



EXAMENSARBETE

Våren 2013

Sektionen för lärande och miljö
Mat- och måltidskunskap

Den mobila arbetsplatsens måltid

Lastbilschaufförers upplevelser av mat, måltider och stress under arbetstid

The meal of the mobile workplace

Truck drivers' experiences of food, meals and stress during working hours

Författare

Malin Andersson

Handledare

Maria Nyberg

Examinator

Hanna Sepp

Sammanfattning

Syftet med studien är att undersöka lastbilschaufförers syn på mat och måltider. Vad de värderar i val av mat och måltidssituation och vad som påverkar hur måltiden genomförs i det mobila arbetet. Vidare studeras hur mat- och måltidsvanor påverkas av den upplevda stressen och tidspressen i arbetet, samt strategier att hantera denna. Ett ytterligare syfte är att belysa arbetsledningens och facketts syn på och arbete med mat- och måltidsfrågor.

Studien är kvalitativ, och semi-strukturerade intervjuer har genomförts, med fyra lastbilsförare och en transportledare/personalansvarig på ett åkeri i nordöstra Skåne, samt ett fackligt skyddsombud.

De nyanställda och oerfarna förarna uppfattades vara mest utsatta för stressens negativa sidor. Med erfarenhet byggdes förmågan upp att hitta på sina körturer, och även strategier för att hantera och motverka stress på. Förarna i studien beskrev sig alla vara erfarna av yrket och tyckte inte att stress utgjorde ett problem för dem.

I arbetets måltid värderade förarna tre faktorer; det sociala, den nyttiga maten och måltiden som tillfälle till återhämtning. Det sociala i måltiden - att umgås med kollegor och samtala under tiden man åt ansågs vara den viktigaste beståndsdel i en trivsamt måltid.

I studien intervjuades även transportledare/personalansvarig från åkeriet och ett fackligt skyddsombud. Frågor gällande mat och måltid var vid tidpunkten knappt berörda. Dessa frågor bedömdes ändå vara viktiga. Vem som ansvarade för ett eventuellt upptagande av mat- och måltidsfrågorna i arbetet var inte klarlagt.

Nyckelord: mat, måltid, lastbilschaufförer, stress, arbete och arbetsmiljö

Abstract

The aim of the study is to examine truck drivers' view on food and meals. What they value in food choices and meal situation and what affects how the meal is implemented in the mobile work. How food and eating habits are influenced by the perceived stress and time pressure at work is also studied, as well as strategies to deal with this. A further aim is to highlight the management's and the union's view on and their work with food and meal issues.

This is a qualitative study, and semi-structured interviews were conducted with four truck drivers and a transport leader/personnel manager from a haulage company in southeast Sweden, and with a union safety representative.

The newly hired and inexperienced drivers seemed to be most vulnerable to the negative aspects of stress. The ability to find the way in their routes came with experience and along came new strategies to manage and prevent stress. All participating drivers described themselves to be experienced by their profession and did not think that stress was a problem for them.

Three aspects of the work meal were especially valued by the drivers; the social element, the healthy food and the meal as a time for recovery. The social element of the meal - to socialize with colleagues while eating, was considered the most important element in a pleasant meal.

A transport leader/personnel manager from the haulage company and a union safety representative were also interviewed. Questions about food and meal were barely worked with at the time. These questions were still seen as important. Although, it was not clear who was responsible for the work related food and meal issues.

Keywords: food, meal, truck drivers, stress, work and work environment

Förord

Efter tre år på Gastronomiprogrammet Högskolan Kristianstad, avrundar jag mina studier med denna kandidatuppsats. Huvudämnet i min utbildning är mat- och måltidskunskap, vilket även utgör grunden till mitt personliga intresseområde. Valet av ämne i uppsatsen kommer ifrån min fascination av människors tankar, känslor och beteenden i val av mat och måltidssituation, jag önskar att veta mer kring vad som påverkar oss att äta som vi gör. Att just lastbilsförare blev målgruppen i studien grundades i att jag själv kan uppleva att denna yrkesgrupp har en väldigt stereotypisk stämpel på sig. En stämpel att vara särskilt utsatta för problematik kring mat och måltider i arbetet, och att stress därtill är ett vanligt förekommande problem. Hur val av mat och måltider kombinerat med en förekomst av stress togs i uttryck intresserade mig. Den stereotypa bilden av lastföraren som jag så många gånger hört talas om, var också en kärna till drivkraften att undersöka just denna yrkesgrupp, jag ville helt enkelt få en chans att bekräfta eller omvärdera min egen bild av lastbilsförare och deras yrke som problemfyllt inom dessa områden.

Först och främst vill jag tacka alla de som deltog i studien och tog sig tid att intervjuas - de fyra lastbilsförarna och transportledaren på åkeriet som jag besökte och till det fackliga skyddsombudet. Tack för ert vänliga bemötande, utan er hade studien inte varit genomförbar!

Sedan vill jag också tacka min handledare, Maria Nyberg på Högskolan Kristianstad. Ditt engagemang och din entusiasm för ämnet och dina goda råd och stöd har varit till stor hjälp för mig under uppsatsskrivandet.

Kristianstad, april 2013

Malin Andersson

Innehållsförteckning

Inledning.....	6
Det mobila arbetets utmaningar	6
Syfte.....	7
Frågeställningar.....	7
Litteraturgenomgång.....	7
Arbetsmiljömässiga effekter av Kör- och vilotidslagen.....	7
Stress och tidspress som begrepp	9
Måltiden som mat, möte och miljö	9
Mat, måltid och rast i kombination med oregelbundna arbetstider.....	10
Metod.....	12
Metodval.....	12
Urval	13
Tillvägagångssätt	13
Databearbetning	14
Etiska överväganden.....	14
Resultat och diskussion.....	14
Stressen - den onda cirkelns inkörsport.....	14
De erfarnas strategier	15
Att hantera stress – de erfarnas verktyg.....	16
Oflexibla tidsramar.....	17
Vändpunkten – invanda mönster blir nya matvanor.....	18
Måltidens drivkrafter	19
Förarnas centrala måltidsvärderingar	19
Behovet av det sociala.....	20
Den rituella rasten.....	21
Den bortglömda måltiden.....	22
Måltidsfrågan ur facklig synvinkel	22
Måltiden som arbetsmiljöfråga.....	23
Ansvaret för mat- och måltidsfrågorna.....	24
Det egna ansvaret.....	24
Metoddiskussion.....	25
Slutsats	26
Förslag på vidare forskning	27
Referenser.....	28
Appendix 1 - Intervjuguide: Chaufförer	31
Appendix 2 - Intervjuguide: Transportledare/Personalansvarig	33
Appendix 3- Intervjuguide: Skyddsombud.....	35
Appendix 4 - Missiv.....	36

Inledning

Oregelbundna arbetstider är ett vanligt inslag i transportbranschen. Vidare är stress och tidspress ofta en del av arbetet, och detta är något som anses utgöra ett stort problem (Transportarbetarförbundet, 2011). Vanliga orsaker till stressmomenten för yrkesgruppen är just tidspressen, att en stor mängd arbete i form av till exempel långa transporter eller leveranser av gods ska genomföras under begränsad tid. Komplikationer såsom dåligt väglag, köbildning eller förseningar kan tillkomma, vilket påverkar arbetet ytterligare. Transporter ska komma fram på avtalad tid och kunder ska tillfredställas. Att arbeta under dessa förutsättningar kan förutom stress, även medföra en otillåten kompromiss av de regler och rättigheter som transportarbetaren har. Detta kan enligt Transportarbetarförbundet till exempel yttra sig i övertidsarbete i en oacceptabelt stor utsträckning och att raster och måltider åsidosätts till förmån för att transporter ska komma fram i tid.

Att regler överskrids beskrivs vara en vanlig förekomst inom branschen (Transportarbetarförbundet, 2011). Under en körperiod, med maximal längd på 4,5 timmar, ska lastbilschauffören (benämns härnäst som lastbilsförare/förare) enligt lag ta minst 45 minuter rast i en följd, alternativt uppdelat i två olika perioder. Förarens körtid och stillastående tid registreras i fordonets färdskrivare, ett instrument som ska uppmana förare att följa reglerna. Färdskrivaren kan kontrolleras av föraren själv, företag och kontrollmyndigheter, ett brytande mot reglerna kan leda till böter, för både förare och arbetsgivare. Regler finns alltså, rätten att kräva rimlig arbetsbelastning finns, ändå tycks dessa stressiga arbetsmönster utvecklas. Skyldigheten att planera körningar så att de inryms under den planerade arbetstiden och även att raster ska hinnas med under färderna ligger hos arbetsgivaren. Förare har alltså rätt att kräva detta av sin arbetsgivare.

Transportarbetare inom EU arbetar alla efter samma förordning – den Europeiska kör- och vilotidslagen, även kallad KoV (Transportarbetarförbundet, 2011). Förordningen tillämpas i syfte att jämna ut konkurrensvillkoren för inrikestransporter, öka trafiksäkerheten, samt skapa förutsättningar för goda arbetsförhållanden bland transportarbetare (eur-lex.europa, 2006). Syftet i denna är i grund och botten att generera en god arbetsmiljö för målgruppen och att säkra förarens möjlighet till rast och vila under arbetsdagen. Förordningen fastställer körperiodens maximala tillåtna längd, vilken alltså är 4,5 timmar, men hur detta påverkar individens mat- och måltidsvanor är i förordningen inte analyserat. Parallellt med EU:s lagstiftning gäller även vägarbetsstidslagen, för förare stationerade i Sverige. Denna lag fokuserar på arbetad tid framför körtid, vilket betyder att även stillastående aktiviteter såsom bland annat lastning och leverans ingår i den räknade tiden, vilket automatiskt registreras i färdskrivaren när fordonet stannas (Transportstyrelsen, 2012a). Den arbetade tiden får maximalt uppgå till sex timmar innan rast tas ut. Till skillnad från EU:s kör- och vilotidslag integreras alltså såväl körtid som stillastående tid i den räknade tiden (Arbetsmiljöverket, 2008).

Slutet av en kör- eller arbetsperiod kan för personer inom denna yrkesgrupp med oregelbundna arbetstider infalla med stor variation från dag till dag. Måltiden och ätandet kan efter dessa förutsättningar genomföras med en kraftig oregelbundenhet och möjligheten till variation och valmöjligheter gällande just mat kan av olika skäl vara begränsade (Holmén & Olsson, 2011).

Det mobila arbetets utmaningar

Lastbilsförarens arbetsplats är till stor del mobil, och körningar sker mestadels i ensamhet. Föraryrket innebär mycket stillasittande tid, och just denna yrkesgrupp löper större risk än den övriga befolkningen att drabbas av hälsoproblem och livsstilsrelaterade sjukdomar, som diabetes typ 2, hjärt- och kärlsjukdomar samt övervikt (Gill & Wijk, 2004). Med en kombination av ökad sjukdomsrisk och stillasittande arbete, är vikten av goda matvanor stor.

Hälsosam mat kan inte bara sammankopplas med god hälsa, den skapar även bättre förutsättningar att utföra sitt arbete med hög grad av koncentration, energi och styrka. Vilket i längden kan leda till bättre produktivitet och ekonomisk intjäning för arbetsplatsen (Wanjek, 2005).

De tydliga och specifika reglerna för kör- och vilotider praktiseras till viss del i transportbranschen för att skapa en god arbetsmiljö. Tydliggjort är dock att dessa inte tillämpas helt utan negativa konsekvenser för förarna, framförallt ur ett mat- och måltidsmässigt perspektiv (Holmén & Olsson, 2011). Samtidigt finns det enligt Transportarbetarförbundet (2011) tecken på ett förekommande av brytande mot regler, samt ett missnöje mot kör- och vilotidslagen (Holmén & Olsson).

Det finns alltså indikationer på att det förekommer olika problematiska faktorer som påverkar lastbilsförarens möjlighet till att ta ut sin rast, såsom kompromisslösa lagar och en förekomst av stress (Holmén & Olsson, 2011; Transportarbetarförbundet, 2011). Om då dessa lagar förbises och om stress därtill är ett problem, är det av intresse att undersöka hur föraren verkställer sitt matintag, och hur måltidssituationen då ser ut under arbetstid. Vidare att belysa är förarens personliga värderingar och önskemål inom måltiden, och om dessa går att kombinera med arbetet, då det eventuellt kan skapas annorlunda förutsättningar i det mobila arbetet, än i de arbeten som innehar en stationär positionering.

Syfte

Syftet med studien är att undersöka lastbilschaufförers syn på mat och måltider. Vad de värderar i val av mat och måltidssituation och vad som påverkar hur måltiden genomförs i det mobila arbetet. Vidare studeras hur mat- och måltidsvanor påverkas av den upplevda stressen och tidspressen i arbetet, samt strategier att hantera denna. Ett ytterligare syfte är att belysa arbetsledningens och facketts syn på och arbete med mat- och måltidsfrågor.

Frågeställningar

- Är stress och tidspress i relation till maten och måltiden ett problem bland lastbilsförarna?
- Hur hanteras stress och tidspress i relation till mat och måltiderna under arbetstid?
- Vilka faktorer är viktiga i en trivsamt måltid för lastbilsförarna?
- Hur upprätthålls de personliga matvanorna i arbetet? Vilka strategier används?
- Hur arbetar arbetsledning och fackförbund med mat- och måltidsfrågor?

Litteraturgenomgång

Följande kapitel behandlar tidigare studier och litteratur inom ämnesområdet. En indelning sker efter fyra rubriker; ”Arbetsmässiga effekter av Kör- och vilotidslagen”, ”Stress som begrepp”, ”Måltiden som mat, möte och miljö” och ”Mat, måltid och rast i kombination med oregelbundna arbetstider”.

Arbetsmiljömässiga effekter av Kör- och vilotidslagen

Den Europeiska kör- och vilotidslagen tillämpas i EU och används bland annat i syfte att säkerställa förarens rätt till rast och att denna med säkerhet ska infalla under arbetsdagen, med max 4,5 timmars körtid emellan (Transportarbetarförbundet, 2011). Dessa 4,5 timmar gäller alltså exklusive tid för exempelvis lastning eller leverans till kunden, det är endast den tiden då fordonet är i rullning som räknas in i körperioden. Inom en körperiod, eller senast direkt i anslutning till dess slut måste en rast på minst 45 minuter tas ut (Transportstyrelsen, 2012b). Denna kan även fördelas under två tillfällen av körperioden, det första raststillfället ska då minst vara 15 minuter och det andra minst 30 minuter.

KoV har tydligt utformade riktlinjer. Lagen tillämpas och uppfyller sitt syfte att garantera föraren rast under arbetsdagen (Transportarbetarförbundet, 2011). Däremot lämnar den precisa tidsbestämmelsen för körperioder inget utrymme för flexibilitet att till exempel köra någon extra minut för att anlända till specifik restaurang eller önskad plats. Förordningen kan på så sätt verka som ett hinder för det egna beslutsfattandet hos föraren när det gäller att anpassa raster och måltidstider efter faktorer som hunger, trötthet eller lust (Holmén & Olsson, 2011). Holmén och Olsson beskriver hur KoV medför många negativa följder för lastbilsförare. Förordningen är en stark bidragande orsak till ökad stress, frustration och därför också sämre trafiksäkerhet till följd av ett mer stressat och oförsiktigt körsätt, samt känslan av maktlöshet gentemot att kunna påverka sina egna arbetsförhållanden. I studien var en vanlig förekommande åsikt bland förare att KoV saknar verklighetsförankring, det anses vara ett regelverk som satts upp av personer utan vetskap om hur branschen fungerar i praktiken.

Adams-Guppy och Guppy (2003) beskriver i en studie gjord över 17 länder att lastbilsförares utmattnings- och trötthetskänslor under körning kan kopplas samman med kör- och rasttider. Det fanns en önskan hos förarna om en mer flexibel schemaläggning, med större utrymme till att själv bestämma när rasten ska tas ut. Just de strikta tidsbestämmelserna hindrade förarna från att anpassa rast- och vilotider efter personliga faktorer såsom dygnsrytm, tid på dygnet och arbetsbelastning.

Den digitala färdskrivaren som sedan 1 maj 2006 måste finnas i alla nytillverkade fordon som omfattas av KoV (Transportstyrelsen, 2012c) upplevs av vissa lastbilsförare verka som ett hinder för flexibiliteten i arbetet (Adams-Guppy & Guppy, 2003; Holmén & Olsson, 2011). Vidare beskrivs av Holmén och Olsson hur förarens möjlighet att själva styra över sitt arbete och raster begränsas. Den digitala färdskrivaren tar inte hänsyn till mänskliga faktorer som av olika orsaker kan påverka arbetet, minsta överskriden körtid sparas i färdskrivaren i 30 dagar och kan leda till böter vid kontroll. Färdskrivaren stirrar sig blind på siffror och utelämnar enligt studien hur det ser ut i verkligheten. Studien visade även på att KoV:s strikta regelverk ofta leder till att förare tvingas förlägga sina måltider på oregelbundna eller oönskade tider, något som förare upplevde som en negativ påverkan av dygnsrytmen samt en orsak till matsmältningsproblem. Ett ätande olikt rytmen i kroppens ”inbyggda klocka” kan tillsammans med ogynnsamma matintag öka risken för typ 1- och 2-diabetes (Lennernäs & Wiberg, 2006). Lastbilsförare som yrkesgrupp löper större risk än övriga befolkningen att drabbas av just typ 2-diabetes, även hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och lungcancer, mycket till följd av eventuella icke-optimala matvanor och i kombination med stillasittande arbete, stress och störd dygnsrytm förvärras detta ytterligare (Gill & Wijk, 2004; Robinson & Burnett, 2005).

Störd dygnsrytm kan påverka både den fysiska och psykiska prestationsförmågan (Lennernäs & Wiberg, 2006). Vanligt förekommande för personer inom arbetsområdet är ett schema olikt de regelbundna 8-timmarsdagarna under måndag till fredag, tider kan schemaläggas med stor oregelbundenhet, arbetsdagen kan således exempelvis inledas nattetid, vilket kan betyda att rasten enligt KoV måste tas ut tidig förmiddag (Holmén & Olsson, 2011; Lagnevik, 2005). Måltiden och ätandet kan då infalla på oönskade tider, tider som kanske inte stämmer överens med hungerskänslor, matlust och restaurangers öppettider. Utbudet av matalternativ blir begränsat både av tidsmässiga skäl men också rent geografiska, var föraren befinner sig när rasten ska tas ut.

KoV som lagstadgad förordning reglerar mot för långa körningar utan rast, dock infattar den inte andra faktorer som är med och skapar god arbetsmiljö (Holmén & Olsson, 2011). Enligt Kaufmann och Kaufmann (2005) finns det fler byggstenar för en god arbetsmiljö, dessa är; det sociala, möjligheter till umgänge med kollegor och vara en del av en gemenskap, att arbetstid och fritid går att förena med god balans och att psykisk och fysisk hälsa både kan underhållas och upprätthållas i arbetet.

Stress och tidspress som begrepp

Stress kan som begrepp värderas såväl ur ett subjektivt som objektivt plan. Vidare kan dessa begrepp även tolkas ur olika vetenskapliga synsätt. Rent biologiskt är stress en naturlig reaktion, en uråldrig försvarsmekanism som alltid funnits hos både människa och djur (Selve, 1991). En stressreaktion kan i princip utlösas av vilken händelse som helst, det är personens subjektiva uppfattning av situationen som en fara startar en rad processer i kroppen. Denna reaktion har sitt ursprungliga syfte i att inställa kroppen i ett slags försvarsläge, redo att göra det som krävs för överlevnad eller vad faran i situationen innebär och kräver.

Applicerat på dagens människor kan stressmomenten se annorlunda ut än för stenåldersmänniskan. De stressmoment lastbilsförare utsätts för kan snarare kopplas samman med exempelvis hög arbetsbelastning och tidspress, där en stor mängd arbete ska utföras på en begränsad tid, än en kamp för överlevnad mot rovdjur. Dock sker de kroppsliga reaktionerna fortfarande efter samma mönster (Selve, 1991). Vidare kan dessa reaktioner medföra symptom av olika intensitet, beroende på personens känslighet för stress och situationens karaktär i sig. Symptom kan komma i form av bland annat frustration eller andra känslomässiga anspänningar, muskelspänningar, koncentrationssvårigheter och trötthet. Detta är alltså mycket individuella förlopp, hög arbetsbelastning och tidspress kan mycket väl leda till intensiva stressreaktioner för vissa personer, medan andra klarar av samma situation utan minsta stresssymptom. Alltså baseras stressreaktioner till stor del på subjektiva upplevelser och bedömningar.

Inom stresshantering existerar ett begrepp kallat ”coping strategies” (Lee, Lee & Wallace, 2010). Detta begrepp inrymmer de individuella metoder som varje person tillämpar för att hantera stress. Dessa är alltså individuella och formas efter faktorer som personlighet och känslighet för stress. Inom termen kan olika metoder inkluderas, såväl positiva som negativa i den bemärkelsen att de både kan minska och förvärra stresskänslorna. Några exempel på dessa kan enligt Lee, Lee och Wallace vara; planering, aktivt hanterande, humor, distraktion, droganvändning, förnekande och beteendemässiga tillbakadraganden. Ytterligare stresshanteringsmetoder kan uppkomma och skapas hos varje enskild individ.

Måltiden som mat, möte och miljö

Att endast benämna begreppet ”måltid” med en klar definition är svårt. Olika discipliner värderar och ser måltiden ur olika synvinklar. Måltiden innefattar många olika aspekter och kan således studeras från olika riktningar. Den kan exempelvis studeras på en kost- och näringsmässig nivå, ur kulturella synvinklar eller som en social situation och alla dess innefattande och påverkande aspekter (Anving, 2012; Beardsworth & Keil, 1997; Nyberg, 2009). Måltiden kan vara en utgångspunkt till att utöva kulturella eller religiösa traditioner eller företeelser, att vårda sociala relationer och vara en del av en gemenskap. Vanligt i studier kring måltider och dess definition är att det är en företeelse med det sociala som något av en grundpelare, där själva maten inte spelar huvudrollen, även om det är en viktig del i skapandet av helhetsupplevelsen av måltiden som situation (Nyberg, 2009).

En utarbetad modell för att analysera och förstå, men också utveckla måltider, är den så kallade FAMM-modellen - ”Five Aspects Meal Model” (Gustafsson et al, 2006). Modellen utgår från fem olika faktorer som ingår i och skapar måltiden.

- Rummet: Den plats där måltiden sker.
- Mötet: De sociala delarna av måltiden och möten med restaurangpersonal eller annan personal och gäster.
- Produkten: Maten och drycken som intas, samt hur den tillagats, serverats och presenterats.

- Styrssystemet: De regler, lagar och styrsystem och resurser på matstället som i grund och botten möjliggör måltidens existens.
- Atmosfären: Alla tidigare nämnda faktorer tillsammans bidrar till upplevelsen av måltiden som helhet och skapar en viss atmosfär.

Dessa fem delar av måltiden beskrivs av Gustafsson et al (2006) som viktiga för helhetsupplevelsen av måltiden, om alla delar finns med har goda förutsättningar för en njutbar måltid bildats. Vidare är de fem aspekterna viktiga för att skapa lust till konsumtion och ätande. Modellen används ofta i måltidsservice- och restaurangbranschen för att utveckla en god måltidsmiljö, modellen är också tillämpbar på måltiden i sig och i mer privata sammanhang.

Mat, måltid och rast i kombination med oregelbundna arbetstider

Antalet människor som arbetar oregelbundna arbetstider ökar (Svederberg, Nyberg & Sjöberg, 2010; Monk et al, 2005). Yrket som lastbilsförare är där också ofta representerat. Utöver oregelbundna arbetstider beskrivs även stress vara ett vanligt förekommande problem (Transportarbetarförbundet, 2011). Tidspress och stress i arbetet kan påverka hur måltiden och rätten till rast tas i anspråk. Som förare finns olika möjliga platser att tillbringa rasten eller måltiden på, till exempel i fordonet, i arbetsplatsens lunchrum eller på restaurang. Studier har visat att om själva rasten i sig tas ut, minskar det stress hos arbetare (Wanjek, 2005). Var rasten tillbringas är ytterligare en bidragande faktor i mängden stress som skapas. Vidare beskrivs vikten av att fysiskt lämna arbetsstationen, att spendera rasten och måltiden i en plats bortom arbetets stressmoment, i en ren och lugn miljö, fri från oväsen, vibrationer och andra eventuella faror på arbetsplatsen. Enligt Wanjek är det vanligt bland svenska arbetare att hoppa över rasten som sådan och istället integrera måltiden som en del av arbetet vid sin arbetsstation. Att tillbringa rasten på annan plats än arbetsstationen beskrivs vidare kunna skapa möjlighet till nedstressning, återhämtning och påfyllning av näring och energi. Rasten utgör enligt Wanjek en viktig del i arbetsdagen. Förutom nyssnämnda omständigheter är denna tid ett tillfälle att umgås med arbetskamrater och att få utlopp för vårt sociala behov som enligt Kaufmann och Kaufmann (2005) är viktiga förutsättningar för en god arbetsmiljö. En utebliven rast och måltid under arbetsdagen kan enligt Wanjek minska företagets produktivitet och intjäning. Förutom att det skapar mer stressade arbetare att inte ta tillvara på rasten, kan det även leda till ökat småätande och sämre näringsintag.

KoV reglerar inte frågor som berör måltiden och vad som ska gälla inom den, vidare existerar inte regler om vad för slags mat och om var, hur och när arbetare ska kunna ha tillgång till mat (Wanjek, 2005). I vissa lägen kan enligt Wanjek höga kostnader på maten på restauranger leda till att arbetarna hoppar över att äta. För att förebygga detta föreslås handlingar i form av utdelande av rikskuponger eller fler möjligheter att förvara och värma medhavd mat på arbetsplatsen. Wanjek hävdar att arbetsplatsen gör det svårt för personal att äta hälsosamt, men att lösningar finns och att just arbetsplatsen kan användas som en utgångspunkt för ett skapande av goda vanor och bättre näringsintag.

Enligt teorin ”The cycle of poor nutrition and low national productivity” av Wanjek (2005, s.42) finns det ett nära samband mellan konsumtionen av onyttig snabbmat eller mat med lågt näringsvärde och personalens produktivitet samt arbetsplatsens ekonomiska intjäning. Det beskrivs som en ond cirkel där ohälsosam mat leder till sämre hälsa, lägre energi, styrka, koordination och inlärningsförmåga hos de anställda – deras arbetskapacitet minskar, vilket leder till lägre produktivitet och konkurrenskraft. Arbetsplatsens kostnader ökar, som sedan förhindrar investeringar och ekonomisk tillväxt. Personal får till följd av detta lägre betalt och sämre möjlighet att inhandla hälsosam mat till sig själva och sin eventuella familj – och på så sätt är det tillbaka där det började. Detta kan alltså enligt Wanjek motarbetas med hjälp av bättre förutsättningar till intag av hälsosam mat under arbetsdagen, till exempel genom att förbättra matens näringsmässiga kvalitet på snabbmatsrestauranger och andra arenor där

arbetares måltider kan tänkas konsumeras, samt se över möjligheterna till att kunna äta i arbetsplatsens egen rastlokal.

Projektet ”Väggkrogen” var ett hälsofrämjande projekt som utfördes på initiativ av Livsmedelsverket (Karlén Nilsson & Lindvall, 2001). Detta syftade till att förbättra den hälsomässiga kvaliteten på mat på ett antal väggkrogar över landet. Främst syftade det till att ge yrkesförare bättre möjligheter till att kunna välja nyttigare mat på de restauranger de äter mat på under arbetstid. Samtidigt utbildades restaurangpersonal i medveten matlagning för att kunna tillaga nyttigare mat och inspirera yrkesförarna att välja mer hälsosamt. De väggkrogar som deltog och genomgick utbildningen kunde därefter använda märkningen ”God mat för oss på väg” som en slags symbol som var till för att förarna skulle associera med hälsosamma valmöjligheter, en symbol som också användes vid märkning av de maträtter som klassades som nyttiga val. Märkningen syftade till att öka kunskapen bland yrkesförarna. Projektet resulterade i att dessa väggkrogar minskade sin fettanvändning med i genomsnitt åtta procent per portion, en tredjedel av krogarna minskade fettanvändningen med 25 procent. Förare över hela landet deltog i en enkät som visade att en tredjedel av dem kände till märkningen, var femte förare från de deltagande länen hade ätit av den märkta maten. Projektet hade en teoretisk utgångspunkt i en den så kallade BAK-modellen, som handlar om tre punkter som i detta fall kan omforma matvanor. Punkterna är; ”beteendet” – den märkta maten inbjuder föraren att testa den, ”attityden” – föraren tycker maten smakar gott och får en positiv upplevelse av den hälsosamma maten och till sist ”kunskap” – den nya attityden av maten skapar en vilja till att finna mer kunskap för att kunna göra hälsosamma val i framtiden.

Apostolopoulos et al (2011) beskriver i en studie en del av den problematik som finns kopplat till mat- och måltidsvanor inom föraryrket. Arbetets mobila struktur, och det faktum att förare vanligtvis inte har möjlighet att ta med egen mat, gör att de matintag som görs främst kommer ifrån restauranger, väggkrogar, bensinstationer, godisautomater och liknande. I studien undersöks dessa måltidsareners matkvalitet, utbud och matens nyttighet. Resultatet visade att det finns stora svårigheter för lastbilsförare att hitta hälsosamma alternativ i det utbudet av mat de begränsas till. Detta försvårar enligt författarna lastbilsförarnas möjligheter till hälsosamma vanor.

I en studie av Lagnevik (2005), där busschaufförer och vårdpersonal med oregelbundna arbetstider medverkade, visades att arbetstiderna i sig hade en påverkan på måltidernas tidsmässiga rytm. Den schemamässiga strukturen under arbetsdagen kunde skapa stora förskjutningar i måltidsordningen och bryta upp tidigare personliga måltidsvanor. Arbetsdagen kan för denna yrkesgrupp i princip inledas vilken tid som helst på dygnet. Detta faktum skapar tillsammans med kör- och vilotidsregler samt schemats uppbyggnad ett slags tvång att förlägga måltiden på både oregelbundna men kanske även oönskade tider som ligger utanför chaufförernas normala vanor. Termerna ”frukost”, ”lunch” och ”middag” får enligt Lagnevik helt annan innebörd, om de ens existerar med dessa vanor. Förutom en rubbning av vanorna i mattider har just måltidernas oregelbundenhet medfört matsmältningsproblem. Ett arbete innehållande stress och förskjutna sömnvanor och som påverkar rytmen för hungers- och mättnadskänslor kan öka lusten till konsumtion av socker och fett, vilket egentligen är en följd av ett behov av vila och återhämtning, inte hunger (Lennernäs & Wiberg, 2006).

Nagler et al (2013) beskriver i en studie med transportarbetare och byggarbetare att mängden stress i arbetet påverkar individens matval. En stressad arbetare är mer benägen att välja det som i studien benämns som snabbmat och skräpmat. Ett lågt intag av frukt och grönsaker kopplas också samman med stressade arbetare. Transportarbetarna i studien uppgav att tidsbrist i arbetet hindrade dem från att äta nyttigt, det snabba, som också ofta var ohälsosamt, prioriterades i dessa lägen framför det nyttiga.

Enligt Lagnevik (2005) kan de olika påverkande faktorerna gällande val av mat och måltidsituation delas upp i olika kategorier; arbetsinnehåll, fysisk struktur, ledningens förhållningssätt, regelverk, bemanningsplanering, arbetstider, tillgänglighet och utbud, den arbetssociala kontexten och måltidens minskade sociala betydelse. Martinez (2011) delar in faktorer kring måltiden på ett likartat sätt. Vidare beskrivs hur det sociala i måltiden för lastbilsförare uttryckts vara det minst viktiga. Stämning hör till det viktigaste för gruppen. Detta tar sig i måltiden i uttryck som en form av möjlighet till avkoppling, stresshantering och välbefinnande. Ytterligare av stor betydelse var infrastruktur och pris, att kunna parkera lastbilen vid restaurangen, samt priset på maten och hur det påverkar dem i val av restaurang.

I en artikel om busschaufförer och undersköterskor med oregelbundna arbetstider visar att rasten och måltiden under arbetsdagen är något som värderas högt (Svederberg, Nyberg & Sjöberg, 2010). Hela frågan om måltider under arbetstid var för dessa personer en komplicerad fråga, uppgiften att lösa den och kunna kombinera den med arbetstiderna tycktes enligt dem ligga på personens eget ansvar. Arbetsrelaterade omständigheter kunde påverka valet och möjligheter till val av mat under arbetsdagen. Detta till följd av exempelvis svårigheter i tillgång till mat under de oregelbundna arbetstiderna, dels på grund av att restaurangers och mataffärers öppettider inte är i enighet med rasttiderna, eller att dessa är för långt bort från arbetsplatsen. Samtidigt kan tillgången till automater med godis, läskedrycker och andra sötsaker vara nära till hands på arbetsplatsen och därmed vara ett lättillgängligt val. Till sist, att arbetssituationen och arbetsuppgifterna inte gjorde det möjligt att under rasterna sitta ner och ägna den åt mat och ätande. Dock visade studien att det fanns en medvetenhet kring hälsosam mat och en oro att inte leva upp till detta. Hälsa och välmående var av stor vikt och deltagarna hade kunskapen att välja livsmedel de betraktade som nyttiga, men arbetet satte på olika sätt ibland stopp för möjligheten att följa dessa personliga riktlinjer, vilket i sin tur skapade bekymmerskänslor.

Det sociala, som av Martinez beskrivits som det minst viktiga i måltiden, beskrivs likaså av Lagnevik (2005) som något som endast har en liten betydelse för arbetsdagens måltid. Det ska inte blandas ihop med dessa människors syn på det sociala och kontakten med andra människor i måltiden i allmänhet. Enligt Lagneviks studie värderar busschaufförerna annorlunda i fritidens måltider. Fritidens måltider karaktäriseras mer kring detta som ett tillfälle till umgänge med familj, en chans att upprätthålla och vårda relationer – det sociala i fritidens måltid är mer utav en grundläggande del. Det sociala i arbetsplatsens måltid värderas enligt studien lägre av flera konkreta skäl. Av tidsmässiga skäl skapas en speciell miljö i busschaufförernas rastlokal. De oregelbundna arbetstider gör att de olika personerna som samtidigt vistas i samma lokal kan spendera sin tid på helt olika slags måltider, medan någon äter frukost äter någon annan middag. Båda är där av samma skäl, men inte för samma slags måltid. Detta skapar enligt Lagnevik en sorts barriär dem emellan, eftersom de socialt sett inte delar måltiden med varandra. Vidare förklaras hur en stor del av dessa busschaufförers härkomst är av utländskt ursprung och att detta yrke inte var av största önskan att arbeta med när de kom till Sverige, därför värderades inte heller arbetskamraternas sällskap eller gemenskap i gruppen i någon större utsträckning. Måltiden utövas därför hellre i ensamhet av den enkla anledningen att den sociala ansträngningen mot arbetskamraterna inte skulle vara värt mödan.

Metod

Metodval

Studiens empiri grundas i muntliga kvalitativa semi-strukturerade intervjuer med fyra lastbilsförare, en transportledare/personalansvarig och ett fackligt skyddsombud. Den kvalitativa intervjumetoden lämpades i studien av den anledningen att syftet baserade sig i att

få inblick i människors tankar, känslor, förhållningssätt och åsikter inom valt område (Patel & Davidson, 2011).

Karaktäriserande för den semi-strukturerade intervjuemetoden är att ett antal förutbestämda kategorier behandlas under intervjun (Patel & Davidson, 2011). Inom dessa kategorier finns frågor som kan ställas i valfri ordning, tanken är att situationen och händelserna i intervjun ska forma frågornas ordning och eventuella följdfrågor. I denna metod finns stora möjligheter för intervjuperson att fritt svara och bygga vidare på de frågor och samtalsämnen som tas upp. En intervjuemetod med denna grad av öppenhet i frågeställningarna gav möjlighet till ett relativt öppet samtal inom bestämda ramar.

Till studiens litteraturgenomgång användes databaserna Summon och PubMed. Sökord som användes var bland annat "lastbilschaufförer", "måltid", "mat", "stress" och "regelbundna arbetstider".

Urval

Det deltagande åkeriet valdes ut från ett visst geografiskt område från ett förslag av facklig organisation. Åkeriet är en del av en större koncern, och just detta åkeri har cirka 80 anställda, med både nationella fjärrtransporter och distributionsverksamhet inom länet. Deltagande förare utsågs efter de uppsatta kriterierna gällande olika åldrar och antal arbetade år på åkeriet, samt transporter förlagda på olika geografiska områden, på så sätt uppnåddes en spridning i gruppen. Fyra lastbilsförare deltog, i åldrarna 32, 32, 43 och 65 år, varav tre män och en kvinna med olika slags distributionstransporter i spridda områden inom länet. Ytterligare deltagare var en manlig transportledare/personalansvarig (benämns hädanefter som transportledare) från samma åkeri, samt ett manligt fackligt skyddsombud. Tanken med att tillämpa urvalet av förare efter kriterier var att få en större variation av intervjupersoner. Resultatet syftar inte till att på något sätt vara generaliserbart. I studien tillämpades ett bekvämlighetsurval, vilket alltså inte är förenligt med generaliserande resultat (Patel & Davidson, 2011). Dock kan studien ge en indikation och beskrivning på hur situationen kan se ut för förare, arbetsledning och fackförbund på de undersökta områdena.

Tillvägagångssätt

I studiens tidiga skede kontaktades det fackliga skyddsombudet per telefon för tillfrågan av kontakter till lämpligt åkeri. Åkeriet i fråga söktes sedan upp per telefon. Efter presentation av studien skedde hänvisning till transportledaren. Transportledaren informerades om studiens syfte samt tillfrågades att själv delta i en intervju. Samtidigt bestämdes att intervjuer med fyra lastbilsförare skulle genomföras. Transportledaren tillfrågade därefter förare att delta och satte sedan samman ett schema för tider till intervjuer. Intervjuerna utfördes under två dagar, på plats på åkeriet.

Samtliga intervjuer på åkeriet tog mellan 25-45 minuter. Anledning till att urvalet och kontakten med förarna lades över i händerna på transportledaren var deras oregelbundna arbetstider och svårigheter att kontakta dem personligen, ett bekvämlighetsurval efter särskilda kriterier lämpades därför (Patel & Davidson, 2011). Genom transportledaren samordnades ett schema med tider för intervjuer som passade förarnas arbetstider. Intervju med skyddsombud genomfördes vid senare tillfälle, på en annan dag. Denna gjordes på Högskolan Kristianstad, efter önskemål av skyddsombudet själv. Intervjun tog 40 minuter.

Ett missiv delades ut till samtliga deltagare innan intervju (se appendix 4) med information om studiens syfte och intervjupersons rättigheter som utarbetats efter studiens etiska överväganden. Samtliga intervjuer spelades in efter godkännande av intervjuperson. Under intervjuerna användes olika intervjuguider för förare (se appendix 1), transportledare (se appendix 2) och skyddsombud (se appendix 3).

Databearbetning

Omedelbart efter intervjuernas slut påbörjades en analysering av datamaterialet, genom att tankar och direkta reflektioner nedtecknades. Analys gjordes efter exempel av Patel och Davidson (2011). Inspelningarna transkriberades ordagrant och skrevs därefter ut i pappersform. Materialet lästes igenom flertalet gånger och analyserades genom sökande efter återkommande teman såsom likheter eller variationer och regelbundet förekomna uttalanden. Även citat från transkriptionerna plockades ur texterna. De specifika teman som markerats i materialet delades in under olika kategorier baserat på ämnesområde, vilka namngavs som; ”stress”, ”måltidens drivkrafter” och ”den bortglömda måltidsfrågan”. Dessa kategorier utgjorde grunden för den fortsatta analysen och bearbetningen till resultatet. Utifrån dessa utvecklades det till de olika delarna i resultat- och diskussionskapitlet.

Etiska överväganden

Etiska överväganden gjordes i enlighet med de fyra etikregler utformade av vetenskapsrådet (Patel & Davidson, 2011). Det missiv som delades ut skapades med hjälp av dessa följande punkter.

- Informationskravet: Deltagare informerades vid flertalet tillfällen innan medverkan om studiens syfte och innehåll, både skriftligt och muntligt.
- Samtyckeskravet: Ett deltagande var frivilligt och kunde vid vilket tillfälle som helst upphävas, utan angiven anledning eller konsekvenser för personen i fråga.
- Konfidentialitetskravet: Samtliga uppgifter om deltagare och insamlat material ifrån intervjuer behandlades och förvarades på ett sådant sätt att endast författaren tog del och hade tillgång till det. Inga deltagare benämndes i uppsatsen vid namn, inget resultat kan härledas till någon enskilt person.
- Nyttjandekravet: Insamlade uppgifter användes endast till studien i fråga och förstördes efter studiens färdigställning.

Resultat och diskussion

I kapitlet presenteras och diskuteras studiens resultat av de genomförda intervjuerna, vilka analyseras i förhållande till tidigare studier och litteratur. Avsnittet är uppdelat i tre huvudområden; ”Stressen – den onda cirkelns inkörsport”, ”Måltidens drivkrafter” och ”Den bortglömda måltiden”. I citat markeras utelämnad text från samma mening med ... och ihopkopplade citat från olika tidpunkter i samtalet markeras med / /.

Stressen - den onda cirkelns inkörsport

Enligt Transportarbetarförbundet (2011) är stress ett vanligt förekommande fenomen i branschen. Åkeriet i studien bidrog dock med en delvis annorlunda bild av stressituationen på arbetsplatsen. Stress och tidspress på åkeriet kunde uppkomma i olika former, beroende på ett flertal faktorer. Situationen för de deltagande förarna gällande detta ansågs inte vara ett problem, då individen själv kunde utveckla metoder och strategier för att hantera det på.

De fyra deltagande förarna var eniga i frågan - stress och tidspress fanns i arbetet. Om det var ett problem eller inte låg i grund och botten på hur personen själv hanterade situationen, det vill säga vilka strategier de hade, (se även ”coping strategies” - Lee, Lee & Wallace, 2010). Samma mängd arbete kunde således yttra sig i stressreaktioner av varierande intensitet hos olika förare. En gemensam åsikt bland transportledare och förare var att en specifik grupp av arbetare var särskilt utsatt för stressen och tidspressen, nämligen de oerfarna förarna, vanligen nyanställda vikarier. De deltagande förarna beskrev sig alla vara erfarna av yrket. Vidare kunde de beskriva en entydig bild av dagens nyanställda förare, de utan fasta tjänster. Dessa upplevdes bemötas annorlunda från arbetsledning på vissa områden. En förare beskrev att hög arbetslöshet var ett

stort problem i samhället, och att denna grupp därför ansågs vara extra utsatt. Rädslan att förlora sitt arbete vägde tyngre än de eventuella negativa hälsoföljder som ett arbete med ogynnsamma arbetsmetoder och vanor kunde medföra. Detta yttrade sig i form av stress, överhoppade måltider och ohälsosamma eller oregelbundna matintag, en kompromiss av både regler och matintag skedde för denna grupp av förare.

Anledningen till den högre mängden stress som de nyanställda beskrevs utsättas för ansågs ha flera orsaker. Som ny i föraryrket var det mycket att lära sig. De intervjuade förarna arbetade alla inom distribution inom samma län, vilket betyder att arbetsdagen är upplagd efter en viss runda, vanligtvis med många stopp och små leveranser till olika kunder. Vikariernas scheman byggdes vanligen upp efter de fast anställdas sjukfrånvaro, därmed kunde körturernas geografiska upplägg variera mellan varje arbetstillfälle. De fast anställda distributionsförarnas turer skedde vanligen i samma områden, vilket lättare skapade vanan och förmågan att hitta. Att som ny hitta till de olika kunderna på dessa spridda ställen beskrevs därför kunna vara komplicerat, detta kunde ofta dra ut på tiden och vara en bidragande orsak till uppbyggandet av stress. Det upplevdes finnas oro hos de nyanställda, en oro att inte hinna klart med arbetsdagens leveranser och på så sätt belasta nästkommande förare med extraarbete. Arbetsledningen sade sig vara tydliga i sin uppmaning till förarna att ta ut sin berättigade rast. Vidare fanns metoder för att motverka överbelastning på de nya förarna, förutsatt att föraren själv kontaktade arbetsledningen och bad om hjälp. Som ett led i detta byggde vikarierna upp en egen strategi för att klara av arbetsdagen och slippa be om hjälp – att hoppa över rasten och att istället spendera den tiden på arbete. En förare beskrev hur situationen för de timanställda såg ut, hur rädslan att mista arbetet var större än vikten av att ta sin enligt lagen berättigade rast.

De som varit arbetslösa en tid, de är ju självklart jätterädda för att bli av med den här, så de ställer ju upp på allting. Så att det är ju inte bara arbetsledningens fel, utan ja, arbetsledningen kräver inte att de ska bryta mot reglerna, men de ställer ju inte heller frågan om du har haft rast eller nåt sånt här. / / Men det är ju inte så lätt idag, ont om jobb. De vill ju komma in va, då kommer man inte in som timanställd och säger ”du, jag skulle kunna vara där klockan tolv, men det gör jag inte för jag ska hålla min timmes rast”. Det gör man ju inte när man är ny på arbetsmarknaden, för då säger de bara ”nääh, ja då ringer vi inte dig imorgon”. Förare, 43 år

Enligt denna förare blir rasten och måltiden lidande till fördel för att arbetet ska hinnas med. De timanställda anser och gör många gånger bedömningen att de inte hinner ta rast, av rädsla för att kräva för mycket i den yrkesmässiga position de har, och att det i sin tur ska leda till att de förlorar arbetet. Detta trots att de enligt lag måste spendera en viss tid med fordonet i stillastående läge och ta rast. Samma förare beskrev vidare hur detta beteende, att strunta i rasten eller att ta en för kort rast på sätt och vis kunde tolkas som att man som nyanställd ställt upp för företaget. Att offra sina egna behov till förmån för företaget, gav resultat i form av att arbetet hanns med och personen i fråga uppfattades som villig att arbeta, vilket i sin tur ledde till att vikarien återigen blev uppringd för mer arbete.

De oerfarnas strategier

Att hoppa över måltiderna, rasten eller att lösa det på andra sätt, som att exempelvis stanna till vid korvkiosken och äta maten under körning, har blivit de oerfarnas strategi att hinna med arbetet och hålla sin stress i styr. En slags strategi som kanske minskar stressen för stunden, men i längden endast medför negativa konsekvenser. Förmågan att hantera stress finns enligt Lee, Lee och Wallace (2005) hos alla i någon form. Dock behöver dessa strategier inte vara positiva i den bemärkelsen att de till exempel hjälper till att minska arbetsbelastningen och stressen i arbetet, vilket går att koppla samman med de nyanställda på åkeriet. Det kan röra sig om metoder som endast minskar de mest påtagliga stresssymptomen för stunden, men som egentligen inte löser problemet, vilket enligt författarna till studien kan handla om till exempel förnekelse, droganvändning eller beteendemässiga tillbakadraganden.

De nyanställda har utvecklat en strategi, där rasten ses som en potentiell outnyttjad arbetstid och på så sätt blir en slags metod för att gardera sig mot att mista sitt arbete. Trots att deras egenskapade metod syftar till att hantera och minska stress blir den på sätt och vis istället en inkörsport i en ond cirkel av ökad stress. Ett användande av negativa strategier ökar enligt Lee, Lee och Wallace (2005) risken för utbrändhet, minskad trivsel på arbetet och sämre möjligheter att utvecklas och prestera. Att strunta i rasten leder i detta fall till sämre matvanor och otillräckliga näringsintag, samt en begränsad eller ickeexisterande tid för återhämtning och vila under arbetsdagen (Wanjek, 2005). Vidare namnger Wanjek detta fenomen som ”desktop dining” - att spendera måltiden och ätandet på arbetsstationen istället för att lämna den för avsett måltidsutrymme. Detta beteende, som för vikarierna syftar till att vara en problemlösare, blir istället en metod för att vidmakthålla och förstärka problemet. Att förskjuta rasten från dess tilltänkta form, med avsikt att bidra med återhämtning och vila, leder istället till att arbetsdagen genomförs under oavbruten aktivitet. Att inte få chans till att fysiskt avlägsna sig ifrån arbetsstationen under rasten riskerar enligt Wanjek att öka stressnivåerna hos arbetarna. Detta kombinerat med ett bristfälligt energi- och näringsintag resulterar i ett ökat småätande, sämre koncentrationsförmåga och ork vilket applicerat på lastbilsförare kan påverka faktorer som prestationsförmågan och möjligheten att utföra arbetet på önskvärt sätt, vilket i slutändan kan verka negativt för trafiksäkerheten (Hennessy & Wiesenthal, 1999; Holmén & Olsson, 2011; Biggs et al, 2011).

Enligt FAMM-modellen är fem aspekter delaktiga i skapandet av en trivsamt måltid; rummet, mötet, produkten, styrsystemet och atmosfären (Gustafsson et al, 2006). Dessa fem faktorer bör finnas med och tillfredsställas för en njutbar måltid. Detta kan även appliceras på och jämföras med hur förarna värderade måltiden i arbetet. Likt berättelserna om de nyanställdas måltidssituation och hur de tillbringade lunchen i lastbilen under körning och hur det påverkade måendet, går det att dra paralleller till FAMM-modellen. De nyanställdas måltid, eller snarare matintag, uppfyller i princip ingen utav de fem aspekterna. Deras måltid skedde i ensamhet, med lastbilen som måltidsarena. Produkten var vanligen i form av något med syfte att ge snabb energipåfyllning framför gastronomisk njutning. Styrsystemet i måltiden, det som egentligen är lagarna om kör- och vilotider, det som styr möjligheten till rasten och måltidens existens, har i detta fall förbisetts och omformats till ett styrsystem skapat av de nyanställda själva. Som många av de deltagande förarna berättade var dessa vanor egentligen inte önskade av de nyanställda, det var ett sätt att hantera stressen. Måltiden blev på så sätt lidande, om det ens förtjänas att kallas måltid. Både rent hälsomässiga följder och otrivsel i måltiden medfördes av detta beteende. För de nyanställda kan även arbetsmiljön bli lidande. Kaufmann och Kaufmann (2005) redogör för arbetsmiljöns grundläggande förutsättningar. Inom detta innefattas det sociala, möjligheter till umgänge med kollegor och vara en del av en gemenskap, att arbete och vila går att förena med god balans och att psykisk och fysisk hälsa kan bibehållas i arbetet. Utifrån beskrivningarna av de nyanställdas måltidssituation ges det genom måltiden få förutsättningar för ett skapande av god arbetsmiljö. Detta eftersom de flesta grundläggande delarna för god arbetsmiljö inte tycks existera i de nyanställdas måltid.

Att hantera stress – de erfarnas verktyg

Förarna i studien uttryckte att stressen inte var ett problem för dem vid denna tidpunkt. Däremot hade de många gånger under den inledande tiden av sina yrkesliv på åkeriet känt och agerat likt deras beskrivning av de nyanställda förarna. Stress och tidspress fanns bland alla, men det var bemötandet av det som avgjorde utfallet av situationen. Likt Selve (1991) menade förarna att upplevelser av stress är kopplat till subjektiva faktorer. I citat nedan beskrivs hur stressituationen i förarens tidiga yrkesverksamma liv på åkeriet ledde till ansträngande och jobbiga situationer, men hur det sedan har förändrats.

På tio år så har det ju, ja, jo visst är det mindre stressigt nu för nu är man ju så inne i det, för nu bygger man ju upp sin dag helt annorlunda mot vad man gjorde när man började här, för

jag började ju som sagt i mars och jag minns det var vissa dagar på sommaren då jag ringde till min sambo och grät för att jag hann inte med och det var så stressigt och jag visste inte hur jag skulle klara av det. Förare, 32 år

Enligt denna förare möjliggjorde upplägget av arbetet en minskad stress i arbetet. Gemensamt för samtliga förare var att de vid denna tidpunkt tycktes ha lärt sig att hantera stressen. Liksom i början av deras tid på åkeriet skapades nya strategier som omformades med tidens gång. Den centrala faktorn i stresshanteringen låg i förmågan att rent geografiskt kunna hitta till de olika leveransplatserna, att lära sig sina rundor och att därmed också lära sig känna till utbudet av restauranger i de trakterna. Detta byggdes upp med tid och erfarenhet. Just att kunna hitta upplevdes som en trygghetskänsla i och med att det var en väsentlig del för att kunna leverera godset på bestämd tid, utan att behöva känna sig pressad. Ytterligare strategier kunde vara färdigheter som improvisationsförmåga och framförhållning i sitt arbete och tankesätt, det kan alltså liknas vid det som Lee, Lee & Wallace (2010) nämner som ”coping strategies”. Viktigt var att kunna planera sin arbetsdag, vilken ordning godset skulle levereras i för högsta möjliga smidighet och tidsbesparing. Föraren nedan berättar hur denna utvecklats en personlig metod för att hålla koll på tiden och se till att arbetet hinns med under arbetsdagen.

...idag hade jag 71 stopp, jaha då måste jag hinna med *så* mycket, jag ska helst ha under 30 innan lunchen. Så jag har mindre än 30 efter lunch, och då sitter jag och räknar lapparna. Förare, 32 år

Förmågan att hitta i sina områden och vanan av arbetet gav denna förare möjlighet att räkna ut antalet leveranser som måste vara avklarade vid speciella tidpunkter för att ha tid tillgodo till resten av arbetet. Genom att lägga upp arbetet enligt denna metod kunde föraren försäkra sig om att kunna ta sin rast i lugn och ro, under en timme och aldrig känna av stress. Alltså kunde dessa förare beskriva att deras arbetsmetoder som de använt i början av sina arbetsliv på åkeriet omformades, från de negativa och kortsiktiga metoderna för stresshantering till långsiktiga strategier med en annan förmåga till att planera, ha framförhållning och improvisera i arbetet.

Oflexibla tidsramar

Vidare kunde förmågan att hitta i ens körområden, att lära känna var leveransplatser och matsällan var belägna, förenkla möjligheterna till att både hitta och kunna variera sig i sina val av matställen. En förare körde främst på landsbygden, med varierande turer beroende på veckodag. Just i detta område var förekomsten av restauranger och andra matställen starkt begränsad, vilket ytterligare försvårade valmöjligheterna vid köp av mat. Detta var något som föraren upplevde som stressande under de inledande åren på arbetsplatsen. Just att behöva leta efter matställen kunde vara en väldigt tidskrävande process, vilket inte alltid var förenligt med körtidslagarna. Holmén och Olsson (2011) beskriver att KoV kan upplevas som en oflexibel och strikt lag, som kan begränsa förarna i val av var rasten och måltiden ska spenderas. Även Adams-Guppy och Guppy (2003) kopplar samman arbetets tidsramar med begränsningar för förare att kunna genomföra måltiden efter personliga önskemål. Det beskrivs att det är arbetstiderna som sätter ramarna för ätandet, framför personliga faktorer såsom hunger och trötthet. Holmén och Olsson beskriver vidare att i de fall där KoV:s körperiod, eller vägarbetstidslagens arbetsperiod lider mot sitt slut tvingas förarna att stanna. För att inte riskera böter måste de alltså stanna, oavsett var de befinner sig. Vilket kan kräva just de här förmågorna som de erfarna innehade – att planera sina körningar och leveranser, att ha framförhållning och improvisationsförmåga, vilket de nyanställda inte beskrevs ha. De andra förarna beskrev att de två olika regelverken oftast inte var till besvär för arbetet. Dock kunde de önska en större flexibilitet och någon slags dispens eller flexitid i lagarna, att de exempelvis ändå skulle kunna köra någon minut extra, i de enstaka fall där arbetet av något skäl dragit ut på tiden. KoV behandlar inte mat- och måltidsfrågor, men ett av dess syfte är att säkerställa att rasten med säkerhet tas ut under arbetsdagen, vilken den enligt de deltagande förarna ändå inte

alltid görs för alla förargrupper. Syftet med kör- och vilotidslagarna är i grund och botten att skapa bättre arbetsförhållanden för förarna. Trots det kan det ibland av förarna uppfattas som en förordning utan verklighetsförankring, med stora svårigheter att kombinera regler med den praktiska realiteten.

Vändpunkten – invanda mönster blir nya matvanor

De mönster av ohälsosamma beteenden som byggs upp hos de nyanställda förarna tycks i vissa fall bli inkörsporten till de vanor som dessa personer sedan bär med sig i sitt framtida yrkesliv på åkeriet. De deltagande förarna kunde alla vittna om en variation av matvanor bland sina kollegor. Att som nybörjare i lastbilsyrket slussas in i något som kan liknas vid den vanliga stereotypen av yrket som ett stressfyllt arbete med ohälsosamma matval och -vanor, kan sätta spår på hälsan. Vissa förarkollegor på åkeriet fortsatte oavbrutet med de invanda mat- och måltidsrutinerna. Det kunde röra sig om en fortsatt konsumtion av snabbmat, sötade läskedrycker och andra sötsaker såsom mat ifrån hamburgerrestauranger eller korvkiosker. Dessa förarkollegor som fortsatt i de gamla vanorna beskrevs ha mer oreflekterade matvanor, så länge maten gav energi var det tillräckligt. Dock kunde flera av de intervjuade förarna berätta om hur deras egna synsätt och vanor förändrats med tiden och hur de kommit till en vändpunkt, som ett resultat av försämrad hälsa som de själva kopplade samman som ett resultat av dåliga matvanor.

En förare sade att det främst var för personer inom nattarbete, vilket han själv hade erfarenhet av, som de största kostproblemen låg hos. Under de åren han var nattarbetare försköts den normala måltidsordningen och ersattes av en mer oregelbunden variant, där matintag snarare skedde när hungern kom, än efter en uttänkt och planerad ordning. Själva valet av mat blev mer slumpmässigt utefter var han befann sig för tillfället. Nattetid var tillgången till mat inte heller lika stor, vilket medförde att småätande och snabbmat blev vanliga inslag. Att äta nyttigt blev svårt och enligt citatet nedan gav just denna livsstil problematiska symtom.

...för min del så har jag haft fruktansvärt mycket migrän förr och det har ju nästan inte alls nu / / kommer det nu tillbaks nån gång så kan ja ju tänka tillbaks på ”ja just det, nu stannade jag ju i korvkiosken”, om det nu är samband med det, det vet jag inte, men jag tror att det är viktigt, hela kroppen. Förare, 65 år

Föraren ansåg att nattarbete omöjliggjorde en hälsosam livsföring för honom och började därför istället som distributionsförare på dagtid. På så sätt kunde han lättare ha kontroll över vanorna och leva på ett sätt som fick honom att må bra. Att övergå till regelbundna arbetstider och mattider, samt börja med nyttiga matval tog i princip bort den migrän som tidigare varit ett stort problem. Föraren kunde därefter även koppla samman de enstaka återfallen av migrän med snabbmatsätande som någon gång kunde ske.

Vidare fanns det liknande historier bland de andra förarna. Två förare berättade hur inträdandet i yrket lett till en stor livsstilsförändring med kraftig viktuppgång som konsekvens. Viktökningen i sig ledde i sin tur till andra kroppsliga besvär och smärtor, framförallt en minskad ork i både arbetet och på fritiden. Även i dessa fall blev den försämrade hälsan grogrunden till ett nytänkande och en vändpunkt i deras liv. Bättre matvanor och viktnedgång prioriterades och genomfördes, därefter försvann smärtor och orken kom tillbaka.

Alla förare kunde vittna om hur vikten av goda matvanor och att ta ut sin rast hade ökat med åren. Ett överhoppande av måltider och raster som de nyanställda tycktes ha satt i system, var vid denna tidpunkt otänkbart för dessa förare. Att dessa förare lärt sig att hantera stressen gav utrymme till rasten att kunna tas ut i dess tilltänkta och lagstadgade form. Med hanteringsstrategier mot stress kunde tiden till att äta prioriteras och snabbmat väljas bort. Förarna tog sig tid att äta på de restauranger som de ansåg hade hälsosam mat, dessa restauranger liknade inte de matställen de valt tidigare i sitt yrkesliv. I studien av Nagler et al

(2013) finns det beskrivet att det kan finnas samband mellan transportarbetares konsumtion av snabbmat och deras stressnivå. Stress i arbetet ökade intaget av snabbmat, vilket transportarbetarna många gånger såg som den enda alternativa maten till följd av stressmängden i arbetet. Utmattnings och stress kunde i studien också kopplas samman med ett lägre intag av frukt och grönsaker. Förarna i denna studie kunde delge liknade mönster i sina berättelser. De gånger de upplevde stress eller då de gjorde det som oerfarna kunde matintaget påverkas och det snabba prioriterades framför det nyttiga. Där de kommit till en punkt av att själva kunna titulera sig som erfarna, sade de sig även kunna hantera stressen. Denna erfarenhet påverkade alltså matvanorna i en mer hälsosam riktning.

Måltidens drivkrafter

Definitionen ”måltid” kan studeras och värderas ur olika synvinklar (Nyberg, 2009). Den individuella måltidsdefinitionen kan hos varje person vara unik, vilket ytterligare försvårar en homogen och övergripande begreppsbestämning. Hur arbetets måltid struktureras och värderas behöver inte likna upplägget i hemmets måltid. På arbetet är måltiden ofta schemalagd och sker under en begränsad tid. Möjligheterna att tillaga egen mat är inte densamma som i hemmet, utan medhavd matlåda eller köpt mat ifrån restaurang eller liknade blir vanligen lösningen. Måltiden i hemmet grundlägger en människas synsätt på måltider i stort (Anving, 2012). Hemmets måltid har enligt Anving något av syftet att föra vidare sociala mönster och skapa lärdom om vilket slags ätande som är acceptabelt. En människas ursprungliga synsätt på ätande och måltider färgar alltså av sig på hur personen sedan väljer att äta och genomföra sina måltider i andra arenor än hemmet. Arbetsplatsens måltidsförutsättningar ser annorlunda ut än i hemmiljön. Hur måltiden på arbetet tas i anspråk påverkas alltså både av det ursprungliga synsättet och av de förutsättningar för måltider som arbetsplatsen skapat. Måltiden kan enligt Anving definieras som en social situation. Själva maten och drycken är en viktig del, men endast det skapar inte situationen kallad ”måltid”.

Förarnas centrala måltidsvärderingar

Enligt förarna i studien fanns det tre centrala faktorer som var viktiga i skapandet av en trivsamt måltid på arbetet. Det man skulle kunna kalla måltidens drivkrafter var för dessa förare; ”det sociala”, ”måltiden som tillfälle till återhämtning” och ”den nyttiga maten”. Det sociala i måltiden var det som tveklöst värderades högst av alla deltagande förare. Samtidigt som det ofta var svårt att iscensätta. En förare beskrev lunchrasten och måltiden som dagens höjdpunkt. Värdet av måltiden som tillfälle till återhämtning var något som för dessa förare växt fram under de år de arbetat på åkeriet. Rasten och dess innehållande måltid var för de alla en kompromisslös händelse under arbetsdagen. Att spendera måltiden bortom arbetsstationen eller att mentalt koppla bort sig från arbetet till förmån för en timmes vila, energipåfyllning och återhämtning var i detta läge av livet en självklar del av arbetsdagen. Detta för att orka andra halvan av dagen, vilket de märkt gav stora hälsofördelar i längden, vilket även Wanjek (2005) pekar på som en faktor till goda förebyggande metoder mot stress och ohälsa.

Vikten av det nyttiga togs i uttryck i olika former. Ett vanligt förekommande uttalande var en rädsla för snabba kolhydrater i kosten, att välja bort livsmedel som potatis, pasta och bröd hörde till de dagliga vanorna för flera av förarna. Tre av förarna nämnde husmanskosten, att den symboliserade den omsorgsfullt tillagade maten, vilket de kopplade samman med hälsosam mat. Även i detta fall kan tiden i måltiden bindas in. Att ha gott om tid till ätande, tid att njuta av maten och att inte känna press från arbetet var viktigt. Just att inte ha bråttom minskade i detta fall stresskänslor, vilket i längden enligt dem skapade nyttigare vanor och bättre mående.

I artikeln av Svederberg, Nyberg & Sjöberg (2010) där busschaufförer och undersköterskor studerades, kunde något av det viktigaste gällande mat och ätande benämnas vara den nyttiga maten. Samtidigt fanns en stor oro att inte kunna leva upp till dessa personliga riktlinjer, som

av olika arbetsmässiga faktorer kan sättas ur spel. Svårigheter att kombinera arbete och ätande hade mycket att göra med oregelbundna arbetstider och att måltiden och rasten inte alltid kunde utföras i lugn och ro, då det när som helst kan krävas att behöva återgå till arbetet. Olika arbetssociala kontexter, arbetets innehåll och dess fysiska struktur är några av de punkter som Lagnevik (2005) tar upp som de påverkansfaktorer för hur måltiden genomförs, vilket förarna i studien upplevt haft inverkan på deras matvanor. I de fall där busschaufförerna och undersköterskorna inte kunde påverka sin måltidssituation, kan man jämföra det med hur de nyanställda i sin oerfarenhet var relativt utelämnade åt situationen, och många destruktiva strategier nyttjades för att ta sig igenom arbetsdagen. När erfarenheten och hälsosamma strategier sedan kom, kunde även dessa förare lära sig att kombinera alla dessa påverkande faktorer med arbetet. Därefter gynnades även måltiden, på så sätt att deras önskemål om den nyttiga maten, behovet av det sociala och att använda rasten som ett tillfälle till återhämtning kunde uppfyllas.

Behovet av det sociala

Förarna var fullständigt överens om det sociala som måltidens mest betydelsefulla del – att dela måltiden med andra människor var en grundläggande del i en trivsamt måltid. Lastbilsyrket utmärks till stor del av arbete i ensamhet, och måltiden blir då ett tillfälle till att få utlopp för det sociala behovet. Kanske värderas just det sociala i måltiden annorlunda för ensamarbetare. Det mobila arbetet som sådant och det faktum att förarnas körturer är upplagda på olika geografiska områden kunde dock verka negativt för möjligheten att kunna äta tillsammans med sina kollegor. Detta var något som flera av förarna upplevde som ledsamt, att något av måltidens syfte går till spillo om den sker i ensamhet. En förare beskrev hur körturernas upplägg ofta skapade ett tvång till att tillbringa sina måltider ensam, utan kollegor, vilket inte var hur föraren önskade sig att situationen skulle vara på.

...sällskap framförallt, jag tycker inte om och gå in och sätta mig på en restaurang själv, det är det värsta jag vet. Då går jag hellre in och tar alltså så att jag får det med mig, så sitter jag och äter i bilen. För nu med telefonerna så sitter jag ju och tittar på Tv4-play eller nånting sånt på serier jag har missat. Så sitter jag och roar mig med det istället. För sitta själv det tycker jag inte om, det är skittradigt. Förare, 32 år

Föraren i citatet förknippade ensamätande i en miljö med andra okända människor med så pass mycket obehag, att det för denna var en otänkbar plats att spendera måltiden på. I en miljö med okända människor blev den sociala frånvaron extra påtaglig. Därför blev lastbilen måltidens arena för föraren. Behovet av det sociala kvarstod dock. För att på något sätt ändå tillfredsställa det hade föraren utvecklat en egen kompensationsmetod. Mobiltelefonen och dess möjligheter till visning av tv-program och serier blev enligt denna ett slags artificiellt motgift mot ensamhetens mest påtagliga symtom. En slags konstlad gemenskaps känsla för att måltidens huvudsyfte skulle uppfyllas. Lagnevik (2005) beskriver hur olika sociala barriärer kan skapa otrivsel i måltidssituationen. Föraren i citatet ovan åt hellre i ensamhet än i en lokal tillsammans med andra okända människor, trots att det sociala var det hon värderade högst i måltiden. Lagnevik beskriver hur ett ätande i en miljö där alla matgäster vistas av olika skäl kan verka negativt för viljan att sitta ner, att äta och umgås. Detta kan till exempel röra sig om transportarbetares vanligt förekommande oregelbundna tider och att måltidsordningen på så sätt kan bli förryckt, att en person är på matstället med syfte att äta frukost, kan en annan spendera sin lunchrast på samma ställe. Vidare kan det röra sig om att de personliga preferenserna för specifika maträtter eller liknande inte går att uppfylla. Detta eftersom man som transportarbetare på grund av arbetets mobila struktur oftast tvingas hålla sig till det utbud av mat från restauranger eller dylikt i området. Detta kunde enligt Lagnevik skapa barriärer mellan de personer som delar måltidslokal. Barriärer som kan minska viljan att socialisera med andra människor i rummet. Lagnevik hävdar alltså att den arbetssociala kontexten påverkar hur personer väljer att äta.

En annan förare hade likt personen i citatet ovan en motsvarande strategi i den ensamma måltiden som arbetsupplägget hade tvingat fram. Även i det fallet behövdes den sociala frånvaron kompenseras med annan form av mänsklig kontakt, vilket gjordes genom mobiltelefonen.

I studien av Martinez (2011) beskrevs det sociala i måltiden bland lastbilsförare som det minst viktiga. Vidare beskrevs att distributionsförare värderar det sociala högre än förare med fjärrtransporter. Detta kunde kopplas samman med arbetets upplägg, att förare i fjärrtrafik kör längre sträckor och ofta till olika områden, på så sätt har de inte samma möjlighet som distributionsförarna att planera och utföra ett regelbundet ätande tillsammans med sina kollegor. Förarna i denna studie kunde berätta om hur geografiska faktorer kunde påverka möjligheten att äta tillsammans med andra, samtidigt som det för vissa distributionsförare fungerade utmärkt att spendera rasten med andra kollegor.

Ytterligare en förare sade att körturernas geografiska sträckning påverkade möjligheterna att äta med kollegor. Detta hindrade dock inte föraren från att tillbringa måltiden i restaurangens lokaler, eftersom denne gärna pratade med andra ensamätande människor i omgivningen. För denna förare var det sociala en viktig del i måltiden, men att spendera den ensam eller i en miljö bland okända människor var ändå inte otänkbart för det.

Den rituella rasten

Den sista föraren utmärkte sig något från de övrigas måltidsstrategier, trots det värderades det sociala lika högt. Det utmärkande för denna berodde mycket på att förutsättningarna för måltiden såg annorlunda ut. Medan de andra förarna körde i mer spridda geografiska områden och över olika kommungränser, körde denna endast inom en och samma tätort. Ett tiotal förare från åkeriet körde inom samma tätort, på så sätt gick det att samordna luncherna för gruppen. Varje arbetsdag samlades kollegorna på en lunchrestaurang och spenderade rasten tillsammans under en timme. Föraren uttryckte en glädje i hur situationen var, att de kunde tillbringa måltiden tillsammans var något som förarna länge hade kämpat för att kunna verkställa och få till i praktiken. Under de sex år föraren hade arbetat på åkeriet var det endast det senaste året som rasterna varit upplagda på detta sätt tillsammans med kollegorna från samma körområde. På restaurangen de åt på serverades det dagligen buffé, därtill ingick bowling i priset, vilket de utövade efter varje lunch. Under rastens 60 minuter tillbringades halva tiden på ätande och resten på bowling, detta var en väldigt viktig del av arbetsdagen. Bowlingen hade blivit en viktig del av rasten, att kunna äta och bowla tillsammans var symboler och tillfällen för att vårda den gemenskap de så länge kämpat för att kunna få. Det var ett tillfälle att samtala, diskutera arbetsdagen och -uppgifter, samt att ha trevligt tillsammans. Att spendera rasten under denna planerade timme beskrevs nästan som en ritual. De som kom tio minuter försent kastade i sig maten till förmån för att hinna delta i bowlingen. Matens och dryckens betydelse blev på så sätt något åsidosatt i måltiden och rasten, där det sociala i detta fall värderades högre. Vilket ytterligare stärker tidigare studier att endast maten inte skapar måltiden (Nyberg, 2009; Anving, 2012).

Vidare kunde de dra kopplingar till hemmets måltid. Även där utgjorde det sociala aspekterna grundpelaren för måltidstrivseln. Ensamätande i hemmet kunde påverka valet och värderandet av mat och vilken slags mat som intogs, betydelsen av att äta tillagade och hälsosamma rätter försvann något i ensamhetens måltid. Huvudsyftet blev där istället att mätta och ge energi fram till nästa matintag, framför att bidra med någon slags gastronomisk njutning och social stimulans. Vilket Lagnevik (2005) kan dra paralleller mellan – att social frånvaro i måltiden kan uppmuntra ohälsosamma matval. I den sociala frånvaron finns inga andra ögon att döma eller värdera personens val av mat. Jämfört med ätandet i familjen kan det ensamma matintaget tappa något av de förhållningssätt och synsätt som skapas inom familjen (Anving, 2012). Likt Nyberg (2009) kan den ensamma måltidens definition ifrågasättas, då måltiden som begrepp

ofta inrymmer många aspekter och vanligen ses som en social situation, där maten och drycken endast är en liten beståndsdel.

Detta kan vidare ifrågasättas beroende på vilken disciplin, synsätt eller vilken person som utövar måltiden. Om måltiden endast skall ses som en social situation är det tveksamt om den ensamma måltiden lever upp till definitionen. Däremot, om individen i sig värderar andra saker, såsom till exempel en maträtt tillagad med omtanke och en lugn miljö i ensamhet med utrymme för återhämtning, kan det mycket väl klassas som en måltid. Föraren som värderade det sociala, men samtidigt inte skrämdes av att äta ensam eller associerade det med något negativt, sade sig också värdera den väl tillagade maten kombinerat med stunden som tillfälle till vila och att ladda energi inför resten av arbetsdagen. Det faktum att föraren trots avsaknaden av det sociala kunde trivas i situationen, att det var en stund där dennes önskemål i måltiden uppfylldes, gör att det mycket väl kan klassas som en måltid. Nyberg (2009) beskriver måltiden som en komplex och flersidig situation, det sociala är en infallsvinkel, men individens egen syn sätter också upp regler och önskemål om hur den ska genomföras och vad det i slutändan betyder för begreppet i sig.

FAMM-modellen (Gustafsson et al, 2006) kan på många sätt representera och jämföras med vad förarna värderade i måltiden. Olikt de nyanställdas måltidssituation har de fem aspekterna i detta fall i mångt och mycket uppfyllts. I denna tidpunkt av förarnas karriär var måltiden en smått helig del av arbetsdagen, med många aspekter som kompromisslöst skulle finnas med. Måltiden som källa till njutning, där alla aspekter från FAMM-modellen var inräknade, och slutligen med en atmosfär av lugn kunde måltiden medföra allt det välmående de strävade efter.

Den bortglömda måltiden

Alla yrkesverksamma lastbilsförare i Sverige måste innan år 2016 ha genomgått en utbildning i fem delar för att få ett så kallad yrkeskompetensbevis (TYA, 2009). Utbildningen ska därefter repeteras var femte år. En delkurs vid namn ”Ergonomi och hälsa”, behandlar bland annat ämnen som; stress, träning, hälsa, kost och ergonomi. Den obligatoriska kursen ska genomföras på begäran av det EU-direktiv som syftar till att skapa ökad medvetenhet inom dessa områden bland lastbilsförare. Utöver denna yrkeskompetensutbildning arbetades det ingenting med frågor gällande mat, måltider och kostvanor på åkeriet i studien. Enligt transportledaren var kursen i princip ett påtvingat påfund från högre instanser. Däremot ansåg han inte kursen vara helt onödig. Transportledaren, som själv hade en nära kontakt med all personal, kunde delge att det fanns ett kunskapsgap bland förarna, samt att deras matvanor och hälsotillstånd var av skiftande karaktär. Liksom förarna i studien berättade, är det svårt att ge en klar och generaliserad bild av en lastbilsförare. Precis som de så finns det möjligheter att kombinera arbetet med hälsosamma vanor, det är upp till individen att skapa sina egna vanor och strategier.

Transportledaren kunde berätta att under de år han arbetat på åkeriet tyckte han sig ha kunna se något av en förändring bland förare och deras attityd till ohälsosam mat, och han upplevde att medvetenheten hade ökat. Detta kunde bland annat ta sig i uttryck i att allt fler tränade på sin fritid och att allt fler valde bort sötade drycker och livsmedel. Dock trodde han inte att det var kursen i ergonomi och hälsa som bidragit till denna förändring, utan han kopplade snarare samman det med samhället i stort, olika trender och den vanligt förekommande informationen om dieter, bantning och hälsa i media.

Måltidsfrågan ur facklig synvinkel

Under intervjun med det fackliga skyddsombudet beskrevs en bild av dagens genomsnittliga lastbilsförare som en överviktig man med nikotinberoende, och med en livsstil där fysisk aktivitet inte existerar. Vidare beskrev han den som en man som prioriterar mättnad och snabbhet i måltiden framför en god och väl tillagad maträtt, som intas under lugn och ro. Ett

exempel på en vanlig lunch kunde vara en Snickers och en kola, där huvudsyftet i matintaget var att ge energi och mätta fram tills hungern kommer tillbaka igen.

Om man nu ska vara lite normkritisk då säger jag lastbilschaufför till dig, vad tänker du på då? Tänker du på en stor, vältränad kille med liksom jättesmal och så, eller tänker du på en gubbe som röker för mycket, är ganska överviktig och inte är direkt, vad är din bild om jag säger så?
Fackligt skyddsombud

Skyddsombudet målade upp två olika slags bilder av lastbilsförare, och menade att den sistnämnda var den verkliga stereotypen av dagens förare. För att återigen koppla in studiens resultat från förarnas egna berättelser av den blandade förekomsten av personer och förhållningssätt kring ätande och hälsa, blir skyddsombudets uttalande något ifrågasättbart, att generalisera blir i relation till studiens resultat inte trovärdigt.

Måltiden som arbetsmiljöfråga

Att skyddsombudets bild av dagens förare var något missvisande kan ha en möjlig orsak. Skyddsombudet hade själv ingen erfarenhet av lastbilsföraryrket, och sade sig vara relativt svagt insatt i deras situation kring mat och måltid. Under intervjun med skyddsombudet framgick det att fackförbundet inte alls arbetade med frågor gällande mat och måltider. Detta beskrevs bland annat bero på att det ännu inte klassas som en arbetsmiljöfråga. Som skyddsombud kunde han tydligt redogöra för hur arbete kring arbetsmiljö fungerar och samtidigt beskriva vad som innefattas i begreppet ”arbetsmiljö”. Arbetsmiljö handlar om allting i arbetet som på något sätt kan påverka de som arbetar. Enligt skyddsombudet kunde det röra sig om allt från ommålning av rum, utformning av säten i lastbilen för minsta möjliga skaderisk eller ett bärande av skyddsväst i en miljö där risken att bli misshandlad är hög. Att frågan om mat och måltider inte klassas som en arbetsmiljöfråga bottnar i att ingen arbetare inom transportbranschen efterfrågat en belysning av ämnet, menade han. Det skulle alltså kunna klassas och behandlas som en arbetsmiljöfråga om det hade funnits ett uttalat behov av det från förarna själva.

Alltså så här är det ju, om förarna själva skulle lyfta det till en arbetsmiljöfråga, så skulle vi ju antagligen kunna göra någonting åt det, för arbetsmiljö gäller allt. Alltså arbetsgivaren har ett stort ansvar när det gäller arbetsmiljö, så man skulle kunna pusha på det den vägen. Fackligt skyddsombud

Utifrån förarnas förfrågan kan alltså ett upptagande av ett eventuellt problem ske. Det skulle då till exempel kunna genomföras genom att facket belyser frågan och att det genom åkeriernas arbetsledning i någon form tas upp. Om dagens lastbilsförare skulle motsvara den av skyddsombudet framtagna stereotypen, kan det ifrågasättas varför ämnet ännu inte behandlats mer ur en facklig synvinkel.

Lastbilsförare som grupp löper större risk än den övriga befolkningen att drabbas av livsstilsrelaterade sjukdomar, såsom hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2, övervikt och lungcancer samt eventuella efterföljande hälsoproblem (Gill & Wijk, 2004; Robinson & Burnett, 2005). Förarnas egna uttalanden om vad det innebär att träda in i yrket - den onda cirkeln av stress och hur det skapar ohälsosamma matvanor, om hur vissa inte lyckas bryta sig ur dessa negativa mönster visade ytterligare på den yrkesmässiga problematik som kan existera. Detta hade de även själva erfarenhet av – svårigheten att ändra invanda beteenden och vetskapen om hur de som inte lyckats har drabbats av övervikt och andra negativa hälsoeffekter. Allt detta kombinerat gör att mat- och måltidsfrågan skulle kunna bli ytterst relevant ur ett arbetsmiljöperspektiv. Svårigheterna att vidmakthålla hälsosamma matvanor under arbetet kan påverka förarnas hälsa, vilket gör att frågan lever upp till kriteriet att kunna klassas som en arbetsmiljöfråga. Att frågan ändå inte lyfts upp kan ha sitt ursprung i en ovetskap om hur en arbetsmiljöfråga ska tas upp, eller vem ansvaret ligger på. Förarna i studien

var knappt medvetna om vad facket egentligen arbetade med, särskilt inte hur de skulle kunna förändra något inom mat- och måltidsfrågor. Ett övergripande synsätt av facket var att det var en frånvarande organisation, vars arbete inte syntes för förarna. Ett medlemskap däri ansågs därför av vissa bara vara en onödigt dyr utgift, en förare kallade facket ”Sveriges dyraste tidningsprenumeration”.

Ansaret för mat- och måltidsfrågorna

Skyddsombudet försökte vidare beskriva hur ett arbete med mat- och måltidsfrågor skulle kunna genomföras. Detta ansågs av honom vara något problematiskt, då de mat- och måltidsmässiga frågorna inte kändes lika konkreta och greppbara som frågor rörande exempelvis stress eller ergonomi. Ett klart svar på hur dessa frågor skulle kunna behandlas gick inte att under intervju tillfället ge. Skyddsombudet förklarade att en belysning av frågan på sätt och vis skulle läggas över på åkerierna själva, eftersom dessa har ett stort ansvar inom frågorna.

Arbetsmiljölagen säger att arbetstagaren ska inte anpassa sig till arbetet, utan arbetet ska anpassa sig till arbetstagaren. Och ur den synpunkten skulle man ju kanske kunna, om man verkligen kunde påvisa att det här är en skadlig miljö, de äter bara det här, då skulle man nog kanske kunna påverka det. Mest troligt skulle det säkert bara komma ut en policy från företaget och ”du får inte äta Snickers” eller nåt sånt. Fackligt skyddsombud

Skyddsombudet påpekade att om ett påvisande av skadliga miljöer för förarna i relation till mat- och måltidsfrågor kunde tas fram så skulle det gå att arbeta med frågorna. Det faktum att ämnet kändes ogripbart och abstrakt ur en arbetsmiljösynvinkel ledde enligt honom till att ett upptagande av frågan endast skulle resultera i någon slags policy med förbud mot intag av specifika livsmedel, framtaget av åkerierna själva. Enligt skyddsombudet låg alltså ansvaret huvudsakligen på åkerierna själva. Transportledaren, som i sin tur beskrev hur arbetet med dessa frågor till viss del var påtvingat från EU, kunde inte heller konkret säga hur ett arbete med detta skulle kunna gå till. Dock ansågs det vara viktiga frågor, som inte ska förbises. Den europeiska kör- och vilotidslagen eller den svenska vägarbetstidslagen reglerar när förare ska ta rast, men inte heller här behandlas frågor rörande mat- och måltid (Holmén och Olsson, 2011) När ingen tar på sig ansvaret, blir då frågan; vem har egentligen hand om mat- och måltidsfrågorna?

Projektet ”Väggkrogen” är ett exempel på hur det går att arbeta med matvanor bland yrkesförare (Karlén Nilsson & Lindvall, 2001). I projektet arbetades det snarare med att på ett subtilt sätt påverka förarens beteende och attityd kring matvanor och hälsosam mat, framför att konkret lägga fram budskap kring vilka livsmedel som bör och inte bör ätas - vilket var något av upplägget i kursen om ergonomi och hälsa. Förarna i studien sade alla att kursen inte gett några resultat eller nyinsamlade kunskaper för deras del. Samtidigt talades det om vikten av att förmedla utbildning i dessa ämnen på ett korrekt sätt, som inte blir för påträngande och ”uppfostrande”. Kanske är det för förarna mer lämpligt att arbeta med mer osynliga tillvägagångssätt likt ”Väggkrogen” inom mat- och måltidsfrågor för att kunna få fram någon slags förändring eller kunskapsförmedling. Enligt Apostolopoulos et al (2011) är lastbilförarna extra utsatta för svårigheter kopplat till matval. Detta eftersom de många gånger begränsas till arenor såsom restauranger, väggkrogar och bensinstationer och deras utbud av mat, vilka enligt studien inte var optimala ur en hälsosynpunkt. Även i projektet ”Väggkrogen” pekas det på att ett förbättringsarbete gällande matens hälsomässiga kvalitet i lastbilförarens måltidsarenor skulle kunna verka positivt för målgruppens hälsa.

Det egna ansvaret

Förarna var dock enade i frågan, hur man äter och lever sitt liv är i grund och botten upp till varje person att själv avgöra. En ökad belysning av frågan önskades inte, då det lätt kunde övergå i någon slags ”uppfostran”, vilket inte var önskvärt. Transportledaren såg även detta

som något av en känslig fråga. Information och utbildning var enligt honom viktigt, men ett felaktigt och påträngande tillvägagångssätt kunde resultera i en defensiv attityd från förarnas håll.

...man är ju arbetsgivare bara och det kanske är lite svårt att påverka dom som jobbar, att man blir deras liksom förälder, att man säger till dom vad de ska äta och hur de ska göra, det ska vi ta och skita i egentligen. / / Sen är det ju lite det återigen att det är svårt att lära gamla hundar att sitta. Det är svårt att komma ifrån det här och börja äta sallad istället för onyttiga grejor, det vet jag ju själv också. Transportledare

I citatet påpekar transportledaren känsligheten i frågan, att det är en fin linje mellan att förmedla information och av något som kan liknas vid en förälders befallningar. Vidare beskrivs svårigheterna i att faktiskt överföra de teoretiska påbuden till praktiken. Den informationen som ges under yrkeskompetensutbildningen vägrade enligt förarna inte tungt nog för att kunna omforma gamla vanor.

Enligt Wanjek (2005) är just arbetsplatsen en bra utgångspunkt för att börja arbeta med sådana frågor och att sprida kunskapen om goda matvanor. Dock kunde varken transportledare eller skyddsombud förmedla någon klar bild av hur ett arbetande med sådana frågor skulle kunna genomföras.

Metoddiskussion

Den kvalitativa metod som valdes lämpades med hänvisning till studiens syfte. Studien syftade till att undersöka deltagarnas individuella och subjektiva synsätt och upplevelser inom området. Det handlade om muntliga beskrivningar av självupplevda ting, där den kvantitativa, numeriska formen inte är förenlig med vald inriktning. Den kvalitativa metoden skapar en djupare och mer nyanserad förståelse än den kvantitativa (Patel & Davidson, 2011). Valet av kvalitativ metod skapade möjlighet till en bredare analys av resultatet, med utrymme för vidare tolkningar och sammankoppling med tidigare studier och litteratur.

Vidare val av tillvägagångssätt var den semi-strukturerade muntliga intervju metoden. Återigen med anvisning till syftet, var detta en fördelaktig strategi. Detta eftersom den semi-strukturerade intervjuguiden som användes innefattade relativt öppna frågor, där det skapades möjlighet för intervju personerna att utifrån specifika frågeramar utveckla individuella svar i valfri riktning, vilket gav deltagarna en slags frihet som lämpade sig för att kunna tala fritt, bygga vidare på och berätta om egna tankar och åsikter.

En del av resultatet grundas i de deltagande förarnas egna berättelser av de nyanställda förarna. De hade själva liknade erfarenheter från sina egna tidiga år på åkeriet, vilka de kunde jämföra med dagens nyanställda förare. Dock handlade det alltså mycket om berättelser från deras egna uppfattningar av de nyanställdas situation, alltså inte berättat av de nyanställda förarna själva. Ett alternativ för att ytterligare undersöka eller söka fördjupning i de nyanställdas situation hade kunnat vara att i första hand intervjua just denna grupp av förare. Resultatet kan ändå ge en bild av de skillnader som finns mellan olika slags förare, och hur detta kan tas i uttryck i förhållande till maten och måltiderna i arbetet.

Vidare kan valet av antal förare diskuteras. De fyra lastbilsförarnas uttalanden var i många fall snarlika, tydliga mönster och teman kunde redan ses under tiden intervjuerna pågick. En slags mättnad uppnåddes i datainsamlingen av dessa fyra personer, vilket gjorde att antalet deltagare var högst rimligt. De deltagande förarna körde alla distributionstrafik, men i spridda geografiska områden inom länet. Hade även förare med fjärtransporter inkluderats i urvalsgruppen hade studien säkerligen erhållit ett annorlunda resultat. Detta eftersom mat- och måltidsvanor möjligen kan se annorlunda ut för förare med körturer över längre och mer

spridda sträckor. Även stressituationen kan för dessa förare ha en olikartad karaktär, än för distributionsförarna. Utöver intervjuer med förare skedde även intervjuer med transportledare och fackligt skyddsombud, vilket gav resultatet en annan vinkling, dels från personer av annan rang och med andra arbetsmetoder, erfarenheter och synsätt inom området.

I urvalet av deltagare söktes en spridning av förares ålder, antal arbetade år på åkeriet och körturer över spridda geografiska områden. Dessa punkter ansågs vara relevanta för att möjligen uppnå en viss variation i både inblickssätt och resultat. Alltså togs det inte hänsyn till socioekonomisk bakgrund eller andra faktorer som familjesituation, hälsotillstånd eller kön. Eftersom studien endast är en slags djupgående redogörelse för deltagarnas berättelser inom valt ämnesområde var syftet inte att jämföra några skillnader mellan grupperna. Med tanke på ämnesområdet inom mat- och måltidskunskap hade en bredare spridning av förares familjesituation och hälsotillstånd och faktorer som till exempel vikt möjligtvis kunnat vara av relevans eller skapat ett annorlunda resultat.

Vid urval av deltagare tillämpades ett bekvämlighetsurval (Patel & Davidson, 2011), både vid val av åkeri och förare. Detta kan ha färgat studiens resultat. Av praktiska skäl lämpades att kontakten med förare och tillfrågan att delta hanterades av transportledaren själv. Detta kan ha påverkat vilka slags förare som valdes ut. Resultatet kan till exempel därför ha färgats av transportledarens personliga åsikter i vilka förare som lämpades att delta i en studie inom mat- och måltidskunskap. En annorlunda urvalsmetod hade kunnat skapa ett annat resultat, dock bedömdes bekvämlighetsurvalet av flera praktiska skäl vara lämpligast.

Viktigt att påpeka är att eftersom studien endast är en slags djupgående redogörelse för just dessa deltagare och deras synsätt och upplevelser inom studerat område, är det alltså inte frågan om någon slags generaliserbarhet av resultatet.

Transportledaren hade sedan tidigare flera års erfarenhet av arbete som lastbilsförare. På så sätt kunde denna beskriva egenupplevda erfarenheter ur både lastbilsförarens och arbetsledningens synvinkel. Skyddsombudet hade ingen erfarenhet av föraryrket och sade sig vara relativt lite insatt i lastbilsförarens situation. Samtidigt beskrev denna sig som den mest insatta på sin arbetsplats i frågor gällande lastbilsförare.

Valet att genomföra intervjuerna på förarnas och transportledarens arbetsplats var av stor vikt. Det som av Patel och Davidson (2011) beskriver som ”att mötas på lika villkor i samtalet” – att i en situation som är kanske inte hör till det vardagliga för intervjupersonerna ändå kunna vistas i en för dem välkänd miljö, kan vara av betydelse för datamaterialets kvalitet. Att som ledare av samtalet anpassa sig till intervjupersonernas önskemål eller att förlägga intervjun på en plats där dessa personer känner sig trygga kan skapa ett mer avslappnat samtal. Utfallet av uttalandena kanske därför inte har färgats av till exempel nervositet eller obekvämheter i situationen på samma sätt som om intervjun genomförts på obekant ställe (Dalen, 2011).

Vidare kan eventuell intervjuareffekt diskuteras. Med tanke på författarens ringa erfarenhet av att genomföra intervjuer kan deltagarnas svar ha påverkats. Enligt Patel och Davidson (2011) kan samtal påverkas och färgas av faktorer som exempelvis kön, språkbruk, makt och ålder. Att författaren, som är kvinna och yngre än samtliga deltagare, genomförde intervjuer på en mansdominerad arbetsplats kan också vara faktorer som format resultatet.

Slutsats

Förarna i studien beskrev att förmågan att hantera stress var något som kom med yrkeserfarenhet. Det var för de oerfarna och nyanställda förarna som upplevdes ha störst problem kopplat till stressen. Detta kunde i sin tur påverka matvanor för denna förargrupp. De

nyanställda arbetade ofta på rasten för att få mer arbete gjort, det blev en slags metod för att kortsiktigt minska stressen.

I arbetets måltid värderade förarna framförallt tre faktorer; det sociala, måltiden som tillfälle till återhämtning och den nyttiga maten. Det sociala var det högst prioriterade, men på grund av arbetets mobila struktur kunde detta önskemål inte alltid uppfyllas. Körturernas varierande sträckningar omöjliggjorde ibland ett ätande tillsammans med kollegor, vilket de upplevde som negativt.

Frågor gällande mat och måltid var enligt transportledare och skyddsombud knappt berörda. Dessa frågor bedömdes ändå vara viktiga. Vem som ansvarade för ett eventuellt upptagande av mat- och måltidsfrågorna i arbetet var inte klarlagt. Frågorna skulle kunna tas upp som arbetsmiljöfrågor om ett behov uttalades från förarna själva.

Förslag på vidare forskning

Vidare forskning inom detta område skulle kunna tas vid i att undersöka förare med olika slags bakgrund. Att studera hur mat och måltid tas i uttryck för förare med fjärrtransporter, där förutsättningarna till att bygga upp individuella strategier kan se annorlunda ut än för distributionsförare med kortare körturer inom samma område. Denna studie grundades i mat- och måltidskunskap, vilket skulle göra det intressant att undersöka eventuella skillnader mellan förare med olika hälsotillstånd, vikt och liknande faktorer. För att ytterligare kunna studera individuella strategier och tankesätt i val av mat och måltidssituation under arbetstid, skulle vidare forskning kunna utföras som en observationsstudie, vilket möjligtvis skulle ge en annan infallsvinkel av agerande och egenuppbyggda strategier bland förarna.

Studiens har ur flera avseenden relevans i mat- och måltidskunskap. En stor grundpelare i uppsatsen är just måltiden, och hur tidigare forskning definierat den. Samtidigt jämförs detta med förarnas måltidsdefinition, och hur faktorer som arbete och stress påverkar möjligheterna till att äta och tillbringa måltiden enligt individens egna önskemål. I studien studeras måltiden bland annat ur synvinklar som; en social situation, ett tillfälle till närings- och matintag, njutning och återhämtning. Vidare har även dessa områden studerats ur arbetsledningens och fackförbunds perspektiv, vilket kan påvisa de problem ett arbete med mat- och måltid kan innebära, särskilt med hänsyn till den mobila strukturering som innefattas i lastbilsföraryrket.

Referenser

Adams-Guppy, J. & Guppy, A. (2003). Truck driver fatigue risk assessment and management: a multinational survey. *Ergonomics*. 46(8), 763-79

Anving, T. (2012). *Måltidens paradoxer om klass och kön i vardagens familjepraktiker*. Doktorsavhandling, Lunds universitet, Sociologiska institutionen

Apostolopoulos, Y., Sonmez, S., Shattell, M., Haldeman, L., Strack, R. & Jones, V. (2011). Barriers to Truck Drivers' Healthy Eating: Environmental Influences and Health Promotion Strategies. *Journal of Workplace Behavioral Health*. 4(26), 122-143. doi: 10.1080/15555240.2011.573754

Arbetsmiljöverket. (2008). *Kör- och vilotider samt vägarbetstidslagen*. Hämtad den 3 april, 2013. http://www.av.se/dokument/teman/transport/kor_vilotider.pdf

Beardsworth, A. & Keil, T. (1997). *Sociology on the Menu*. Routledge

Biggs, H., Matthews, G., Rowden, P. & Watson, B. (2011). The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes. *Accident Analysis & Prevention*. 43(4), 1332–1340. Hämtad från databasen Science Direct

Dalen, M. (2011). *Intervju som metod*. Malmö: Gleerups

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006. Hämtad den 28 februari, 2013. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0088:0105:SV:PDF>

Gill, P.E. & Wijk, K. (2004). Case study of healthy eating intervention for Swedish lorry drivers. *Health Education Research*. 19(3), 306-315. doi: 10.1093/her/cyg030

Gustafsson, I., Johansson, J., Mossberg, L. & Öström, Å. (2006). The Five Aspects Meal Model: a tool for developing meal services in restaurants. *Journal of Foodservice*. 17(2), 84-93. doi: 10.1111/j.1745-4506.2006.00023.x

Hennessy, D. & Wiesenthal, D. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression *Aggressive Behavior*. 25(6), 409-423. doi: 10.1002/(SICI)1098-2337(1999)25:6<409::AID-AB2>3.0.CO;2-0

Holmén, A. & Olsson, M. (2011). *Lastbilschaufförers upplevelse av Kör- och vilotidslagen och dess betydelse för individens arbetsförhållande*. Examensarbete
Högskolan Väst, Institutionen för individ och samhälle

Karlén Nilsson, H. & Lindvall, C. (2001). *Projekt Vägkrogen*. Livsmedelsverket

Kaufmann, A. & Kaufmann, G. (2005). *Psykologi i organisation och ledning*. Lund:
Studentlitteratur

Lagnevik, M. (2005). Arbetsplatser, arbetsorganisation, mat och måltider. I Lindén, A. (red.).
Mat, hälsa och oregelbundna arbetstider. Lund: Sociologiska institutionen. S.60-74

Lee, J., Lee, S. & Wallace, S. (2010). Job stress, coping strategies, and burnout among abuse-specific counselors. *Journal of Employment Counseling*. 47(3), 111-122. doi: 10.1002/j.2161-1920.2010.tb00096.x

Lennernäs, M. & Wiberg, K. (2006). *Kosten, kroppen, klockan. Att äta, sova och arbeta på udda tider*. Stockholm: Fitnessförlaget

Martinez, A. (2011). *Attityder hos lastbilsförare gällande mat i samband med långa, korta – respektive blandade transportsträckor*. Examensarbete, Högskolan i Gävle: Avdelningen för arbets- och folkhälsovetenskap

Monk, T. (2005). Shift Work: Basic Principles. I Dement, W., Kryger, M. & Monk, T. (red.).
Principles and Practice of Sleep Medicine. WB Saunders. S. 673-679

Nagler, E., Viswanath, K., Ebbeling, C., Stoddard, A. & Sorensen G. (2013). Correlates of fruit and vegetable consumption among construction laborers and motor freight workers. *Springer*. 24(4), 637-647. doi: 10.1007/s10552-012-9998-6

Nyberg, M. (2009). *Mycket mat, men lite måltider. En studie av arbetsplatsen som måltidsarena*. Doktorsavhandling, Lunds universitet, Sociologiska institutionen

Patel, R. & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur

Robinson, C. & Burnett, C. (2005). Truck drivers and heart disease in the United States. *American Journal of Industrial Medicine*. 47(2), 113-119. doi: 10.1002/ajim.20126

Selye, H. (1991). History and Present Status of the Stress Concept. I Lazarus, R. & Monat, A. (red.). *Stress and Coping: An Anthology*. Columbia University Press. S. 21-35

Svederberg, E., Nyberg, M. & Sjöberg, K. (2010). Bus Drivers' and Assistant Nurses' Conceptualizations of Food and Meals During Working Hours. *Forum: Qualitative Social Research*. 11(2), 15. Från: <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/viewArticle/1254/2973>

Transportarbetarförbundet. (2011). *Arbetsmiljön i branschen: Acceptera inte tidspressen*. Hämtad 4 februari, 2013, från Transportarbetarförbundet, <http://www.transport.se/branscher/godstransporter/Vanliga-problem/>

Transportstyrelsen. (2012c). *Digital färdskrivare*. Hämtad: 14 mars, 2013, från Transportstyrelsen, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/Fardskrivare/Digital-fardskrivare-/>

Transportstyrelsen. (2012a). Färdskrivarens symboler. Hämtad: 28 april, 2013, från Transportstyrelsen, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/Fardskrivare/Fardskrivarens-symboler/>

Transportstyrelsen. (2012b). *Körtider, raster och vilotider*. Hämtad 13 mars, 2013, från Transportstyrelsen, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/Kortider-raster-och-vilotider/>

TYA. (2009). *YKB – Yrkeskompetensbevis Obligatorisk grund- och fortbildning för lastbilsförare*. Hämtad: 15 april, 2013, från http://www.tya.se/tya/utbildning/ykb_folder.pdf

Wanjek, C. (2005). *Food at work*. Geneva: International Labour Office

Appendix 1 - Intervjuguide: Chaufförer

Presentera mig själv och examensarbetets syfte samt vad intervjun kommer att handla om.

Berätta om det som står i missivet och dela ut, fråga om tillåtelse för inspelning.

Kön:

Ålder:

Hur länge har du arbetat här? Hur länge har du arbetat inom transportbranschen?

Vad för slags transporter kör du? Var/hur långt går dina körningar?

Vad har du för arbetstider?

ARBETE, TID OCH STRESS

Upplever du ditt arbete som stressigt? Hur ofta gör du det? Vad skapar stress i arbetet?

Vad är stress för dig? Vad kan ha hänt då i arbetet?

Tycker du att stress och tidspress i ditt arbete påverkar hur du mår? Om ja, beskriv vad som händer med dig vid stress

Har ditt arbete blivit mer eller mindre stressigt sen du började i arbetet? Beskriv på vilket sätt

RASTTIDER OCH VILOTIDER

Är du insatt i dina rättigheter och vilka regler som gäller om körtider, rast och vila?

- Tror du alla är det? Tycker du det är viktigt att känna till dessa? Vem bestämmer reglerna?
- Är det viktigt att följa de regler som finns kring rast och vila?

Hur ser din arbetsdag ut med avseende på just rasterna?

Infaller dina raster vid olika tidpunkter från dag till dag? Hur stora skillnader kan det röra sig om?

MATEN OCH MÅLTIDERNAS PÅ ARBETET

Skulle du kunna berätta hur du äter under en arbetsdag?

Äter du dina måltider vid samma tid eller vid oregelbundna tider från dag till dag?

Var äter du dina måltider under arbetstid? – På restaurang, i bilen, på arbetsplatsen etc.

Vad är det som styr var du väljer att äta?

Påverkar stress och tidspress var du väljer att äta dina måltider?

Tycker du att stress och tidspress påverkar vilken slags mat du väljer att äta? Om ja, på vilket sätt?

Hur tycker du att det känns när du är ute och kör och det är dags att stanna att äta?

- Är du hungrig när du äter eller måste du äta trots att du inte är hungrig?
- Känner du dig ofta stressad under tiden du äter?

Vad innebär en "bra måltid" för dig?

- Under arbetstid
- På fritiden

Vad tycker du är viktigt för att en måltid ska vara trivsamt?

Tycker du att det finns någon skillnad i hur du värderar en "bra måltid" på arbetet mot på fritiden? Om ja, varför skiljer det?

Tycker du att det finns någon skillnad i vad du anser är nyttig mat på arbetet mot på fritiden? Om ja, varför tror du det?

Är måltiden viktig på jobbet? Varför/Varför inte?

Har du ändrat dina matvanor sedan du började jobba här? Om ja, hur och varför?

Upplever du ofta att du måste kompromissa med ätandet på arbetet pga av tiden? På vilket sätt? Hur ofta händer det? Hur skulle du vilja äta på jobbet?

Är det svårt att förhålla sig till de regler som finns kring vila och raster när det gäller planeringen av ditt ätande under arbetsdagen? Om ja, varför är det svårt?

- Sätter man som chaufför upp andra regler/ egna strategier?
- Planerar man när man vill äta, eller blir det som det blir?

ARBETSLEDNINGENS OCH FACKETS ROLL I MÅLTIDEN

Hur arbetar din arbetsledning kring era rättigheter och regler kring rast och vila?

Tycker du att de gör tillräckligt för att era rättigheter ska uppfyllas? Om inte, vad borde de göra?

Tycker du att de gör tillräckligt för att ni ska må bra?

Tycker du att arbetsledningen skulle kunna arbeta annorlunda inom detta?

Vilka förändringar tycker du man borde arbeta med kopplat till måltid, tid och rast?

Hur arbetar facket med dessa frågor?

Avsluta och tacka för medverkan

Appendix 2 - Intervjuguide: Transportledare/Personalansvarig

Presentera mig själv och examensarbetets syfte samt vad intervjun kommer att handla om.

Berätta om det som står i missivet och dela ut, fråga om tillåtelse för inspelning.

Ålder:

Yrkestitel:

Information om åkeriet: Hur stort är det? Hur många anställda?

Vilka är dina huvudsakliga arbetsuppgifter?

REGLER FÖR RAST OCH VILA

Vilka regler arbetar ni efter gällande rast och vila för era chaufförer?

Finns det några andra uppsatta regler inom företaget gällande detta?

Skulle du kunna berätta om hur ni arbetar för att de här reglerna ska fungera och efterföljas i praktiken?

TIDSBRIST OCH STRESS

Upplever du att det förekommer stress bland era förare under arbetet? I hur stor utsträckning förekommer stress tror du? Vad tror du skapar stressen?

Upplever du att stress är ett problem bland era förare?

Upplever du att era förare har svårt att förhålla sig till reglerna om kör- och vilotider p.g.a. stress och tidsbrist?

Tycker du att det för er i arbetsledningen är svårt att förändra eller påverka hur situationen för era förare ser ut idag gällande stress i kombination med rast och vila?

CHAUFFÖRERS MAT OCH MÅLTIDER

Vad har du för bild av förarens matvanor under arbetstid? Har den förändrats under åren?

Tror du att era förarens mat- och måltidsvanor i arbetet påverkas av stress, tidsbrist och mängden arbetsbelastning? Om ja, på vilket sätt?

Skulle du kunna säga att det är någon skillnad mellan olika slags förare och hur de påverkas av stress?

- Yngre och äldre förare
- Förare med kort och lång arbetslivserfarenhet
- Förare med kort och långdistanskörningar

Arbetar ni något kring dessa frågor gällande förarens hälsa, matvanor och stress? Om ja, hur/på vilket sätt? Om nej, hur skulle man kunna arbeta med dessa frågor? Vad är svårigheterna? Utmaningarna?

Tycker du att situationen för förarna är bra gällande detta eller behövs det arbetas mer kring det?

Avsluta och tacka för medverkan

Appendix 3- Intervjuguide: Skyddsombud

Presentera mig själv och examensarbetets syfte samt vad intervjun kommer att handla om.

Berätta om det som står i missivet och dela ut, fråga om tillåtelse för inspelning.

Ålder:

Vilka är dina huvudsakliga arbetsuppgifter?

STRESS I BRANSCHEN

Hur upplever du att det ser ut i branschen som helhet gällande förarens situation kring stress, arbetsbelastning och tidsbrist under arbetet?

Är detta ett problem inom branschen? På vilket sätt?

Hur upplever du att stress påverkar förarens hälsa?

Hur ser din bild ut av hälsan bland lastbilsförare idag? Vilka är de största problemen?

När det gäller regler för vila och raster, vilken möjlighet har åkerierna själva att påverka dessa (och hur styrd är man av regler som är beslutade "högre upp")?

Vad vet du om hur åkerierna själva arbetar för att motverka negativ stress bland förare?

Tycker du att åkerierna arbetar tillräckligt för det? Vad skulle de kunna göra annorlunda?

MATEN OCH MÅLTIDERNÄ

Vilken roll har ni på facket när det gäller mat- och måltidsförhållanden för chaufförer?

Är måltiderna och tider för mat och måltider en arbetsmiljöfråga tycker du? Om ja, hur? Om nej, varför inte? Skulle det kunna vara det?

Vilken betydelse tror du maten och måltiderna har för chaufförernas hälsa?

Hur arbetar facket kring frågor som rör lastbilsförarens arbetsmiljö och säkerhet?

Hur arbetar facket kring frågor som rör regler kring rast och vila för lastbilsförare?

Hur arbetar facket kring frågor som rör stress, mat och måltider för lastbilsförare?

- Hur skulle man kunna arbeta med detta?

Avsluta och tacka för medverkan

Appendix 4 - Missiv

Mitt namn är Malin Andersson och jag studerar på Gastronomiprogrammet, Högskolan Kristianstad. Just nu går jag min sista termin och skriver därför min kandidatuppsats.

Mitt examensarbete har syftet att undersöka transportarbetares attityd och förhållningssätt till mat, ätande och måltider under arbetstid och vilka regler som gäller kring rast och vila. Genom ditt deltagande i den här intervjun är du med och bidrar till studiens resultat.

Ditt deltagande är helt frivilligt och du kan när som helst välja att hoppa av, utan att behöva uppge någon anledning eller att det medför några konsekvenser för dig.

Alla dina personuppgifter och allt du säger under denna intervju kommer att behandlas konfidentiellt. Ditt namn eller din arbetsplats namn kommer aldrig att förekomma någonstans i något material och det är endast jag som kommer att ta del av det inspelade materialet och anteckningar från intervjun.

Är det något du undrar över är du välkommen att kontakta mig på min mailadress (längst ner på sidan).

Tack för ditt deltagande!