och måltidens regelverk - rekommendationer och riktlinjer för kabinpersonal.....	11
Arbetsmiljölagen	11
Rekommendationer kring mat och näring	12
Bra mat på jobbet - en rapport om mat och måltider i arbetslivet	12
Subpart Q - ett sätt att reglera arbete, tid och måltid inom flyget?.....	13
Metod och material.....	14
Metodval och urval.....	14
Litteratursökning	15
Intervjuer	15
Information om intervjupersonerna.....	15
Enkät.....	16
Databearbetning och analys.....	16
Etiska överväganden	17
Resultat.....	17
Resultat intervjuer	17
”Varm mat” - så säger avtalet.....	17
”Mätt o belåten” - Säkerhet ur arbetssynpunkt.....	19
Kriterier som tas i beaktande vid beställning och tillverkning av mat och måltider till kabinpersonalen.....	20
Resultat enkätstudie.....	22
Kabinpersonalens upplevelse av maten och måltiderna under arbetstid	22

Kabinpersonalens upplevda hälsa, i relation till maten och måltidsmiljön på arbetet	25
Sammanfattning resultat.....	27
Diskussion metod och material	27
Förförståelse	27
Fördelar och svagheter med de valda metoderna	28
Resultatdiskussion.....	29
Fackliga avtal och riktlinjer.....	29
Sensorik - matens egenskaper på hög höjd.....	31
Arbetsmiljö, hunger och mättnad	31
Måltidsmiljö och måltidsrytm	33
Relevans inom ämnesområdet mat och måltid samt framåtblick mot nya studier	33
Slutsats	34
Litteraturförteckning	34
Bilagor	39
Bilaga 1 Intervjuguide Personalansvarig.....	39
Bilaga 2 Intervjuguide Matföretag	41
Bilaga 3 Missivbrev intervju	43
Bilaga 4 Missivbrev enkät.....	44
Bilaga 5 Intervjufrågor	45

Förord

Intresset för ämnet väcktes hos författarna genom ett forskningsprojekt vid högskolan Kristianstad, kring flygpersonals mat- och måltidssituation. Genom gastronomiutbildningen har en ökad kunskap om maten och måltiden erhållits, både vad gäller råvaror och hela måltidssammanhanget, vilket har funnits med i arbetet med denna uppsats. Processen har varit mycket givande då den har gett en inblick i forskningsvärlden och dess arbetssätt, samt i en måltidsproblematik som finns hos flera yrkesgrupper idag.

Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare Maria Nyberg. Vi vill också tacka de som ställt upp på intervjuer, de som delat vår enkät med vänner inom branschen och alla som fyllt i enkäten. Slutligen vill vi tacka varandra för gott samarbete. Författarna har under samtliga delar av uppsatsen samarbetat.

Inledning

Arbetsituationen har under de senaste decennierna ändrats radikalt för många människor, vilket försvårar en kontinuitet vad gäller fritidsaktiviteter, sömn och måltider (Lennernäs, 2010). Ett regelbundet måltidsmönster upplevs av många spela stor roll för hälsa och välmående (Kristensen & Holm, 2006; Lennernäs, 2010; de Castro, 2003). Hunger och måltider sammanfaller och matintaget blir lättare att kontrollera. Vid extrema hungers- eller mättnadskänslor kan trötthet, dåsigheit, skakningar, magont och huvudvärk uppstå (Kristensen & Holm, 2006). Kabinpersonal inom flyget har ett utpräglat serviceyrke med ett stort ansvar för passagerare och deras säkerhet (Shalla, 2004; Strand, 2013). Tidigare studier har visat att arbetet ofta upplevs som stressigt och att arbetsmiljön är fysiskt belastande (Shalla, 2004). Flygplansmiljön innebär dessutom en del andra speciella arbetsförhållanden såsom att lufttrycket är annorlunda och syretillgången mindre (Nam Kim & Mu Lee, 2007). Arbetstiderna är varierande och måltidssituationen ofta långt ifrån optimal. Tiden för personalens måltider regleras av regler, avtal och policyer rörande arbetstidens längd och måltiderna infaller sällan på normala måltidstider (Europeiska Unionen, 2006; Shalla, 2004). Riktlinjer för måltidens näringsinnehåll och utformande finns dock ej i regelverk rörande kabinpersonal. Därför är det intressant att undersöka hur kabinpersonalens måltider regleras och hur kabinpersonalen själva upplever sin måltidssituation.

Syfte

Syftet är att undersöka kabinpersonalens måltider under arbetstid, med fokus på riktlinjer och policyer samt hur de kabinanställda upplever maten och måltiderna.

Frågeställningar

- Vilka riktlinjer och policyer finns för de kabinanställdas mat och måltider?
- Vilka kriterier tas i beaktande vid beställning och tillverkning av mat och måltider till kabinpersonalen?
- Hur upplever de kabinanställda maten och måltiderna under arbetstid?
- Hur upplever de kabinanställda sin hälsa i relation till maten och måltidsmiljön i samband med arbete?

Bakgrund

En genomgång av relevant litteratur för uppsatsen har gjorts för att ge förståelse i ämnet. Då få studier är gjorda kring detta problemområde har litteratur granskats som berör problematiken med att äta på oregelbundna tider samt på hög höjd. Därefter följer en redogörelse för kabinpersonalens måltids- och arbetssituation, vilken avslutas med matens och måltidens regelverk för kabinpersonalen.

Dygnsrytmens påverkan på hunger och mättnad

Dygnsrytmen styrs av dygnsrytmkärnan - nucleus suprachiasmaticus som finns i hypotalamus i mellanhjärnan. Bland cellerna i vår kropp finns det så kallade ”klockgener” som följer dygnsrytmkärnan och som i sin tur styrs av kroppens aktiviteter och av solljuset. För människan är det naturligt att äta under övergångarna mellan ljus och mörker, mellan fasta och aktivitet. Dygnsrytmen är individuell och ser lite olika ut om den får följas utan yttre påverkan, från exempelvis arbetstider (Lennernäs, 2010; Strubbe & Woods, 2004).

Under tidig morgon når blodglukosen sin höjdpunkt - kanske för att vi ska orka ge oss ut och leta efter mat för dagen. Frukosten är en mycket viktig måltid och på morgonen är också våra mättnadskänslor som starkast. Intag av frukost kan resultera i att mättnadskänslan under dagen ökar (de Castro, 2003). De som omfördelar sitt måltidsmönster till att äta på natten har ett högre

total kolesterol och ett högre LDL (low-density lipoprotein). Detta indikerar att tidpunkten på dagen för ätandet är viktigt för hälsan (Lennernäs, 1993).

I tidigare studier har hunger beskrivits som en känsla av tomhet, vilken startar i magen för att sedan spridas ut i kroppen och kan orsaka darrningar, huvudvärk och svimningskänslor, alla starka känslor som i hög grad kan påverka arbetsprestationen. Mättnad beskrivs som en fyllnadskänsla. Vid för stort matintag uttrycks en känsla av att vara ”överfull” eller ”proppmätt”, vilket också ofta leder till trötthet. Ibland kan hunger undantryckas då en medvetenhet finns om att måltiden ska intas vid en senare tidpunkt än hungern infinner sig. För att undvika starka hunger- och mättnadskänslor föredrar människan ofta att hålla sig till ett invariant måltidsmönster. Då dagens måltider avviker från mönstret kan en känsla av okontrollerbarhet infinna sig, både i hunger och mättnad, samt i vad och hur mycket som intas. När måltidsmönstret upprätthålls synkroniseras hunger med matintag (Kristensen & Holm, 2006). Faktorer som påverkar hungers- och mättnadskänslor är bland annat stress och vårt inlärd beteende (Abrahamsson, Andersson, Becker, & Nilsson, 2006).

Stört måltidsmönster vid oregelbundna arbetstider

I olika undersökningar beskrivs våra måltidsmönster och måltidsvanor som viktiga för vårt välbefinnande (Kristensen & Holm, 2006; de Castro, 2003; Lennernäs, 2010). Många människor anser dock att dessa mönster är svåra att upprätthålla i vårt moderna samhälle med skiftarbete, fritidsaktiviteter på olika tider och sociala strukturer (Kristensen & Holm, 2006). Ofta är det upp till individen att lösa dessa problem. Något som kan underlätta är då arbetsplats och arbetsuppgifter möjliggör intagande av måltid vid samma tid varje dag, vilket ger en regelbundenhet i ätandet (Kristensen & Holm, 2006).

Skiftarbeters mat- och måltidssituation kan se mycket olika ut (Costa, 1996). I studien av Costa visades att vissa kan ta med sig egen mat, andra får eller kan inhandla mat på arbetet. Under nattsiftet fanns det inte alltid möjlighet att gå iväg för att handla mat utanför eller på arbetsplatsen, och oftast intogs måltiderna på kort tid. Hel- och halvfabrikat var vanligt liksom ett ökat intag av uppiggande drycker som kaffe och te. Även för de som arbetade dag- och kvällsskift kunde måltidsrasterna behöva ruckas på någon timme och ofta hade personalen inte möjlighet att gå iväg för att handla sin lunch. Dessa måltidssituationer kunde upplevas som stressfyllda och på sikt ge upphov till mag- och tarmbesvär hos skiftarbetare (Costa, 1996), se

även Lennernäs (1993). Svårigheter i att äta regelbundet, men också problem kopplade till att kunna köpa mat under framför allt kvällar och nätter, har också framkommit i andra studier med fokus på mat och oregelbundna arbetstider (Nyberg, 2009; Lindén, o.a., 2005). I intervjuer med nattarbetande sjuksköterskor höll några av dem fast vid en hälsosam kost under natten eftersom de av erfarenhet visste att det var bäst för deras matsmältning. Andra kunde få sug efter sötsaker och onyttig mat och att äta sådan mat var ibland en strategi för att hålla sig vaken (Persson & Mårtensson, 2006).

Kabinpersonalens arbete och måltider

För kabinpersonal inom flyget finns ofta liknande problem som hos skiftarbetande, dessutom innebär arbetet att maten ibland måste ätas under pågående flygning. Ombord på flygplanet finns inte möjlighet till en avskild måltidsmiljö för personalen och maten intas ofta stående och under en kort tid (Sorvari & Törner, 2009). Intervjuer med kabinpersonal visar att många faktorer påverkar måltiden under arbetstid. Till viss del styrs den av policyer och regler från skatteverket, fackförbund och arbetsgivare. Personalen upplever sig ha ytterst lite kontroll över sin måltid. Ofta innebär måltiden ingenting annat än en påfyllnad av energi. Någon njutning eller social samvaro upplevs inte (Shalla, 2004; Strand, 2013). Enligt Christensen och Holm (2006) är måltiden en social och kulturell handling, samtidigt som den är väldigt individuell. Belasco (2008) beskriver hur maten används för identitetsskapande med tre nyckelord: ansvar, identitet och bekvämlighet. Arbetspassets längd bestämmer om och vilken typ av måltid som serveras kabinpersonalen. Ingen hänsyn tas till tid på dygnet, vilket gör att ett regelbundet måltidsmönster är svårt att upprätthålla. Detta leder då till känslor av hunger vilket kan påverka personalens förmåga att utföra sitt serviceyrke på ett bra och säkert sätt (Strand, 2013). Ett annat uttryck för hur krävande kabinpersonalens serviceyrke är, beskrivs i den skönlitterära boken ”Working the skies. The fast-paced disorienting world of the flight attendant”. Här berättar en flygvärdinna om hur hon alltid ler under arbetet ombord, för att det har hon betalt för att göra. Och om det blir turbulens uppe i luften så har hon alltid ett fast, starkt ansiktsuttryck eftersom att hon alltid får många blickar då sådana situationer inträffar (Whitelegg, 2007).

Många studier rör problematiken kring skiftarbete, mat och hälsa, dock är det sällan som just kabinpersonalen är i fokus. Många av de befintliga studierna kring kabinpersonal behandlar olika riskfaktorer och hälsorisker som de utsätts för i sitt arbete. En sammanfattning av dessa presenteras i artikeln ” Risk Factors, Health Risks, and Risk Management for Aircraft

Personnel and Frequent Flyers” (Nam Kim & Mu Lee, 2007). Några av de riskfaktorer som omnämns här är; hypoxi (syrebrist), reducerat atmosfärtryck, buller och oväntade händelser. Några av hälsoriskerna som anges i artikeln är: mag- och tarmbesvär, hjärt- och kärlsjukdomar, cancer, hörselnedsättning, luftvägssjukdomar, nedsatt immunförsvar och matförgiftning. Åtgärder för risksituationer som rör mat beskrivs här vara att all mat upphettas samt bestick steriliseras för att undvika kontaminering av mikroorganismer (Nam Kim & Mu Lee, 2007).

Ätande på hög höjd – fysiologi samt upplevelser av matens innehåll och smak

Tidigare studier har visat att magen kan bli uppblåst under flygning och att fiberrik mat därför inte är ett bra alternativ att äta innan det är dags att stiga ombord (Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013). Experiment har visat att det produceras mer gas i mag- och tarmkanalen per person vid flygplanshöjd (ca. 9000 m.ö.h.) än på marknivå.

Tryckutjämnningen i flygplanen motverkar detta men en viss tryckskillnad kvarstår i kabinen vilket kommer att expandera förekommande gasers volym. Om man inte tillåter sig att ”släppa ut gasen” så kan det resultera i magont, en känsla av uppblåsthet, halsbränna och känslig mage. Fysiska reaktioner på uppsvullna tarmar kan vara hög puls och högt blodtryck samt minskad syresättning av blodet. Ett genomsnittligt fiberinnehåll i en flygplansmåltid är 23 % av RDI (rekommenderat dagligt intag) vilket inte är särskilt högt (Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013). Fibrer som passerar tunntarmen bryts i tjocktarmen ner med hjälp av bakterier, vilket till viss del resulterar i gasbildning (Abrahamsson, Andersson, Becker, & Nilsson, 2006). Med tanke på att ett högt fiberinnehåll är gasbildande så kan fibermängden i flygplansmat minskas ytterligare (Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013). Eftersom kabinpersonal löper en dubbel risk för att få mag- och tarmbesvär, både från det minskade trycket samt från skiftarbetsproblematiken (Lennernäs 1993), så är ett minskat fiberintag extra viktigt (Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013). Fiberinnehållet påverkar också magen på andra sätt. Vid tester på motsvarande 2500 m höjd tömdes magsäcken mycket långsammare efter en fiberrik lunch jämfört med efter en fiberfattig lunch. Dessutom upplevdes en känsla av uppblåsthet efter den fiberrika lunchen (Hinninghofen, Musial, Kowalski, & Enck, 2006).

Då lufttrycket i kabinen är 200-250 hPa (hPa - hektopascal, lufttryck mätt med barometer) lägre än på marknivå kan även matens konsistens skifta och smaker upplevas annorlunda (Burdack-Freitag, Bullinger, Mayer, & Breuer, 2011). Smakupplevelsen är en kombination av smaken vi

känner med våra smaklökar, och dofter som retronasalt når våra doftreceptorer i näsan då vi tuggar och sväljer maten (Lawless & Heymann, 2010). Då trycket är lägre blir det svårare för dofterna att nå doftreceptorerna i näsan. Vid sensoriska tester i lågt tryck visar sig salt- och sockermängden behöva ökas till över 115 % för att uppnå samma smak som på marken. Även örtekryddor och lätta, fräscha smaker försvagas. Intensiva smaker såsom hetta och syra stärks och kan därför behöva minskas. Vissa smaker som inte upplevs på marken kan komma fram på ett annat sätt vid lägre tryck. Tomatbaserade rätter exempelvis får vid sensoriska tester en mycket angenäm och uppskattad smak vid lägre tryck (Burdack-Freitag, Bullinger, Mayer, & Breuer, 2011).

Vid undersökningar av flygplansmat var gillandet överlag lågt. Rätterna som undersöktes på två olika platser hade båda en hög salthalt. Dessutom var de väldigt energitäta och rika på mättat fett och transfett. Mikronutrientier såsom vitamin A, C och E uppmättes det för lite av, medan olika B-vitaminer låg på en hög nivå (Sachithanathan, Buzgeia, Khalifa, & Hamid, 2012; La Puma & Schiedermayer, 2002). Maten som undersöktes innehöll inga grönsaker eller frukt, ej heller fullkorn eller nötter (La Puma & Schiedermayer, 2002).

Matens och måltidens regelverk - rekommendationer och riktlinjer för kabinpersonal

Ett antal olika regelverk påverkar måltidssituationen för anställda, framförallt vad gäller tiden för när och hur länge måltiderna ska äga rum. Nedan beskrivs några av de lagar och regelverk som reglerar dessa både generellt och i relation till flygpersonal. Utöver dessa finns det också rekommendationer om maten och måltiden vilka beskrivs inom ramen för de nordiska näringsrekommendationerna, samt i den speciellt framtagna rapport som riktar sig just till rekommendationer för mat och näring på arbetet.

Arbetsmiljölagen

Ett antal regler som kan relateras till den anställdes mat- och måltidssituation finns i arbetsmiljölagen, Arbetstidens förläggning m.m. 12-18§§ (Arbetsmiljöverket, 2015). Dessa gäller bland annat definitionen av raster och pauser, dygnsvilans och veckovilans längd, rätt till ledighet med mera. Här anges också att raster får bytas ut till betalda måltidsuppehåll om arbetsuppgifterna ej möjliggör en måltidsrast eller vid oförutsedda händelser som sjukdom.

Raster ska förläggas efter max fem timmars arbete, och under rasterna är arbetstagaren inte skyldig att stanna kvar vid arbetsplatsen. Dessutom ska arbetstagaren ha möjlighet att ta pauser under betald arbetstid. Avsnittet i arbetsmiljölagen som rör arbetstidens förläggning m.m. avslutas med paragrafen: *”18 § Utan hinder av 13-17 §§ kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, meddela särskilda föreskrifter om arbetstidens förläggning vid vägtransporter och luftfart.”* (Arbetsmiljöverket, 2015) Detta innebär att arbetsmiljöverkets regler rörande raster och pauser inte nödvändigtvis behöver appliceras på kabinpersonalens arbete.

Rekommendationer kring mat och näring

Nordiska näringsrekommendationer (NNR) har tagits fram för att vara en vägledning för mat och måltid vad gäller näring. Dessa kan användas för måltidsplanering, rekommendationer och information om näringsintag och måltidsmönster samt vid framtagande av livsmedelsprodukter. Riktlinjerna är en generalisering för hela populationen i Norden framtagen efter många års forskning samt med hjälp av experter inom olika näringsområden. I Norden finns idag många sjukdomar som kan kopplas till vår diet och därför rekommenderas följande: ett högre intag av grönsaker och bönor, frukt och bär, fisk och skaldjur samt nötter och frön, ett minskat intag av rött och processat kött, sötade drycker, salt och alkohol. Raffinerade cerealier bör bytas ut mot fullkorn, smör och margarin mot vegetabilisk olja samt fullfettprodukter mot produkter med lägre fetthalt. Dessa förändringar anses ge en bättre energibalans och bättre hälsa (Nordic Council of Ministers, 2014). Som nämnts är källor till goda kolhydrater fullkornsprodukter, frukt och grönt, bär, rotfrukter och baljväxter, nötter och fröer. I rekommendationerna anges att vuxna bör äta 25-35 g kostfiber/dag vilket bidrar till bättre hälsa på många sätt, inte minst minskar det risken för tarmcancer och typ-2-diabetes. Utöver detta finns också rekommendationer för intag av mikronäringsämnen, det vill säga vitaminer och mineraler, och man anser att detta behov tillgodoses genom en varierad och balanserad kost (Livsmedelsverket, 2012).

Bra mat på jobbet - en rapport om mat och måltider i arbetslivet

Livsmedelsverket har på uppdrag av regeringen tagit fram en rapport utifrån näringsrekommendationerna, ”Bra mat på jobbet” (Livsmedelsverket, 2007), vilken ska underlätta bra matvanor på arbetsplatsen. Här nämns också flera aspekter runt omkring måltiden, bland annat vikten av pauser under arbetsdagen samt en längre måltidsrast för att

minska stress och öka måltidens funktion för påfyllning av energi och ny kraft. På så sätt kan arbetsuppgifter också utföras på ett säkrare sätt och trötthet undvikas. De grundläggande principerna som nämns i rapporten är att tillräckligt med tid ska avsättas för måltidens ätande och avkoppling, att en avgränsad plats bör erbjudas där avkoppling från arbetsuppgifterna kan ske, en möjlighet att äta god och välbalanserad mat vid raster och pauser, att varje arbetsplats tar hänsyn till sina särskilda krav och utmaningar, samt att arbetsplatsen bör motivera och uppmuntra till bra mat på jobbet, bland annat genom att sprida kunskap. Vad gäller mobila yrken ser man det som en utmaning för arbetsgivaren att uppmuntra till bra mat på jobbet. Som arbetstagare i ett mobilt yrke bör man vara noga med att ta raster och pauser, ställa krav på eventuella restauranger eller matserveringar angående utbudet av grönsaker, fullkornsbröd och liknande, samt planera för sina måltider och gärna ha med sig frukt och vatten. Vid upphandling av personalmat bör det ställas krav på att maten ska vara näringsriktig och välbalanserad, samt gärna nyckelhålmärkt.

Subpart Q - ett sätt att reglera arbete, tid och måltid inom flyget?

En betydande del av flygpersonalens arbetssituation avseende arbets- och vilotider finns reglerade i de Europeiska regelverket EU-OPS Kapitel Q (Europeiska Unionen, 2006). När det gäller mat- och måltidssituationen är texten dock ytterst begränsad och sammanfattas i följande utdrag: *“för att försämringar av en besättningsmedlems prestationsförmåga skall undvikas, måste det ges möjlighet att inta en måltid, särskilt då flygtjänstperioden överstiger sex timmar”*, OPS 1.1130. Utöver detta ges inga riktlinjer kring matens innehåll, komposition eller förläggning över dygnet. Inte heller regleras tiden för måltiden. Utifrån dessa Europeiska riktlinjer är det upp till varje land, enskilda fackförbund och flygbolag att tolka samt att ytterligare sätta upp regler och riktlinjer för detta.

Transportstyrelsen har tagit fram regler och tillämpningar angående flygpersonalens arbetstid (Transportstyrelsen, 2008). Schema för flygning ska gå ut till personalen minst en vecka i förväg, gärna 2-4 veckor innan, för att personalen ska kunna planera in tillräckligt med vila innan flygning (2:3). En arbetsdag får vara max 13 timmar, och vilan på stationeringsort ska vara minst 12 timmar, 10 timmar vid övernattning på annan ort, häri ingår resa till och från arbetet. Här står också att en måltid ska intas då flygtjänstperioden överstiger 6 timmar, för att undvika försämringar av prestationsförmågan (Europeiska Unionen, 2006; Melchersson, 2008). Vid en längre paus ombord, minst en timme, ska det för personalen finnas en besättningskabin, tomma passagerarstolar bredvid varandra alternativt en komfortabel stol med ställbart ryggstöd

där personalen kan vila avskärmad från passagerarna, enligt 6§. I övrigt regleras inte pauserna ombord. Då inte övriga aspekter i arbetet kontrolleras på ett formellt sätt kan istället informella strukturer skapas arbetstagare emellan. Sociala grupper och nätverk kan uppstå för att tillgodose behov som organisationen inte täcker, exempelvis när det kommer till arbetsfördelning (Bakka, Fivelsdal, & Lindkvist, 2006).

Vi upplever att det finns ett gap i forskningen kring kabinpersonalens mat- och måltidssituation och dess regelverk. En hel del av forskningen kring kabinanställda handlar om riskfaktorer och hälsorisker och det finns inte mycket beskrivet kring hur kabinpersonalen uppfattar sin måltidssituation, maten de äter eller vilka riktlinjer som finns kring detta. Utifrån att de formella, EU-reglerade riktlinjerna och regelverken kring kabinpersonalens mat- och måltider är begränsade, är det relevant att studera vilka riktlinjer och policyer som då kan finnas och hur dessa används och kommer till uttryck. Utöver detta och med utgångspunkt i en arbetssituation som ofta präglas av skiftande tider, långa arbetspass men också en speciell arbetsmiljö är det intressant att studera hur kabinanställda upplever sin mat- och måltidssituation.

Metod och material

Metodval och urval

Metoderna för denna fallstudie var intervjuer och enkät. Vid en fallstudie samlas material in med olika metoder för att ge en mångsidig bild av fallet (Patel & Davidson, 2011). För att få svar på vilka riktlinjer och policyer som finns för de kabinanställdas mat och måltider samt vilka kriterier som tas i beaktan vid beställning och tillverkning av maten, kontaktades ett skandinaviskt flygbolag samt det företag som producerar kabinpersonalens mat för detta specifika flygbolag. Intervjuerna utfördes med personalchefen på flygbolaget, samt med det matproducerande företagets VD. Valet av företag skedde genom en redan etablerad kontakt med en av de anställda på flygbolaget. Därigenom förmedlades vidare kontakter inom företaget, samt till det företag som ansvarade för att leverera maten till personalen på flygbolaget.

För att få kunskap om hur kabinanställda upplever mat- och måltidssituationen på arbetet distribuerades en enkät som en länk via Google docs till kabinanställda i Skandinavien. Enkäten behandlade upplevelsen av kabinpersonalens mat, måltidssituation ombord samt deras egenupplevda hälsa. Urvalet för respondenter till enkäten beskrivs under rubriken "Enkät"

nedan. För att kunna spegla och jämföra resultaten i existerande litteratur och forskning inom området, gjordes först en litteratursökning.

Litteratursökning

Inledningsvis utfördes en omfattande litteratursökning inom ämnet kabinpersonal, skiftarbete, kabintryck och matvanor. Till största delen utfördes sökningen i Högskolan Kristianstads sökmotor Summon@hkr vilken söker bland allt material som HKR har tillgång till, både tryckt och elektroniskt, böcker och tidskrifter. Summon har även tillgång till ett centralt index med över 600 miljoner poster (Dehlin, 2014). Sökord som användes var: experiment, flyg, matvanor, kabinpersonal, night shift, diet, airplane, cabin crew, food. Sökorden kombinerades på olika vis. Även litteratur i relevanta studiers litteraturlistor användes. Litteraturen sammanfattades under rubriken "Bakgrund".

Intervjuer

I studien genomfördes två semistrukturerade intervjuer, vilket innebar att intervjuerna hade en låg grad av strukturering och bestod av öppna frågor med stor möjlighet för diskussion (Patel & Davidson, 2011). Intervjuguider sammanställdes för intervju med dels personalchef på flygbolaget, dels med VD:n för företaget som tillverkar maten (se Bilaga 1 och 2). Flygbolaget i fråga flyger mestadels kortare flygningar inom Skandinavien. Matföretaget levererar både passagerarmat och kabinpersonalens mat till flygbolaget. I samband med intervjuerna delades ett missivbrev ut till intervjupersonen (se Bilaga 3). Här informerades om syftet med intervjun, att inspelning skulle ske samt att intervjupersonen när som helst kunde välja att tacka nej till att delta i undersökningen. Här informerades också om att alla namn och uppgifter behandlas konfidentiellt. Brevet lästes upp i början av inspelningen. En person var intervjuledare och den andra antecknade, båda ställde eventuella följdfrågor. Intervjuerna genomfördes på intervjupersonernas arbetsplats eller i anslutning till arbetsplatsen och spelades in med ljudinspelare. Intervjuerna varade cirka 45 minuter.

Information om intervjupersonerna

Intervjuperson 1 är chef för ett 50-tal kabinanställda, varav ca 30 % är män. Intervjupersonen har själv arbetat som kabinanställd och gör så fortfarande med jämna mellanrum för att behålla sitt certifikat.

Intervjuperson 2 är VD för företaget som tillverkar kabinpersonalens mat till flygbolaget. Företaget har ett kallkök där de själva tillverkar kalla måltider, samt köper de in tillagade livsmedel som är nerkylda, vilka de sedan monterar i sitt kök och levererar till flygplanet.

Enkät

Enkätfrågor till kabinpersonalen utarbetades i stora drag före intervjuerna men enkäten färdigställdes efteråt, då många intressanta aspekter framkom under intervjuerna som kunde användas. Försättsblad med information om enkäten, studiens syfte och behandlingen av enkäterna utformades. Vår tacksamhet över respondenternas viktiga bidrag betonades inledningsvis i enkäten. Enkäten distribuerades via sociala medier och författarnas personliga kontakter i flygbranschen, vilket för oss var en tillgänglig grupp då vi inte hade möjlighet att göra ett slumpmässigt stickprov (Patel & Davidson, 2011). Därefter delades enkäten vidare från person till person via sociala medier och e-mail. Detta sätt att rekrytera respondenter kan benämnas som snöbollseffekten eller kedjееffekten (Bryman, 2002).

Enkäten var öppen för svar i 16 dagar. Totalt svarade 17 personer på enkäten, varav 4 var män och 13 var kvinnor, i åldrarna 25-57 år. Respondenterna hade i genomsnitt arbetat som kabinanställda i 15,4 år. Gruppen som via enkäten representerar kabinanställda är inte ett tillräckligt stort stickprov, och ej heller tillräckligt randomiserat, för att säga något signifikant om populationen. För att kunna dra signifikanta slutsatser hade ett större randomiserat stickprov av alla kabinanställda i Skandinavien behövt besvara enkäten. För att stickprovet ska vara representativt för populationen behövs vetskap om populationens storlek (Ejlertsson, 2010). Enkätsvaren ger ändå en god inblick i hur kabinanställda upplevde sin måltidssituation på arbetet.

Databearbetning och analys

De inspelade intervjuerna transkriberades, kodades och analyserades utifrån mönster som framkom. De begrepp som nämndes ett flertal gånger samt information som ansågs vara extra viktig bildade teman. Därefter sorterades det kodade materialet in under mer övergripande rubriker (se Resultat). Särskilt illustrerande kommentarer valdes ut och användes som citat.

Enkätsvaren sammanställdes med hjälp av Google formulär samt Excel. De frågor där en övervägande del av respondenterna hade samma uppfattning valdes ut som mest intressanta. Kommentarer sammanfattades och beskrivande citat valdes ut för att belysa särskilt genomgående åsikter.

Etiska överväganden

Undersökningen löd inte under någon etiklag och behövde därför inte prövas och godkännas av en etikprövningsnämnd. Trots detta ska etiska aspekter vägas in och deltagande ske på ett säkert sätt utan risk för röjande av information eller identiteter (Vetenskapsrådet, 2011).

Hänsyn har tagits till informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet (Patel & Davidson, 2011). Deltagarna informerades i ett missivbrev (se Bilaga 3 och 4) om syftet av studien samt om att deltagande i undersökningen var helt frivillig och att de intervjuade när som kunde välja att inte vara med i undersökningen. Frågor utformades på ett sådant vis att de inte skulle vara stötande för någon. De inspelade intervjuerna förvarades hos författarna och raderades efter uppsatsens färdigställande. Deltagarnas information behandlades konfidentiellt. Missivbrevet innehöll också all information angående konfidentialitet. Inga namn på personer eller företag har nämnts i rapporten.

Resultat

Inledningsvis presenteras resultaten från de två semistrukturerade intervjuerna under tre rubriker. Rubrikerna berör avtal, säkerhet, beställning och tillverkning. Därefter följer en sammanställning av respondenternas svar från enkäten under de två rubrikerna "Kabinpersonalens upplevelse av maten och måltiderna under arbetstid" samt "Kabinpersonalens upplevda hälsa i relation till maten och måltidsmiljön på arbetet". Då kabinpersonalens mat benämns som crewmat inom flygbranschen används detta uttryck i Resultat och Diskussion. Samma sak gäller för deras personalrum vilket benämns som crewrum.

Resultat intervjuer

"Varm mat" - så säger avtalet

Det fanns olika avtal som reglerade de kabinanställdas tillgång till mat samt tider för mat. Arbetade kabinpersonalen mer än 6 timmar under ett arbetspass hade de enligt EU-reglerna (Europeiska Unionen, 2006) och företagets fackliga avtal rätt till varm mat.

"Enligt avtal som råder nu med kabinfacket så ska de ju va varm mat ombord"
(VD matföretag)

Om matrasten var 1 timme 15 minuter eller längre fick kabinpersonalen själva bekosta maten. Tiden räknades då från det att flygplanet landade tills att det skulle lyfta. Kabinpersonalen kunde då ha med sig egen mat som de värmdes i crewrummet på flygplatsen eller gå och köpa mat. Under denna tid skulle dessutom passagerarna gå av och nya passagerare gå ombord. I de fall matrasten var mindre än 1 timme 15 minuter serverades maten ombord, utan kostnad för personalen.

”Det är när man inte hinner gå av, när det är för kort för att gå till restaurang eller gå in och värma den i mikro eller så. Då är det vi som står för maten”

(Personalchef)

Flygbolaget hade i sin budget en fast summa avsatt för kabinpersonalens mat. Denna reglerade varje portions kostnad, vilket var vad matföretaget hade att förhålla sig till. Matföretaget beskrev budgeten som följande;

”Men det har ju också med skatteregler och liksom såna saker o göra. Vad får en personallunch kosta? O hur den ska se ut. För annars kan man ju också bli drabbad av att du ska beskattas för den som anställd också” (VD matföretag)

Beroende på hur tidtabellerna såg ut kunde det hända att matrasten blev flera timmar lång. Under dagar där schemat var fullt med flygningar kunde kabinpersonalen ibland välja när de ville äta sin måltid, någonstans där det passade i schemat, berättade personalchefen.

”Även om det är mitt i natten så ja men det är klart att du får mat. Så får du kalla det lunch eller middag eller vad du vill” (Personalchef)

Svårigheten med Subpart Q uttrycktes vara att det inte tog hänsyn till någon sorts måltidsrytm. Personalchefen uttryckte en intention om att måltiderna borde förläggas i samklang med den naturliga dygnsrytmen.

“Vi försöker ju lägga slingorna så att man får ett bra matuppehåll.”

(Personalchef)

En annan aspekt som VD:n för matföretaget lyfte fram angående de kabinanställdas mat var att det skulle finnas ett visst mått av variation och man försökte till exempel alternera mellan potatis, pasta, ris och annat samt roterades menyn för crewmaten hela tiden. Vatten, kaffe och te fanns också att tillgå på flygplanet. Avtalet mellan flygbolaget och matföretaget angav vidare vilken vikt maten skulle ha och hur stora portioner som skulle serveras. Under intervjuerna framkom inte någon information om att matens näringsinnehåll skulle vara reglerat.

”Inte som står i avtalet, att alla kostcirkelns rutor ska vara ifyllda, det står det inte. Det står att det ska vara varm mat, den enda riktlinjen att det måste vara varm mat” (Personalchef)

“de e ju också ett sätt att tillgodose allas smaklökar” (VD matföretag)

Både personalchefen och VD:n för matföretaget hade en uppfattning om att kabinpersonalen gärna önskade kall mat, särskilt sommartid, istället för varm mat som avtalet krävde. Matföretaget tyckte att det kunde vara svårt med önskemål då kollektivavtal och andra regler styrde matens utformning väldigt hårt.

”varken vi eller kunden egentligen, har ju inte några fria tyglar att göra de med tanke på kollektivavtal o sånt som måste tas hänsyn till” (VD matföretag)

”Mätt o belåten” - Säkerhet ur arbetssynpunkt

Som kabinanställd fanns det tydliga rutiner att följa under arbetet. Utöver dessa skulle personalen dessutom hantera oförutsedda händelser, allt från kraftig turbulens till en kräksjuk passagerare. Hela tiden med serviceanda. Det beskrevs som viktigt att vara mätt för att vara kapabel att hantera sina arbetsuppgifter enligt personalchefen.

”Utan man måste ju veta att man är mätt och belåten och kan hantera en nödsituation för det kan ju hända efter 5 minuter man vet ju aldrig liksom, när nånting inträffar. Det gäller att man är utvilad och är mätt. Vi brukar försöka köra det på våra kurser när man är ny” (Personalchef)

Utöver att det var viktigt att ha någonting i magen vid påbörjat arbetspass så handlade också ”mätt och belåten” om vilken mängd mat som behövde ätas på arbetstid. Enligt personalchefen utgjorde crewmaten en tillräcklig portion, och kabinpersonalen upplevdes inte vara fortsatt hungriga efter avslutad måltid.

Just detta specifika flygbolag hade sällan långa arbetsdagar. Skulle det undantagsvis inträffa kunde två måltider serveras, alternativt fick kabinpersonalen då en förstärkt måltid. Det kunde exempelvis finnas yoghurt eller frukost också, så kunde maten delas upp lite och den varma maten ätas senare. Vid längre flygningar skulle kabinpersonalen ha möjlighet att sitta ner och äta avskilt, om måltiden intogs under resa.

Utöver formella riktlinjer, EU-förordningar samt fackliga avtal, så framkom i intervjuerna också hur vissa riktlinjer och policyer som styrde personalens mat- och måltidssituation snarare var informellt utformade. Här gavs exempel på hur personalchefen med sin kunskap om flygningen upprättade informella regler för personalens måltidsmiljö.

“Vi hinner ju oftast äta kanske på, när passagerarna har gått av. Det tycker vi är trevligare och skönare att sitta ner allihop och äta och prata lite” (Personalchef)

“Det är okej, om det finns kvar så får man äta upp det. Eftersom vi inte kan använda det. Klart att jag kan tänka mig att det går några sådana muffins emellanåt” (Personalchef)

Kriterier som tas i beaktande vid beställning och tillverkning av mat och måltider till kabinpersonalen

Planeringskontoret på flygbolaget hade listor med vilka flyg som skulle lastas med crewmat. Beställningen mailades till matföretaget, som i sin tur köpte in varm mat från underleverantörer då de själva enbart tillverkade kall mat. Sedan monterades maten och paketerades om i aluminiumformar så att kabinpersonalen kunde värma den i ugnar ombord. Den lades på en bricka tillsammans med bröd, smör, frukt och ett kit med plastbestick, salt och peppar. Brickan stoppades sedan in i ett kit-skåp som levererades ut till planet. På planet förvarades maten i ett skåp som kylts med torris.

Det framkom i båda intervjuerna att man tog hänsyn till allergier, både hos kabinpersonal och hos passagerare. I crewmat eller passagerarmat fick det ej förekomma nötter. Allergener som sesamfrön och selleri undveks också. Kabinpersonalen fick inte heller ha med sig nötter som mellanmål. VD:n för matföretaget betonade vikten av den mikrobiologiska säkerheten

“Alltså de e ju en som måste va dif, de e ju framför allt styrman o pilot” (VD matföretag)

”O de får ju absolut inte va nån risk för matsäkerheten, crewmaten e ju superviktig på så sätt” (VD matföretag)

Underleverantörernas kvalitet säkerställdes genom kontrollering av att de hade en HACCP-plan och en egenkontrollplan, samt att det gjordes en faroanalys av alla varor. Miljö- och hälsoskyddsnämnden måste också ha gjort en bedömning av företaget. Personalchefen beskrev hur mat, som medtogs till annan destination, plockades av till ett kylrum vid ett längre stopp.

All transport av mat från underleverantörer till matföretaget skulle godkännas av transportstyrelsen. Det gjordes genom avtal med underleverantörerna som skulle säkerställa att maten inte hade lämnats utan uppsikt till dess att den levererats, för att ingen manipulation skulle ha kunnat ske med maten. Sedan körde matföretaget ut maten till flygplanet och när den var lastad så slutade deras åtagande.

Det fanns en menyutvecklare på matföretaget som bl.a. säkerställde smaker. Då smak- och doftsinne fungerar annorlunda på hög höjd är smaksättningen extra viktig.

”Sen får man också tänka in när 30 % av smakerna försvinner ju uppe i luften p.g.a. kabintryck och allting sånt därnt” (VD matföretag)

Dock köptes varm mat in från annan leverantör, denna smaksattes alltså inte av matföretaget. VD:n för matföretag berättade att extra salt och peppar packades med varje måltid som kabinpersonalen själva kunde använda. Då kunde personalen reglera salthalten efter tycke och smak, många ville inte äta alltför mycket salt. Även andra aspekter skulle vävas in då crewmaten tillverkades. Vidare beskrev VD:n för matföretaget kring smak, doft och utseende;

”Men varmmat e ju varmmat o monterar du en sallad så e de ju vet du att den ser ut så här när du levererar den o när du äter den, men varm mat förändras ju såklart när du värmer upp den.” (VD matföretag)

”Men de e ju samma sak där, man måste ju också tänka på att de inte luktar för mycket i kabinen när du värmer upp maten, så att det blir störande för passagerarna” (VD matföretag)

Inget av företagen nämnde att det fanns någon reglering av matens näringsinnehåll i avtalen. Dock fanns en förståelse för personalens arbete och vad det krävde. Den mat som båda företagen nämnde att man undvek var sådant som kunde göra magen orolig. De önskemål som kom från kabinpersonalen upplevdes vara kopplade till hälsa.

“Man är ganska medveten om, eller mån om sig själv ska jag säga, faktiskt” (Personalchef)

”De e väl mer de här att man försöker tänka in allt i kostcirkeln med frukt o så som vi också lägger på” (VD matföretag)

”Eller vissa saker kanske man inte ska ha då om man säger som kål och ärtsoppa och sånt där som magen inte mår så bra av” (Personalchef)

Resultat enkätstudie

Kabinpersonalens upplevelse av maten och måltiderna under arbetstid

Respondenterna upplevde utbudet och variationen av crewmat väldigt olika. Större delen av de som besvarade enkäten var inte nöjda och flera upplevde att de inte hade någon möjlighet att påverka utbudet av crewmat. Ungefär hälften kände dock att de själva kunde välja vad de ville äta, och oftast önskades då fisk, grönsaker, ej processad mat och någon ville ha kött.

”Men som sagt crewmaten undviker jag så mycket jag kan.”

Personalen svarade att de hade med sig mat hemifrån i genomsnitt 3,3 gånger i veckan. Många hade alltid med sig egen mat, vid övernattningsbortafärd försökte man handla med sig något från en affär. Någon tog med sig mat att komplettera med.

Av respondenterna var det 10 stycken som inte fick crewmat av arbetsgivaren. Övriga fick crewmat 4-5 gånger i veckan. Upplevelsen av doft, konsistens, smak, aptitlighet, näring och hälsa fick överlag ett lågt gillande av respondenterna.

Kommentarer kring maten handlade om att den kändes processad och därför inte innehöll några vitaminer eller mineraler, att den upplevdes innehålla mycket fett och salt samt att många valde att ta med egen mat på grund av detta.

”Jag slutade äta crewmaten för några år sedan då jag vill ha kontroll av vad det är jag stoppar i mig. Crewmaten består ju i största del av ”färdig mat” som inte kommer in i mitt kök.”

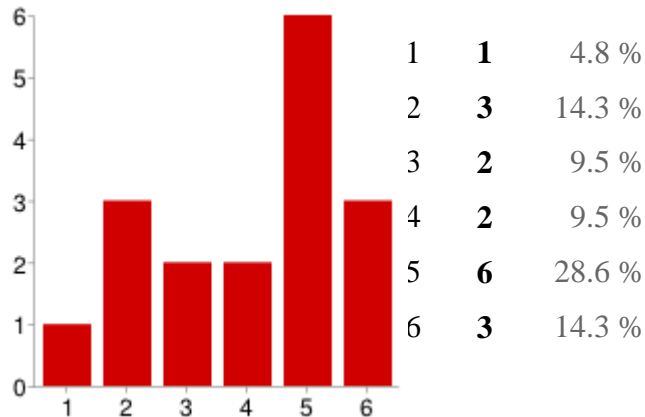
”Pga att vår crewmat inte ger mig någon energi, näring, eller mättnad så väljer jag att så ofta jag bara kan ta med mig mat hemifrån istället.”

Respondenterna spenderade i genomsnitt 9 minuter på att äta crewmat ombord, med ett spann från 3 minuter – 25 minuter. De hann vila i genomsnitt 4,5 minuter efter att de ätit, med ett spann från 0 minuter - 15 minuter, tiden berodde på om det gick att äta ostört eller inte. Flertalet respondenter upplevde att de jämnt blev störda av passagerare, bland annat av dem som köade till toaletten.

”I köket där jag äter är det en toalett så jag äter ju egentligen i en toalettkö. Det finns som regel oftast en gardin man kan dra för men passagerarna går ju in och ut på toaletten när jag äter..”

”Vi har 25 min. matrast och vid en längre arbetsdag-ytterligare 25.”

En stor del av respondenterna åt tillsammans med sina kollegor (Se Figur 1.)



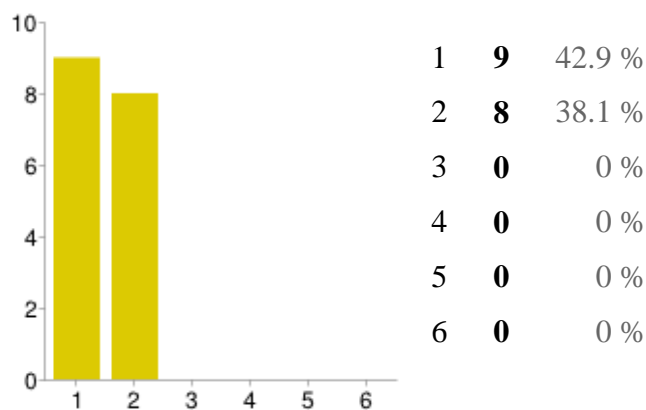
Figur 1. Jag äter tillsammans med mina kollegor: (1=håller inte alls med, 6=håller med fullständigt)

Ingen av respondenterna beskrev sin måltidsmiljö som positiv (se Figur 2.). Många upplevde stress när de åt och att måltidsmiljön inte var lugn. De flesta åt stående och många upplevde att de inte kunde äta när de var hungriga. Flertalet av kommentarerna kring måltiden ombord på planet handlade om problemet att sitta i närheten av toaletten och äta då det luktade illa därifrån.

”Det har hänt att man har fått en blöja i handen under måltiden (...) Även odörer ifrån toalett kan komma”

”Det sjuka är att man vänjer sig”

Ingen av respondenterna upplevde sin måltidsmiljö som positiv (se Figur 2).

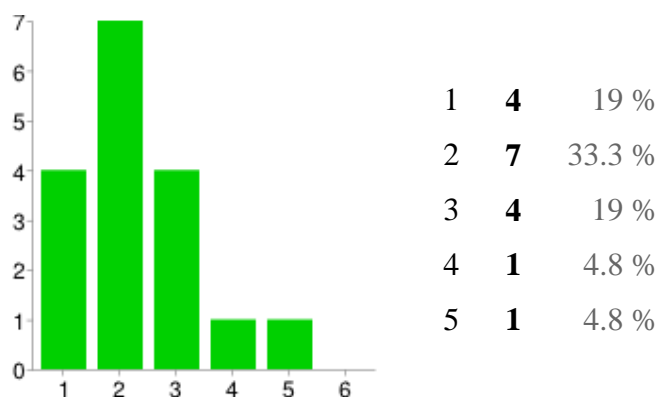


Figur 2. Jag upplever min måltidsmiljö som positiv (1=håller inte alls med, 6=håller med fullständigt)

Andra kommentarer om måltiden handlade om maten och flygsäkerheten:

”Att inte ha mat ombord är förenat med flygsäkerhet o en vansinnig sak att spara på för företaget.”

Efter måltidsrasten ombord kände de flesta respondenterna sig mätta (se Figur 3).



Figur 3. Efter måltidsrasten ombord känner jag mig hungrig (1=håller inte alls med, 6=håller med fullständigt)

I genomsnitt kände de sig mätta i 3,7 timmar efter måltidsrasten ombord. Som mest svarade en person att hen var mätt i 5 timmar. Två angav att de var mätta längre efter att ha ätit medhavd mat jämfört med efter crewmat. Efter måltidsrasten kände sig få av respondenterna utvilade och många kände sig trötta.

Ungefär hälften av respondenterna svarade att de åt mellanmål/snacks regelbundet under sina arbetspass, till exempel åt de frukt, nötter, bars, knäckebröd, choklad och ibland godis. Vissa åt ägg, keso och kvarg. Någon uttryckte att det ofta blev godis när blodsockret var lågt, men helst valde de flesta nyttiga mellanmål. Ofta togs mellanmål/snacks med hemifrån, ungefär hälften av respondenterna åt av överbliven passagerarmat. De flesta, 13 stycken, åt ofta eller alltid någonting innan de gick till jobbet.

Många uppfattade att det inte fanns riktlinjer för tid att äta i crewrum eller på flygplats, och ungefär hälften svarade att det inte fanns riktlinjer för måltidsmiljön. Många svarade att det fanns riktlinjer för tid att äta ombord, i övrigt var respondenterna osäkra över vad policyer och riktlinjer styrde. Många framhöll hur möjligheterna att äta egen mat var så små att företaget borde ordna mat, och att den skulle vara skattebefriad. Det uttrycktes vara en säkerhetsaspekt. Maten skulle vara nyttigare och mer näringsrik. Någon tyckte att portionsstorleken var för liten.

”Jag tycker att det saknas riktlinjer vad gäller crewmat ombord.”

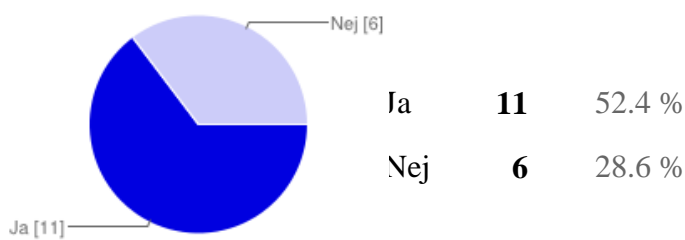
”ja då vi inte kan sitta ostört vid måltid så anser jag att företaget skall betala maten till 100%”

”Helt befängt att vi ska släpa runt matsäck från land till land och bevara inköpt mat i trångt kylskåp på hotellrum världen över.”

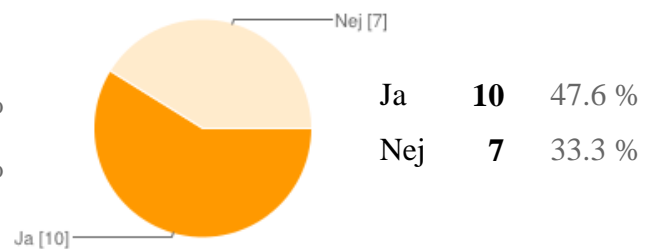
Kabinpersonalens upplevda hälsa, i relation till maten och måltidsmiljön på arbetet

Kabinpersonalens arbete innebar vissa fysiska påfrestningar till följd av kabintryck, låg syrenivå i kabinen och ett stressigt arbete. Nedan anges kabinpersonalens självupplevda symptom under de senaste 7 arbetsdagarna, i relation till maten och måltidsmiljön på arbetet.

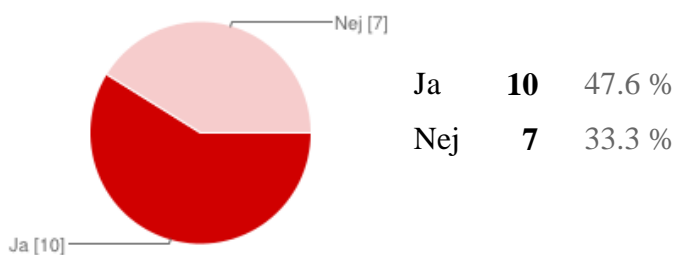
Huvudvärk



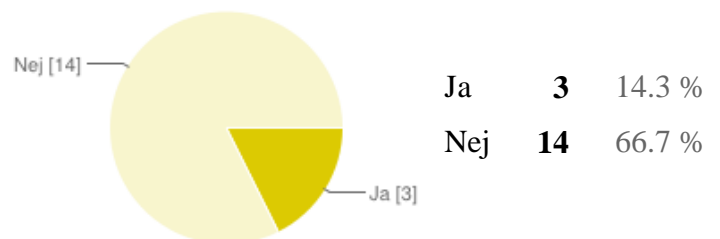
Uppblåsthet



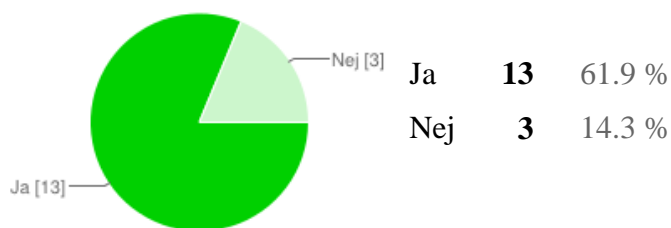
Magbesvär



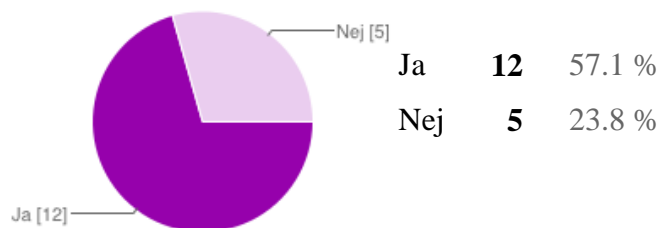
Yrsel



Trötthet



Irritation



Figur 4. Kabinpersonalens självupplevda symptom under de senaste 7 arbetsdagarna, i relation till maten och måltidsmiljön på arbetet.

Trötthet var det symptom som flest nämnde, ofta i samband med långa dagar. Uppblåst mage var något som många kände efter arbetspasset, ibland i flera dagar. Orolig mage upplevdes vara vanligt. Kabinpersonalen uppgav att symptomen ofta uppkom på eftermiddagen då blodsockret var lågt eller efter ett långt arbetspass. Arbetet upplevdes påverka kroppen extra mycket då det var förseningar och andra omständigheter som bidrog till att göra arbetet extra stressigt och passagerarna irriterade. Flera respondenter nämnde hur viktig måltiden var för att orka med dessa situationer samtidigt som serviceandan skulle upprätthållas.

”När (stressiga situationer) händer så tar det mycket mer extra energi. Först får man ju lite adrenalin och sedan blir man trött och irriterad men får inte visa det utåt sett..”

”Var och varannan i kabinen har ju problem med magen känns det som.”

Många undvek att äta livsmedel med vitt mjöl som pasta och bröd i samband med flygning. De undvek också läsk, några undvek att äta processad, fet eller tung mat. Det många uppgav att de gärna ville äta var sallader, lätt mat, nötter och fisk samt vatten att dricka.

Flertalet av respondenterna planerade för att äta med så jämna intervaller som möjligt för att vara alerta och undvika irritation och huvudvärk till följd av hunger. Många ville också se till att äta innan de började jobba. Dock upplevdes arbetets natur med ständiga avbrott i rutinerna försvåra den planerade måltidsrytmen.

”Försöker planera men inte lätt vi ska ju serva våra gäster helst hela tiden”

De flesta av respondenterna upplevde att hunger och mättnad påverkade deras arbete. Hunger påverkade dem genom att de blev trötta, lättirriterade, glömska, mindre stresståliga, tålamodet minskade och servicen blev sämre. Dessutom påverkades säkerheten eftersom koncentrationsförmågan minskade.

”Kan ha svårt att le till sist”

Mättnaden uttryckte någon, gjorde hen trött och dåsig. Däremot upplevde många sig vara piggare, alertare, kände ökat välbefinnande och fick en trevligare dag på jobbet då de var mätta. Någon uttryckte att det var viktigare att tänka på att dricka ordentligt än att äta. Tydligt var att maten och måltiden spelade stor roll för kabinpersonalens arbete och välmående.

”En lång bra arbetsdag i luften kan vara helt beroende av vad man äter under dagen.”

Sammanfattning resultat

Från flygbolagets och matföretagets sida fanns en intention att tillgodose kabinpersonalen med tillräckligt med tid för att äta och, då crewmat serverades, en välbalanserad kost utifrån fackliga avtal om varm mat. Dock framkom inte i intervjuerna att maten skulle vara näringsberäknad, enbart att kostcirkeln till viss del följdes. Enkätsvaren visade att de riktlinjer som fanns för kabinpersonalens mat- och måltidssituation var både otydliga och otillräckliga. Många negativa självupplevda symptom kopplades av kabinpersonalen till mat- och måltidssituationen under arbetet. Dessa symptom påverkades också av de fysiska påfrestningar som arbetet i kabinen innebar.

Kabinpersonalen angav i enkäten att gillandet för crewmat var lågt och att maten lämnade mycket att önska vad gällde både smak, näringsinnehåll och variation, många tog därför hellre med egen mat. Trots detta ansåg många att flygbolaget alltid borde tillhandahålla crewmat då maten var så viktig för att kunna utföra det arbete man var anställd för att göra.

Diskussion metod och material

Förförståelse

Då en studie vilar på ett kvalitativt arbetssätt kommer författarnas förförståelse att i någon mån färga den (Patel & Davidson, 2011). Författarna har under arbetets gång påverkats av den litteratur som har studerats, samt av de fakta, uppgifter och åsikter som har framkommit genom intervjuer och enkäter. Författarnas egen förförståelse har bestått av personliga upplevelser i samband med flygresor, dock har ingen av författarna arbetat inom flygbranschen. De personliga uppfattningarna kring mat och måltid på arbetet, hur arbetsgivaren hanterar matrasterna men även skiftarbetsproblematik kopplat till måltider, utgör också en del av

förförståelsen. Dessa upplevelser och uppfattningar har troligtvis påverkat syfte, frågeställningar samt genomförande och analysarbete av intervjuer och enkäter. Även urvalet av litteratur har färgats härav. Att författarna har studerat ämnet Mat- & måltidskunskap inom Gastronomiprogrammet utgör troligen den allra största påverkan på förförståelsen i detta arbete.

Fördelar och svagheter med de valda metoderna

Fördelen med en enkät är att om det kommer in tillräckligt många svar så kan datamaterialet analyseras kvantitativt. Det kan göras även vid ett mindre antal svar men då blir resultaten inte signifikanta (Ejlertsson, 2010). Det var en stor fördel att ha öppna frågor i enkäten, vilket gjorde att en del av svaren kunde analyseras kvalitativt (Ejlertsson, 2010). På så vis kunde svaren mer rättvist ställas mot de svar som framkommit i intervjuerna. En nackdel med en enkätundersökning är att respondenten kanske inte bryr sig om att kontakta författarna om det uppkommer oklarheter. Ofta väljer respondenter vid enkäter att fylla i mittalternativet om det gäller en kryssfråga. Genom att använda ett jämnt antal svarsrutor har detta delvis undvikits i denna studie. Vidare har utformningen av frågorna strävat efter att inte vara ledande, innehålla negationer eller vara av förutsättande natur (se Bilaga 5). Motiverade respondenter antas ge mer uppriktiga svar (Patel & Davidson, 2011). Då det finns en problematik kring de kabinanställdas mat och måltidssituation, samt att intag av mat är en så grundläggande aktivitet i vårt dagliga liv, så torde ämnet vara av intresse för respondenterna.

Semistrukturerade intervjuer användes då fördelen här är att de lättare leder till en vidare diskussion kring ämnet, vilket upplevdes i undersökningen. Det är svårt att undgå att påverka den person som intervjuas. Tonfall, följdfrågor och ansiktsmimik avslöjar våra reaktioner på svaren. Dock har utformningen av frågorna strävat efter att inte vara ledande, inte innehålla värdeladdade ord eller vara förutsättande (Patel & Davidson, 2011). Under intervjuerna strävade författarna efter att inte visa sina egna uppfattningar eller reaktioner, genom tonfall, följdfrågor och frågornas utformning (se Bilaga 1 och 2). För en bättre förståelse för svaren från respondenterna samt kunna ställa relevanta följdfrågor, hade författarna innan intervjuerna ägde rum studerat litteratur inom området (Patel & Davidson, 2011). För att kunna återge respondenternas exakta svar i resultatet och för att lättare kunna analysera svaren, spelades intervjuerna in. Även om båda respondenterna inte hade något emot detta så kan diktafonens existens påverka svaren på olika vis. Vid en av intervjuerna fortsatte samtalet efter att diktafonen stängts av och respondenten talade då fritt kring tidigare berörda frågor på ett mer

naturligt sammanhängande sätt (Patel & Davidson, 2011). Anteckningar fördes men har ej använts i resultatet eftersom informationen redan hade framkommit under inspelningen.

Resultatdiskussion

Fackliga avtal och riktlinjer

Det framkom tydligt i intervjuerna att måltiderna för de kabinanställda styrs av regelverket Subpart Q (Europeiska Unionen, 2006), men också av fackliga avtal som gäller för det aktuella flygbolaget. Enligt dessa fackliga avtal ska varm mat serveras då arbetstiden överstiger 6 timmar och kan därför serveras när som helst under dygnet. EU-avtalet (Europeiska Unionen, 2006) - som är menat att tillgodose personalens behov av mat - riskerar att bli ett hinder för både flygbolag, matföretag och kabinpersonal då den inte tar hänsyn till den naturliga måltidsrytmen. Arbetet kan leda till att ätande sker under sena kvällar och nätter, vilket kan ge ett högre total kolesterol och därmed vara en hälsorisk för kabinpersonalen (Lennernäs, 2010). I intervjuerna framkom att flygbolaget har som intention att lägga arbetspassen så att de följer ett så bra måltidsmönster som möjligt. Fackliga avtal om varm mat hindrar också flygbolaget att tillgodose sin personal efter önskemål om exempelvis kall mat och det blir även svårt för personalen att ställa krav på arbetsgivaren.

Vid en längre matrast ombord, under flygning, ska kabinpersonalen ha tillgång till en plats att vila avskärmat från passagerarna (LFS 2008:33) (Transportstyrelsen, 2008). Även rapporten "Bra mat på jobbet" (Livsmedelsverket, 2007) understryker vikten av pauser och en längre måltidsrast som ska ge möjlighet till avkoppling. Flygbolaget uppgav i intervjun att det lämnas två tomma säten längst bak under längre flygningar för att tillgodose kabinpersonalens behov. I enkäten angav många att maten under flygning oftast intas stående och vilan efter maten anges inte vara längre än max 15 minuter, i snitt 4,5 minuter. Överlag uppgavs att maten intas under stressiga och otillfredsställande omständigheter, samt att måltidsmiljön starkt påverkas av att toaletter ligger i anslutning till kabinpersonalens matplats. Detta är ett av de största problemen vid måltiden, eftersom toaletterna orsakar dofter, ljud och en ständig ström av passagerare. Eftersom kabinpersonalen inte inbegrips i allmänna lagar som reglerar måltidsmiljön på arbetet, såsom arbetsmiljölagen, finns särskilda fackliga avtal och policyer som styr deras specifika måltidsmiljö. Kabinpersonalen visade i enkäten en låg grad av kännedom om vad avtal och policyer reglerar gällande deras måltider.

De nordiska näringsrekommendationerna (NNR) säger att vi bör äta mer grönsaker och frukt (Livsmedelsverket, 2012), vilket flygbolaget och matföretaget tillgodoser genom att servera sallad och frukt till sin varma mat. NNR rekommenderar också ett ökat intag av baljväxter och fullkorn, vilket inte är att föredra vid flygning på grund av fibrernas gasbildande effekt (Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013). Enligt den intervjuade personalchefen nämns inte några riktlinjer för näringsinnehåll i deras fackliga avtal. I avtalet mellan flygbolaget och matföretaget anges hur stora portioner som ska serveras.

Kabinpersonalens egna önskemål stämmer väl överens med NNR, exempelvis önskar de mer grönsaker, mer fisk och mindre fett. Kabinpersonalen upplever att crewmaten känns näringsfattig, att den inte innehåller tillräckligt med vitaminer och mineraler. Enligt NNR tillgodoser en varierad och välbalanserad kost behovet av mikronäringsämnen, därför är variationen av crewmaten viktig. Enligt intervjuerna med flygbolag och matföretag tillgodoses personalen med en varierad kost. Personalchefen upplever att många har med sig egna mellanmål under arbetet. Detta anger också respondenterna, de flesta tar med sig mellanmål, vilket rekommenderas i "Bra mat på jobbet" (Livsmedelsverket, 2007) för arbetstagare i ett mobilt yrke. Detta är något som blir nödvändigt för att hålla uppe energinivån och klara av arbetet, då enkätsvaren angav att kabinpersonalen håller sig mätt i genomsnitt 3,7 timmar efter måltidsrasten ombord.

Utöver avtal och riktlinjer uppfattas flygbolaget även ha informella riktlinjer. En uppfattning om vilken betydelse det informella systemet har för organisationen, benämns som kompletteringsteser. Den informella organisationen kompletterar den formella eftersom det existerande regelverket aldrig är heltäckande (Bakka, Fivelsdal, & Lindkvist, 2006). De informella riktlinjerna i det intervjuade flygbolaget tycks vara att varm mat likställs med traditionell husmanskost och innehåller alltid potatis, pasta eller ris, kött och sås. Man får också äta av överbliven passagerarmat ombord, vilken beskrivs vara mer innovativ och nytänkande då den inte regleras av några fackliga avtal. Att ha med sig egna mellanmål verkar också vara en informell riktlinje eftersom måltiden ombord inte upplevs tillfredsställa hela arbetsdagens energibehov. På flygbolaget förekommer informella riktlinjer inte bara de kabinanställda emellan utan även mellan arbetsgivare och arbetstagare, troligen som ett resultat av att det finns så få formella riktlinjer. Exempelvis förväntas personalen ordna med mellanmål genom att ha med sig eget eller äta av överbliven passagerarmat för att upprätthålla energinivån för hela arbetsdagen, anger både personal och personalchef. Både intervjuer och enkätsvar visade, i enlighet med Christensen och Holm (2006), att det var viktigt med social samvaro och på flygbolaget har man en kultur av att man tycker det är viktigt att äta tillsammans som kollegor.

Detta blir en social behovstäckning, en informell struktur som täcker sociala behov (Bakka, Fivelsdal, & Lindkvist, 2006).

Sensorik - matens egenskaper på hög höjd

Matens sensoriska egenskaper försvinner till viss del på hög höjd (Burdack-Freitag, Bullinger, Mayer, & Breuer, 2011). Detta var matföretaget mycket medvetna om och tog hänsyn till vid tillverkningen av kall mat till passagerarna. Vad gällde kabinpersonalens varma mat, vilken matföretaget köpte in färdig och sedan monterade, skickade företaget med salt och peppar för att kryddningen skulle kunna ökas på efter eget önskemål. Crewmaten fick inte sprida för mycket doft vid uppvärmning av hänsyn till miljön i kabinen. Eftersom doftsinnen är nedsatt under flygning borde inte en svagare doft vara märkbar (Burdack-Freitag, Bullinger, Mayer, & Breuer, 2011). Utseendet på maten uppgavs vara svårt att kontrollera då maten kan ändra karaktär vid uppvärmning, enligt matföretaget. Överlag angav kabinpersonalen ett lågt gillande för crewmat vad gällde smak och doft. Vid tidigare undersökningar har också gillandet för passagerarmat varit lågt (Sachithananthan, Buzgeia, Khalifa, & Hamid, 2012; La Puma & Schiedermayer, 2002). I dessa undersökningar framkom även att det var ett högt innehåll av transfett och mättat fett i passagerarmaten, samt ett lågt innehåll av vitamin A, C och E. Enkätresultatet visade att kabinpersonalen gärna vill undvika fet mat och upplevde att det fanns för lite vitaminer i crewmaten. Till följd av detta valde många kabinanställda att ta med sig egen mat.

Arbetsmiljö, hunger och mättnad

De kabinanställdas arbete upplevdes ibland som stressigt, vilket påverkar hunger och mättnad (Abrahamsson, Andersson, Becker, & Nilsson, 2006). Kabinpersonalen i studien visade på att de hade insikt i vad arbetet kräver i form av energi. För att kunna upprätthålla en stabil energinivå tog många gärna med sig egen mat och mellanmål/snacks. Detta gav kontroll över måltidsrytmen och blev ett sätt att synkronisera hunger och matintag (Kristensen & Holm, 2006).

Hunger kan enligt Kristensen och Holm (2006) orsaka en rad symptom såsom huvudvärk, darrningar och svimningskänslor. I vår studie visade det sig att kabinpersonalen upplevde trötthet, huvudvärk och irritation under arbetet, vilka kan kopplas till hunger. Då tröttheten blir för påtaglig och blodsockret känns lågt uppstår ett sug efter sötsaker (Persson & Mårtensson, 2006) vilket också kabinpersonalen i denna studie upplevde. Trötthet kan också uppkomma till

följd av mättnad (Kristensen & Holm, 2006). Dock angav de flesta av respondenterna att mättnad ledde till ökat välbefinnande och en trevligare dag på jobbet. Detta i enlighet med rapporten "Bra mat på jobbet" där måltiden nämns som viktig för påfyllnad av energi och ny kraft (Livsmedelsverket, 2007).

Personalchefen påtalade tydligt vikten av att vara "mätt och belåten" då man anländer till arbetet eftersom oförutsedda händelser kan ske när som helst och att man då måste vara i form att hantera detta. Att vara "mätt och belåten" är en fråga om säkerhet. Även kabinpersonalen ansåg att känslor av hunger påverkade arbetet negativt. I en beskrivning av flygvärdinneyrket berättas om hur en flygvärdinna alltid ler, eftersom hon har betalt för att göra det (Whitelegg, 2007). I tidigare studier påtalas hur serviceaspekten blir lidande då hungerkänslor uppkommer (Strand, 2013). Detta framkom även i vår enkät.

Mer än hälften av respondenterna upplevde uppblåsthet och magbesvär i samband med arbetet. I enkäten framkom dessutom att flera personer upplevde att uppblåstheten varade i flera dagar efter avslutat arbetspass. Det uttrycks som ett allmäntillstånd bland kabinpersonalen, att ha problem med magen. Fiberrik mat ger upphov till gasbildning (Abrahamsson, Andersson, Becker, & Nilsson, 2006), och det har konstaterats i experiment att det produceras mer gas i mag- och tarmkanalen vid flygplanshöjd, jämfört med på marknivå (Hinninghofen, Musial, Kowalski, & Enck, 2006; Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013) till följd av att lufttrycket är lägre i kabinen (Nam Kim & Mu Lee, 2007). Mat som i vanliga fall upplevs vara gasbildande får alltså ännu större gasbildande effekt vid hög höjd. Därför borde fiberintaget minskas i samband med flygning (Pommergaard, Burcharth, Fischer, Thomas, & Rosenberg, 2013). Dock uppger kabinpersonalen att de gärna äter nötter, frukt och sallad, vilka är fiberrika livsmedel (Abrahamsson, Andersson, Becker, & Nilsson, 2006). Personalchefen och VD:n för matföretaget berättade att man inte serverar så kallad "pruttmat" såsom bönor och blomkål, vilket också kabinpersonalen uppgav att de undviker att äta.

I likhet med andra skiftarbetande har kabinpersonalen även problem med ett stort måltidsmönster, därför kan symptom av mag- och tarmbesvär uppstå hos kabinpersonalen på liknande sätt som hos skiftarbetande (Costa, 1996; Lennernäs, 1993). Här finns alltså en dubbel utsatthet för de kabinanställda som påverkas både av arbetet på hög höjd och av skiftarbetsproblematiken. För att undvika mag- och tarmbesvär försöker personalen hålla sig till en hälsosam kost som de av erfarenhet vet att de mår bra av. Med tanke på dessa förutsättningar borde särskilda näringsrekommendationer utformas för flygpersonal då de

näringsrekommendationer som är framtagna av NNR inte är fullt anpassade efter flygandets speciella miljöfaktorer.

Matförgiftning är en annan hälsorisk som kabinpersonalen kan utsättas för (Nam Kim & Mu Lee, 2007). Detta undviks genom en noggrann kontrollerad leverantörskedja, uppger VD:n för matföretaget. Här ingår att alla underleverantörer måste ha en HACCP-plan, att kylkedjan ska vara obruten och att ingen manipulation ska kunna ske vid transport. Som en sista säkerhet får aldrig styrman och kapten äta samma mat. Oftast äter inte heller kabinpersonalen samma mat. Här kan kabinpersonalens möjlighet, och ibland nödvändighet, att ta med egen mat ifrågasättas ur säkerhetssynpunkt. Medhavd mat verkar inte kontrolleras på samma sätt som crewmaten.

Måltidsmiljö och måltidsrytm

Kabinpersonalens måltidsmiljö är väldigt begränsad. Sorvari & Törner (2009) belyser i sin studie hur maten ombord ofta intas stående och under en kort tid. Samma sak framkom av svaren i enkäten i denna studie. Kabinpersonalen upplevde måltidsmiljön som stressig, och inte någon ansåg att måltidsmiljön var positiv. Arbetets natur med oförutsedda händelser kan innebära att kabinpersonalen inte hinner äta alls. I det aktuella flygbolaget finns en måltidsrast inplanerad, men avtalen upplevs styra tid för måltidsrast och utformning av måltiden, det vill säga ”varm mat”, på ett sådant sätt att man inte kan tillgodose personalens önskemål i den utsträckning man önskar. Istället upplever kabinpersonalen att de kontrollerar sitt matintag under arbetet genom att själva ha med sig mat och mellanmål. Genom den medtagna maten har personalen även möjlighet att uttrycka en identitet, när exempelvis halvfabrikat undviks av personliga skäl. Detta i enlighet med Belascos (2008) syn på identitetsskapande genom maten med tre nyckelord: ansvar, identitet och bekvämlighet. I motsats önskar personalen att flygbolaget ska tillgodose dem med crewmat, trots ogillandet för maten, vilket gör att identitetsskapandet får stå tillbaka för bekvämligheten av att få maten serverad. En stor del av kabinpersonalen kände ett ansvar för sitt matintag, vilket tog sig uttryck i matpreferenserna.

Relevans inom ämnesområdet mat och måltid samt framåtblick mot nya studier

Då ett stort antal personer i Sverige arbetar inom flygväsendet (1600 kabinanställda är anslutna till fackförbundet Unionen (Lindström & Unionen, 2015)), så har personalens mat- och måltidssituation betydelse för många. Kabinpersonalens måltidssituation faller in under temat

”mat för många”, vilket är en av gastronomiprogrammets deviser. Vidare forskning inom området är av intresse. Vid en större enkätundersökning skulle ett större stickprov göra resultatet generaliserbart för hela populationen av kabinpersonal, vilket ger möjlighet till att på ett kvantitativt sätt dra tydligare slutsatser. En näringsundersökning av crewmaten kan ge en uppfattning om hur näringsammansättningen ser ut samt leda vidare till eventuella förbättringar utifrån kabinpersonalens unika arbetssituation. Då inte NNR kan eller bör tillämpas fullt ut här borde särskilda riktlinjer för kabinpersonalens mat tas fram. Kabinpersonalen tar ofta med sig egen mat när crewmaten upplevs otillräcklig. Crewmaten skulle också kunna vara föremål för framtida studier där säkerhetsaspekten, både mikrobiologiskt och med tanke på manipulation och allergener, i egen medhavd mat får utgöra fokus.

Slutsats

Denna studie visar att det finns få riktlinjer och policyer för de kabinanställdas måltid, vilket de själva också upplever. De avtal som nämns upplevs dock vara hårt styrande, kabinpersonalen har rätt till mat vid mer än 6 timmars arbete och crewmaten som serveras ska vara varm. Detta regleras i EU-OPS Subpart Q, EUs regler för flygarbetstid, samt kabinpersonalens rådande fackliga avtal. Crewmaten ska också vara säker ombord, utan risk för manipulering eller kontaminering. Informella riktlinjer tycks till viss del balansera avsaknaden av formella riktlinjer och policyer. Kabinpersonalen i studien upplever att de har en stressig måltidsmiljö som inte kan tillgodose den återhämtning som yrket kräver. De unika arbetsförhållandena leder ofta till exempelvis magbesvär. Crewmaten upplevs i de flesta fall inte tillgodose deras behov, varken sensoriskt eller näringsmässigt, vilket kan orsaka trötthet med bristande koncentration till följd. Trots detta önskar många att deras arbetsgivare ska tillhandahålla crewmat.

Litteraturförteckning

Abrahamsson, L., Andersson, A., Becker, W., & Nilsson, G. (2006). *Näringslära för högskolan*. Nacka: LIBER.

Arbetsmiljöverket. (den 01 01 2015). *Arbetsmiljölagen*. Hämtat från Arbetstidens förläggning m.m.: <http://www.av.se/lagochratt/atl/Kapitel06.aspx> den 21 04 2015

- Arbetsmiljöverket. (u.d.). *Arbetsmiljölagen*. Hämtat från Arbetstidens förläggning m.m. 12-18§: <http://www.av.se/lagochratt/atl/Kapitel06.aspx> den 14 04 2015
- Bakka, J., Fivelsdal, E., & Lindkvist, L. (2006). *Organisationsteori*. Malmö, Sverige: Liber AB.
- Belasco, W. (2008). *FOOD*. New York: Berg Publishers.
- Bryman, A. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (B. Nilsson, Övers.) Malmö, Sverige: Liber AB.
- Burdack-Freitag, A., Bullinger, D., Mayer, F., & Breuer, K. (2011). Odor and taste perception at normal and low atmospheric pressure in a simulated aircraft cabin. *Journal of Consumer Protection and Food Safety*, 95-109.
- Costa, G. (1996). The impact of shift and night work on health. *Applied ergonomics*, 9-16.
- de Castro, J. M. (2003). The Time of Day of Food Intake Influences Overall Intake in Humans. *The Journal of Nutrition*, 104-111.
- Dehlin, H. (den 30 09 2014). www.hkr.se. Hämtat från Högskolan Kristianstad: <http://www.hkr.se/sv/lrc/biblioteket/om-vara-e-resurser/om-summon/> den 27 03 2015
- Ejlertsson, G. (2010). *Statistik för hälsovetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Europeiska Unionen. (den 27 12 2006). *KAPITEL Q BEGRÄNSNINGAR AV FLYGTJÄNST- OCH TJÄNSTGÖRINGSTIDEN SAMT KRAV PÅ VILA*. Hämtat från https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/luftfart/subpart_q_svensk.pdf den 21 04 2015
- Hinninghofen, H., & Enck, P. (2006). Passenger well-being in airplanes. *Autonomic Neuroscience: Basic and Clinical*, 80-85.
- Hinninghofen, H., Musial, F., Kowalski, A., & Enck, P. (2006). Gastric Emptying Effects of Dietary Fiber During 8 Hours at Two Simulated Cabin Altitudes. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 121-123.
- Kristensen, S. T., & Holm, L. (2006). *Modern Meal Patterns: Tensions Between Bodily Needs and the Organization of Time and Space*. London: Routledge.

- La Puma, J., & Schiedermayer, D. (2002). A Nutritional Analysis of an Airline Meal. *Annals of Internal Medicine*, E-388 - E-389.
- Lawless, H. T., & Heymann, H. (2010). *Sensory Evaluation of Food*. London: Springer.
- Lennernas, M. (1993). *Nutrition and Shift Work*. Uppsala, Sverige: Acta Universitatis Upsalensis.
- Lennernas, M. (2010). Att äta är en fråga om tajming. *läkartidningen, livsstil och hälsa*, 2084-2089.
- Lindén, A.-L., Lagnevik, M., Sjöberg, K., Svederberg, E., Jönsson, H., & Nyberg, M. (2005). *Mat hälsa och oregelbundna arbetstider*. Lund: Lund University.
- Livsmedelsverket. (2007). *Bra mat på jobbet, Råd, Möjligheter, Förutsättningar och Utmaningar*. Hämtat från www.slv.se:
http://www.livsmedelsverket.se/globalassets/matvanor-halsa-miljo/kostrad-matvanor/vuxna/broschyr-bra-mat-pa-jobbet-livsmedelsverket.pdf?_t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfg%3d%3d&_t_q=bra+mat+p%C3%A5+jobbet&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a67f9c486-281d-4765-ba72
den 21 04 2015
- Livsmedelsverket. (2007). *Livsmedelsverket*. Hämtat från [ww.slv.se](http://www.slv.se):
http://www.livsmedelsverket.se/globalassets/matvanor-halsa-miljo/kostrad-matvanor/vuxna/broschyr-bra-mat-pa-jobbet-livsmedelsverket.pdf?_t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfg%3d%3d&_t_q=bra+mat+p%C3%A5+jobbet&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a67f9c486-281d-4765-ba72
den 15 04 2015
- Livsmedelsverket. (2007). *ww.slv.se*. Hämtat från Livsmedelsverket:
http://www.livsmedelsverket.se/globalassets/matvanor-halsa-miljo/kostrad-matvanor/vuxna/broschyr-bra-mat-pa-jobbet-livsmedelsverket.pdf?_t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfg%3d%3d&_t_q=bra+mat+p%C3%A5+jobbete&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a67f9c486-281d-4765-ba72
den 01 04 2015
- Livsmedelsverket. (2012). *Livsmedelsverket*. Hämtat från www.slv.se:
<http://www.livsmedelsverket.se/globalassets/matvanor-halsa->

miljo/naringsrekommendationer/nordiska-naringsrekommendationer-2012-svenska.pdf
den 15 04 2015

Livsmedelsverket. (den 24 02 2015). *Livsmedelsverket*. Hämtat från www.slv.se:

http://www.livsmedelsverket.se/livsmedel-och-innehall/text-pa-forpackning-markning/nyckelhalet/?_t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfg%3d%3d&_t_q=Nyckelh%C3%A5let&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a67f9c486-281d-4765-ba72-ba3914739e3b&_t_ip=213.66.112.199&_t_hit.id=L den 15 04 2015

Melchersson, M. T. (den 19 06 2008). *Luftfartsstyrelsens författningssamling*. Hämtat från LFS 2008:33: http://www.transportstyrelsen.se/TSFS/LFS_2008_33.pdf den 19 05 2015

Nam Kim, J., & Mu Lee, B. (2007). Risk Factors, Health Risks, and Risk Management for Aircraft Personnel and Frequent Flyers. *Journal of Toxicology and Environmental Health, Part B: Critical Reviews*, 223-234.

Nordic Council of Ministers. (2014). *Livsmedelsverket*. Hämtat från www.slv.se:

<http://www.livsmedelsverket.se/globalassets/matvanor-halsamiljo/naringsrekommendationer/nordic-nutrition-recommendations-2012.pdf> den 15 04 2015

Nyberg, M. (2009). *Mycket mat, men lite måltider En studie av arbetsplatsen som måltidsarena*. Lund: Lund Dissertations in Sociology 84.

Patel, R., & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder*. Lund: Studentlitteratur.

Persson, M., & Mårtensson, J. (2006). Situations influencing habits in diet and exercise among nurses working night shift. *Journal of Nursing Management*, 414-423.

Pommergaard, H. C., Burcharth, J., Fischer, A., Thomas, W. E., & Rosenberg, J. (2013). Flatulence on airplanes: just let it go. *THE NEW ZEALAND MEDICAL JOURNAL*, 68-74.

Sachithananthan, V., Buzgeia, M., Khalifa, E., & Hamid, N. (2012). Nutritive Value and Sensory Evaluation of Airline Breakfast. *Journal of Food Research*, 218-223.

Shalla, V. (2004). Time Warped: The Flexibilization and Maximization of Flight Attendant Working Time. *Canadian Review of Sociology & Anthropology*, 345-368.

- Sorvari, M., & Törner, Y. (2009). One night in Bangkok: a descriptive study of meal patterns among cabin crew on intercontinental flights eastwards. i H. Janhonen-Abruquah, & P. Palojoki, *Food in Contemporary Society* (s. 124). Helsinki: Department of Home Economics and Craft Sciences, Helsinki University.
- Strand, C. (2013). *Mat(o)vanor bland flyganställda*. Gävle: Högskolan i Gävle.
- Strubbe, J. H., & Woods, S. C. (2004). *The Timing of Meals*. Washington: American Psychological Association.
- SV Europeiska unionens officiella tidning L 377/161 med översättningsändringar. (den 27 12 2006). *Transportstyrelsen*. Hämtat från ww.transportstyrelsen.se:
https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/luftfart/subpart_q_svensk.pdf den 15 04 2015
- Transportstyrelsen. (2008). *Riktlinjer för handläggning*. Hämtat från
Tillämpningsanvisningar för EU-OPS Kapitel Q OPS 1.1090-1.1135 och LFS 2008:33:
http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/luftfart/regulations/riktlinjer_for_flygarbetstid.pdf den 19 04 2015
- Unionen. (den 25 05 2015). Facklig företrädare Kabinanställda. (E. Hugosson, Intervjuare)
- Westerterp-Plantenga, M. S., Westerterp, K. R., Rubbens, M., Verwegen, C. R., Richelet, J.-P., & Gardette, B. (1999). Appetite at "high altitude" [Operation Everest III(Comex-'97)]: a simulated ascent of Mount Everest. *Journal of Applied Physiology*, 390-399.
- Vetenskapsrådet. (2011). *Vetenskapsrådet*. Hämtat från publikationer.vr.se:
<https://publikationer.vr.se/produkt/god-forskningssed/> den 07 04 2015
- Whitelegg, D. (2007). *Working the Skies: teh fast-paced, disorienting world of the flightattendant*. New York: New York University Press.

Bilagor

Bilaga 1 Intervjuguide Personalansvarig

Intervjuguide personalansvarig

Inledning:

Våra namn.

Syfte: Syftet är att undersöka kabinpersonalens måltider under arbetstid, med fokus på riktlinjer och policyer samt hur de kabinanställda upplever maten och måltiderna.

Din medverkan består av en intervju som spelas in varav delar kommer att användas i uppsatsen. Inga namn på personer eller företag kommer nämnas i arbetet eller kunna utläsas. Alla inspelningar kommer att förvaras och användas på ett säkert sätt av författarna. Allt inspelat material kommer att raderas efter uppsatsens färdigställande.

Din medverkan är frivillig och du kan när som helst välja att avstå. Allt eventuellt material du bidragit med kommer då raderas och ej användas i uppsatsen.

Låter detta bra?

Känner du att du inte kan svara på en fråga så säger du bara det så går vi vidare.

Berätta om ditt arbete här. Vilka är dina ansvarsuppgifter?

Erfarenhet på företaget? Tidigare erfarenheter?

Hur ser en typisk arbetsdag ut för en kabinanställd?

Arbetstider? Är dessa lika för alla? Start och stopp – plats? Övernattningar?

Raster? Hur planeras dessa? Längd?

Måltider? Vilken mat har de tillgång till? När och var kan de äta?

Hur fungerar beställningen och leveransen av personalens mat?

Val?

Hela förloppet?

Servering?

Typ av måltider? Klockslag? Frukost, varm mat osv

Finns det någon tydlig preferens för en viss typ av mat?

Har personalen synpunkter på maten? Hur hanteras detta isf?

**Finns det möjlighet att ta med egen mat? Hur förvaras den (kabin, crewrum)?
Snacks/mellanmål?**

Kan man köpa till mer mat? Kan man köpa mat/snacks på flygplanet/flygplatsen?

Finns det personalmatsal? Äter personalen här eller väljs annan mat?

Vilka riktlinjer och policyer gäller för kabinpersonalens mat och måltider? Har företaget några egna riktlinjer eller policyer?

Facket? Arbetsmiljöverket? EU?

Pengar, kostnad? Hur sker betalningen av maten? Subventioneras den?

Finns det några riktlinjer för matens innehåll vad gäller portionsstorlek, näring, tillagning, säkerhet, ingredienser, råvaror osv?

Vilka riktlinjer? Varför?

Skulle det behövas andra riktlinjer än de som finns idag? Saknas något? Varför och vilka?

Har någon förändring av maten eller måltiden gjorts efter förslag av personalen?

Har de kabinanställdas mat- och måltidssituation förändrats under senaste åren, decennierna?

Ert företag kontra generella förändringar inom flygindustrin?

Hur når vi ut med vår enkät till kabinpersonalen? Via mail/intranät?

Kan vi kontakta dig vid eventuella frågor eller oklarheter? Förtydligande?

Bilaga 2 Intervjuguide Matföretag

Intervjuguide Tillverkare

Inledning:

Våra namn.

Syfte: Syftet är att undersöka kabinpersonalens måltider under arbetstid, med fokus på riktlinjer och policyer samt hur de kabinanställda upplever maten och måltiderna.

Din medverkan består av en intervju som spelas in varav delar kommer att användas i uppsatsen. Inga namn på personer eller företag kommer nämnas i arbetet eller kunna utläsas. Alla inspelningar kommer att förvaras och användas på ett säkert sätt av författarna. Allt inspelat material kommer att raderas efter uppsatsens färdigställande.

Din medverkan är frivillig och du kan när som helst välja att avstå. Allt eventuellt material du bidragit med kommer då raderas och ej användas i uppsatsen.

Låter detta bra?

Känner du att du inte kan svara på en fråga så säger du bara det så går vi vidare.

Berätta om ditt arbete här, din roll och dina ansvarsuppgifter.

Erfarenhet på företaget? Tidigare erfarenheter?

Hur länge har företaget ansvarat för de kabinanställdas mat?

Hur fungerar beställningen, tillverkningen och leveransen av personalens mat?

Val? Vem bestämmer vilken mat som ska levereras?

Hela förloppet?

Servering?

Typ av måltider? Klockslag? Frukost, varm mat osv

Finns det någon tydlig preferens för en viss typ av mat?

Vilken mat upplever ni efterfrågas av personalen? Hur möts deras önskemål?

Får ni beställningar på annat än måltider, snacks ex?

Vilka riktlinjer och policyer gäller för kabinpersonalens måltider? Har företaget några egna riktlinjer eller policyer?

Facket? Arbetsmiljöverket? EU? Hos företaget, picknick?

Pengar, kostnad?

Finns det några riktlinjer för matens innehåll vad gäller portionsstorlek, näring, tillagning, säkerhet, ingredienser, råvaror osv? Beskriv dessa? Hur bestäms dessa?

Varmhållning, uppvärmning? Kylning?

Allergier?

Tycker du det skulle behövas andra riktlinjer som inte finns idag? Saknar ni något?

Hur tänker ni kring att maten eventuellt ska ätas i luften/flyget, alternativt tätt inpå flygning? Hur styr det vilken mat som planeras för?

Hur arbetar ni med den sensoriska upplevelsen av maten? Är det något som är speciellt viktigt att tänka på när det gäller flygmat?

Smak

Doft

Konsistens

Utseende

Har någon förändring av maten eller måltiden gjorts efter förslag av kabinpersonalen?

Upplever ni att det har skett några större förändringar kring ansvar för och riktlinjer kring maten och måltiderna för de kabinanställda under senare år, decennier??

Kan vi kontakta dig vid eventuella frågor eller oklarheter? Förtydligande?

Bilaga 3 Missivbrev intervju

Flygande mat – kabinpersonals måltidssituation

Kandidatuppsats vid Högskolan Kristianstad

Gastronomiprogrammet 2015

Syftet är att undersöka kabinpersonalens måltider,

vilka riktlinjer och policyer som finns för dessa, hur de verkställs samt hur måltiderna upplevs.

Din medverkan består av en intervju som spelas in varav delar kommer att användas i uppsatsen. Inga namn på personer eller företag kommer nämnas i arbetet eller kunna utläsas. Alla inspelningar kommer att förvaras och användas på ett säkert sätt av författarna. Allt inspelat material kommer att raderas efter uppsatsens färdigställande.

Din medverkan är frivillig och du kan när som helst välja att avstå. Allt eventuellt material du bidragit med kommer då raderas och ej användas i uppsatsen.

Vi är mycket tacksamma för din medverkan!

Ellen Hugosson

ellen.hugosson0007@stud.hkr.se

0708-275734

Johanna Johansson

johanna.johansson0118@stud.hkr.se

0708-530610

Bilaga 4 Missivbrev enkät

Flygande mat – kabinpersonals måltidssituation

Kandidatuppsats vid Högskolan Kristianstad

Gastronomiprogrammet 2015

Syftet är att undersöka kabinpersonalens måltider under arbetstid, med fokus på riktlinjer och policyer samt hur de kabinanställda upplever maten och måltiderna.

Din medverkan består av en enkät som du svarar på *anonymt* via en web-enkät. Dina svar kommer ingå som en del av vår faktainsamling och eventuella kommentarer kan komma att användas i uppsatsen. Inga namn på personer eller företag kommer att nämnas i arbetet eller kunna utläsas. Alla enkätsvar sker *anonymt* via Google docs och kommer att raderas efter uppsatsens färdigställande.

Din medverkan är *frivillig*. Enkäten tar ungefär 10 minuter att svara på. Sista svarsdatum är den 8 april.

För att medverka klicka på länken:

<https://docs.google.com/forms/d/1trWtJFJjxJ6l0cq7ra84g2LdFva5HVSEbYxW8uGhFO8/viewform?embedded=true>

Din medverkan är mycket viktig för oss!

Vi är tacksamma för din medverkan!

Ellen Hugosson

ellen.hugosson0007@stud.hkr.se

0708-275734

Johanna Johansson

johanna.johansson0118@stud.hkr.se

0708-530610

Bilaga 5 Intervjufrågor

Flygande mat – kabinpersonals måltidssituation

Syftet är att undersöka kabinpersonalens måltider under arbetstid, med fokus på riktlinjer och policyer samt hur de kabinanställda upplever maten och måltiderna.

Bakgrundsfrågor

Jag är:

Kvinna

Man

Födelseår

Hur många år har du arbetat som kabinanställd?

Personalmat ombord. Följande frågor berör crewmaten som serveras ombord

Hur många gånger i veckan får du crewmat av din arbetsgivare?

Hur upplever du crewmaten ombord? Svara på en skala av 1-6 där 1=håller inte alls med 6=håller med fullständigt

Smakar gott

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Tilltalande doft

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Tilltalande utseende

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Tilltalande konsistens

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

För stor portionsstorlek

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

För liten portionsstorlek

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Aptitlig

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Hälsosam

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Näringsrik

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Övriga kommentarer kring maten:

Hur många minuter tar det för dig att äta crewmaten ombord?

Jag önskar att min måltidsrast ombord är så många minuter lång:

Jag hinner vila så många minuter efter att jag ätit ombord:

Svara på en skala från 1-6 där 1=håller inte alls med 6=håller fullständigt med

Jag kan äta när jag är hungrig

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag sitter alltid ner när jag äter

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag upplever stress när jag äter

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Det är lugnt runtomkring mig då jag äter

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag äter tillsammans med mina kollegor

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag upplever min måltidsmiljö som positiv

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag känner mig avslappnad då jag äter

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag känner mig trött då jag äter

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag känner mig glad då jag äter

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Övriga kommentarer kring måltidsmiljön ombord:

Efter måltidsrasten ombord känner jag mig: (Svara på en skala från 1-6 där 1=håller inte alls med 6=håller med fullständigt)

Utvilad

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Trött

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Nöjd

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Hungrig

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Mätt

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag känner mig mätt så många timmar efter måltidsrasten ombord:

Under de senaste 7 arbetsdagarna har jag upplevt följande symptom

Huvudvärk

Ja
Nej

Uppblåsthet

Ja
Nej

Magbesvär

Ja
Nej

Yrsel

Ja
Nej

Trötthet

Ja
Nej

Irritation

Ja
Nej

Om svar ja på ett eller flera symptom, när under dagen upplever du dem?

Upplever du samma symptom ofta? Vilka?

Valmöjligheter (Svara på en skala från 1-6 där 1=håller inte alls med 6=håller med fullständigt)

Jag känner mig nöjd med utbudet av crewmat

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag känner att jag själv kan välja vad jag vill äta

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag upplever stor variation på crewmaten

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Jag upplever att jag kan påverka utbudet av crewmaten

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Om det finns väljer jag oftast:

Jag har ätit någonting då jag går till jobbet

- Alltid
- Ofta
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

Jag brukar äta mellanmål/snacks under mina arbetspass

- Alltid
- Ofta
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

När jag äter mellanmål/snacks består det av:

Jag tar med mig mellanmål/snacks själv

- Alltid
- Ofta
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

Jag äter av överflödigt passagerarmat ombord

- Alltid
- Ofta
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

Detta äter jag helst som mellanmål/snacks:

Jag har med mig mat hemifrån så många gånger i veckan:

Jag handlar mat på arbetsplatsen så många gånger i veckan:

Jag undviker att äta och dricka detta i samband med flygning:

Jag föredrar att äta och dricka detta i samband med flygning:

Jag planerar mina måltider och mellanmål/snacks för att jag ska vara så alert som möjligt under mitt arbetspass.

Ja

Nej

Så här planerar jag:

Mitt arbete påverkas av att jag är hungrig (Svara på en skala från 1-6 där 1=håller inte alls med 6=håller med fullständigt)

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Så här påverkas mitt arbete av att jag är hungrig:

Mitt arbete påverkas av att jag är mätt (Svara på en skala från 1-6 där 1=håller inte alls med 6=håller med fullständigt)

1 2 3 4 5 6

Håller inte alls med Håller med fullständigt

Så här påverkas mitt arbete av att jag är mätt:

Riktlinjer och policyer. Finns det riktlinjer och policyer för ditt arbete vad gäller:

Tid för att äta ombord

Ja

Nej

Vet inte

Tid för att äta i crewroom eller på flygplats

Ja
Nej
Vet inte

Matens näringsinnehåll

Ja
Nej
Vet inte

Portionsstorlek

Ja
Nej
Vet inte

Variation

Ja
Nej
Vet inte

Komponering av maträtter

Ja
Nej
Vet inte

Smak

Ja
Nej
Vet inte

Doft

Ja
Nej
Vet inte

Måltidsmiljö

Ja
Nej
Vet inte

Upplever du att det saknas några riktlinjer och policyer kring din arbetsmåltid vad gäller tid, mat och miljö?

Övriga kommentarer kring riktlinjer och policyer för din arbetsmåltid: