

TUR

TRANSPORTERHVERVETS
UDDANNELSER

ANALYSE AF KOMPETENCEKRAV TIL RENOVATIONSCHAUFFØRER

DECEMBER 2019



MB ANALYSE

Stolbjergvej 21
3070 Snekkersten
Tlf.: 2040 2039

December 2019

Fotos: Colourbox

Analyserapporten er udarbejdet af konsulent
fra MB Analyse for Transporterhvervets
Uddannelser

1. INDLEDNING	2
1.1. ANALYSENS FORMÅL	2
1.2. ANALYSENS BAGGRUND	2
1.3. ANALYSEDESIGN OG ORGANISERING	2
1.4. ANALYSERAPPORTENS OPBYGNING	3
2. ANALYSENS RESULTATER	5
2.1. AFDÆKKEDE KOMPETENCEKRAV TIL RENOVATIONSCHAUFFØRER	5
2.2. FREMTIDIGE KOMPETENCEKRAV	11
3. UDDYBNING AF AFDÆKKEDE KOMPETENCEKRAV	14
3.1. AFDÆKKEDE KOMPETENCEKRAV INDEN FOR TEKNIK, BILER OG UDSTYR	14
3.2. AFDÆKKEDE KOMPETENCER PERSONLIG EFFEKTIVITET/PLANLÆGNING, 'SKRALDESTRESS' OG KULTUR.....	17
3.3. AFDÆKKEDE KOMPETENCER IT OG SPROG	21
3.4. AFDÆKKEDE KOMPETENCER PSYKISK ARBEJDSMILJØ.....	25
3.5. AFDÆKKEDE KOMPETENCER FYSISK ARBEJDSMILJØ	29
3.6. AFDÆKKEDE KOMPETENCER UDDANNELSE, SIDEMANDSOPLÆRING, KULTUR OG MENTORER	35
4. FORVENTNINGER TIL UDVIKLINGEN I BRANCHEN OG KOMPETENCEKRAV	36
4.1. NATIONALE OG KOMMUNALE AFFALDSPLANER.	37
4.2. KOMPETENCEKRAV PÅ BAGGRUND AF FORVENTNINGEN TIL UDVIKLINGEN	38
5. BRANCHENS ØNSKER TIL KURSER I AMU	43
6. UDDANNELSER FOR RENOVATIONSCHAUFFØRER	47
6.1. UDDANNELSER I AMU-SYSTEMET	48
7. SAMMENSTILLING AF UDDANNELSER OG AFDÆKKEDE KOMPETENCEKRAV	50
7.1. GRUNDLÆGGENDE/BASALE UDDANNELSER	50
7.2. SPECIALER	52
7.3. OBLIGATORISK EFTERUDDANNELSE	56
8. FORSLAG TIL SYNLIGGØRELSE PÅ AMUKURS.DK	60
8.1. UDDANNELSESPAKKE FOR NYE RENOVATIONSCHAUFFØRER.	63
9. UDDANNELSESPARATHED OG –VILLIGHED	65
LITTERATURLISTE	67
BILAG 1. SAMLET KOMPETENCEOVERSIGT	68

1. Indledning

1.1. Analysens formål

Formålet med analysen er, at få afdækket kompetencekravene for renovationschauffører. Analysen skal desuden analysere behovet for etablering af nye arbejdsmarkedsuddannelser inden for brancheområdet.

Som led i analysen skal der foretages en sammenstilling af de arbejdsmarkedsuddannelser, der allerede eksisterer og disse skal sammenholdes med de afdækkede kompetencekrav til chaufførerne.

Formålet med analysen er desuden at udforme AMU-kursuspakker, der kan tilgodese renovationschaufførernes kompetenceudviklingsbehov, således, at de kan synliggøres på amukurs.dk.

1.2. Analysens Baggrund

Baggrunden for denne analyse og tilhørende rapport er, at nogle af de skoler der udbyder og gennemfører arbejdsmarkedsuddannelser til renovationsbranchen har peget på et behov for revision af eksisterende og udvikling af nye arbejdsmarkedsuddannelser til branchen.

Der har yderligere været peget på at brugen af de eksisterende uddannelser til renovationsområdet har været meget lidt benyttet og dermed har der været ønske om at undersøge om AMU-målene afspejler branchens aktuelle behov for kompetencer hos renovationschaufførerne.

1.3. Analysedesign og organisering

Analysen er udarbejdet af konsulentfirmaet MB Analyse. Analysen er udført som en kvalitativ – komparativ analyse, hvor en række repræsentanter for branchen er blevet interviewet ud fra en spørgeramme. De gennemførte interviews er blevet transskriberet og udskrifterne behandlet kvalitativt. Respondenternes udsagn om kompetencebehov- og krav samt forventninger til udviklingen i branchen, der kan påvirke kravene, er samlet tematisk og de registrerede svar er bearbejdet komparativt.

Styregruppen består af Mogens Ellgaard-Cramer fra TUR og Mikkel Behnke fra MB Analyse.

Analysen er gennemført i 4 faser:

- **Fase 1** omfatter desk research, interview med ressourcepersoner og opstartsmøde i styregruppen.
Ved projektopstarten blev der gennemført en desk research samt interviews med udvalgte ressourcepersoner, der kunne belyse udviklingen i renovationsbranchen. På baggrund af research og interviews blev der udarbejdet en liste over virksomheder til kvalitative interviews.
Der blev udarbejdet en spørgeramme/interviewguide der sammen med respondentlisten blev gennemgået og godkendt på styregruppemøde.

- **Fase 2** består af en interviewrække med interessenterne/repræsentanterne for branchen. Der blev gennemført interviews med ledelse og medarbejdere i 5 virksomheder.
De gennemførte interviews blev efterfølgende transskriberet til kvalitativ bearbejdning i fase 3.
- **Fase 3** omfatter analyse af interviews og styregruppemøde.
De gennemførte interviews blev bearbejdet kvalitativt og de afdækkede kompetenceudviklings behov blev samlet og bearbejdet komparativt.
Den afdækkede bruttoliste af kompetencebehov og forventninger blev gennemgået på styregruppemøde.
På baggrund af den store geografiske spredning af respondentgruppen samt hensynet til renovationschaufførernes arbejdstider, blev det i styregruppen besluttet at udsende den samlede kompetenceliste i høring hos de medvirkende virksomheder. Denne fremgangsmåde blev valgt, da der ikke var tilstrækkelig opbakning i respondentgruppen til at deltage i fokusgruppeinterview.
- **Fase 4** omfatter udarbejdelse af analyserapport og styregruppemøde.

Der blev gennemført interviews med nedenstående respondentliste:

Ressourcepersoner
Morten Dahl, Renovationschauffør, Fredensborg Forsyning
Henrik Tofteng, Direktør Henrik Tofteng A/S
Poul Christensen, Konsulent 3F
Nana Winkler, Specialkonsulent Dansk Affaldsforening
Morten Bo Sørensen, Uddannelsesleder TEC
Deltagende virksomheder
Frederiksberg Renovation/Gartner- og Vejservice
Meldgaard
HCS (Århus)
Urbaser A/S
City Container A/S

Analysen er udarbejdet i perioden august til december 2019.

1.4. Analyserapportens opbygning

Rapporten indledes i kapitel 2 med en gennemgang af de afdækkede kompetencebehov; denne gennemgang er ment som et oprids af analysens konklusioner på området.

I rapportens del 1 bliver de afdækkede kompetencebehov gennemgået og belyst igennem respondenternes tilbagemeldinger og eksisterende analyser og rapporter på området.

I del 2 bliver de afdækkede kompetencebehov sammenstillet med de eksisterende AMU-uddannelser på området. Forslag til revidering og udvikling, på baggrund af branchens tilbagemeldinger, præsenteres.

I rapportens 3. del bliver forslag til reorganisering af amukurs.dk præsenteret. Derudover bliver forslag til AMU-uddannelser i forhold til den nye organisering beskrevet og nye uddannelsespakker foreslået.

2. Analysens resultater

Dette kapitel er en oversigt over analysens resultater og indeholder konklusionerne af den kvalitative analyse og de afdækkede kompetencekrav. Uddybningen af kompetencekravene og de tilhørende anbefalinger uddybes i de efterfølgende kapitler.

2.1. Afdækkede kompetencekrav til renovationschauffører

På baggrund af de gennemførte interviews med renovatører og renovationschauffører er interviewene gennemgået for udsagn om kompetencekrav eller –mangler. Disse udsagn er så samlet tematisk inden for det kompetenceområde det berørte. Efterfølgende er der konstrueret en række samlende kompetenceorienterede udsagn der dækkede branchens tilbagemeldinger indenfor de respektive kompetenceområder. Områderne bliver beskrevet i det efterfølgende og baggrunden for kompetencen uddybes i del 1 af rapporten.

2.1.1 Biler, teknik og udstyr

Analysen har afdækket, at der er sket en udvikling i de kompetencer chaufførerne skal have i forhold til bilernes udvikling samt de køretekniske færdigheder som særligt indsamlingen i byerne kræver; bilerne udstyres i stigende grad med IT, sensorer/systemer til tømningregistreringer, sensorer til kørsel, alternative drivmidler og eldrevne løfte aggregater m.m. Chaufførerne skal kunne fortolke systemernes fejlmeldinger og lave manuelle tømningregistreringer/rettelser i systemerne for, at deres tur er korrekt registreret. Overlevering af fejlmeddelser til driftkontor/værksted er særligt vigtige i forhold til de biler der kører i toholdsskift, da det efterfølgende hold er afhængige af, at bilen er i drift til deres tur.

Køreteknisk efterlyser renovatørerne øgede kompetencer og særligt hos de nye chauffører. Chaufførernes tempo og den stigende trafikintensitet i byerne stiller i stigende grad krav til køretekniske færdigheder og brug af bilernes mange sensorer og køretekniske hjælpemidler. Flere renovatører efterspørger et 'stop-skaden' kursus hvor chaufførerne i renovationsbiler træner kørselssituationer under vanskelige forhold.

Den grønne omstilling og transportsektorens bidrag til reduktion i CO₂-udledningen medfører i stigende grad krav om, at indsamlingen af affald skal ske i nulemissions eller CO₂- neutrale biler. Chaufførerne skal have viden og kompetencer både i forhold til kørsel med alternative drivmidler, herunder også CO₂-besparende kørsel i nuværende biler, men også i forhold til sikkerhedsprocedurer ved brand eller uheld i biler med batteripakker eller flydende alternative brændstoffer.

For renovationschaufføren er bilen hans vigtigste arbejdsredskab. Bilernes udvikling og de kommunale, nationale og EU målsætninger stiller i stigende grad krav til de kompetencer chaufførerne skal have for at sikre, at teknik og systemer arbejder sammen i opfyldelsen af licitationernes krav; renovatørens virksomhed er også i stigende grad påvirket af, at disse krav overholdes. Chaufførerne skal derfor have kompetencer til at følge med udviklingen i den grønne omstilling.

Analysen har afdækket følgende kompetencekrav til renovationschaufførerne i forhold til teknik, biler og udstyr:

Kompetencekrav teknik, biler og udstyr

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om bilens teknisk og udstyr og den IT bilen er udstyret med. Herunder fejlmeddelser og lignende, særligt i forhold til de biler der bliver benyttet i flerholdsskift.
- ...have viden om indretning, sikkerhed og betjening af aggregatet til at løfte spande, da udviklingen imod flere spande og nye typer af spande medfører en øget betjening af udstyr bag på bilen.
- ...have viden om samspil mellem GPS systemer, sensorer, tags og IT registreringer for at sikre tømninger bliver registreret korrekt.
- ...have udvidede køretekniske kompetencer i forhold til de ofte meget vanskelige forhold der særligt er i byerne ved afhentning af skrald. Renovatørerne efterspørger kurser i køreteknik og brug af bilens køretekniske hjælpemidler for at nedbringe antallet af skader på biler og byudstyr, særligt for nye chauffører.
- ...have viden om hvordan de bidrager til den grønne omstilling. De skal kunne køre grønt, planlægge kørsel og fyldning/læsning af bilen for at udlede mindst mulig CO₂.
- ...have viden om kørsel i biler med grønne drivmidler samt sikkerhedsforskrifter ved alternative drivmidler som f.eks. brand i elbiler og sikkerhed i forhold til batteripakker m.m.

2.1.2. Personlig effektivitet og planlægning samt arbejdskultur

Renovationschaufførernes arbejdstempo og nedslidning er behandlet i flere rapporter der også er inddraget i denne rapport. Ifølge respondenterne er et af branchens dilemmaer, at tiltrækningen for chaufførerne i høj grad er afhængigt af, at de kan udføre deres arbejde hurtigt og gå hjem når de er færdige. En gennemgående tilbagemelding i de gennemførte interviews er, at denne arbejdskultur, hvis denne overgøres, kan resultere i, at ønsket om at arbejde i et højt arbejdstempo overskygger hensynet til eget helbred, sikkerhed og, i nogle rapporterede tilfælde, kvaliteten af arbejdet.

Der efterlyses derfor en udvikling af kulturen i branchen så den i højere grad understøtter, at det er velset blandt chaufførerne at prioritere eget helbred og holdbarhed på arbejdsmarkedet frem for en hurtig afslutning på dagens arbejde. Branchen fremhæver, at et af virkemidlerne til denne kulturændring er den kvalificerede sidemandsoplæring samt at renovationschaufførerne, gennem viden og øgede kompetencer, bliver motiveret for at deltage i udviklingen af et bedre psykisk og fysik arbejdsmiljø for dem selv og deres kollegaer. Branchens udviklingstendenser fordrer i høj grad også et opgør med 'som vi plejer' og at renovationschaufførerne er forandrings- og udviklingsparate.

Analysen peger på, at kompetencer i retning af personlig effektivitet og planlægning, kombineret med viden om et højt arbejdstempos fysiske og psykiske påvirkning, kan

understøtte en kultur hvor 'work smarter' i højere grad end 'work harder' er fremherskende.

Ud over personlig effektivitet og planlægning som personlige kompetencer, peger branchens repræsentanter også på, at særligt de chauffører der har ansvar for at sidemandsoplære nye chauffører, skal have kompetencer som mentor i kombination med udvidet viden om arbejdsmiljø, sikkerhed og ergonomi. Der efterlyses på den baggrund en uddannelsespakke i AMU der indeholder de elementer, da særligt de oplæringsansvarlige er rollemodeller/kulturbærere for udviklingen af den nye kultur.

Analysen har afdækket en bred opbakning til en grund/start uddannelsespakke til nye i branchen. Hvis nye chauffører opnår viden om sikkerhed, ergonomi, arbejdsmiljø, viden om fraktioner, systemviden/viden om cirkulær økonomi, konflikthåndtering mv. inden eller i direkte forlængelse af deres introduktion til branchen, er det respondenternes forventning, at kulturændringen vil blive understøttet. Dette vil dog kræve, at branchen som helhed bakker op om denne standard.

Analysen har afdækket følgende kompetencekrav til renovationschaufførerne i forhold personlig effektivitet, planlægning og arbejdskultur:

Kompetencekrav personlig effektivitet/planlægning, 'skraldestress' og kultur.

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om hvordan de passer på sig selv og udfører arbejdet så den gode hverdag understøttes. De skal have viden om, at personlig effektivitet, planlægning og ændrede vaner kan medføre mindre fysisk og psykisk påvirkning.
- ...have viden om vigtigheden af at planlægge og udføre sit arbejde på en måde og i et tempo der giver mindst mulig negativ fysisk og psykisk påvirkning.
- ...have viden om, at for højt arbejdstempo kan medføre øgede skader på materiel og mandskab.
- ...arbejde i et tempo der understøtter velvilligheden til at yde service og rådgivning overfor borgerne.
- ...kunne følge med udviklingen og være forandringsparat.
- ...have viden om og forståelse for indvirkningen på renovatørens virksomhed, den samlede miljøbelastning og eget helbred ved ikke at indberette og dokumentere adgangsveje, fejlsorteringer m.m. i henhold til krav og sorteringskriterier.
- ...have viden om korrekt udførsel af arbejdet i henhold til AT-anvisninger og arbejdsmiljø for at kunne udføre sidemandsoplæringen og gå forrest som et godt eksempel for nye i branchen samt forstå medansvaret for udviklingen af en sundere arbejdskultur.

2.1.3. IT og sprog

Kravene til renovationschaufførernes IT kompetencer er stigende i takt med øgede krav til indberetninger, dokumentation, registreringer m.m. Bilerne bliver i stigende grad

digitaliseret og udstyret med IT og samspillet mellem de forskellige platforme, tømningssystemer og bilernes sensorer stiller i stigende grad krav til, at chaufførerne kan arbejde på flere platforme og systemer samtidigt. Chaufførerne omtaler det selv som det stigende 'kontor arbejde' i bilerne, som alle respondenterne forventer, at der kommer mere af i fremtiden.

Det har været en udtalt bekymring blandt renovatører og chauffører, at særligt de ældre chauffører kan have udfordringer med at følge med i denne udvikling. En væsentlig del af den efterspurgte kulturændring er derfor også at sikre chaufførernes IT kompetencer og deres håndtering af de forskellige platforme. Branchen efterlyser, at der kommer en kommunal/national ensretning af systemerne.

Faget har traditionelt været et fag, hvor der var plads til medarbejdere, der søgte beskæftigelsesområder hvor læse/skrive kompetencer ikke var et krav; de tillidsvalgte og renovatørerne fremhæver, at svage læse/skrive kompetencer og ordblindhed er udbredt blandt medarbejdere/kollegaer. Ud over at afstigmatisere området blandt medarbejderne, hvad branche og faglige organisationer arbejder på, og henvise til VEU og undervisning for ordblinde efterlyses en viden om hvordan tale-til-tekst og tekst-til-tale hjælpemidler kan benyttes i chaufførernes IT- og indberetningssystemer. Chauffører uden udfordringer på deres IT- og læse/skrive kompetencer kan ifølge interviews også se anvendeligheden af disse hjælpemidler i forhold til IT, registrering, kommunikation og dokumentation med arbejdshandsker på og under forskellige vejrtilg.

Analysen har afdækket følgende kompetencekrav til renovationschaufførerne i forhold til IT og sprog:

Kompetencekrav IT og sprog
Renovationschaufføren skal...
<ul style="list-style-type: none">• ...kunne arbejde struktureret og naturligt med IT på flere platforme. De skal have indsigt i digitalisering og værktøjer der understøtter udførelsen/planlægningen af arbejdet i henhold til lovmæssige og kontraktlige krav.• ...have praktisk viden om de hjælpemidler der findes til afhjælpning af ordblindhed og andre sproglige udfordringer, så de kan følge med udviklingen i branchen. Generelt kan hjælpemidler til oplæsning/tekst-til-tale og tale-til-tekst være nyttige redskaber i forhold til at benytte IT/tablets i al slags vejr og med vådt udstyr.

2.1.4. Psykisk arbejdsmiljø

Analysen har afdækket en række forhold, der påvirker chaufførernes psykiske arbejdsmiljø og som chaufførerne skal have viden og kompetencer til at håndtere. Branchens repræsentanter fremhæver, at et højt arbejdstempo, i kombination med trafikintensitet og mange potentielle konfliktsituationer i hverdagen, giver chaufførerne et højt stress/arousal niveau. Chaufførerne bør derfor have relevant viden om hvordan en stressbelastning, over

lang tid, kan påvirke kroppen psykisk og fysik. Respondenterne forudser, at den øgede viden vil kunne motivere til en adfærdsændring og bidrage til den ønskede kulturændring.

Det er også afdækket, at chaufførerne i høj grad oplever flere truende og konfliktfyldte situationer. Chaufførerne fortæller om en forråelse i nogle byområder hvor der opleves voldelig og truende adfærd. Et højt kompetenceniveau inden for konflikthåndtering og nedtrapning af konfliktniveauet er i stigende grad en nødvendig kompetence for chaufførernes sikkerhed og psykiske arbejdsmiljø. Chaufførerne skal også her have indsigt i hvordan et højt stress/arousal niveau kan påvirke udviklingen af situationerne.

På baggrund af ovenstående er der også peget på vigtigheden af, at viden om psykisk førstehjælp/krisehåndtering er en kompetence hos udvalgte medarbejdere hos renovatøren. For chauffører der lider overlast i konfliktsituationer eller oplever psykisk påvirkning efter uheld eller lignende er det vigtigt, at der er handlekompetence i virksomheden til at håndtere belastningsreaktionen og skaffe medarbejderen yderligere hjælp.

Chaufførernes egen forståelse af deres rolle som den cirkulære økonomis repræsentant i gadebilledet samt deres rolle i den grønne omstilling og forbedring af miljøet er der også tilbagemeldinger vil kunne påvirke chaufførernes psykiske trivsel og arbejdsmiljø. Kulturændringen og trivslen kan påvirkes positivt, hvis chaufførerne har viden om deres indsats i den samlede indsats for miljøet.

Analysen har afdækket følgende kompetencekrav til renovationschaufførerne i forhold til psykisk arbejdsmiljø:

Kompetencekrav psykisk arbejdsmiljø

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om både de kort og langsigtede mentale og fysiske påvirkninger af stress på kroppen. Kombinationen af at udføre arbejdet i et højt tempo under pressede/stressende forhold kan medføre et forhøjet arousal niveau og mentale og fysiske manifestationer af belastningen efter længere tids påvirkning.
- ...skal have kompetencer indenfor konflikthåndtering og konfliktnedtrappende kommunikation. Chaufførerne oplever i stigende grad situationer i deres dagligdag hvor de bliver konfronteret med vrede borgere eller oplever truende situationer.
- ...have viden om psykisk førstehjælp/krisehåndtering (tillidsvalgte og AMR). Chaufførerne kan blive udsat for truende adfærd/situationer eller uheld hvor der efterfølgende er brug for kompetencer til at håndtere belastning/chok. De skal have handlekompetencer til at håndtere chaufførens belastningsreaktion og skaffe hjælp til yderligere behandling.
- ...have viden om deres rolle i den cirkulære økonomi og deres bidrag til at mindske miljøbelastning m.m. Chaufførerne har en opfattelse af at blive kontrolleret i forhold til de krav til dokumentation der i stigende grad er obligatorisk i branchen samt at borgerne ofte uberettiget får medhold i klager m.m. Dette understøtter en os-mod-resten følelse og holdning der giver en

øget mental påvirkning i hverdagen; en øget forståelse af deres rolle i det den samlede miljø og klima indsats vil bidrage til at mindske følelsen af estragement, skabe forståelse for de øgede data- og renhedskrav samt bidrage til den kulturændring renovatørerne efterlyser.

2.1.5. Fysisk arbejdsmiljø, ergonomi og sikkerhed

Chaufførerne skal i høj grad være opdateret i forhold til de gældende lovkrav og anvisninger på deres renovationsområde(r). De skal have teoretisk og praktisk viden om brug af hjælpemidler, ergonomi og sikkerhed i jobbet samt de AT-anvisninger, der regulerer udførelsen af arbejdet. Chaufførernes viden og kompetencer skal kobles til konkret viden om konsekvensen af nedslidning og arbejdsskader. Renovatørerne ser i høj grad chaufførernes evne og villighed til 'at passe på sig selv' som en væsentlig del af den ønskede kulturændring.

Udviklingen i antallet af fraktioner medfører, at de risici der er ved bestemte typer affald bliver forøget. Chaufførerne skal have en udførlig viden om de sundhedsskadelige indvirkninger af øgede koncentrationer af bakterier og svampesporer i og omkring bilen. Chaufførerne skal være bevidste om hygiejne, værnemidler ved vask, egenkontrol og rengøring af tøj og førerhus i dagligdagen.

Analysen har afdækket, at nogle renovatører har registreret en udvikling i chaufførens skadesprofiler som følge af det øgede arbejde bag på bilerne i forbindelse med overgange til spande og flerkammer systemer. Chaufførernes kompetencer skal indbefatte udvidet viden om sikkerhed og teknik ved arbejdet bag på bilen og med aggregat/komprimator.

Analysen har afdækket følgende kompetencekrav til renovationschaufførerne i forhold til fysisk arbejdsmiljø:

Kompetencekrav fysisk arbejdsmiljø

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om den korrekte udførelse af jobbet inkl. hjælpemidler samt indhold af AT-vejledning D.2.24; Indretning og brug af Renovationssystemer. Ud over det konkrete indhold af vejledningen som chaufførerne skal indberette i forhold til, skal de også have viden om ergonomi og konsekvenser i forhold til nedslidning og skader. Det er vigtigt, at denne viden gøres konkret og praksisnær for chaufførerne.
- ...have viden om affaldstyper og sikkerhed i forbindelse med håndteringer deraf.
- ...have viden om risiko ved bakterier og svampesporer. Chaufførerne udsættes for et bredt spektrum af bakterier og svampesporer under udførelsen af deres arbejde. Særligt er der opmærksomhed i forhold til øgede værdier ved kørsel med bio-affald. Viden skal omfatte hygiejne i førerhuset, sundhedsrisikoen ved at bringe beskidt arbejdstøj hjem til vask og brug af værnemidler ved vask af bil m.m.
- ...have viden om ergonomi og sikkerhed i jobbet. Arbejdet bag på bilerne er steget i takt med indførelsen af flerkammer spande og -biler hvilket har medført

en udvikling i skadesprofilerne. Chaufførerne skal ligeledes have forståelse for at ændrede forsikringsvilkår medvirker manglende/nedsat erstatning ved arbejdsskader, såfremt sikkerhedsforskrifter ikke overholdes.

2.2. Fremtidige kompetencekrav

Et tema i de gennemførte interviews har været at spørge respondenterne til deres forventninger til de udviklinger de ser i branchen og hvad det kan have af indflydelse på kompetencekravene. Den fulde gennemgang findes i kapitel 4. Respondenterne har peget på udviklingstendenser på kort, mellemlang og lang horisont. Nedenstående forventninger til udvikling og tilhørende kompetencekrav er vurderet som aktuelle inden for en relativ kort tidshorisont:

- Der forventes en stigning i antallet af nedgravninger/molokker/'affaldsøer' og kuber i forbindelse med de stigende antal fraktioner og det tilhørende pladskrav hos borgerne. Behovet for chauffører med krancertifikat vil derfor stige. Certifikatet bør kombineres med kompetencer indenfor affaldssystemerne som f.eks. vejning, registrering, niveaumålere, IT, registrering etc. Branchen peger på dette som en efteruddannelsesmulighed for renovationschauffører med nedsat fysik.
- Udviklingen i affald som ressource og nedbringelsen af mængden af restaffald vil fortætte i henhold til nye nationale- og EU målsætninger. Renovationschaufføren er borgernes møde med den cirkulære økonomi og der vil i stigende grad være behov for viden og formidlingskompetencer hos chaufførerne i forhold til systemviden, 'affaldet vej' og sorteringskriterier/fraktionsviden.
- Der vil komme øgede krav til dokumentation og indberetninger, da der i højere grad vil måles på renheden af de indsamlede fraktioner. Så længe borgeren er kilden til sorteringen vil chaufførerne blive første kvalitetssikringsled med ansvar for at afvise urene fraktioner. Dette vil kræve en lokalpolitisk opbakning af chaufførerne også. De øgede krav vil også have indflydelse på chaufførernes IT kompetencer.
- Chaufførerne skal kunne understøtte den grønne omstilling og opnåelse af mål for CO₂-reduktion i transportsektoren. Chaufførerne skal løbende erhverve kompetencer i forhold til nye teknologier og drivmidler. Chaufførerne skal, som

resten af transportsektoren og borgerne generelt, være bevidste om hvordan man, gennem ændret adfærd og brug af teknologier, kan understøtte omstillingen.

- Rapporten Fremtidens Skraldemand og enkelte medvirkende renovatører ser en udvikling for chaufførernes rolle i retning af miljøambassadør. Renovatørerne generelt fremhæver, at chaufførerne skal kunne repræsentere kommunen og renovatøren i gadebilledet ved at have kompetencer inden for kundeservice, rådgivning og konflikthåndtering i kombination med miljøfaktorer i affaldshåndteringen.
- Branchen ønsker at understøtte en kulturændring/udvikling i faget. I et forandringsteoretisk perspektiv er kultur- og adfærdsændringer de sværeste at gennemføre og det tager tid. Branchen og uddannelsessystemet skal derfor understøtte forandringsvilligheden hos chaufførerne gennem en indefra kommende motivation til at deltage i forandringen samt formidle de udefra kommende krav om nødvendigheden af udviklingen.

Del 1: Afdækkede kompetencekrav

Denne del omhandler afdækningen af de rapporterede kompetencekrav og belyst gennem respondenternes tilbagemeldinger. Data og konklusioner fra eksisterende analyser og rapporter på områder vil ligeledes blive inddraget til underbygning af kompetencekravene.

3. Uddybning af afdækkede kompetencekrav

I dette kapitel gennemgås de afdækkede kompetencekrav. På baggrund af de gennemførte interviews med repræsentanter for branchen er der opstillet en række kompetencekrav til chaufførerne. Kravene er blevet afdækket ved, at kvalitativt bearbejde de indsamlede udsagn om nutidige eller fremtidige krav og derefter samle dem tematisk. På baggrund af den kvalitative bearbejdning er kravene formuleret i kompetencer.

Kompetencer fordeler sig indenfor 5 områder:

1. biler, teknik og udstyr.
2. Personlig effektivitet og planlægning.
3. IT og sprog.
4. Psykisk arbejdsmiljø.
5. Fysisk arbejdsmiljø.
6. Uddannelse, sidemandsoplæring, mentorer og kultur.

I kapitel 4 gennemgås branchens forventninger til kompetencekravene som følge af den udvikling der forventes inden for branchen.

3.1. Afdækkede kompetencekrav inden for teknik, biler og udstyr

På baggrund af den kvalitative analyse af de gennemførte interviews er der afdækket følgende kompetencekrav til chaufførerne i forhold til bilernes teknik og udstyr:

Renovationschaufførern skal...

- ...have viden om bilens teknik og udstyr, herunder den IT bilen er udstyret med i forhold til fejlmeddelser og lignende, særligt i forhold til de biler der bliver benyttet i flerholdsskift.
- ...have viden om indretning, sikkerhed og betjening af aggregatet til at løfte spande, da udviklingen imod flere spande og nye typer af spande medfører en øget betjening af udstyret bag på bilen.
- ...have viden om samspil mellem GPS systemer, sensorer, tags og IT registreringer for at sikre tømninger bliver registreret korrekt.
- ...have udvidede køretekniske kompetencer i forhold til de ofte meget vanskelige forhold der særligt er i byerne ved afhentning af skrald. Renovatørerne efterspørger kurser i køreteknik og brug af bilens køretekniske hjælpemidler for at nedbringe antallet af skader på biler og byudstyr, særligt for nye chauffører.
- ...have viden om hvordan de bidrager til den grønne omstilling. De skal kunne køre grønt, planlægge kørsel og fyldning/læsning af bilen for at udlede mindst mulig CO₂.
- ...have viden om kørsel i biler med grønne drivmidler samt sikkerhedsforskrifter ved alternative drivmidler som f.eks. brand i elbiler og sikkerhed i forhold til batteripakker m.m.

De renovationschauffører der har bidraget til analysen har alle efterspurgt mere viden om bilernes tekniske indretning. De mener, at en øget viden om hvordan bilerne fungerer og en øget viden i forhold til fejlfinding og afkodning af fejlmeddelser vil gøre dem i stand til at kommunikere med kontor/værksted hvis de oplever nedbrud/fejl eller at en af bilens sensorer ikke registrerer korrekt. Særligt chauffører der kører flerholdsskift kan se fordelene i, at de kan melde korrekt tilbage, da det efterfølgende hold skal bruge bilen i deres skift.

Chaufførerne beretter om, at ny teknik eller biler ved f.eks. skift af licitationsindehaver ofte kun bliver demonstreret på et need-to-know niveau og at chaufførerne ikke har tilstrækkelig viden til at kunne udbedre skader/driftudfald undervejs. På mange af de nye biler er teknikken så kompliceret, at bilen skal på værksted og tilsluttes en computer for at fejlfinde.

Den efterspurgte viden om bilerne og deres udstyr omhandlede i høj grad også viden om løfteaggregatet bag på bilerne, da overgangen til brug af spande, herunder flerkammer spande, medfører, at en langt større del af chaufførernes arbejde foregår bag på bilerne. De ønsker derfor en øget viden om indretning bag på bilen og særligt i håndteringen af sikkerheden.

En enkelt chauffør udtrykte også ønske om at have viden om biler og udstyr for at vide hvordan man eks. vis satte en sensor ud af drift, hvis den ikke fungerede ordentligt så man kunne fortsætte med turen. Den efterspurgte viden om biler og teknik skal derfor i høj grad opfølges med viden om sikkerhed, da omgåelse af bilens sikkerhedsforanstaltninger kan have vidtrækkende konsekvenser for chaufførerne. Omgåelse af sikkerhedsforskrifterne kan også have store konsekvenser for chaufførens muligheder for erstatning ved arbejdsulykker.

En anden del af bilernes tekniske udstyr som det vil være formålstjenligt at chaufførerne har en øget viden om, er samspillet mellem systemerne til registrering af tømninger og lignende. Mange af spandene har i dag monteret tags og bilerne har sensorer der aflæser når en spand er blevet løftet/tømt. I nogle kommuner bliver spandene også vejet ved tømning. En enkelt af de medvirkende renovatører har også systemer, der automatisk tager fotodokumentation af spanden på vej ned for at kunne dokumentere en tømning eller at affaldet har været pakket så hårdt, at det ikke kan komme ud. Disse tags og registreringer kombineres med gps koordinater for at lave en fuld registrering af hvor og hvornår tømningen har fundet sted. Chaufførerne beretter dog om, at de ofte oplever at den automatiske registrering fejler og de derfor skal registrere tømningen manuelt. En øget viden om hvordan registreringer og data er koblet til hinanden vil gøre chaufførerne bedre i stand til at sikre, at fejlregistreringer og tomme spande bliver registreret korrekt og de ikke har 'røde pletter' på kortet når ruten er overstået.

3.1.2. Køreteknik.

Særligt renovatørerne udtrykker ønske om, at chaufførerne, og særligt de nye i branchen, bliver opdateret på deres køretekniske færdigheder. De understreger alle, at bilerne bliver mere og mere digitaliserede og der kommer flere køretekniske hjælpemidler i bilerne. På trods af dette registrerer renovatørerne, særligt i byerne, en stigning i antallet af skader på

bilerne, byudstyr eller borgernes ejendom. Flere af renovatørerne udtrykker derfor ønske om, at chaufførerne får køreteknisk træning i renovationsbiler. Den medvirkende AMU skole beretter, at den køretekniske del af den brancherettede efteruddannelse, hvor de etablerer et bybillede på kørselsbanen og træner chaufførerne i dette, er en del af undervisningen som chaufførerne finder værdifuld.

Flere af chaufførerne fremhæver netop køreteknik og glatbane som brugbare kompetencer man ikke kan træne nok. En enkelt af de medvirkende renovatører er i planlægningsfasen med en AMU skole om forløb med køreteknik/glatbane, hvor renovatøren stiller en fyldt og en tom renovationsbil til rådighed for undervisningen. Generelt er tilbagemeldingen fra branchen, at undervisningen skal foregå i renovationsbiler for at være så praksisnær som muligt

Øgede køretekniske færdigheder vil kunne spille ind på chaufførernes planlægning af en mindre belastende hverdag, da udvidede kørefærdigheder ville kunne påvirke deres planlægning af turen. Det vil også have en positiv påvirkning af det potentielle konfliktniveau, da skader på byudstyr, borgernes ejendomme og borgere der føler sig generet eller truet af chaufførernes kørsel ofte er grundlag for konfliktsituationer.

Flere af renovatørerne fremhæver, at køreteknik alene ikke vil komme de mange skader til livs, da de ser særligt chaufførernes arbejdstempo, men også den stigende trafikintensitet, kombineret med at flere byer ønsker at indsamlingen påbegyndes senere og senere, som en væsentlig faktor i de mange skader. En opkvalificering i køreteknik bør derfor følges af undervisning af stress/et forhøjet arousal niveau indflydelse på chaufførens vurdering af den aktuelle situation.

3.1.3. Kompetencer i forhold til den grønne omstilling

Et væsentligt fokuspunkt i de gennemførte interviews har været de stigende krav i licitationer og fra politisk side omkring omstilling til nulemissions eller CO₂-neutrale køretøjer. De kommunale udbydere, særligt i de store byer, ønsker, at affaldet i fremtiden skal afhentes i nulemissionsbiler (el eller brint). Uden for byerne og i landdistrikterne er der mere fokus på CO₂-neutrale alternativer som gas og biodiesel grundet det større kørselsbehov.

Chaufførerne udtrykker ikke, at de finder et særligt behov for opkvalificering i forhold til at køre de nye typer biler. Renovatørerne understreger vigtigheden af, at chaufførerne bliver opkvalificeret i forhold til den ændrede kørestil det kræver og særligt omkring sikkerhedsforskrifter ved brand og f.eks. batteripakker. Renovatørerne efterlyser derfor, at chaufførerne kan få denne viden gennem AMU-uddannelserne; enten gennem selvstændige kurser eller som del af kørekortet/den lovpligtige efteruddannelse.

Der er også fokus på hvordan chaufførerne, igennem planlægning af ture og vejning af affaldet, kan sikre, at bilerne er helt fyldt op og derigennem sikre reduktion i CO₂-udledningen/brugen af brændstof. En væsentlig fremtidig kompetence for chaufførerne vil derfor blive, hvordan de igennem deres adfærd og planlægning kan bidrage til den grønne omstilling. En enkelt renovatør/chauffør peger på, at selve organiseringen af indsamlingen

kan blive ændret i fremtiden, da de mange fraktioner medfører et øget antal renovationsbiler i bybilledet:

”Trafikintensiteten er jo ikke blevet bedre igennem de sidste 15-20 år og nu er der kommet alle de andre fraktioner på, så der er skraldebiler på rigtig mange veje; hele byen er jo spærret til af skraldebiler fordi vi skal hente alle de fraktioner.”

(Renovationschauffør)

Den grønne omstilling kan altså medføre, at den nuværende organisering af indsamlingen skal ændres i fremtiden. Ovenstående citerede chauffør peger på, at man måske skulle lave mindre distrikter hvor et hold var ansvarlige for at indsamle alle fraktioner. Her vil der så komme yderligere krav til chaufførernes viden om fraktioner og sorteringskriterier.

3.2. Afdækkede kompetencer personlig effektivitet/planlægning, 'skraldestress' og kultur.

Et helt centralt tema i de gennemførte interviews med ressourcepersoner, renovatører og chauffører er dilemmaet omkring chaufførernes arbejdstempo/akkordkultur og den psykiske og fysiske belastning som jobbet kan medføre. Respondenternes tilbagemeldinger på kompetencebehovet inden for denne tematik er:

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om hvordan de passer på sig selv og udfører arbejdet, så den gode hverdag understøttes. De skal have viden om, at personlig effektivitet, planlægning og ændrede vaner kan medføre mindre fysik og psykisk påvirkning.
- ...have viden om vigtigheden af, at planlægge og udføre sit arbejde på en måde og i et tempo der giver mindst mulig negativ fysisk og psykisk påvirkning.
- ...have viden om, at for højt arbejdstempo kan medføre øgede skader på materiel og mandskab.
- ...arbejde i et tempo der understøtter velvilligheden til at yde service og rådgivning overfor borgerne.
- ...kunne følge med udviklingen og være forandringsparat.
- ...have viden om og forståelse for indvirkningen på renovatørens virksomhed, den samlede miljøbelastning og eget helbred ved ikke at indberette og dokumentere adgangsveje, fejlsorteringer m.m. i henhold til krav og sorteringskriterier.
- ...have viden om korrekt udførsel af arbejdet i henhold til AT anvisninger og arbejdsmiljø for at kunne udføre sidemandsoplæringen og gå forrest som et godt eksempel for nye i branchen samt forstå medansvaret for udviklingen af en sundere arbejdskultur.

3.2.1. Arbejdstempo og planlægning af hverdagen

En af de store motivationsfaktorer for chaufførerne i arbejdet som renovationschauffør er, at de kan gå hjem når de er færdige med dagens rute. Chaufførerne beskriver selv dette, som en af de helt basale grunde til de har valgt jobbet. De fleste renovationschauffører,

særligt på dagrenovationsområdet, udfører arbejdet på akkord. Hvis chaufføren er ansat i et kommunalt forsyningsselskab eller lignede, hvor ansættelsesformen oftest er på timeløn, indeholder lokalaftalerne ofte en passus om, at chaufførerne må gå hjem når dagens rute er færdig.

Det har været en udbredt bekymring blandt de interviewede, at det tempo som chaufførerne arbejder i kan være medvirkende til et øget stressniveau, flere skader, flere uheld og en tilsidesættelse af anvisninger om den korrekte udførsel af jobbet. Den øgede mængde af krav til dokumentation og indberetning, der i stigende grad bliver en del af kravspecifikationen i licitationerne, tager ofte længere tid at udføre end at tage skraldet med, selvom der er problemer med adgangsvejen, sortering eller andet. En chauffør beskriver det som følger:

”Vi skraldemænd vi elsker vores job; vi skal ud, vi skal være færdige og så skal vi hjem. Det er det det hele går ud på. Så hvis der er en bilspærring så skynder jeg mig bare ind og hente spanden og kører den hen til bilen – jeg gider ikke hive kameraet frem - jeg vil bare have den tømt og videre. Og sådan har mange af os det. Det er jo et servicejob det her.” (renovationschauffør)

På den anden side står renovatørerne og ønsker, at chaufførerne bruger lidt ekstra tid i løbet af dagen under hensyn til dem selv. Jobbet er et fysisk krævende job, der kræver, at chaufførerne i højere grad bliver motiveret for at passe på dem selv. Men nedslidning er en bredt erkendt følgevirkning af at arbejde som renovationschauffør. En driftchef kommenterer på den fysiske påvirkning af jobbet:

”Den model vi har her, så er vi stadig med til at slide dem ned. Jeg ved godt at nogen af dem er lidt for overvægtige, de får måske for mange bajere, de ryger osv., der er jo mange ting der gør at du er hvor du er. Men jeg tror stadigvæk, at med den mængde af arbejde de laver, der er vi stadig med til at slide dem ned. Men jeg tror du har valget til at kunne lave et stykke velfungerende arbejde og så begrænse nedslidningen, hvis du har en normalt fungerende krop.” (Renovatør)

At jobbet som renovationschauffør er fysik hårdt og at der er mange skader understreges i rapporten Fremtidens Skraldemand fra januar 2019. Her svarede 288 renovationschauffører fra København og Frederiksberg på en spørgeskemaundersøgelse. Af disse besvarelser fremgår det, at 43% af de medvirkende chauffører i løbet af en 2 årig periode har haft mellem 1 og 4 skader eller arbejdsulykker der har medført mere end en dags fravær¹. I samme rapport angiver 90% af de medvirkende chauffører, at de har haft smerter inden for de sidste 3 måneder, 47% har været begrænset i deres arbejdsevne pga. smerter og 23% har været behandlet for rygproblemer². At smerter er en del af jobbet fremgår af følgende citat fra et interview:

”...det er hårdt at være skraldemand og sådan er det bare. Og vi har mere eller mindre skader alle sammen. Om det er albuen eller fingre eller hvad det er, så efter

¹ Fremtidens Skraldemand. S. 13

² Ibid s. 13

33 år i vind og vejr så kommer det bare. Men det gør det jo for alle.”

(Renovationschauffør)

Renovationschaufførernes fysiske arbejdsmiljø, nedslidning og arbejdstempo og sammenhængen mellem disse er ikke en ny problematik. I de rapporter og analyser på området, som er indgået i forarbejdet til denne analyse (Fremtidens Skraldemænd, Sunde Skraldemænd og Sophänernes Arbejdsmiljø), fremhæves nedslidnings/skade problematikken som en central udfordring i faget. Det fremhæves, at det kræver en kultur/adfærdsændring, i samarbejde mellem chauffører, renovatører og udbydere, at løse udfordringen.

I lyset af denne analyses formål er et kompetencekrav til renovationschaufførerne, at de skal have viden om og forstå sammenhængen mellem overholdelse af arbejdsmiljøreglerne, ergonomi, arbejdstempoets indvirken på ens fysiske og psykiske tilstand og faren for nedslidning/skader. Flere af de medvirkende chauffører peger på, at kompetencen personlig effektivitet/planlægning af arbejdsindsatsen kan medvirke til at sikre arbejdet kan udføres under mindre belastende omstændigheder.

3.2.1.1. Personlig effektivitet/planlægning

Flere af de interviewede chauffører beskriver hvordan en personlig kompetence omkring planlægning, forandringsparathed og personlig effektivitet har indvirken på i hvor høj grad dagligdagen kan gennemføres, uden at belaste sig selv unødigt. En chauffør, der også er Arbejdsmiljø Repræsentant hos renovatøren, beskriver forskellen på hverdagen som chauffør, alt efter chaufførernes evne og vilje til at planlægge gennemførelsen af ruten:

”... en god hverdag kræver også en god ruteplanlægning. Jeg har f.eks. 2 jeg kører for som ferieafløser; de laver det samme og kører de samme fraktioner. Det ene distrikt, de er de er dygtige til at sætte sig ned og gennemgå, at der er en ændring her og at de også skal køre noget plastik den dag. Så kigger de på ruten og går ind til kørselschefen og siger, at hvis nu vi flytter den der derover etc. og sådan pakker de ruterne sammen, så det giver en god dagligdag; de arbejder i et roligt og ordentligt tempo.

Det andet distrikt, de har fået en køreliste og de gør som de altid har gjort. De vil ikke lave om på det. Jeg oplever, at når jeg kører en uge sammen med dem der ikke har styr på det, så er jeg fandeme træt. Og når jeg kører sammen med de andre, så er det meget mindre – og det utrolige er, at dem der har planlagt og har styr på det, de har mere læs med. Men deres dagligdag føles bedre, fordi de har lært at planlægge en dagligdag.

Så planlægningen af en skralderute kunne egentlig godt være et uddannelsesprogram, for det er ikke så enkelt. Og nogen lærer det aldrig; de kan simpelthen ikke finde ud af det. Men man kunne godt lære folk at flyve op i helikopteren og kigge på et landkort. Nogen er jo helt blinde på et landkort; vi har nogen her der har kørt et distrikt i mange år og de ved ikke hvad vejene hedder fordi de er ordblinde og de har ikke kigget på skiltet; de har bare kørt den gade altid. Det værste der kan ske for dem, er jo ændringer.

De 2 hold bruger nogenlunde den samme tid, men den ene stæser rundt og den anden tager det stille og roligt fordi han har planlagt sin dag. Det er ikke noget med, at den ene går 3 gader væk og hiver spande frem; de arbejder sammen hele dagen. Og så vinder de tiden ved at være gode til at planlægge. Så de får jo en optimal dagligdag. Men hvis du spørger bredt ude i flokken, specielt blandt morgenholdet, hvad de synes om de 2, så siger de, at de ikke gider lave noget. Og det er fordi de ikke knokler hen ad fortovet og de når det samme eller mere på en ordentlig måde; alt det man gerne vil have om indrapporteringer, min bil gør sådan etc. Det spiller altid optimalt med de 2. Men der er ikke ret mange der har lyst til at lære det. Og det tror jeg derfor skal ligge ovre i grunduddannelsen, for du kommer ikke til at arbejde på den måde til du er 70, det gør du ikke!” (Renovationschauffør og AMR)

En anden chauffør beskriver hvordan han og hans makker arbejder med deres effektivitet og hverdag:

”Vi er ikke de typer der løber, men vi går stærkt. Det går bedst på den måde, når man har hjernen med på arbejde i stedet for at knokle løs. ..Vi har aftalt, at det hele skal ikke gå op i at løbe og spare tid. Gå op i om den ene har tømt 5 mere end den anden. Nogle gange taler om at gøre noget andet på ruten, da vi begge har kørt taxi, og så prøver vi det. Der er ikke noget ned ’nej, vi gør som vi plejer’. Og fungerer det ikke, går vi bare tilbage til det gamle ... Min makker har en skade og derfor taler vi meget om at gøre det anderledes... Han var væltet med en container for nylig og forsøgte at rejse den op. Jeg sagde, at han skulle tømme noget ud af den og passe på sig selv og ikke tænke så meget på tiden; så stop op og pas på dig selv og lad være med at stresser over tiden, fordi du har en container der er væltet. Det snakker vi meget om!” (Renovationschauffør)

Respondenterne peger altså på, at viden om og kompetencer inden for planlægning af rute/hverdag, indsigt i personlig effektivitet, forandringsvillighed og afprøvning af nye rutiner er vigtige kompetencer for renovationschaufførerne for at opnå en mindre nedslidende hverdag og mindske risikoen for skader. Men som ovenstående citat fra chaufføren, der også er AMR, beskriver, så er den udbredte holdning blandt mange af chaufførerne, at man ikke laver noget med mindre man løber - trods man måske er mindre effektiv og langt mere træt når ruten er færdig. Som det vil ses ved en del af de afdækkede kompetencebehov, så kræver ændring af arbejdstempo og udførelsen af kerneopgaven, at der implementeres en ændret arbejdskultur hvor det i langt højere grad er legitimt for chaufførerne at passe på sig selv. Det er et stort dilemma og en væsentlig udfordring i faget, at 74% af de i rapporten Fremtidens Skraldemand adspurgte chauffører angiver, at de er bekymrede for om deres krop kan holde til, at de fortsætter med arbejdet³.

3.2.2. Chaufføren som repræsentant for indsamlingsleddet

Der har været en udvikling i den måde affald anskues; affald er gået fra noget man brændte af i store bunker til en ressource. Renovatørerne melder derfor også om, at de bliver målt på en mængde parametre omkring renhed af fraktionerne etc. ligesom kravene til

³ Fremtidens Skraldemand. S. 14

indsamlingsleddet hele tiden udvikles og udvides. Forventningen er, at der i de kommende år i endnu højere grad vil blive fokus på affaldet som ressource:

"...i forhold til den cirkulære økonomi så kommer der også mere kvalitetssikring qua man har benchmarket det meste af forsyningssektoren og er i gang med fjernvarme og så kommer affald bagefter. Og affald skal kvalitetssikres og der skal være så meget gennemsigtighed i det, at borgeren skal vide, når de smider denne her mobiltelefon ud, hvad den bliver brugt til og hvad den bliver genanvendt til. Det er jo der man gerne vil hen; både i forhold til, at der er styr på affaldet og økonomien i det, men også så der kommer gennemsigtighed i det og man kan få lukket loopet i den cirkulære økonomi." (Udviklingskonsulent hos renovatør)

Denne udvikling påvirker i høj grad mange af de efterspurgte kompetencer hos renovationschaufførerne og vil blive berørt flere steder i denne analyse, men i forhold til kompetencen personlig effektivitet/planlægning og arbejdstempo/kultur fremhæver flere af renovatørerne vigtigheden i, at chaufførerne har en viden om deres rolle som repræsentant for indsamlingsleddet i den cirkulære økonomi. For renovatørerne er det forretningscentralt, at chaufførernes arbejdstempo og -kultur ikke påvirker kvaliteten af indsamlingen; chaufførerne skal have viden om den generelle miljøbelastning ved urene fraktioner og påvirkningen af renovatørens virksomhed hvis de ikke følger krav og forskrifter. Som en renovatør beskriver det:

"...her i huset gør vi meget ud af at det ikke er den enkelte skraldemand der beslutter hvordan man sorterer tingene og hvad man skal lave som arbejde. Kommunen har besluttet, at vi skal sortere og vi sorterer og melder ind – tager billeder og rapporterer det vi skal."

Det understreges også af både renovatører og chauffører, at det nuværende sorteringssystem er et kildesorteringssystem, hvor borgeren er kilden. Det er derfor uden for chaufførernes kontrol hvad borgerne putter i spandene. Chaufføren er, i det omfang gældende regler fra Arbejdstilsynet tillader det, første kvalitetssikringsled på renheden af fraktionen selvom de kun kan foretage en visuel kontrol i toppen af spanden. Men er der fejlsorteringer nede i spanden, er det vigtigt, at chaufføren indberetter dette for deres eget helbred, renovatørens virksomhed og den samlede miljøbelastnings skyld. Chaufføren skal derfor have viden om affaldets vej og en grundlæggende systemviden der gør, at chaufføren har indsigt i, at korrekt udførsel af opgaven efter gældende krav er helt centralt i indsatsen for at udnytte ressourcerne bedst muligt og samlet for den cirkulære økonomi. Herunder også at koble egen indsats sammen med renovatørens kontraktlige ansvar og påvirkningen af eget helbred. Chaufføren skal også være vidende om hans rolle som kulturbærer overfor kollegaer og borgere.

3.3. Afdækkede kompetencer IT og sprog

Renovationsbranchen har traditionelt tiltrukket chauffører med meget forskellige uddannelsesmæssige baggrunde. Renovatørerne oplyser, at det er sjældent, at de opslår ledige stillinger, da der ofte bliver ansat gennem netværk m.m. Hvis der bliver annonceret efter chauffører fra renovatørens side, er kravene i stillingsopslaget oftest et gyldigt

førerbevis til gods samt EU-bevis. Derudover er der oftest fokus på god fysik, at ansøger kan stå op om morgenen og kan lide at være ude i al slags vejr.

Adgangsbarrieren til faget er altså lav på trods af, at man kan blive faglært renovationschauffør og mange opstarter i faget uden andre faglige forudsætninger end førerkort til lastbil. I rapporten Fremtidens Skraldemand, der blev gennemført blandt renovationschauffører i København og på Frederiksberg, blev der i undersøgelsen spurgt til chaufførernes uddannelsesmæssige baggrund; 39% af de adspurgte chauffører var faglærte men resten var enten ikke faglærte (29%) eller har anden faglært uddannelse (33%)⁴. De interviewede renovatører angav, at det var sjældent, at de havde lærlinge, men, at de i varierende grad tilbød medarbejderne, efter nogen tids ansættelse, at blive faglært via merit. F.eks. oplyser Frederiksberg Forsyning i interview, at over 90% af chaufførerne er faglærte og de fleste via merit som de tilbyder alle fastansatte chauffører. I forhold til tallene fra Fremtidens Skraldemand er det derfor rimeligt at antage at den %-del der er startet i branchen som faglært er væsentlig mindre end de 39%. Ud over meritvejen til at blive faglært renovationschauffør er der en meget høj andel af chaufførerne der aldrig har deltaget i uddannelse inden for renovationsområdet; 44% af chaufførerne i Fremtidens Skraldemænd har aldrig deltaget i AMU kurser eller lignende inden for renovationsområdet⁵.

Ud over den lave adgangsbarriere til faget, er faget også præget af en meget høj anciennitet. Blandt de medvirkende chauffører i Fremtidens Skraldemand har 49% en anciennitet på over 10 år og 20% over 20 år⁶. Blandt de medvirkende chauffører i denne analyse har 4 ud af de 6 medvirkende chauffører været i branchen i mere end 20 år. Ud over en høj anciennitet er branchen også præget af en relativ høj andel af chauffører over 50 år; 38% af deltagerne i Fremtidens Skraldemand er over 50 år⁷. I forhold til tilfredshed med jobbet svarer 47% af de adspurgte, at de er meget tilfredse og 45% at de er tilfredse med deres job⁸.

På baggrund af ovenstående kan det konkluderes, at renovatørerne ikke kræver særlige uddannelsesmæssige/faglige forudsætninger for at starte i faget og at der er en tendens til at man bliver i jobbet lang tid og er tilfreds. Det kan også konkluderes, at der er relativt lille faglig mobilitet.

De uddannelsesmæssige forudsætninger, alderssammensætningen og ancienniteten ligger også til grund for en gennemgående kompetenceudfordring i branchen i forhold til udviklingen. Det har været gennemgående, blandt de respondenter der har medvirket i denne analyse, at der er stor bekymring for, at særligt de chauffører der er oppe i årene ikke kan følge med udviklingen inden for digitalisering, IT og skriftlig kommunikation. Ud over de chauffører der ikke har taget nutidige IT baserede kommunikationsværktøjer til sig, så melder respondenterne også, at mange chauffører er ordblinde og på den baggrund har

⁴ Fremtidens Skraldemand. S. 34

⁵ Ibid. S. 35.

⁶ Ibid. S. 58. Egne beregninger på baggrund af oplyste tal.

⁷ Ibid. S. 61

⁸ Ibid s. 58

udfordringer med kravene til skriftlig kommunikation og dokumentation. På baggrund af de gennemførte interviews er følgende kompetencekrav blevet afdækket i forhold til IT, platforme og skriftlig kommunikation:

Renovationschaufføren skal...

- ...kunne arbejde struktureret og naturligt med IT på flere platforme. De skal have indsigt i digitalisering og værktøjer der understøtter udførelsen/planlægningen af arbejdet i henhold til lovmæssige og kontraktlige krav.
- ...have praktisk viden om de hjælpemidler der findes til afhjælpning af ordblindhed og andre sproglige udfordringer så de kan følge med udviklingen i branchen. Generelt kan hjælpemidler til oplæsning/tekst-til-tale og tale-til-tekst være nyttige redskaber i forhold til at benytte IT/tablets i al slags vejr og med vådt udstyr.

3.3.1. Kompetencer inden for IT og platforme

Alle renovatørerne melder, at krav til brug af tablets og smartphones til indberetninger og dokumentation samt IT på bilerne i stigende grad er en helt naturlig del af jobbet som renovationschauffør. Der er krav til, at chaufførerne følger med i udviklingen og hurtigt tilegner sig nye programmer, app's m.m. for at kunne opfylde licitationernes krav. Dette kan være en udfordring for særligt de ældre chauffører og de chauffører der måske netop har valgt jobbet på baggrund af deres uddannelsesmæssige forudsætninger:

"Vi kan allerede se i dag, at alle er udstyret med en tablet eller en smartphone og skal udfylde nogen ting. I forhold til kvalitet og at sikre at borgeren får den ydelse de har betalt for, der kommer de ting helst sikker mere med. Og der har vi oplevet, at der er nogen der stiger af på det og ikke kan følge med rent uddannelsesmæssigt. Det er jo desværre nok lidt den ældre del der har udfordringerne, da den unge del har det mere naturligt med. Så vi har da haft nogen, der har haft svært ved at følge den nye udvikling – og det vil der jo komme mere og mere af, det er jeg slet ikke i tvivl om... Jeg har i hvert fald i mange år forsøgt ... at sige til vores medarbejdere; at det udvikler sig og det går lynhurtigt, så hvis man først begynder at stoppe op og ikke vil lære eller være en del af det, så bliver man kørt ud på et sidespor af udviklingen. Og med de licitationer der er og de medarbejdergrupper vi har, der kan de jo risikere, at de ikke kan søge deres eget job hvis de ikke er elektronisk uddannede og kan bruge apps og hjemmesider." (Renovatør)

Dette syn på udviklingen er generel for de deltagende renovatører og i overvejende grad for de chauffører der har deltaget. Enkelte tillidsvalgte chauffører fremhæver også, at der er nogle af deres kollegaer der direkte er nervøse for, at teknologi skal gøre dem overflødige i jobbet og at der er blandt disse grupper er modstand mod forandringerne.

Ud over den daglige brug af tablets og smartphones er der også en stigning i, hvad branchen selv beskriver som, kontorarbejdet i bilerne, der stiller krav til chaufførernes sprog og IT kompetencer.

Med de øgede krav til dokumentation, registrering, indberetninger etc. i licitationer er det forretningskritisk for renovatørerne, at chaufførerne kan leve op til kravene. Det er derfor et væsentligt kompetencekrav til chaufførerne, at de kan arbejde struktureret med IT/tablets i hverdagen og har viden om sammenhængende mellem manglende/fejlbehæftede registreringer og renovatørens kontraktlige forpligtelser. Men også konsekvensen for dem selv i branchen hvis de ikke kan leve op til kravene om brug af IT, tablets m.m., da dette er og i stigende grad vil blive en central del af jobbet.

En udfordring ved at udforme uddannelser der specifikt træner chaufførerne i de systemer og apps de skal benytte i dagligdagen er, som branchen også selv giver udtryk for kan blive en udfordring, mængden af forskellige systemer der bruges i dag. Der er store forskelle på på tværs af kommunegrænser, hvordan arbejdet ønskes udført mht. sortering og lignende, men også på de indberetningssystemer der benyttes. Det kan derfor blive en udfordring at udbyde generelle AMU kurser i de branchespecifikke it systemer, da de kan variere geografisk og dermed ikke understøttes af generelle kurser.

3.3.2. Brug af hjælpemidler m.m. i forhold til IT og kommunikation

En afledt konsekvens af de stigende krav til indberetninger og anden skriftlig dokumentation/kommunikation er, at en stigende andel af chaufførerne oplever at f.eks. ordblindhed bliver en udfordring; nogle respondenter peger på, at nogle chauffører måske netop har valgt faget, da ordblindhed eller svage læse/skrive kompetencer ikke havde betydning for deres evne til at udføre jobbet. En enkelt renovatør beretter om hvordan de, med svingende succes, har tilbudt FVU og ordblindeundervisning, men at f.eks. negative erfaringer fra egen skolegang m.m. er en hindring for lysten til at deltage i efteruddannelse/opkvalificering. En renovatør beskriver hvordan chaufførernes udfordringer kommer frem i lyset som følge af udviklingen:

” så [branchen, red] er blevet meget moderniseret. En chauffør i dag skal jo kunne IT og være meget teknisk anlagt fordi der er så meget teknik på de nye indsamlingsbiler. Vi har tablets i alle biler hvor man skal registrere en masse; er der afvigelse ude hos en borger, skal vi registrere det og lægge billeder ind så kommunen eller forsyningen kan se billederne. Førhen kunne man som ufaglært og f.eks. ordblind klare jobbet, men det er meget svært i dag for nogen der har lidt læsevanskeligheder at klare sådan et job. Og det kommer meget bag på mig. Især nogle af de gamle chauffører der altid har kunnet klare sig, skal nu til at oplyse at de rent faktisk ikke kan læse – i hvert fald ikke ret godt – eller er stærkt ordblinde. Det har de jo gået med for dem selv i mange år og nu, hvor der bliver sendt beskeder ud som de skal læse på tablets m.m., så falder de jo igennem. Og det prøver vi at hjælpe dem med; vi kender vores folk, så vi ringer til dem vi ved har en udfordring og siger hvad det er vi har sendt ud til dem, så vi er sikre på at opgaven blive løst. Så det er nogen af de småting man skal være opmærksom på, for til at starte med fik vi givet nogen nogle voldsomme skældud fordi de ikke har gjort som de havde fået besked på, men når man så er kommet dybere ind i det, så har de ikke gjort det med vilje, men de har ikke kunnet se hvad der er kommet ud til dem.”(Renovatør)

Det er en generel tilbagemelding at ordblindhed og læse/skrive udfordringer er et udbredt problem og branchen efterspørger information om og uddannelse i brugen af hjælpemidler til ordblinde som en del af kursusudbuddet. Det er særligt tekst-til-tale og tale-til-tekst hjælpeprogrammer der efterspørges, men også generel viden om stemmestyring af tablet og smartphones der vurderes brugbare. Det vurderes også som brugbare værktøjer til chaufførerne generelt, da indtastninger i kold/vådt vejr kan være udfordrende på grund af våde handsker, kolde fingre etc. Her vil tale-til-tekst hjælpeprogrammer også kunne hjælpe chaufføren, så han kan indberette trods vejrlig.

3.4. Afdækkede kompetencer psykisk arbejdsmiljø

Som beskrevet tidligere, er der en udtalt bekymring blandt renovatørerne omkring den kultur der er i branchen omkring et meget højt arbejdstempo uden pauser. De medvirkende chauffører erkender, at det går for stærkt nogle gange og at nogle chauffører kan tilsidesætte sikkerhed og krav til arbejdet pga. tempoet. Chaufførerne fremhæver samtidig, at muligheden for at knokle igennem og blive hurtig færdig også er charmen og tiltrækningen ved jobbet. Dog melder flere af chaufførerne, at viden om stress og hvad den gør ved kroppen er en vigtig kompetence/viden som chaufførerne bør lade have indflydelse på deres planlægning af arbejdet.

Både Kræftens Bekæmpelses rapport Sunde Skraldemænd og TYAs rapport Sophänternas Arbejdsmiljö (TYA er TURs svenske søsterorganisation) har målt chaufførernes arbejds puls. Kræftens bekæmpelse har målt, at chaufførerne i gennemsnit havde en relativ pulsbelastning på 38%⁹ og TYA har målt den til at være mellem 34-36% ved afhentning af affald ved hhv. vejkant og etagebyggeri¹⁰. I Sunde Skraldemænd rapporten angives grænseværdien for den relative pulsbelastning på 39% for en 4 timers arbejdsdag og chaufførernes belastning ligger således lige under den foreslåede grænseværdi for nedslidende pulsbelastning¹¹. TYAs rapport angiver, at det ikke er mere farligt at være renovationschauffør end mange andre erhverv i forhold til pulsbelastningen. Den svenske undersøgelse var ikke kun i storby som Sunde Skraldemænd og, ifølge respondenter i denne analyse, er de svenske chaufførers dagsnorm lavere end den danske. Begge faktorer der kan medvirke til lavere pulsbelastning. En københavnsk chauffør henviser til resultaterne af Sunde Skraldemænd i interviewet:

”Den arbejdsfraktion vi ligger og kører i, den er rigtig usund, for vi ligger mellem 2 pulsslæg, så den måde vi arbejder på er meget usund... når vores tidshorisont ryger, så kan vi slet ikke tænke klart mere!”(Renovationschauffør)

Og chaufførens driftleder supplerer: *”...det er lige der hvor stesspuls er og det er noget lort og den skal man helst bryde”*. Ud over den relative pulsbelastning kan være nedslidende for kredsløbet, så påvirker den også chaufførens psykiske arbejdsmiljø, da de udviser tegn på stress/højt arousal niveau i hverdagen der også kan påvirke deres evne til at tage de sunde beslutninger og håndtere konflikter konstruktivt.

⁹ Sunde Skraldemænd s. 27.

¹⁰ Sophänternas Arbejdsmiljö s. 43.

¹¹ Sunde Skraldemænd s. 27.

På baggrund af de samlede tilbagemeldinger på det psykiske arbejdsmiljø er følgende kompetencekrav afdækket:

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om både de kort og langsigtede mentale og fysiske påvirkninger af stress på kroppen. Kombinationen af, at udføre arbejdet i et højt tempo under pressede/stressende forhold medfører højt arousal niveau og mentale og fysiske manifestationer af belastningen efter længere tids påvirkning.
- ...skal have kompetencer indenfor konflikthåndtering og konfliktnedtrappende kommunikation. Chaufførerne oplever i stigende grad situationer i deres dagligdag hvor de bliver konfronteret med vrede borgere eller oplever truende situationer.
- ...have viden om psykisk førstehjælp/krisehåndtering (primært tillidsvalgte, AMR og lignende bør have kompetencen). Chaufførerne kan blive udsat for truende adfærd/situationer eller uheld hvor der efterfølgende er brug for kompetencer til at håndtere belastning/chok. De skal have handlekompetencer til at håndtere chaufførens eventuelle belastningsreaktion og skaffe hjælp til yderligere behandling.
- ...have viden om deres rolle i den cirkulære økonomi og deres bidrag til at mindske miljøbelastning m.m. Chaufførerne har en opfattelse af at blive kontrolleret i forhold til de krav til dokumentation der stigende grad er krav i branchen samt at borgerne, i deres perspektiv, ofte uberettiget får medhold i klager m.m. Dette understøtter en os-mod-resten følelse og holdning der giver en øget mental påvirkning i hverdagen; en øget forståelse af deres rolle i det store billede vil kunne bidrage til at mindske følelsen af estragement, skabe forståelse for de øgede datakrav samt bidrage til den kulturændring renovatørerne efterlyser.

3.4.1. Viden om fysiske og psykiske påvirkninger fra det mentale arbejdsmiljø

Det har været et gennemgående tema i de gennemførte interviews, at der er en tendens til, at chaufførerne, ud over den fysiske påvirkning af jobbet, også bliver udsat for en psykisk påvirkning af jobbet og kulturen i branchen. Som nævnt flere gange er deres eget arbejdstempo meget højt på trods af, at presset for at blive hurtigt færdige i høj grad er kulturbårent. For de chauffører der kører første tur på et to-holds skift, er der dog et pres fra chaufførerne der skal overtage vognen; hvis de ikke bliver hurtigst muligt færdige, medfører det, at dem der kommer i næste hold enten skal arbejde hurtigere eller kommer senere hjem fra arbejde.

Chaufførerne bliver også mentalt påvirket af en mængde faktorer i deres hverdag. Særligt beskriver chaufførerne i byerne stressfaktorer som stigende trafikintensitet, 'røde veje' (veje med høj trafikintensitet hvor trafikken forstyrres når bilerne skal afhente affaldet), borgens stigende utålmodighed i trafikken, konflikter med borgere og gårdmænd etc. som faktorer der spiller ind på deres mentale trivsel i hverdagen.

Ud over de psykisk belastende påvirkninger som chaufførerne udsættes for under udførelsen af deres arbejde, omtaler flere renovatører og chauffører den hårde tone der er i

kulturen. I rapporten Fremtidens Skraldemand har de også fokus på chaufførernes trivsel på arbejdspladsen og der fremgår det, at 20% af de adspurgte enten i høj grad eller nogen grad (9%/11%) oplever mobning på arbejdspladsen¹². Samme rapport angiver også, at 40% af chaufførerne er tilfredse med samarbejdet med ledelsen på deres arbejdsplads¹³ og 34% er i høj grad eller nogen grad bekymret for at blive arbejdsløse¹⁴; alle faktorer der dokumenteret har indvirkning på den mentale trivsel.

Fremtidens Skraldemand er udført blandt renovationschauffører på Frederiksberg og København hvor trafikintensitet, konfliktniveau m.m. må formodes at være højere end mange andre steder i landet. F.eks. berettet en chauffør fra Århus om, at de må starte ruten kl. 4 om morgenen på udvalgte dage i midtbyen, mens chaufførerne i København først må starte senere. Men generelt set har alle de medvirkende renovatører og chauffører understøttet de samme konklusioner i interviews; at chaufførerne skal have en viden om hvordan stress/psykisk arbejdsmiljø/trivsel påvirker dem i hverdagen og de fysiske indvirkninger som et psykisk hårdt arbejdsmiljø kan have på ens heldbred.

3.4.2. Konflikthåndtering og psykisk førstehjælp

57% af chaufførerne der har medvirket i Fremtidens Skraldemand oplever daglige (20%), ugentlige (20%) eller månedlige (17%) konflikter med trafikanter eller gående under udførelsen af deres arbejde og 32% oplever enten dagligt, ugentligt eller månedligt konflikter med borgere (6%/9%/17%)¹⁵. Der er kun 17% af de medvirkende chauffører der aldrig oplever konflikter i trafikken og 31% med borgere. Sammenholdt med chaufførernes tempo og stress/arousel niveau og deres egne beretninger om, at det tager tid at falde ned igen når noget ikke går efter planen, så er der bred enighed blandt de interviewede chauffører og renovatører om, at evnen til at håndtere og nedtrappe konflikter er en væsentlig kompetence for chaufførerne. Flere af renovatørerne har også allerede taget tiltag til at uddanne tillidsvalgte der efterfølgende kan videreformidle kompetencerne, men det vurderes, at konflikthåndtering skal være en generel kompetence som chaufførerne skal mestre for mindske jobbet's psykiske belastning.

Kompetencen til at håndtere og nedtrappe konflikter er en stigende nødvendighed for chaufførerne, da særligt de chauffører der indsamler affaldet i f.eks. belastede boligområder i stigende grad oplever truende adfærd. En renovatør i København fortæller om, at de har forsøgt at kortlægge hvor chaufførerne oplever den truende adfærd. De har kortlagt at:

"...90% af indmeldingerne [til kortlægningen, red]er kommet fra de samme 3 distrikter og de ligger i en klump i byen – NV, der har vi kæmpe problemer med, at folk ikke kan acceptere vi holder i vejen. Og det er lige fra at true med at slå os ihjel, råben og skrigen, spyttet i ansigtet, kast af flasker mm. Så der har vi et problem vi skal løse!"

¹² Fremtidens Skraldemand s. 44.

¹³ Ibid s. 45.

¹⁴ Ibid s. 45.

¹⁵ Ibid s. 49.

En chauffør fortæller om at *"...der var en der sprøjtede tåregas i hovedet på mig"* og en anden, der kører uden for byerne i Jylland, at han har en kollega der *"...har fået ting kastet efter sig og nogen der har lavet en hadegruppe på facebook mod ham"*. Man må antage, at det er uden for chaufførernes kontrol, at de bliver udsat for overgreb og truende adfærd som de beskriver det, men i de situationer er det endnu mere vigtigt, at chaufføren evner at håndtere og nedtrappe konflikterne indtil branchen, som helhed og i samarbejde med de kommuner hvor adfærden særligt forekommer, kan løse udfordringen.

I forlængelse af ovenstående har flere renovatører også nævnt vigtigheden af at tillidsvalgte og AMR bliver uddannet i Psykisk Førstehjælp eller lignende, for at kunne håndtere hvis en kollega bliver udsat for vold og/eller grænseoverskridende truende adfærd. En renovatør, der har licitationer i flere kommuner, anbefaler, at der er en eller 2 ansatte i hvert lokale kontor der er uddannet til at have handlekompetencer i tilfælde af en kollega/medarbejder har brug psykisk førstehjælp. Kompetencen vil også i høj grad være anvendelig hvis der sker uheld i trafikken eller hvis ens kollega kommer ud for en alvorlig ulykke.

3.4.3. Den cirkulære økonomi og bevidsthed om egen rolle

De interviewede chauffører giver udtryk for, at de udfylder et servicejob og er også bevidste om, at indsamlingen af affald er en service som borgerne forventer sker 'i det skjulte'; enten tidligt om morgenen eller når de er på arbejde. Ydermere har chaufførerne en oplevelse af, at borgerne i høj grad får ret i klager eller lignende og at chaufførerne, på trods af de ikke tog affaldet med på baggrund af deres retningslinjer, bare bliver sendt ud og tømme borgerens affald igen trods de fulgte reglerne. De har også en opfattelse af, at borgerne er blevet mere krævende:

"I gamle dage kunne folk forstå hvorfor skraldebilen ikke kom når det sneede, men det er der nogle folk der ikke kan forholde sig til i dag. Der skal ingen ting til før borgerne kommer på spidsen. Det har vi også lige talt om i AMR i dag, at der ikke skal noget til før folk skriver ind hvis spanden står 2 cm forkert når den er stillet på plads. Så der er kommet mindre tålmodighed blandt kunderne." (Renovationschauffør)

Som beskrevet ovenfor oplever chaufførerne også, at de ofte kommer i konflikt med borgere og trafikanter under udførelsen af deres arbejde og at borgerne har en opfattelse af deres job som et, hvor man tjener godt og har fri efter en halv dag. Alle chaufførerne bliver også ofte mødt med påstande om, at de alligevel kommer det hele op i vognen og blander affaldet sammen, så hvorfor skal borgeren sortere? En enkelt chauffør udtaler at *"...der er mange af skraldemændene der...mere betragter borgerne som fjender end som venner. Og det duer jo ikke!"* (Renovationschauffør).

Denne følelse af at være udenfor, at arbejdet ikke skal ses, at være i konflikt med dem man servicerer etc. kan være en af de understøttende overbevisninger der styrker kulturen og sammenholdet i faget; en følelse af os-imod-resten. Der er flere respondenter der forventer, at chaufførens rolle fremadrettet i højere grad kommer til at omfatte en øget viden om affaldets vej og evnen til at kunne rådgive og vejlede borgerne i forhold til sortering og korrekt behandling af affaldet. Der er fra politisk side sat nationale mål for

genanvendelsen ligesom EU er kommet med ambitiøse mål for mængden af restaffald i 2030. For at kunne opnå disse målsætninger og styrke den cirkulære økonomi er der behov for, at renovationschaufførerne, der er borgernes eneste møde med den cirkulære økonomi, i højere grad påtager sig ansvaret for at repræsentere indsamlingsleddet i den cirkulære økonomi.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at en øget viden om affaldets vej, genanvendelse, den miljømæssige betydningen af renheden af fraktionen, indsigt i egen rolle i den cirkulære økonomi etc. er en vigtig viden for chaufførerne at kunne se sig selv i og formidle. En øget forståelse for egen rolle i en større sammenhæng, kan også have en gavnlige og katalyserende effekt på dele af den kulturændring som branchen udtrykker behov for. Et ændret perspektiv på vigtigheden af ens arbejde kan være medvirkende til at påvirke det psykiske arbejdsmiljø positivt og ændre chaufførernes egenopfattelse. Det er dog stadig borgeren og virksomhederne der udfører kildesorteringen og en væsentlig faktor i at ændre på perceptionen af renovationschaufførerne ligger kommunalt hvor også den understøttende kommunikationsopgave ligger.

En chauffør opsummerer udviklingen i arbejdspektivet:

"...jeg tror også, at vi skal ændre mindsettet; det vi laver giver mening. Det er ikke bare en fjollet politisk ide. At man lærer de unge mennesker, at det er ment alvorligt; det er ikke kun dit arbejde, det er også dine børns fremtid som vi er med til. Hvis ikke gøre den bedre, så sørge for det ikke bliver så stor en katastrofe. Vi har nogen her i huset, også gamle skraldemænd, der har den holdning allerede og de siger; det her handler jo ikke bare om det er fejlsorteret, det handler om hvorfor er det vi gør det. Og det må gerne komme ind i uddannelse og efteruddannelsessystemet... også at engang var det bare at få affaldet væk og brænde det i en stor bunke."

3.5. Afdækkede kompetencer fysisk arbejdsmiljø

Renovationschaufførernes arbejdsmiljø og sundhed har været i fokus igennem en årrække og har været beskrevet i flere rapporter og projekter. Et af projekterne er Sunde Skraldemænd, der er et samarbejdsprojekt mellem 3F, RenoNorden, City Container CPH, Nationalt Forskningscenter for Arbejdsmiljø, Kræftens Bekæmpelse, som er projektleder, og Københavns Kommune, som finansierer projektet (ReneNorden er i dag overtaget af det spanske firma Urbaser). På projektets hjemmeside beskriver de begrundelsen for at undersøge renovationschaufførernes arbejdsmiljø og nogle af de konklusioner de fandt i pilotprojektet:

"Skraldemænd lever kortere og har færre raske leveår. Det skyldes både det hårde fysiske arbejde i højt tempo og usund levevis.

Der er årelang tradition for, at skraldemænd arbejder på akkord, og for mange skraldemænd er den korte arbejdstid selve meningen med arbejdet. Akkorden betyder, at skraldemændene ofte arbejder i et højt tempo, glemmer arbejdsmiljøregler og undlader at bruge hjælpemidler.

Der er ikke tradition for, at renovatør og kommune følger op på arbejdsmiljøkrav, selvom de er velbeskrevet i både lovgivningen, branchevejledninger og i udbudsmaterialet.”¹⁶

Et andet projekt er Fremtidens Skraldemand der er finansieret af R98 fonden og hvor 3F Kastrup var ansvarlige for projektet. I baggrunden for projektet angiver de, at renovationsbranchen i 2006 blev udpeget som en af de mest nedslidningstruede brancher og at renovationsbranchen i 2014 indtog andenpladsen for arbejdsulykker i arbejdsskade-statistikken¹⁷.

I de interviews der er gennemført til denne rapport er der bevidsthed fra både chauffører og renovatører om ovenstående forhold; begge interessenter er vidende om branchens nedslidende effekt og udtrykker en accept af, at det er branchens vilkår. Samtidig udtrykkes bekymring for, at chaufførerne skal holde til pensionsalderen. Antallet af ulykker ønsker alle at nedbringe, men alligevel er der blandt chaufførerne en tendens til ikke at indberette farlige adgangsveje eller benytte hjælpemidler, da det tager længere tid end at hente affaldet. At arbejdet som renovationschauffør er farligt og nedslidende accepteres i stort omfang som en del af kulturen i branchen; chaufførerne giver udtryk for, at tempoet for arbejdet både er charmen og tiltrækningen ved jobbet. Særligt tempoet påfører jobbet ekstra risiko; rapporten Sophänternas Arbejdsmiljö fremhæver koblingen mellem tempo og skader og beskriver, at der er 50% relativ overrisiko for ulykker og nær-ulykker hvis arbejdstempoet altid/ofte er højt og 70% når det altid/ofte er nødvendigt at arbejde meget hurtigt¹⁸. De medvirkende renovatører og AMR repræsentanter har alle givet udtryk for, at de ønskede chaufførerne brugte lidt længere tid på opgaven og i højere grad passede på dem selv.

Renovationschaufførernes arbejdsmiljø er altså velbeskrevet i flere rapporter. I forhold til denne rapport's formål, har branchens tilbagemeldinger resulteret i nedenstående kompetencekrav:

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om den korrekte udførelse af jobbet inkl. brug af hjælpemidler samt indhold af AT-vejledning D.2.24; Indretning og brug af Renovationssystemer. Ud over det konkrete indhold af vejledningen som chaufførerne skal indberette i forhold til, skal de også have viden om ergonomi og konsekvenser i forhold til nedslidning og skader. Det er vigtigt, at denne viden gøres konkret og praksisnær for chaufførerne.
- ...have viden om affaldstyper og sikkerhed i forbindelse med håndteringer deraf.
- ...have viden om risiko ved bakterier og svampesporer. Chaufførerne udsættes for et bredt spektrum af bakterier og svampesporer under udførelsen af deres arbejde. Særligt er der opmærksomhed i forhold til øgede værdier ved kørsel med bio-affald. Viden skal omfatte hygiejne i førerhuset, sundhedsrisikoen ved

¹⁶ <https://www.cancer.dk/sundskraldemaend/derfor-skraldemaend/>

¹⁷ Fremtidens Skraldemand. S. 4.

¹⁸ Sophänternas Arbejdsmiljö. S. 42.

at bringe beskidt arbejdstøj hjem til vask og brug af værnemidler ved vask af bil m.m.

- ...have viden om ergonomi og sikkerhed i jobbet. Arbejdet bag på bilerne er steget i takt med indførslen af flerkammer spande og -biler hvilket har medført en udvikling i skadesprofilerne. Chaufførerne skal ligeledes have forståelse for at ændrede forsikringsvilkår medvirker manglende/nedsat erstatning ved arbejdsskader, såfremt sikkerhedsforskrifter ikke overholdes.

3.5.1. Viden om arbejdsmiljø og fysiske påvirkninger

Chaufførerne skal have viden om deres arbejdsmiljø og den AT-anvisning der dækker renovationsbranchen. De skal have denne viden både i forhold til deres egen sikkerhed i jobbet og for at kunne lave de indberetninger der er krav om. Der tilbydes allerede kurser i arbejdsmiljø til branchen og 21% af de deltagende chauffører i Fremtidens Skraldemand har taget arbejdsmiljøuddannelsen¹⁹. At dette tal ikke er højere i forhold til de påviste udfordringer branchen har på arbejdsmiljøområdet, kan skyldes, at hovedparten af chaufførerne sidemandoplæres og at der ofte ikke er krav om uddannelse inden opstart i branchen.

De chauffører der har medvirket i interviews har alle høj anciennitet og/eller en relativ høj alder og flere af dem har problemer i forhold til smerter og nedslidning. En af de store udfordringer med nedslidning og smerter er, at de unge i branchen ikke mærker det før efter en del år. De fremhæver alle vigtigheden af, at nye i branchen får den relevante viden om arbejdsmiljø, ergonomi og nedslidning enten inden opstart eller i umiddelbar forlængelse af opstarten efter endt prøvetid/arbejdsprøvning/praktik. Her bliver vigtigheden af, at den der står for sidemandoplæringen i høj grad fremmer de rette værdier med fokus på chaufførernes helbred på kort og lang bane, overholdelse af AT-vejledningen, sikkerheden og den ergonomiske korrekte udførsel af arbejdet vha. hjælpemidler.

Viden om fagets nedslidende effekt samt vigtigheden i at følge AT-vejledninger har været alment kendt i branchen længe og der er opbygget kompetencer hos chauffører og renovatører. Trods tilstedeværelsen af den relevante viden hos virksomhederne og medarbejderne kan der konstateres en tendens til en kultur hvor et antal chauffører ikke overholder vejledningerne eller sætter eget helbred over hensynet til at opretholde tempoet i hverdagen. Det vurderes derfor, at kommunikation og undervisning omkring arbejdsmiljø bør understøttes af tidligere chauffører eller lignede der kan berette personlige erfaringer med skader og nedslidning for at understrege alvorligheden. Flere af chaufførerne har også nævnt fagligheden hos de førstehjælps instruktører der er på efteruddannelsen; chaufførerne opfatter dem professionelle og fagligt dygtige og det bør overvejes, såfremt nogle af disse instruktører er sundhedsfagligt uddannet, at lade dem undervise i fysisk og psykisk arbejdsmiljø og de påvirkninger af kroppen det medfører.

¹⁹ Fremtidens Skraldemand s. 35.

3.5.2. Affald, sundhed og sikkerhed

60% af de deltagende renovationschauffører i Fremtidens Skraldemænd angiver at de i høj grad (33%) eller i nogen grad (27%) er bekymrede for deres eksponering overfor støv og partikler. Renovationschaufførerne kan i forhold til AT-vejledningen foretage en visuel kontrol af indholdet i spanden inden de har kørt med den; når spanden har været kørt med, så er støv, bakterier og partikler hvirvlet op i spanden (en chauffør påpeger at dette er et problem i forhold til spande med dobbeltlåg, da chaufføren skal åbne for låget inden den kan tømmes med liftten). Alle de medvirkende chauffører oplever, at borgerne ofte har puttet ting i beholderen der støver ved tømningen og som chaufføren bliver eksponeret for. De beretter også om, at objekter kan sprænge ved klemning i liftten og indhold af voksenbleer, glas, dåser m.m. kan sprøjte ud over chaufførerne. Hver tømning udgør i princippet en risiko for at blive eksponeret overfor ukendt støv eller substanser. Det er derfor vigtigt, at chaufførerne har viden og indsigt i hvordan de skal agere ved eksponering af ukendte stoffer eller støvpartikler samt at bilerne medbringer udstyr til desinficering, aftørring, øjevask m.m og at chaufførerne kender den korrekte brug af dette udstyr.

I rapporten Danskernes Affaldshåndtering, -Holdning og -Værdier²⁰, der er udgivet af Dansk Affaldsforening, har de kigget på danskernes holdning til sortering af affaldet. De har delt danskerne op i 4 personaer/affaldsprofiler: idealisten, conveniance, pragmatikeren og den ligeglade. Den sidste type, den ligeglade, er heldigvis den mindste med 12% af de medvirkende danskere. Men der findes borgere der er ligeglade med sortering og de følger virkninger dette kan have på dem der afhenter affaldet. Det er altså helt uden for chaufførernes kontrol hvad og i hvilket omfang de kan blive udsat for sundhedsskadelige stoffer og partikler i løbet af en arbejdsdag. Derfor er en grundig viden om affaldstyper og hvilke typer der er farlige for dem grundlæggende for at udføre arbejdet, da denne viden vil støtte dem i om en aktuell eksponering er farlig og behandlingskrævende og i hvilket omfang det skal håndteres og indberettes.

3.5.3. Bakterier og svampesporer

I projektet Sunde Skraldemænd blev der lavet målinger på luftbårne mikroorganismer. Disse målinger blev udført med personbåret måleudstyr og i førerhuset, der efterfølgende blev holdt op mod referencemålinger. Målingerne viste at:

”De målte koncentrationer af mikroorganismer på skraldemændene og i førerhuse var markant højere end de udendørs referencemålinger. Koncentrationer af både svampe, bakterier og endotoksiner fra de personbårne målinger oversteg anbefalede grænseværdier.

Der blev fundet en bakerieart i i førerhuset som kan medføre mave-tarm-infektioner og svampearter der kan medføre luftvejsproblemer som nys og astma”²¹

Undersøgelsen viste også at 8% af chaufførerne dagligt havde diarré, 3% havde ugentligt og 11% nogle gange om måneden²². Flere af renovatørerne og chaufførerne beretter om, at

²⁰ <https://genanvend.mst.dk/media/137675/affaldshaandtering-holdninger-og-vaerdier.pdf>

²¹ Sunde Skraldemænd. Ss. 29-30.

²² Ibid s. 30

der er kommet øget fokus på denne sundhedsrisiko, særligt efter at bio-affaldet er blevet en særskilt fraktion. En renovatør angav, at 3F skulle have indledt en undersøgelse af område. En chauffør understreger vigtigheden af, at hans kollegaer i branchen tager disse sundhedsrisici meget alvorligt og at denne viden i højere grad burde inkluderes i uddannelserne:

”... i basisuddannelsen er der meget meget lidt fokus på det der er farligt. Vi snakker kemi og bakterier – nu efter man er begyndt med at mad skal separeres ud, så har vi lige pludselig koncentrerede svampesporer og bakterier så det vil noget. Det interessante er jo, at jeg gjorde opmærksom på det til at begynde med; der sad alle tillidsrepræsentanterne og grinede af mig; det var absurd for der var ikke nogen bakterier. Lige pludselig kom 3F og sagde at de skulle passe på og at det var farligt.”
(Renovationschauffør og AMR)

Citatet understreger vigtigheden af, at viden om sundhedsskadelige stoffer og organismer som chaufførerne kan udsættes for er en grundviden som alle chauffører bør have inden eller i umiddelbar forlængelse af opstart i branchen. Alvorligheden af disse risici skal indlejres i kulturen, da der er en tendens til at chaufførerne ikke tager dem alvorligt. Det anbefales derfor, at chaufførerne har en grundviden om deres eksponering overfor mikroorganismer og vigtigheden af hygiejnen i førerhuset i høj grad prioriteres for deres sundheds skyld.

I forlængelse af ovenstående blev det ofte omtalt hvor vigtigt det var at skifte om fra sit arbejdstøj inden man kører hjem. Flere chauffører og renovatører fortalte, at hos de renovatører hvor chaufførerne selv skulle vaske deres arbejdstøj, var der nogen der hellere ville gøre det i hjemmet end i de vaskefaciliteter som var stillet til rådighed på arbejdspladsen. Der var en øget opmærksomhed hos chaufførerne om at påtale sundhedsfaren overfor de chauffører der kørte hjem i deres arbejdstøj i forhold til, at de kan sprede mikroorganismer til hjemmet, bilen m.m., men også at organismene kunne overføres til familiens tøj i vaskemaskinen. Et uddannelsesmæssigt fokus på mikroorganismer og deres sundhedspåvirkning kan også bidrage til en generel forståelse af hvordan disse kan overføres til hjemmet og familien.

Et sidste fokuspunkt fra chauffører og renovatører i forhold til særligt de luftbårne giftstoffer og mikroorganismer, er brug af de korrekte og krævede værnemidler ved vask af bilen m.m. Hos nogle af renovatørerne var det ikke chaufførernes opgave at vaske bilerne, men hos andre var det. Hos dem der selv skulle vaske blev der udtrykt bekymring om, at chaufførerne ikke iførte sig de foreskrevne værnemidler når de vaskede lastrummet. Hvis de ikke bruger værnemidlerne korrekt, risikerer chaufførerne, at sundhedsskadelige stoffer og organismer bliver hvirvlet op med vanddampen og kan sætte sig på tøj og krop samt indåndes såfremt der ikke benyttes åndedrætsværn. En øget viden om mikroorganismer m.m. og de medfølgende sundhedsrisici vurderes at medvirke til, at chaufførerne forstår vigtigheden af at bruge de foreskrevne værnemidler.

3.5.4. Sikkerhed og ergonomi

Det er velbeskrevet, at arbejdet som renovationschauffør er fysik hårdt. Selve jobbet betyder, at chaufføren mere eller mindre går, skubber, trækker, udfører vrid i kroppen, udfører skæve og tunge løft, udfører samme armbevægelser mange gang i minuttet etc²³. En helt central del af at være langtidsholdbar i renovationsbranchen er derfor, at chaufførerne har en velforankret viden om ergonomi og brug af hjælpemidler i hverdagen. Som beskrevet andre steder i denne rapport så indvirker arbejdskulturen og arbejdstempoet på om chaufførerne gør det der er bedst for deres helbred. Viden om ergonomi, hjælpemidler og nedslidning af kroppen skal derfor være en helt central del af chaufførernes grundviden. En bredt accepteret og udbredt viden kan også medvirke til at skubbe kulturen i den rigtige retning. En medvirkende chauffør opsummerer problemstillingen:

”Så man skal uddannes i de sikkerhedskrav der kommer, og...at arbejdsmiljø og arbejdssikkerhed, det er ikke en valgfri ordning. Og den lovgivning der er i forhold til for 20 år siden, da man startede som skraldemand, den bliver strammere og strammere. Og det gør man jo fordi man kan se, at så kan ryggen ikke mere og så kan benene ikke mere. Men at få folk til at bruge en lift op af en kælder, det gør de jo ikke; nogen af dem er jo rustet fast. Så der skal uddannelsen også ind; man kan ikke være uddannet som skraldemand og have været der i et år og så aldrig have brugt en lift. Det er altså virkeligheden lige nu! Og vi kæmper med de unge mennesker og specielt dem som de går sammen med - det var derfor jeg talte om den ’kvalificerede’ sidemandsoplæring, for den er jo ikke kvalificeret hvis han siger til lærlingen, at de skal gøre det der ikke er godt for dem. Jeg har oplevet, at der var en på min egen alder der stod og råbte af mig, da jeg stod og var ved at tage et billede af noget der ikke var i orden, for det havde vi sgu ikke tid til; det er kun et halvt år siden.”
(Renovationschauffør og AMR)

Der er altså en tendens til, at nogle chauffører har en kultur hvor brug af hjælpemidler, udføre jobbet ergonomisk korrekt og tage vare på sig selv er uset. En renovatør beskriver også hvordan det kræver personlig styrke at gå mod kulturen og udføre jobbet korrekt:

”..det er den lidt mere korrekte måde at opføre sig derude; hvordan passer man på sig selv, hvordan bruger man de hjælpemidler der rent faktisk er der, hvordan træder man lidt ud fra flokken og passer på sig selv i det arbejde man går og gør. Fordi det er et hårdt fysisk arbejde og det er hårdt at køre med 350 beholdere hele året rundt i al slags vejr. Så man skal lære at passe på sig selv og man skal turde passe på sig selv. Ellers så holder men ikke til man fylder 70; det er max 10 år i branchen, så skal du lave noget andet.” (Renovatør)

Et af midlerne til at opnå den ændring af kulturen der skal til er at sikre, at sidemandsoplæringen udføres af personer der har den personlige og faglige ballast til opgaven og som aktivt vil medvirke til at understøtte udviklingen.

²³ Fremtidens Skraldemand. S. 11

3.6. Afdækkede kompetencer Uddannelse, sidemandsoplæring, kultur og mentorer

Det er hovedparten af renovationschaufførerne der starter i branchen som ufaglærte renovationschauffører. Ud af de 270 chauffører fra Frederiksberg og København, der deltog i Fremtidens Skraldemand, er der kun 1 af dem der har svaret, at de er lærling²⁴. Der er ikke belæg for at konkludere, at undersøgelsen Fremtiden Skraldemand er repræsentativ for hele Danmark, men der kan konstateres en tendens til, at andelen af lærlinge er lav i forhold til det samlede antal chauffører. I samme rapport har 85% af de chauffører der har været ansat 3 mdr. til 1 år og 74% af dem der har været ansat mellem 1 og 3 år angivet at de aldrig har deltaget i AMU-kurser eller lignende inden for renovationsområdet. Trods dette er det 39% af de adspurgte chauffører der angiver de er faglærte²⁵; dette kan både skyldes at der er mange chauffører der bliver faglært ad meritvejen samt at det tidligere var mere udbredt at blive faglært, da antallet af chauffører i undersøgelsen, der aldrig har deltaget i AMU-kurser eller lignende, falder støt med ancienniteten²⁶.

Både renovatører og chauffører i denne analyse angiver, at sidemandsoplæringen er langt den hyppigst brugte uddannelsesform for nye chauffører. Flere af renovatørerne er i proces omkring at strukturere oplæringen i form af checklister til dokumentation af, at den nødvendige sikkerhedsoplæring er givet inden chaufføren indtræder i drift; nye forsikringskrav har pålagt renovatøren dokumentationskravet for, at medarbejderen er oplært. Andre renovatører arbejder med eller er i gang med at udforme video instruktioner til nye medarbejdere og lignende on-boarding tiltag.

Trods sikkerhedsoplæringen inden medarbejderen kan deltage i driften, sker den endelige oplæring i branchen når den nye chauffør er med ude på ruten og arbejder sammen med en erfaren renovationschauffør, der også er ansvarlig for sidemandsoplæringen. Den oplæringsansvarlige chauffør er derfor helt central i at overlevere viden om arbejdsteknik, hjælpemidler, sikkerhed og sundhed. For at understøtte den adfærds- og kulturændring, som renovatører og tillidsvalgte chauffører anser som den vigtigste for med henblik på at højne sikkerheden og mindske nedslidningen, er det vigtigt, at den oplæringsansvarlige fremmer den rette arbejdskultur og understøtter et bedre psykisk og fysisk arbejdsmiljø. Flere af renovatørerne er i den forbindelse begyndt at uddanne de oplæringsansvarlige som mentorer for, at de, ud over de teknisk-faglige kompetencer, også har de almenfaglige og personlige kompetencer til at sikre den korrekte oplæring i overensstemmelse med ønsket kultur og krav til arbejdets udførelse.

Renovatørerne har derfor samstemmende, både dem der er gået i gang med at uddanne mentorer og dem der kan se anvendeligheden, udtrykt, at en mentoruddannelse i kombination med arbejdsmiljø og sikkerhed vil være en meget anvendelig uddannelsespakke, der kan understøtte branchens udvikling.

²⁴ Fremtidens Skraldemand. S. 36.

²⁵ Ibid. S.34

²⁶ Ibid. S 36

Branchen er også enige om, at en startpakke for chauffører vil understøtte en positiv udvikling i branchen og kan understøtte den udvikling som forventes i de kommende år. Forudsætningen for at denne pakke er, at branchen enes om at gøre det som krav inden opstart.

De 2 pakker som renovatører og chauffører har udtrykt ønske om er:

- Udvalgte/nogle chauffører skal have en bred og udførlig viden om arbejdsmiljø og sikkerhed samt viden om formidling af denne viden i en sidemandsoplæring. Chaufførerne skal have forståelse for og bakke op om den kulturændring branchen ønsker at gennemføre; chaufføren skal have de teknisk-faglige, almen-faglige og personlige kompetencer til at gennemføre sidemandsoplæringen så nye chauffører opstarter i branchen med rette viden og kultur. De almen-faglige og personlige kompetencer erhverves gennem mentoruddannelse eller lignede.
- Chaufførerne bør have gennemgået en uddannelsespakke inden opstart eller i forlængelse af opstart i branchen med fokus på psykisk og fysisk arbejdsmiljø, sikkerhed, konflikthåndtering og ergonomi. Denne pakke kan med fordel også indeholde systemviden/affaldets vej, viden om fraktioner, it hjælpemidler og kommunikation.

4. Forventninger til udviklingen i branchen og kompetencekrav

Som led i afdækningen af kompetencekravene til renovationschaufførerne blev respondenterne også spurgt om deres bud på udviklingen i branchen/faget samt om det ville stille øgede/ændrede krav til chaufførerne.

Der er generelt set store forventninger til hvordan den teknologiske udvikling kan bidrage til branchen i fremtiden, men der er også en udtalt frygt fra chaufførernes side om at blive overflødiggjort; der er enighed om, at den dag hvor borgernes affald kan afhentes uden brug af renovationschauffører ikke er inden for tidsperspektivet af denne analyse.

På den mellemlange og lange bane er der identificeret 4 overordnede udviklingstendenser:

1. Der bliver allerede nu udført forsøg med behovsstyret tømning på industriaffaldet og nedgravningsløsninger/molokker/kuber. I Sverige er der indført forsøg med at borgerne med skyder/kontakt markerer om spanden skal tømmes; spanden sender så et gps/gis signal og det registreres i et rute/logistik system, at der ønskes tømning. På tilsvarende vis er der i Danmark forsøg med niveaumålere i molokker, industricontainere m.m. der selv melder når et fyldningsniveau er nået. IoT (Internet of Things) teknologier er i rivende udvikling og der er i branchen en forventning om, at behovsstyret tømning i langt højere grad vil vinde indpas da mængden af 'luft' der tømmes vi kunne reduceres kraftigt. Udviklingen vil også betyde, at nuværende ordninger, hvor en tom spand med tag/chip i princippet skal tømmes, før tømningen bliver registreret i bilernes IT systemer kan ændres.
2. Selvkørende teknologier vil vinde indpas i bilerne. Særligt ved tømning i villaområder m.m. hvor bilerne skal følge med rundt under tømningen vil det være

ressourcebesparende at have biler der selv kører frem når chaufførerne kører beholdere eller bærer sække ud. Da afhentningen af affaldet ikke sker i lukkede systemer og at chaufføren ikke nødvendigvis er til stede til at tage over fra systemet, må det forventes, at det i de indledende faser er på de lavere automatiseringsniveauer udviklingen vil finde sted evt. suppleret af en fjernbetjening eller lignende.

3. Indførsel af robotteknologi vil i højere grad vinde indpas på biler m.m. Der er allerede systemer i udlandet hvor der tømmes med en robotarm i en sidelaster. Indførsel af robotteknologier vil i højere grad kræve, at der udvikles systemer hvor spandenes placering er korrekt registreret etc.
4. I den nuværende affaldsordning er det borgeren der er kilden. Hele systemet med den cirkulære økonomi, en højere genanvendelighed, nedbringelse af restaffaldet i henhold til kommunale, nationale og EU mål stiller i stigende grad krav til kildesorteringen hos borgeren; det vil være en stigende udfordring at sikre renheden af fraktionerne, da ikke alle borgere tager sorteringen lige seriøst. Der er desuden forskelle på sorteringsystemer og lignende på tværs af kommunegrænser.

Antallet af fraktioner vil også stige for at mindske restaffaldet; der er f.eks. planer om, at flamingo og bleer skal indsamles separat. Med flere fraktioner vil der blive endnu mere kørsel, særligt i byerne, der vil belaste miljø og trafik.

Branchen forudsiger, at man i fremtiden vil flytte sorteringen fra borgerne til fuldautomatiske anlæg der selv er i stand til at sortere affaldet i fraktioner. I Norge har de lige åbnet et sådant anlæg. Der har været kørt forsøg i Danmark med, at fraktionerne blev sorteret i forskelligt farvede poser der kom i én spand, hvorefter poserne blev optisk sorteret efter farve på anlægget; i denne model er borgeren stadig kilden og der var problemer med at poserne gik i stykker.

Det realistiske fremtidsscenario på dette område er, at der indføres anlæg i Danmark der fuldautomatisk sorterer affaldet i de ønskede fraktioner og kun en eller to spande hos borgeren; en til tørt og en til vådt affald. Dette ville i høj grad effektivisere indsamlingen i forhold til den igangværende udvikling mod flere og flere fraktioner, men vil også kræve fælles nationale sorteringskriterier og systemer.

De udviklingstendenser som respondenterne forventer at ville indvirke på kompetencekravene på kort sigt bliver gennemgået i afsnit 4.2 nedenfor.

4.1. Nationale og kommunale affaldsplaner.

I 2020 udkommer den nye nationale affaldsplan, hvilket i høj grad vil sætte retningen for branchen i de kommende år. Den nationale affaldsplan har været udskudt grundet implementeringen af 6 nye EU affaldsdirektiver og sendes i høring i januar 2020. Miljøstyrelsen har på grund af udskydelsen udskudt de nye kommunale affaldsplaner til efter den nationale plan er vedtaget.

Det bliver i høj grad den nye nationale affaldsplan og de understøttende kommunale planer, der kommer til at udstikke retningen for de mål, som renovationsbranchen skal være med til at understøtte i de kommende år.

Kommunerne har ikke været forpligtede til at udforme deres nye affaldsplaner endnu, men der er flere kommuner der har vedtaget deres affaldsplaner; bl.a. har Københavns kommune vedtaget deres Ressource- og Affaldsplan 2024, eller RAP 24 i daglig tale. RAP 24 skal understøtte målsætningen om, at København skal være CO₂-neutral i 2025 og at København skal være førende inden for den cirkulære økonomi. De overordnede målsætninger i RAP 24 er:

- **70% af husholdningsaffaldet og det lette erhvervsaffald skal genanvendes.**
Sikre bedre brug af ressourcerne i husholdningsaffaldet ved at øge andelen, der genanvendes.
Sikre en høj kvalitet i de indsamlede ressourcer, da det understøtter, at de kan genanvendes i nye produkter.
- **CO₂-udledningen skal reduceres med 59.000 tons.**
Reducere CO₂-udledningen i 2024 med fokus på udnyttelse af bioaffald til biogas samt at få plast ud af affaldsforbrændingen. Målet skal bidrage til, at København bliver klimaneutral i 2025 som en del af KBH 2025 Klimaplanen. Både indsatsen i forhold til erhvervs- og husholdningsaffald bidrager til opfyldelse af målet.
- **Tredobling af genbrug.**
Genbruget skal tredobles i de kommunale bytte- og genbrugsfaciliteter (fra 2000 tons i 2016 til 6000 tons i 2024), og et flertal af københavnere skal gøre brug af dele-, bytte- eller genbrugsordningerne (mål fra Fællesskab København, som i 2015 viste 22 %).²⁷

RAP 24 er en ambitiøs plan og det må forventes, at den nationale affaldsplan, og dermed også de kommunale affaldsplaner, i højere grad f.eks. læner sig op ad EU målet om at 65% af husholdningsaffaldet skal genanvendes i 2035. For at disse målsætninger skal opnås, kræver det, at de indsamlede sorterede fraktioner er renere. Det må derfor forventes, at der vil blive stillet øgede og skærpede krav i fremtidige licitationer til de private renovatører samt til de kommuner der selv indsamler via et forsyningsselskab eller lignende. Disse skærpede krav stemmer overens med branchens forventninger til udviklingen og det vil kræve mere af renovationschaufførerne i de kommende år.

4.2. Kompetencekrav på baggrund af forventningen til udviklingen

I nedenstående tabeller er samlet en række udsagn der beskriver de tilbagemeldinger til den igangværende eller nært forestående udvikling i branchen. Udsagnene er samlet tematisk efter de i kapitel 3 afdækkede kompetenceområder eller et evt. nyt område.

4.2.1. Øgede dokumentations- og indberetningskrav.

På baggrund af de gennemførte interviews er der opstillet nedenstående udsagn om udviklingen i forhold til dokumentations og indberetningskrav:

²⁷ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/21827612-29877541-1.pdf> S. 6.

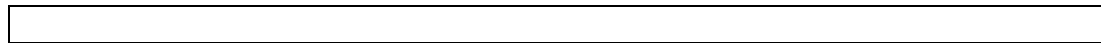
- Antallet af fraktioner vil stige og der vil i højere grad blive stillet krav til renheden af fraktionen samt indberetninger ved urenheder.
- Der vil komme øgede krav til kvalitet, registrering, dokumentation og indberetning i fremtidige licitationer.
- Renovationsbranchen er midt i en professionalisering og moderniserings proces hvor der i høj grad bliver fokus på nøgletal, analyser, certificeringer, benchmarking og kvalitetsmålinger.
- Der opleves en stigning i antallet af klager m.m. med udbredelsen af elektroniske kanaler. Dette stiller i høj grad krav til mængden af dokumentation og indberetninger som skraldemændene skal udføre samt krav om afhentninger uden for rute ved spærrede adgangsveje og lignende.
- Bilerne bliver mere teknologisk avancerede med sensorer, vejningssystemer m.m. og 'kontorarbejdet' i bilerne stiger.
- Øgede krav til arbejdsmiljø i licitationerne og lovgivningen.
- Skraldemanden er første kvalitetssikringsled på renhed. Men der er en udfordring i forhold til at besigtige spandene i henhold til AT regler samt skraldemændenes tidspres.

Der er ingen tvivl om branchen selv ser en udvikling mod flere og renere fraktioner og at kravene til dokumentation og indberetning stiger. Der vil på den baggrund være et stigende behov for at renovationschaufførerne behersker IT og sprog samt lovgivning/vejledninger. De vil også være behov for, med de øgede krav til fraktionernes renhed, at renovationschaufførerne har viden om de forskellige fraktioner og deres sorterings kriterier; dette både i forhold til vejledning af borgerne/kilden og at kunne udføre første visuelle kvalitetssikring på renheden. Det handler ikke længere om blot at indsamle affald, men i høj grad om at indsamle en ressource og medvirke til genanvendeligheden af denne. Og både renovatør og licitationsudsteder vil have krav til at chaufførerne har kompetencerne til at opfylde datastandarderne i systemerne.

4.2.2. Udvikling i systemer, teknik og udstyr

Branchen forventer også, at der vil komme en udvikling inden for affaldssystemer, teknik og udstyr og har givet udtryk for nedenstående forventninger til udviklingen:

- Det forventes, at molokker/nedgravninger /affaldsøer vil udbredes i langt højere grad og behovet for krancertifikater og kompetencer til disse tømninger vil stige.
- 2 og 4 kammer spande vil i højere grad blive indført hvilket kræver nye/ændrede biler.
- Vejningssystemer til affaldet for at sikre fuld last og besparelse på brændstof/CO₂.
- Øgede krav til nulemission/CO₂-neutrale køretøjer i licitationerne og lovgivningen.
- Storskrald skal hentes på ladbiler, hvilket øger mængden af løft og der efterlyses viden om hjælpemidler.



Branchens forventninger til, at nedgravningssystemer i højere grad vil udbredes i fremtiden understøttes også af RAP 24, hvor et af fokusområderne er, at der i planlægningsfasen af nybyggede bydele indtænkes nedgravningsløsninger og affaldsøer. Der vil desuden blive opstillet langt flere genbrugsbeholdere/kuber i byerne. Det vil medføre, at der kommer en øget efterspørgsel efter renovationschauffører med krancertifikat til tømningerne. Krancertifikater med tilhørende kompetencer i forhold til nedgravningsløsninger, vejudstyr og registreringssystemer vil være en kompetence der efterspørges. En enkelt af de medvirkende renovatører fortæller om hvordan han har brugt netop denne kompetenceudvikling/efteruddannelse til renovationschauffører, der ikke længere kunne klare indsamlingsordningerne.

Et af bidragene til at nedbringe CO₂-udledningen i byerne er, at bilerne udskiftes til nulemissions biler som f.eks. el eller brint. De medvirkende renovatører oplever, at der er stigende krav i licitationerne om at kørslen skal udføres i el-biler; en renovatør fortalte, at Københavns Kommune planlægger at indkøbe 125 el-biler til den fremtidige renovationskørsel. De kompetencer mht. til batteribesparende kørsel, sikkerhed ved brand etc. der er forbundet med el, brint eller gas drevne køretøjer vil blive efterspurgt og forventet af renovationschaufførerne.

Indførslen af 2- og 4-kammer spande til de mange fraktioner og indførelsen af ladbiler med sorteringsrum til storskrald for at sikre større genbrug vil kræve øget arbejde ved bilerne og hjælpemidler til at læsse laddet; dette vil kræve øgede viden om sikkerhed med andre udstyrstyper/hjælpemidler.

4.2.3. Renovationschaufførens rolle

Affald er gået fra at være ”noget som man samlede ind og brændte af i store bunker” (Renovationschauffør) til en ressource, der skal udnyttes bedst muligt. Kommunerne gør en stor indsats for at kommunikere dette til borgerne og sikre at kildesorteringen sker rigtigt. Samtidig er der en udvikling i borgernes holdning og bevidsthed om affaldet og genanvendeligheden og der kræves mere af dem i forhold til sortering og det antal spande de skal have stående. National- og kommunalpolitisk er den grønne omstilling blevet mærkesager og her repræsenterer genbrug og genanvendelse et af de områder borgerne kan bidrage til; der er derfor kort fra en borger har en dårlig oplevelse til sagen når et politisk niveau.

Det er derfor i stigende grad vigtigt for kommunerne og renovatørerne, at chaufførerne repræsenterer indsamlingsleddet i den cirkulære økonomi på bedst mulig måde og er i stand til at kommunikere og rådgive borgerne korrekt samt at konfliktniveauet mellem renovationschauffører og borgerne bliver mindsket.

Samlet har respondenterne angivet nedenstående opgaver som nogen chaufføren skal kunne håndtere fremadrettet:

- Renovationschaufføren skal kunne repræsentere kommunen og renovatøren i gadebilledet.
- Der er en tendens til, at chaufføren i højere grad skal kunne kommunikere med borgerne og rådgive dem. Flere respondenter peger på at de ser chaufførens rolle udvikle sig retning af at optræde som miljøambassadør.
- Borgerne er i højere grad bevidste om affaldet, og særligt genbrugsfraktionerne, og har større krav til service og rådgivning.
- Trafikintensiteten og borgernes generelle stressniveau er stigende særligt i de store byer.

Chaufførerne skal altså have kompetencer indenfor systemviden/affaldets vej, kommunikation, kundeservice, viden om fraktionerne og deres sortering, rådgivning/vejledning og konflikthåndtering.

Renovatører og chauffører understreger, at i mange licitationer skal chaufførerne henvise til kommunen i stedet for selv at svare på spørgsmål m.m., men der er en forventning om, at fremtidige licitationer vil stille krav om rådgivningskompetence.

Rapporten Fremtidens Skraldemand foreslår at ældre og måske nedslidte chauffører kan uddannes til at være miljøambassadører /affaldsrådgivere for borgerne, hvilket vil kræve en efteruddannelse.

4.2.4. Forandringsvillighed, planlægning og fleksibilitet

Renovatørerne og chaufførerne udtaler, at der er en tendens blandt chaufførerne til "at gøre som de altid har gjort" og at de, i det store hele, holder af deres job som det er. Interviews har også afdækket, at der blandt chaufførerne kan være en modvillighed mod og frygt for forandringer samt at nogle chauffører kan være udfordret af branchen udvikling og stigende krav på grund af deres IT og sproglige kompetencer. Det er en branche i udvikling og det stiller større krav til chaufførerne:

"Hvis du går 10 år tilbage, så er der ikke de helt store krav til hvordan du skulle sortere affaldet, de helt store krav til hvordan man skulle melde tingene ind. Hvorimod i dag er det vigtigt der bliver meldt ting ind, at der bliver taget et billede og der kommer noget tekst med man skal kunne læse og forstå hvorfor. Og hele tiden forstå ansvaret for, at når der samles noget ind, så er det det rigtige jeg kommer videre med. ..Der er kommet meget kontrol fra myndighedssiden. Det er også fordi der er kommet kæmpe politisk bevågenhed også med EU kravene." (Renovatør)

Branchen ser følgende udviklingstendenser der stiller krav til chaufførerne fremadrettet:

- Udviklingen inden for antallet af fraktioner, reduktion af mængden af restaffald, behovsstyret tømning etc. vil i højere grad stille krav om fleksibilitet i chaufførernes hverdag ligesom behovet for en bred viden om fraktionerne vil stige.

- Området har stor politisk bevågenhed herunder nedbringelsen af CO₂-udledningen i byerne. Det forventes derfor, at fremtidige licitationer vil stille større krav til udstyr og udvikling i chaufførernes rolle; dette vil stille krav til forandringsevne og –villighed.
- Der vil komme en udvikling i beholdere med niveaumålere m.m. samt behovsstyret tømning. Dette vil kræve en højere grad af ruteplanlægning og logistik.
- Branchen forventer, at behovsstyret tømning, udvikling i antallet fraktioner, udvikling i nedgravningssystemer etc. i højere grad vil udføres af medarbejdere på timeløn, da disse kan være svære at akkordere.
- Særligt blandt de ældre chauffører opleves en frygt/utryghed ved de stigende krav i branchen. For at bibeholde sit fodfæste i branchen kræver det, at chaufførerne er villige til at udvikle sig, lære nyt og deltage i udviklingen.

Der er et behov for, at både arbejdsgiver- og arbejdstagersiden arbejder sammen om at sikre, at renovationschaufførerne fremadrettet er i stand til at følge med udviklingen; chaufførerne skal være i stand til at søge deres eget job igen ved udløb af licitationer eller andet.

Chaufførerne skal udvikle deres forandringsvillighed og renovatørerne skal gennem strategisk kompetenceudvikling sikre, at chaufførerne har de rette kompetencer til at indgå i et fag, der i højere grad vil kræve planlægning, fleksibilitet, IT og sprogkunderskab samt kommunikationskompetencer.

4.2.5. Fælles krav til kompetencer i branchen

På spørgsmålet om det hvad det uddannelsesmæssigt kræver at være renovationschauffør, svarer en af de interviewede chauffører:

"...det er svært, for hvad fanden er det vi skal lære? Vi tager en skraldepose og hiver op og vup, det var det...der er jo ikke meget uddannelse i det!". (renovationschauffør)

Branchen har også givet udtryk for, at der er en række kompetencekrav til en nutidig og fremtidig renovationschauffør. Det er også kommet frem, at der, ud over chaufførernes egen kultur, er nogle strukturelle udfordringer med at sikre et ensartet og fælles kompetenceniveau:

- Branchen efterlyser i høj grad en harmonisering af regler/nationale regler for at kunne lave tværkommunale effektiviseringer, langsigtede investeringer og harmonisering af kompetencekrav til renovationschaufførerne.
- Nuværende licitationssystem understøtter ikke renovatørernes kompetenceudvikling af medarbejderne.
- Manglende kompetenceudvikling/efteruddannelse kan være en udfordring ved udløb af licitation, da skraldemændene kan mangle kompetencer i henhold til

opdaterede krav i nye licitationer; de kan have svært ved at søge deres eget job igen.

- Regler og krav stiller større krav til renovatørernes dokumentation for instruktion og oplæring af medarbejdere.

Der er i nogle licitationer krav til chaufførernes kompetenceniveau og uddannelse, men der er udfordringer i, at disse krav bliver håndhævet²⁸. For at opnå den ønskede, og i noget omfang krævede, udvikling af chaufførernes arbejdskultur og kompetenceniveau, så de i lang højere grad er bevidste om at passe på dem selv og kan leve op til de stigende krav, så er der behov for, at branchen som hele stiller krav til kompetencerne; både private og kommunale renovatører samt udbyder af opgaven. Så længe branchen som hele accepterer, såfremt den nye medarbejder ikke skal køre bilen, at en ny medarbejder kan indgå i den daglige drift med et minimum af sikkerhedsoplæring vil kompetenceniveauet ikke udvikle sig nævneværdigt og nuværende kultur vil blive videregivet.

I rapporten Sophänternes Arbetsmiljö – Allas Ansvar er en af konklusionerne for at bedre arbejdsmiljøet, at der udvikles branchenormer, herunder for uddannelsesniveaut. Dette synspunkt bakkes også op af flere af renovatørerne der beskriver, at det i det store hele er de samme basale kompetencer de har brug for. Et fælles branchekrav kunne være en "Ny renovationschauffør" AMU-pakke der også kunne benyttes af jobcentre m.m.; men det kræver, at branchen sætter en branchenorm.

5. Branchens ønsker til kurser i AMU

Respondenterne blev i de gennemførte interviews afslutningsvis spurgt om de manglede kurser i det nuværende kursusudbud i AMU. Der var ikke udbredt viden om, hvad AMU kunne tilbyde for renovationschauffører ligesom viden om den brancherettede EU Efteruddannelse ikke var særlig udbredt. Respondenterne efterspurgte derfor, uden at have reel viden om det allerede fandtes i AMU, nedenstående kurser/emner som relevante for chaufførerne.

Efterspørgsel efter uddannelse/emner/indhold

Kørsel/Køreteknik

- Spare på brændstof.
- Minimere skaber på bilerne.
- Køreteknik.
- Stop Skaden Kursus.
- Glatbane med skraldebiler (fyldte og tomme).
- Undgå skader med køretøj og mandskab.
- Kørefærdigheder - særligt for de nye.

²⁸ Fremtidens Skraldemand. S. 9

Sprog og IT

- Hjælpemidler til ordblinde og sprogligt svage medarbejdere.
- Brug af ipads/tablets til indrapportering mm.
- Hjælpeprogrammer til ordblinde.
- Større viden om platforme, teknologi og hjælpeprogrammer.

Fysisk og psykisk arbejdsmiljø

- Sundhed og stress.
- Motion og forebyggelse.
- Psykisk arbejdsmiljø.
- Viden om stress og psykisk arbejdsmiljø.
- Motion og sund kost så de kan holde resten af livet.
- Lære at passe på sig selv.
- Målrettet kursus for renovationsarbejdere om sikkerhed og ergonomi.
- Egenkontrol af bilen i forhold til bakterier og svampesporer inkl. værn ved vask.
- Ergonomi, hastighed og arbejdsmiljø.
- En pakke med arbejdsmiljø, sikkerhed, skader, holdning på arbejdsmarkedet, sygefravær, kultur.
- Ergonomi.
- Sikkerhed.
- Startpakke til branchen med ergonomi, sikkerhed, fraktions og system viden og computeren der sidder i landet.
- Hjælpemidler der vil kunne lette arbejdet for alle i hverdagen.

Almen-faglige kompetencer

- Konfliktåndtering – *”et virkeligt kvalitetskursus der er mere end de 4 timer”*.
- Kommunikation.
- Kundeservice.
- Kundeorientering.
- Mentorkursus.

Teknisk-faglige kvalifikationer

- Viden om affald og affaldets vej/sortering.
- Miljøambassadør rollen i startpakke/uddannelse.
- Startpakke til branchen med ergonomi, sikkerhed, fraktions og system viden og computeren der sidder i landet.
- Viden om fraktioner og kommunikation til borgerne.
- Kom godt i gang som skraldemand.
- Viden om teknik på bilen.

Videre/efteruddannelse

- Håndtering af kran til moloktømninger.
- Miljøambassadør.
- Mentor i kombination med sikkerhed/arbejdsmiljø.

Respondenterne efterlyser generelt, at der udbydes flere lovpligtige brancherettede efteruddannelser og at disse bruges til at opkvalificere branchespecifikt. De understreger alle, at undervisningen skal være relevant og praksisnær.

I del 2 sammenholdes ovenstående ønsker og afdækkede kompetencekrav med de eksisterende mål og uddannelser i AMU.

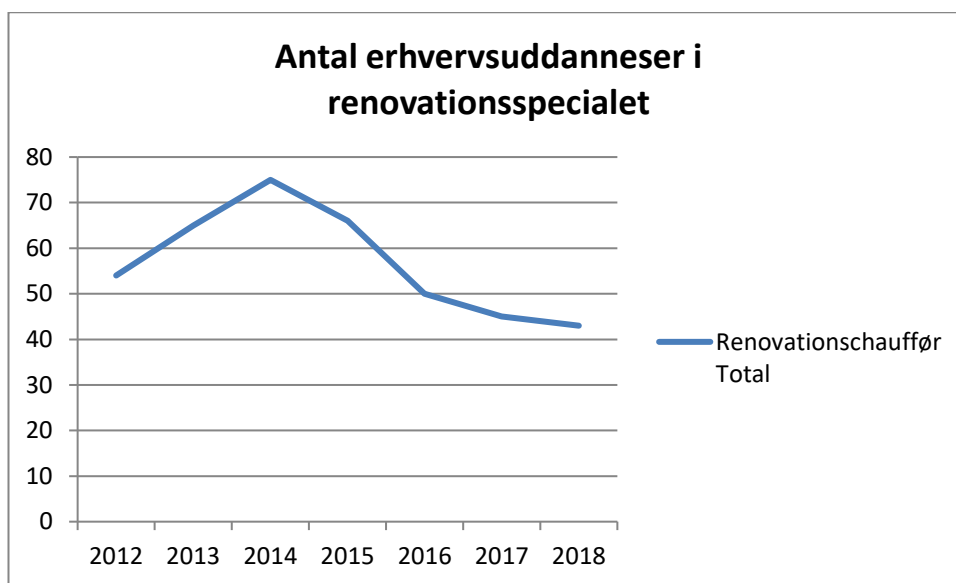
Del 2: Sammenstilling af eksisterende uddannelser med afdækkede kompetencekrav.

I denne del bliver de i del 1 afdækkede kompetencebehov sammenstillet med de eksisterende AMU-uddannelser på området. Forslag til revidering og udvikling, på baggrund af branchens tilbagemeldinger, præsenteres.

6. Uddannelser for renovationschauffører

Som beskrevet i tidligere afsnit kan man enten være faglært eller ufaglært renovationschauffør. Som faglært renovationschauffør kan man enten tage en erhvervsuddannelse eller man kan påbegynde uddannelsen efter en meritvurdering når man har opnået erhvervs erfaring fra branchen. Erhvervsuddannelsen som renovationschauffør er en uddannelse som vejgodschauffør med specialet renovationschauffør.

Antallet af renovationschauffører der er i gang med en erhvervsuddannelse kan hentes via Børne- og Undervisningsministeriets (UVM) uddannelsesstatistik²⁹. Her kan man se, at antallet af elever, der opgøres 30. september hvert år (tallene for 2019 er ikke tilgængelige for denne rapport), har været faldet siden 2014:



Figur 1: Antal igangværende elever på Vejgodsuddannelse med specialet renovationschauffør pr. 30. september i de pågældende år. Kilde: UVM databank.

I databanken kan man ydermere se, at antallet af unge på uddannelsen (EUD) er ca. 40% mens resten udgøres af voksne over 25 (EUJ), realkompetencevurderinger og "Ukendte"; databanken oplyser af sikkerhedshensyn ikke antallet af deltagere hvis det er under et vist antal for at sikre anonymiteten, derfor kan et nøjagtigt tal ikke oplyses. Generelt kan det siges, at omkring halvdelen af de igangværende uddannelser til renovationschauffør er unge der søger ind i branchen og den anden halvdel er voksne, der enten uddannes efter en meritvurdering eller uddanner sig til faget når de er over 25. Sammenhold med, at faget beskæftiger ca. 5000 chauffører er det under 1% der er lærlinge/merituddannede, hvilket samstemmer med branchens tilbagemeldinger i interviews i forhold til, at antallet af lærlinge er meget lavt; i Fremtidens Skraldemand var der f.eks. kun 1 lærling ud af 270 chauffører der oplyste de var lærling³⁰.

Antallet af igangværende erhvervsuddannelser med speciale som renovationschauffør understøtter branchens udsagn om, at de fleste starter i branchen som ufaglærte med en

²⁹ <https://uddannelsesstatistik.dk/pages/erhvervsudd.aspx>

³⁰ Fremtiden Skraldemand. S. 36

evt. efterfølgende merituddannelse. Hovedparten af renovationschaufførerne er derfor i målgruppen for at få deres faglige opkvalificering igennem AMU i kombination med den sidemandsoplæring som branchen foretrækker.

6.1. Uddannelser i AMU-systemet

Området for AMU-uddannelser rettet mod jobområdet renovation er styret af den fælles kompetencebeskrivelse (FKB) 2297 der senest blev revideret i slutningen af 2017. I AMU findes der 7 mål der direkte hører under FKB 2297 (moder-FKB). Det er målene/uddannelserne:

Mål	
42845	Grundlæggende flakkøretøjer (AK)
43797	Dagrenovation - sikkerhed (AK)
43798	Dagrenovation - kørsel (AK)
43967	Erhvervsaffald (AK)
43968	Storskrald (AK)
43969	Klinisk risikoaffald (AK)
48625	Ajourføring for renovationschauffører (AK)

Ifølge UVMS databank har antallet af deltagere på de 7 uddannelser i de seneste 10 år har været:

Antal deltagere på AMU-uddannelser med FKB 2297 som moder FKB									
	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Grundlæggende flakkøretøjer		6	15	6	30	21	10		
Dagrenovation - sikkerhed	56	62	6			42	14	5	
Dagrenovation - kørsel	42	11	4			42		6	
Erhvervsaffald	28	6	4						
Storskrald	14	6	4						
Klinisk risikoaffald	15	6	6						
Ajourføring for renovationschauffører								20 ¹	53 ²

Figur 2. Kilde UVM database. Databasen indeholder ikke nogle data 2010 og 2011

NOTE 1: alle 20 deltagere er fra 4. kvartal 2018. Note 2: Q1 2019.

Uddannelsen Grundlæggende flakkøretøjer har været godkendt siden 2010 og resten, bortset fra Ajourføring for renovationschauffører, har været godkendt siden 2004 og ikke været revideret siden. Ajourføring for renovationschauffører har været godkendt siden november 2017.

Uddannelsen Ajourføring for renovationschauffører kan udelukkende gennemføres i kombination med de øvrige uddannelser i den lovpligtige efteruddannelse jfr. Færdselsstyrelsens bestemmelser.

6.6.1. Den lovpligtige efteruddannelse for erhvervschauffører

En erhvervschauffør er forpligtet til at tage en obligatorisk efteruddannelse hvert 5. år. Den 1. januar 2018 lancerede Færdselsstyrelsen en ny model for den obligatoriske

efteruddannelse for erhvervschauffører. Den nye model åbner op for, at uddannelsen kan gennemføres på 3 moduler (man kan stadig gennemføre uddannelsen på et modul á 5 dage):

Modul 1 har en varighed af 2 dage og omfatter obligatorisk indhold.

Modul 2 har en varighed af 2 dage og omfatter brancherettet indhold.

Modul 3 har en varighed af 1 dag og omfatter valgfrit indhold.

Den nye model er en integreret pakke der består af en obligatorisk del, en brancherettet del og en valgfri (der skal godkendes af Færdselsstyrelsen) del; de valgfrie elementer, der kan vælges mellem, varierer i varighed fra 1 til 5 dages varighed, men de tæller kun for en dag.

Den nye model af den lovpligtige efteruddannelse indeholder et brancherettet modul for renovationschauffører; uddannelsen 48625 Ajourføring for renovationschauffører. Listen af de valgfri kurser kan ses på Færdselsstyrelsens hjemmeside³¹.

De chauffører der har medvirket i denne analyse har alle fremhævet, at den 'gamle' efteruddannelse for godschauffører, som de skulle deltage i hvert 5. år, i ringe grad blev opfattet som relevant for deres jobområde. Branchen udtrykte derfor forventning til, at den brancherettede efteruddannelse for renovationschauffører i langt højere grad blev udbudt på landsplan. De 73 chauffører som UVMs databank oplyser deltog på Ajourføring for renovationschauffører i Q4 2018 og Q1 2019 blev alle afholdt af TEC i Hvidovre. Indtil efteråret 2019 var der kun en uddannelsesinstitution, Syddansk Erhvervsskole Odense-Vejle, der havde godkendelse til at udbyde 2297 Renovation; TEC afholdt således deres forløb under en anden institutions godkendelse.

De medvirkende renovatører og chauffører udtrykte alle et ønske om en mere brancherettet lovpligtig efteruddannelse, men der var kun 2 renovatører der var klar over, at der siden 1. januar 2018 havde været en mulighed for at deltage på en brancherettet efteruddannelse. Branchen udtrykte tilfredshed med, at de fremadrettet har denne mulighed for deres chauffører og var alle positive over at benytte den, såfremt udbuddet rent geografisk blev tilbudt flere steder samt at efteruddannelserne blev udbudt med en frekvens der tilgodeså renovatørernes behov.

I efteråret 2019 blev resultaterne af AMU-udbuddet offentliggjort og der er nu 4 institutioner der har godkendelse til at udbyde 2297 Renovation. Der er således en mulighed for at tilbyde et geografisk dækkende udbud af en brancherettet efteruddannelse. Såfremt branchen generelt efterspørger efteruddannelsen vil der også, med de ca. 5000 chauffører der skal have deres efteruddannelse hver 5. år, være et elevgrundlag der tilgodeser branchens behov for hyppige opstarter af efteruddannelsen.

³¹ <https://www.fstyr.dk/DA/Erhvervstransport/Kvalifikationsuddannelse/Efteruddannelse-den-nye-model/Valgfri-tvaerfaglig-busgods.aspx> og <https://www.fstyr.dk/DA/Erhvervstransport/Kvalifikationsuddannelse/Efteruddannelse-den-nye-model/Valgfri-gods.aspx>

7. Sammenstilling af uddannelser og afdækkede kompetencekrav.

De 7 uddannelser der har FKBen 2297 Renovation som moder FKB kan overordnet set deles op i 3 forskellige typer: grund- eller basale uddannelser, speciale uddannelser og efteruddannelse.

Mål	
Grundlæggende/basale uddannelser	
43798	Dagrenovation - kørsel (AK)
43797	Dagrenovation - sikkerhed (AK)
Specialer	
42845	Grundlæggende flakkøretøjer (AK)
43967	Erhvervsaffald (AK)
43968	Storskrald (AK)
43969	Klinisk risikoaffald (AK)
Efteruddannelse	
48625	Ajourføring for renovationschauffører (AK)

7.1 grundlæggende/basale uddannelser

De 2 uddannelser 43798 Dagrenovation – kørsel og 43797 Dagrenovation – sikkerhed er begge baseret på uddannelsesmål der har været gyldige fra 01-01-2004. Branchen har generelt meldt tilbage, at der har været en stor udvikling i branchen de sidste 10-15 år; affald er gået fra at være noget man samlede ind i store bunker og brændte af til at være en ressource. Området dagrenovation er udviklet fra at være en mere eller mindre blandet fraktion til at være en lang række genanvendelige fraktioner samt restaffald. De fleste af de medvirkende chauffører var beskæftiget med at indsamle restaffald; det kun var en enkelt chauffør, fra en mindre landkommune, hvor der ikke var indført sortering endnu. I henhold til kommende affaldsdirektiver, EU mål og kommunale affaldsplaner skal restaffaldet i de kommende år mindskes og genanvendeligheden stige; kommuner, der ikke har indført sortering, vil i de kommende år skulle omlægge renovationen til at indsamle flere fraktioner og nedbringe mængden af restaffald.

Renovationschaufførerne skal i dag og endnu mere i fremtiden kunne arbejde med indsamling af flere fraktioner og, i henhold til branchen forventninger, kunne vejlede og rådgive borgere og virksomheder i højere grad end i dag.

Sammenstillingen af de 2 grundlæggende uddannelser og de afdækkede kompetencekrav afdækker et gap mellem de nuværende uddannelsesmål og de krav der er opstået på baggrund af branchens udvikling.

Anbefaling
Indhold og titel på de 2 uddannelser Dagrenovation – sikkerhed og Dagrenovation – kørsel bør omdøbes og indholdet tilpasses til at, ud over at give en udførlig introduktion til området for restaffald, omhandle de øvrige fraktioner

en renovationschauffør kan komme til at arbejde med i enten private eller kommunale selskaber. Chaufføren skal have viden om den cirkulære økonomi/affaldets vej og egen rolle i opnåelsen i miljømål.

Det kan ydermere overvejes at slå de 2 mål sammen til et samlet mål, da de 2 kompetenceområder, ifølge branchens udmeldinger, i høj grad er sammenhængende og nødvendige for chaufførernes fysiske og psykiske arbejdsmiljø, trivsel og sikkerhed og understøtter branchens udvikling.

7.1.1. Indhold i uddannelserne

Indholdet i de 2 uddannelsesmål 43797 Dagrenovation – sikkerhed og 43798

Dagrenovation – sikkerhed er:

43797 Dagrenovation – sikkerhed

- Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om arbejdsmiljøfaktorer og gældende sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser i dagrenovationen, herunder de fysiske og psykiske påvirkninger, ergonomisk rigtig indretning af arbejdspladsen, forebyggelse af ulykker i virksomheden, anvende den sikreste og ergonomisk mest korrekte arbejds metode.
- Arbejdet omfatter kundeservice og evt. løsning af konflikter og vejledning af kunder/borgere om sortering og behandling af husstandsaffald.
- Endelig kan deltageren udføre almindelig førstehjælp omfattende typisk forekommende tilskadekomst i dagrenovationen og udføre elementær brandbekæmpelse.

43798 Dagrenovation – kørsel

- Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om planlægning, indsamling, sortering, behandling samt aflæsningsforhold af husstandsaffald på deponier, forbrændingsanlæg og miljødepoter foretage af- og pålæsning og transport af husstandsaffald.
- Arbejdet omfatter håndtering af husstandsaffald i henhold til gældende miljølovgivning, affaldsregulativer og At-anvisninger/-vejledninger på en sikker og forsvarlig måde.
- I arbejdet indgår ruteplanlægning på grundlag af kørselslister, elementær fejlfinding og forebyggende vedligeholdelse, udbedring af mindre driftsfejl på renovationskøretøjer og på grundlag af de lovbefalede og daglige drifts- og færdselssikkerhedsmæssige eftersyn, udfærdiges fejlmeldinger til værksted/vognmand.

Sammenstilles ovenstående 2 målformuleringer med de afdækkede kompetencekrav vurderes de at være dækkende på de punkter hvor der ligger en lovgivning/vejledning til grund for undervisningen. I forhold til de kompetencekrav der er afdækket i den kvalitative bearbejdning af interviews er følgende kompetencer ikke dækket/omtalt i målformuleringerne:

- IT og systemer i forhold til den IT der er kommet i bilerne til tømningregistrering m.m., men også brug af apps på telefoner/tablets til indberetninger og tilhørende billeddokumentation.
- Viden om og sikkerhedsforskrifter for kørsel med alternative/grønne drivmidler og CO₂reduktion.
- Køreteknik med skraldebilerne og brug af dens sensorer.
- Viden om cirkulær økonomi/affaldets vej/systemviden der understøtter indsigt i behovet for at faget følger med udviklingen og at chaufførerne skal være forandringsparate.
- Viden om hjælpemidler til oplæsning og indtaling af skriftlig kommunikation.
- Viden om affald/fraktioner og risici ved mikroorganismer og svampesporer.

Området for psykisk arbejdsmiljø er beskrevet i målformuleringen, men på baggrund af branchens input anbefales det, at det præciseres, at denne undervisning bør inkludere viden om stress /psykisk belastning og dens indvirkninger på helbredet efter længere tids påvirkning herunder risikofaktorer ved højt arbejdstempo.

Konflikthåndtering og kommunikation/vejledning er medtaget i målformuleringen. Renovatører og tillidsvalgte chauffører understregede, at behovet på konflikthåndteringsområdet var, at chaufførerne opnåede reelle kompetencer på området. Sammenholdt med, at AMU-uddannelsen 46493 Konflikthåndtering har en varighed på 3 dage, vurderes det, at den konflikthåndtering der indgår i Dagrenovation – sikkerhed (2 dages varighed) er af introducerende karakter og ikke fuldt ud efterlever kravet om handlekompetencer der modsvarer chaufførernes hverdag.

7.2. Specialer

FKB 2297 Renovation har tilknyttet 4 uddannelser/mål der hver især beskriver et renovationsområde eller speciale for renovationschaufførerne.

Mål	
Specialer	
42845	Grundlæggende flakkøretøjer (AK)
43967	Erhvervsaffald (AK)
43968	Storskrald (AK)
43969	Klinisk risikoaffald (AK)

42845 Grundlæggende flakkøretøjer

Uddannelsesmålet har været godkendt siden april 2010. Målet har FKB 2297 Renovation som moder FKB, men indgår også som mål 2280 Vejgodstransport (målet indgik også i 2224 Vejgods, men denne bortfaldt i efteråret 2019). Kompetencen indgår desuden som en del af erhvervsuddannelsen.

Målene for uddannelsen er:

- Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om flakkøretøjets opbygning, virkemåde og kontrolsystemer, aflæsningsforhold på forbrændingsanlæg og deponier m. m., afsætte container på offentlig vej og foretage aflæsning af forskelligt affald på en både sikker og forsvarlig måde.
- Arbejdet omfatter drifts- og færdselssikkerhedsmæssige eftersyn, vurdering af om en planlagt kørsel er lovlig og forsvarlig, anvendelse og betjening af forskellige flakkøretøjers wire- og kroghejs samt containertyper på en sikker og driftsmæssig korrekt måde.
- Endelig kan deltageren betjene især containertyper til fast affald, foretage elementær vedligeholdelse af det hydrauliske system og af komponenter, hvor der opstår slitage og belastning, foretage bakning og manøvrering på lokaliteter med vanskelige passager og snævre pladsforhold, vejlede kunder i sortering af affald samt anvende personligt sikkerhedsudstyr.

Kompetencen har ikke specifikt været nævnt i de gennemførte interviews og analysen indeholder derfor ikke kvalitative input i forhold til ændring/revidering af målet der vurderes i overensstemmelse med branchens behov.

På baggrund af branchens input på udviklingen i branchen og fremtidige krav vil kørsel i flakkøretøjer også overgå til nulemissions eller CO₂ neutrale drivmidler og vil omfattes af de kompetencer chaufførerne skal have i forhold til kørsel og sikkerhed med disse køretøjer.

Ligeledes, da målet indeholder vejledning af kunder i sortering af affald, vil det være formålstjenligt at chaufførernes viden på sorterings/genanvendelsesområdet er opdateret og at chaufføren er trænet i den gode kundekontakt. Uddannelsen kan derfor med fordel kombineres med 'Grunduddannelserne'. Udviklingen i branchen går også mod, at chauffører skal kunne deltage i flere typer indsamlinger og derfor vil en bredere kompetenceprofil indenfor eks. vis tømning af nedgravningssystemer supplere chaufførernes kompetenceområde.

43967 Erhvervsaffald

Målet har været godkendt fra august 2004 og har følgende målformulering:

- Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om planlægning, indsamling, sortering, behandling, opsortering i fraktioner af erhvervsaffald samt aflæsningsforhold på deponier, forbrændingsanlæg og miljødepoter, foretage af- og pålæsning og transport af erhvervsaffald på en sikker og forsvarlig måde.
- Arbejdet omfatter håndtering af erhvervsaffald efter de gældende regler på området samt vejledning til kunder om, hvordan mængden af miljøbelastende stoffer kan nedbringes.
- Endelig kan deltageren vurdere vilkår for transport af farligt affald, anvende og betjene forskellige containertyper med/uden komprimatorer på en sikker og driftsmæssig korrekt måde, anvende sikkerhedsudstyr, forebygge skader på led og muskler, samt indtage ergonomisk rigtige arbejdsstillinger.

Det vurderes, at indsamlingen af erhvervsaffald, særligt i byerne, er underlagt mange af de samme vilkår og forhold som indsamlingen af husholdningsaffaldet mht. trafikintensitet, kørselsforhold, ergonomi, sikkerhed, psykisk og fysisk arbejdsmiljø etc. En grunduddannelse i renovation i kombination med 43967 erhvervsaffald vurderes dækkende for kompetenceområdet.

2 af de medvirkende chauffører beretter, at de kører en kombination af husstandsindsamling og erhvervsaffald. Affald der ikke bliver hentet dør-til-dør som f.eks. kuber, molokker, erhvervsaffald etc. er underlagt køre- og hviletidsforordningen. Målet bør derfor indeholde viden for chaufførerne omkring hvordan hverdagen håndteres i henhold til køre- og hviletidsforordningen såfremt der indsamles forskellige affaldstyper på en dag særligt hvis der foretages industritømninger/afhentning af erhvervsaffald inden der startes på husstandsindsamling.

Som enkeltstående mål, sammenstillet med de afdækkede kompetencekrav, anbefales det er målet opdateres i lighed med de i 7.1.1. nævnte områder.

43968 Storskrald

Målet har været godkendt siden august 2004 og har følgende målformulering:

- Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om planlægning, indsamling, sortering, behandling, opsortering i fraktioner samt aflæsningsforhold på deponier, forbrændingsanlæg og miljødepoter, foretage af- og pålæsning og transport af storskrald på en sikker og forsvarlig måde.
- Arbejdet omfatter håndtering af storskrald efter de gældende regler på området, herunder vejledning af borgere om, hvordan mængden af miljøbelastende stoffer kan nedbringes, og hvordan storskrald skal sorteres.
- Endelig kan deltageren anvende sikkerhedsudstyr, forebygge skader på led og muskler, samt indtage ergonomisk rigtige arbejdsstillinger.

Det vurderes, at indsamlingen af storskrald, særligt i byerne, er underlagt mange af de samme vilkår og forhold som indsamlingen af husholdningsaffaldet mht. trafikintensitet, kørselsforhold, ergonomi, sikkerhed, psykisk og fysisk arbejdsmiljø etc. En grunduddannelse i renovation i kombination med 43968 storskrald vurderes dækkende for kompetenceområdet.

I forhold til den forventede udvikling på storskraldsområdet har RAP 24 nogle pejlemærker for udformningen af ordningen som må forventes, i større eller mindre grad, vil finde indpas i de kommende nationale og kommunale affaldsplaner. I RAP 24 er ét af de 3 overordnede mål:

- **Tredobling af genbrug.**
Genbruget skal tredobles i de kommunale bytte- og genbrugsfaciliteter (fra 2000 tons i 2016 til 6000 tons i 2024), og et flertal af københavnere skal gøre brug af

dele-, bytte- eller genbrugsordningerne (mål fra Fællesskab København, som i 2015 viste 22 %).³²

Særligt storskraldsområdet er i fokus i forhold til at opnå en indsamling der kan understøtte genbruget. I planen beskrives den påtænkte udvikling inden for fraktionen og de forsøgsordninger der skal iværksættes for at bidrage til målene:

2.3 STORSKRALD: UDVIKLING AF INDSAMLINGEN OG ROBOTSORTERING

Udfordring

En stor del af det storskrald, der i dag indsamles i København, består af materialer, der kan genanvendes. Det gælder især træ. En del træ udsorteres allerede, men meget ender stadig til forbrænding. Samtidig indeholder storskraldet mange genstande, som kan genbruges, hvis sorteringen og indsamlingen optimeres.

Løsning

Kommunen vil via forsøg udvikle og undersøge alternative måder at organisere storskraldsordningen på. Følgende kan testes:

- en særskilt indsamlingsordning for genstande til direkte genbrug
- samarbejde med frivillige organisationer
- samarbejde med skraldemændene om at optimere indsamlingsordningen for træ
- undersøge om exoskeletter kan bruges
- erstatte hele eller dele af storskraldsordningen med henvisning til genbrugs- og nærgenbrugsstationerne evt. med supplement af transport
- undersøge erfaringerne med robotsorteringsanlæg for blandet storskrald
- erstatte komprimatorbilerne med ruminddelte ladvogne, så dele af storskraldet kan genbruges
- teste storskraldsordningen som en frivillig abonnementsordning i stedet for en fast ordning.

Tabel 1: Uddrag af Tema 02 i RAP 24. Kilde:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1990_138f265b1481.pdf s. 25

For chaufførerne vil dette betyde, at de i langt højere grad skal have viden om hvilke materialer der kan genbruges og have fokus på den rette sortering i afhentningen. Komprimatorbilerne erstattes af ladvogne med rum til de forskellige underfraktioner af storskraldet. Det må derfor forventes, at chaufførerne i langt højere grad skal sortere og håndtere storskraldet ved afhentning, der skal placeres i rum på ladvogne. En københavnsk chauffør udtaler om den kommende ordning i interview:

"...vi har jo kæmpet for ikke at skulle løfte for meget og det næste de har fundet på er, at få storskraldsbilerne væk og indføre ladbiler som i gamle dage. Så skal der være ringeordning og så riges der ind hvis der er 2 lænestole der skal ud og så kommer vi og henter det. Men de gutter der skal ligge og køre det, de bliver jo slidt ned."(Renovationschauffør)

³² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/21827612-29877541-1.pdf> S. 6.

Det anbefales derfor at 43968 Storskrald opdateres med viden om genbrug og sortering i forhold til disse mål samt en øget viden om de hjælpemidler der er til rådighed når storskraldet skal udbæres og ladbilerne skal læsses.

Desuden må det også forventes, at det vil tage længere tid at indsamle storskraldet hvilket betyder længere parkering i byerne og dermed øget risiko for konflikter samt øgede kørsels- og planlægnings kompetencer når storskraldet ikke skal afhentes i rutedrift. Indsamling af storskrald vil kræve øgede kompetencer i forhold til konflikthåndtering, kørsel og ruteplanlægning/personlig effektivitet.

43969 Klinisk risikoaffald

Målet 43969 Klinisk risikoaffald er ligeledes fra august 2004 og har følgende målformulering:

- Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om planlægning, indsamling, sortering, behandling, opsortering i fraktioner af klinisk risikoaffald samt aflæsningsforhold på anlæg specielt indrettede og godkendt til forbrænding af denne affaldstype, foretage af- og pålæsning og transport på en sikker og forsvarlig måde.
- Arbejdet omfatter håndtering af klinisk risikoaffald i henhold til de gældende regler på området, risikovurdering på baggrund af emballageforskrifter, ulykkes- og sygdomsrisici, korrekt adfærd i tilfælde af uheld og ved beskadiget emballage.
- Endelig kan deltageren træffe passende arbejdsmiljømæssige foranstaltninger/brug af personlige værnemidler, hvor der skal foretages manuel håndtering med risiko for direkte kontakt, tunge eller hyppige løft samt efterleve ADR-forskrifterne generelt og specifikt i klasse 6.2 - smittefarlige stoffer.

Blandt de interviewede renovatører og chauffører har der ikke været erfaring med at køre klinisk risikoaffald. Området er dækket af en række regler og bekendtgørelser på godstransportområdet og dermed er den viden som overføres til chaufførerne opdateret i henhold til gældende love og regler. Det vurderes derfor, at målet er dækkende og, såfremt kørslen kombineres med anden renovation, at en kombination med et grundlæggende renovationskursus vil ruste chaufførerne til at håndtere affaldet.

7.3. Obligatorisk efteruddannelse

Som omtalt tidligere blev mulighederne for en brancherettet obligatorisk efteruddannelse indført pr. 1. januar 2018. Indtil da deltog renovationschaufførerne i efteruddannelsen på lige fod med resten af godsbranchen. De medvirkende renovatører og særligt chaufførerne har anerkendt, at det var vigtigt, at renovationschaufførerne, såfremt de skulle skifte branche, var opdateret på godsbranchens generelle regler og kompetencer, men også, at de fandt lille relevans i undervisningen i forhold til deres dagligdag. Branchen var derfor positivt indstillet overfor en brancherettet efteruddannelse og så frem til et bredere geografisk og frekvensmæssigt udbud af uddannelsen.

Den lovpligtige efteruddannelse for erhvervschauffører er opbygget af en 2+2+1 model; 2 dage med obligatorisk indhold, 2 dage med brancherettet indhold og 1 dag (eller flere) med valgfrit indhold. Det brancherettede indhold er bestemt af nedenstående uddannelsesmål.

48625 Ajourføring for renovationschauffører

Målet er udviklet med indførslen af muligheden for at udbyde en brancherettet efteruddannelse og har følgende målformulering:

Deltageren kan, på baggrund af tidligere gennemført grundlæggende uddannelse, erhvervs erfaring samt denne ajourføring med nyeste regler og standarder, håndtere - og transportere forskellige typer af affald.

Herunder kan deltageren i praksis anvende sin viden om nyeste regler og retningslinjer for området der vedrører:

- Drifts- og færdselssikkerhedsmæssig kontrol af køretøj, containere, flakkøretøjers wire- og kroghejs, komprimatorer, mekanisk og hydraulisk udstyr
- Typebestemmelse af affald. Miljømæssigt korrekt håndtering af affaldet i henhold til bortskaffelsessystemer, transportregler og de sikkerhedsforanstaltninger, der gælder ved indsamling
- Vejledning af kunder/borgere om sortering og behandling af husstandsaffald, samt om, hvordan mængden af miljøbelastende stoffer kan nedbringes. Indsamling og håndtering af olie- og kemikalieaffald samt andet farligt affald
- Kontrol af om en planlagt kørsel er lovlig og forsvarlig. Sikkerhedsbestemmelser ved aflæsningsforhold på forbrændingsanlæg, miljødeponer og øvrige deponier
- Tur- og ruteplanlægning, herunder brug af GPS stemmestyring m.v.
- Planlægning, indsamling, sortering, behandling, opsortering i fraktioner
- Ergonomi - forebyggelse af skader i muskler og led. Håndtering af tunge eller hyppige løft
- Lastsikring af forskellige typer af affald, tilladt akseltryk og tilladt totalvægt
- Arbejds miljølovens bestemmelser og brug af personlige værne-/hjælpe midler
- Ajourføring af færdselsregler af særlig betydning for området
- Kundeservice og konflikthåndtering

Uddannelsens indhold følger i øvrigt de retningslinjer der fremgår af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse.

Uddannelsen vil, sammen med de øvrige moduler i den lovpligtige efteruddannelse, føre til at deltageren kan erhverve chaufføruddannelsesbevis.

Tilbage meldingen på indholdet af målet er, at det er dækkende, men også meget til 2 dage; der vil derfor, i planlægning af indholdet i den konkrete undervisning, være behov for en dialog omkring hvilke emner der skal undervises i i dybden og hvilke der er mere af orienterende karakter.

Det vurderes, at der er potentiale for at ca. 800-1000 renovationschauffører der skal have den lovpligtige efteruddannelse pr. år. Sammenholdt med brugen af målene tilknyttet FKB 2297 må det forventes, at den brancherettede efteruddannelse har stort potentiale for at

opdatere chaufførernes kompetencer i henhold til udvikling i regler og anvisninger samt brancheudvikling, herunder at benytte det valgfri modul til en reel opkvalificering af chaufførerne med afsæt i de efterspurgte kompetencekrav.

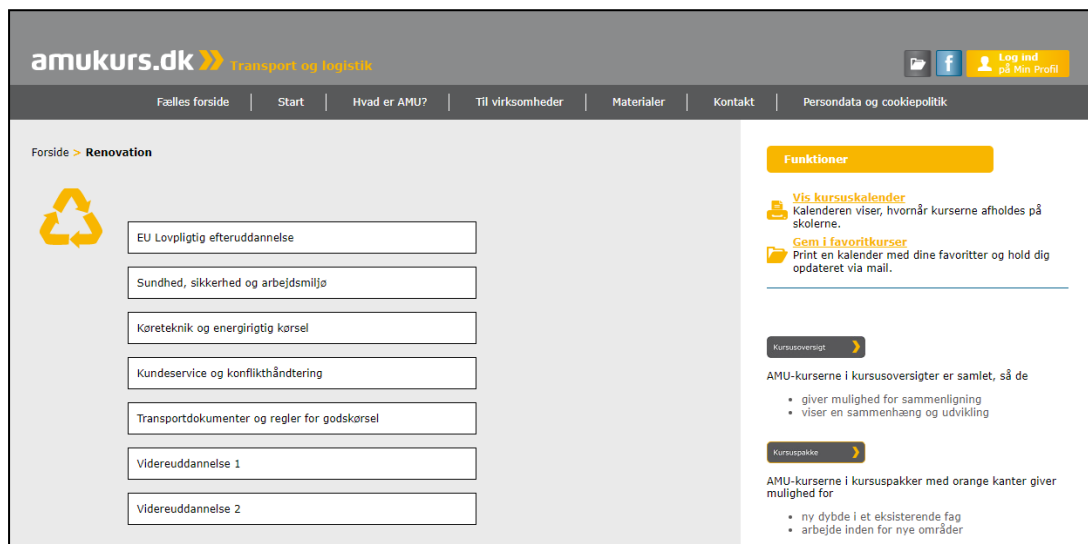
Et af de få input på indholdet af Ajourføring for renovationschauffører er, at der i mindre grad er fokus på de kulturændringer branchen fremhæver som nødvendige for at understøtte en udvikling mod en hverdag, hvor chaufførerne i højere grad har fokus på deres eget fysiske og psykiske helbred. Sammenstilles dette med resultaterne af den kvalitative analyse, vil den valgfrie del af efteruddannelsen med fordel kunne benyttes til at give chaufførerne kompetencer og viden der understøtter en udvikling, hvor de i højere grad vægter egen sundhed og holdbarhed.

Del 3: Synliggørelse på amukurs.dk samt forslag til AMU-kursuspakker

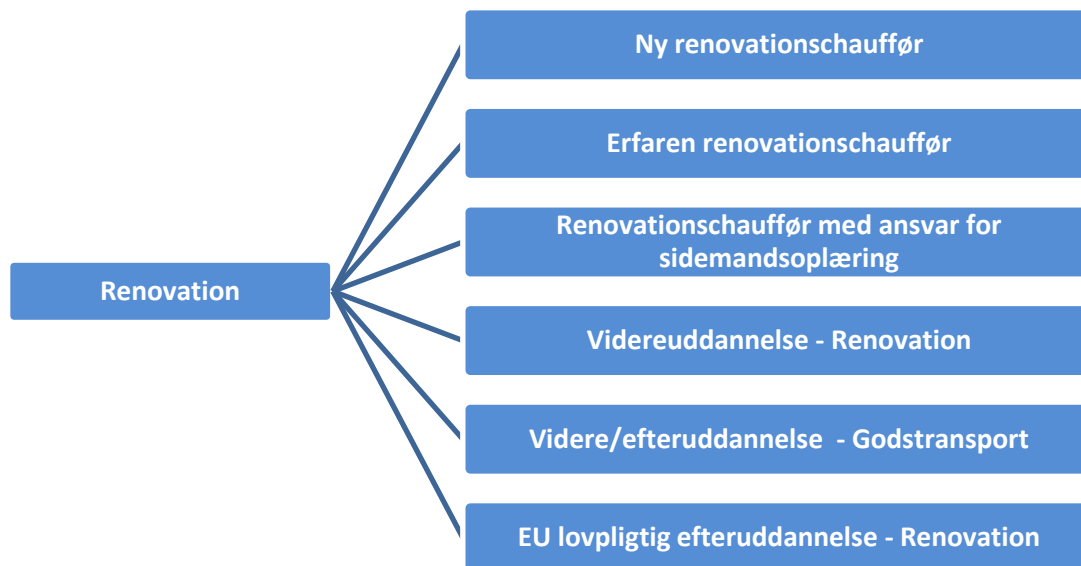
I denne del bliver forslag til reorganisering af amukurs.dk præsenteret. Derudover bliver forslag til AMU-uddannelser på baggrund af de afdækkede kompetencekrav og den nye organisering beskrevet og nye uddannelsespakker foreslået.

8. Forslag til synliggørelse på amukurs.dk

AMU-uddannelser målrettet renovationschauffører bliver præsenteret på websiden amukurs.dk. For nuværende bliver AMU-uddannelser rettet mod renovationsområdet præsenteret for brugerne på nedenstående vis:



På baggrund af de afdækkede kompetencekrav og branchens tilbagemeldinger på behov, foreslås følgende organisering af renovationsområdets del af amukurs.dk:



Hver af kasserne til højre i diagrammet vil indeholde en række relevante AMU-uddannelser som brugerne kan læse mere om. Nedenfor er en liste over de relevante uddannelser der vurderes at dække de efterspurgte kompetencer i branchen:

Ny renovationschauffør

Nedenstående liste af AMU-uddannelser, der foreslås markedsført overfor nye chauffører, er fremkommet på baggrund af branchens tilbagemeldinger på deres ønsker til nye chaufførers kompetencer. Listen er udformet ud fra ønsket om at tilbyde inspiration til branchen og jobcentre omkring mulighederne for opkvalificering til ufaglært renovationschauffører. Den efterspurgte grunduddannelse beskrives i kapitel 8.1.

Ny renovationschauffør	Varighed (dage)
Dagrenovation - sikkerhed (43797)	2
Dagrenovation - kørsel (43798)	3
Manøvrering, forsikringer og færdselsregler (45082)	3
Sundhed, sikkerhed, service og logistik (45107)	3
Ergonomi inden for faglærte og ufaglærte job (40392)	2
Arbejds miljø 1 i faglærte og ufaglærte job (48049)	2
Konflikthåndtering (46493)	3
Køreteknik for erhvervschauffører - trin 1 (48465)	2
Energirigtig kørsel (45080)	3

Erfaren renovationschauffør

Listen over AMU-uddannelser til erfarne chauffører er sammensat ud fra kriteriet om, at en chauffør kan have arbejdet i branchen i flere år uden at have modtaget nogen officiel opkvalificering i forhold til faget ud over deres sidemandsoplæring. Derfor bør det også overvejes om uddannelserne Dagrenovation – sikkerhed og Dagrenovation – kørsel bør inkluderes på listen, da en erfaren renovationschauffør kan mangle kompetencerne i disse uddannelser, trods en mangeårig anciennitet i faget.

Erfaren Renovationschauffør	Varighed (dage)
Arbejds miljø 1 i faglærte og ufaglærte job (48049)	2
Arbejds miljø 2 i faglærte og ufaglærte job (48050)	2
Manøvrering, forsikringer og færdselsregler (45082)	3
Sundhed, sikkerhed, service og logistik (45107)	3
Ergonomi inden for faglærte og ufaglærte job (40392)	2
Konflikthåndtering (46493)	3
Køreteknik for erhvervschauffører - ajourføring (48466)	1
Sikker adfærd - nul arbejdsulykker (42851)	1
Energiøkonomisk kørsel for erhvervschauffører (47961)	1
Energirigtig kørsel (45080)	3

Renovationschauffør med ansvar for sidemandsoplæring

Nedenstående udbud af AMU-uddannelser vurderes egnet til opkvalificering af erfarne renovationschauffører til at være ansvarlige for sidemandsoplæringen; sidemandsoplæringen er et vigtigt element i den efterspurgte kulturændring og de ansvarlige bør have kompetencer i forhold til at sikre de korrekte kompetencer overleveres i henhold til den nye chaufførs indlæringsstil og type.

Renovationschauffør med ansvar for sidemandsoplæring	Varighed (dage)
Mentoruddannelse for erfarne medarbejdere (40805)	5
Sidemandsoplæring (40373)	2
Medarbejderen som deltager i forandringsprocesser (44383)	2
Arbejds miljø 1 i faglærte og ufaglærte job (48049)	2
Arbejds miljø 2 i faglærte og ufaglærte job (48050)	2
Ergonomi inden for faglærte og ufaglærte job (40392)	2
Konflikt håndtering (46493)	3

Videreuddannelse - Renovation

Udbuddet af AMU-uddannelser med det formål at videreuddanne renovationschauffører eller at efteruddanne godschauffører der skal ind i branchen afspejler de kernemål som FKB 2297 indeholder. Derudover foreslås, at uddannelsen Håndtering af olie- og kemikalieaffald (45110) stadig inkluderes på listen, som den er i dag på amukurs.dk. På baggrund af det afdækkede behov for at flere chauffører skal beskæftiges inden for tømning af nedgravningssystemer, er målet Mobile kraner tilføjet på listen.

Videreuddannelse Renovation	Varighed (dage)
Grundlæggende flakkøretøjer (42845)	2
Erhvervsaffald (43967)	2
Storskrald (43968)	1
Klinisk risikoaffald (43969)	2
Håndtering af olie- og kemikalieaffald (45110)	3
Mobile kraner >30 tonsmeter (48646)	10

Videre/efteruddannelse - Godstransport

De foreslåede AMU-uddannelser til markedsføring på amukurs.dk er i det store hele identiske med dem der markedsføres i dag under punkterne **Videreuddannelse 1** og **Transportdokumenter og regler for godskørsel**. De tilbudte uddannelser afspejler også, at køre/hviletidsreglerne er i kraft ved tømninger der ikke ligger på en fast rute, så chauffører der overgår til andre fraktioner skal følge disse regler. Målet om Mobile kraner er tilføjet med samme argumentation som ovenfor.

Videre/efteruddannelse godstransport	Varighed (dage)
Kørsel med vogntog, kategori C/E (45114)	20
Kørsel med modulvogntog (40457)	2
Lastsikring og stuvning af gods (45310)	3
Mobile kraner >30 tonsmeter (48646)	10
Transportpapirer inden for vejtransport (45079)	1
Køre- og hviletidsregler (44722)	1
Brug af diagramark og kontrolapparat (45075)	1

EU lovpligtig efteruddannelse - Renovation

Som beskrevet i afsnit 7.3 er der pr. 1/1-2018 indført mulighed for at følge en obligatorisk brancherettet efteruddannelse inden for renovation og andre specialer inden for godstransport. Den lovpligtige EU efteruddannelse for godschauffører består af en 2 dages obligatorisk del, 2 dage med en brancherettet del og en valgfri del som tæller for en dag selvom selve uddannelsen godt kan være flere dage. De brancherettede valgfrie AMU-

uddannelser, der er godkendt af færdselsstyrelsen, kan ses på

<https://www.fstyr.dk/DA/Erhvervstransport/Kvalifikationsuddannelse/Efteruddannelseden-nye-model/Valgfri-gods.aspx>

På Færdselsstyrelsens hjemmeside er der også en række valgfrie AMU-uddannelser der er målrettet både mod chauffører inden for persontransport og godstransport. Denne liste kan ses her:

<https://www.fstyr.dk/DA/Erhvervstransport/Kvalifikationsuddannelse/Efteruddannelseden-nye-model/Valgfri-tvaerfaglig-busgods.aspx>

Under punktet EU lovpligtig efteruddannelse – Renovation på amukurs.dk anbefales det at benytte samme tekst til at beskrive opbygningen af den lovpligtige efteruddannelse som i dag findes under samme menupunkt ved Vejgods. De markedsførte kurser på renovationssiden foreslås at være:

EU lovpligtig efteruddannelse - Renovation	Varighed (dage)
EU-Efteruddannelse for godschauffører - oblig.del (48660)	2
Ajourføring for renovationschauffører (48625)	2
Eksempel valgfrit modul: Energiøkonomisk kørsel for erhvervschauffører (47961)	1
Eksempel valgfrit modul: Sikker adfærd – nul arbejdsulykker (42851)	1
Eksempel valgfrit modul: Konflikthåndtering (46493)	3 (tæller for 1 dag)
Eksempel valgfrit modul: Arbejdsulykker og adfærd i nødsituationer (45083)	3 (tæller for 1 dag)

Da listen med de godkendte valgfrie moduler, både de tværfaglige og dem der er rettet mod gods, ændres løbende bør læseren opfordres til at tage kontakt til en godkendt skole for dialog omkring relevant indhold på det valgfrie modul. Det bør overvejes om der skal linkes til Færdselsstyrelsens relevante sider på amukurs.dk så læseren kan finde information og inspiration blandt de valgfrie uddannelser.

8.1.Uddannelsespakke for nye renovationschauffører.

Flere af denne analyses respondenter har peget på behovet for, at nye chauffører bliver opkvalificeret til branchen inden eller i umiddelbar forlængelse af opstarten i branchen. På baggrund af disse tilbagemeldinger foreslås nedenfor en pakke der, med skolernes planlægning af relevant indhold i de enkelte uddannelser, vil tilfredsstille branchens efterspørgsler samt de, i denne analyse, afdækkede kompetencekrav.

Nedenstående uddannelsespakke omfatter den faglige viden som respondenterne melder, at der er behov for hos nye chauffører samt renovatørernes behov for, at særligt nye chauffører har udvidede kørekompetencer og manøvreferdigheder. AMU-uddannelsen Sundhed, sikkerhed, service og logistik er medtaget, da målet kan omfavne mange af de øvrige nævnte kompetencekrav i forhold til fremme af arbejdsmiljø og fokus på eget helbred i arbejdssituationen, herunder planlægning/personlig effektivitet.

Indholdet i pakken er:

Ny i branchen/Ny Renovationschauffør (pakke)
<p>Dagrenovation – kørsel (43798) – 3 dage</p> <p>Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om planlægning, indsamling, sortering, behandling samt aflæsningsforhold af husstandsaffald på deponier, forbrændingsanlæg og miljødepoter foretage af- og pålæsning og transport af husstandsaffald.</p> <p>Arbejdet omfatter håndtering af husstandsaffald i henhold til gældende miljølovgivning, affaldsregulativer og At-anvisninger/-vejledninger på en sikker og forsvarlig måde.</p> <p>I arbejdet indgår ruteplanlægning på grundlag af kørselslister, elementær fejlfinding og forebyggende vedligeholdelse, udbedring af mindre driftsfejl på renovationskøretøjer og på grundlag af de lovbestemte og daglige drifts- og færdselssikkerhedsmæssige eftersyn, udfærdiges fejlmeldinger til værksted/vognmand.</p>
<p>Dagrenovation – sikkerhed (43797) – 2 dage</p> <p>Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om arbejdsmiljøfaktorer og gældende sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser i dagrenovationen, herunder de fysiske og psykiske påvirkninger, ergonomisk rigtig indretning af arbejdspladsen, forebyggelse af ulykker i virksomheden, anvende den sikreste og ergonomisk mest korrekte arbejds metode.</p> <p>Arbejdet omfatter kundeservice og evt. løsning af konflikter og vejledning af kunder/borgere om sortering og behandling af husstandsaffald. Endelig kan deltageren udføre almindelig førstehjælp omfattende typisk forekommende tilskadekomst i dagrenovationen og udføre elementær brandbekæmpelse.</p>
<p>Manøvrering, forsikringer og færdselsregler (45082) – 3 dage</p> <p>Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem teori om forsikring, skadestatistikker, færdselsregler mv., udføre såvel forlæns som baglæns manøvrering under vanskelige kørselsforhold, med enten varevogn, bus eller lastbil/vogntog, og er således i stand til at begrænse skader på personer, gods og kørende materiel.</p>
<p>Sundhed, sikkerhed, service og logistik (45107) – 3 dage</p> <p>Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, gennem viden om hvilke faktorer i arbejdsmiljøet, der har indflydelse på helbredet og sikkerheden, hvordan egen adfærd og levevis spiller ind på helbredet, og indvirker på sikkerheden i såvel arbejdet som i trafikken, deltage aktivt i forbedring af sikkerheden, arbejdsmiljøet og sundheden på arbejdspladsen, i trafikken, og af sin egen levevis.</p> <p>Desuden arbejde aktivt med sundhedsfremme, herunder undgå sygdomme, styrke egne ressourcer og kompetencer til at foretage et bevidst valg om adfærd, levevaner og livsstil, bl.a. i forbindelse med skæve arbejdstider.</p> <p>Kan arbejde med faktorer, som påvirker det psykiske arbejdsmiljø, herunder stressforebyggende forholdsregler og faktorer, der påvirker det fysiske arbejdsmiljø, gennem viden om hvilke områder der, i det daglige arbejde som chauffør, især kan belaste helbredet, hvordan arbejdspladsen indrettes, hvordan arbejdet udføres, så det er sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt samt indsigt i årsager til arbejdsulykker, og i hvordan disse kan undgås.</p> <p>Ligeledes forholde sig aktivt til sikkerhedsarbejdet på sin arbejdsplads, herunder arbejdspladsvurderinger.</p>

Denne grundpakke kan også markedsføres i forhold til Jobrettet uddannelse og opkvalificering af ledige til faget og kan tages i kombination med kvalifikationsuddannelsen eller efteruddannelsen til gods.

9. Uddannelsesparathed og -villighed.

Det har været en gennemgående tendens i de gennemførte interviews, at branchens repræsentanter har set positivt på en udvikling i kravene til renovationschaufførernes kompetencer og hvordan denne udvikling kan understøttes af AMU-systemet. I flere interviews har der samtidigt været udtrykt bekymring for, at den observerede og forventede udvikling i kravene til chauffører og renovatører kan påvirke visse medarbejderprofilers muligheder for at kunne varetage jobbet fremadrettet. Renovatørernes bekymring for udviklingen er, at kravene bliver så høje, at mange af dem der er i målgruppen for at kunne blive renovationschauffør ikke kan leve op til kravene. En renovatør beskriver dilemmaet på følgende måde:

”Problemet er, at du nu sætter så mange kompetencer ind i at være skraldemand, at du nu fjerner jobbet fra den samfundsgruppe der har brug for det. Og hvem vil du få til at køre affald når vi hæver kompetenceniveauet? Det er det jeg er bange for med jobbet - men du bliver nødt til at hæve kompetenceniveauet, fordi dem der kører bilerne er ikke dygtige nok til at diskutere med kunderne der f.eks. er advokater. De har ikke kompetencerne til det. De er glade for at være skraldefolk. Vi skal også passe på vi ikke laver nogle kompetencer ind i det job, som vi ikke kan skaffe folk til.”
(Renovatør)

Og en anden renovatør udtrykker samme bekymring til udviklingen:

”Vi ser der kommer flere fraktioner vi skal indsamle og det har vi ikke nogen problemer med. Det jeg er bange for er, at man skal lave for meget kontorarbejde på bilerne, for der er mange af gutterne herude der er ordblinde. Og jeg tænker, at hvis vi ikke kan tiltrække de ordblinde i sådan et job, så skal vi til at trække nogen ind der er lidt mere bogligt tunge og dem tror jeg ikke vi får til at køre skrald. Så jeg mener man skal finde en balance for, hvad man forventer af en skraldemand.” (Renovatør)

Chaufførerne, på den anden side, udtrykker ikke selv behov for at komme på skolebænken; de kan se mulighederne i, at de selv og deres kollegaer passer bedre på sig selv, men samtidig udtrykker de modvillighed mod at deltage i uddannelsesaktiviteter. En chauffør giver udtryk for holdningen til at komme på skolebænken:

”Der sker noget når man sender skraldemænd på kursus – der skal gerne ske noget ellers falder de i søvn. De er vant til at tage middagslur når klokken er 12...skraldemand har altid været et job hvor man kom ud. Vi gider sgu ikke alle de der kurser, vi vil bare have lov til at passe vores arbejde. Så jeg vil ikke være med til at presse nogen folk!” (Renovationschauffør)

Branchen udtrykker altså en udfordring mellem chaufførernes uddannelsesvillighed og uddannelsesparathed. På denne baggrund udtrykker renovatørerne og chaufførerne, i det

undervisningen bliver gjort relevant og praksisnær, at den brancherettede efteruddannelse i høj grad vil kunne påvirke kompetenceudviklingen i branchen positivt; chaufførerne skal på denne efteruddannelse hvert 5. år for at kunne opretholde deres førerkort.

Det vurderes derfor, at netop efteruddannelsen, særligt med de nye godkendte skoler der kan udbyde den, i høj grad vil kunne bidrage positivt til den ønskede udvikling i chaufførernes kompetenceniveau, såfremt branchens aktører samarbejder om at planlægge indholdet og målrette det mod de afdækkede kompetenceudviklingspunkter.

December 2019

MB Analyse

Litteraturliste

1.	Fremtidens Skraldemænd; undersøgelse af skraldemændenes arbejdsmiljøforhold i København og på Frederiksberg. Udarbejdet af 3F Kastrup og finansieret af R98 fonden. Januar 2019.
2.	Sunde skraldemænd går efter livslang arbejdsmarkedstilknøytning – et katalog med erfaringer og anbefalinger. Sofie Lund & Henriette Jensen, Kræftens Bekæmpelse Partnerne bag projektet: Kræftens Bekæmpelse, Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø, Fagligt Fælles Forbund, Københavns Kommunes Teknik & Miljøforvaltning, City Renovation.
3.	Sophämternas Arbetsmiljö – Allas Ansvar TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd Februar 2018.
4.	Danskernes affaldshåndtering, -holdninger og -værdier. Kvantitativ analyse gennemført for Dansk Affaldsforening af Dare2 August 2013.
5.	Den Grønne Tråd – Enklere og bedre affaldssortering. Dansk Affaldsforening. Januar 2018
6.	Cirkulær København – Ressource og Affaldsplan 2024. Københavns Kommune.

Bilag 1. Samlet kompetenceoversigt

Nedenfor findes den samlede afdækkede kompetenceliste, der er fremkommet af den kvalitative analyse af de gennemførte interviews.

Kompetencekrav teknik, biler og udstyr
<p>Renovationschaufføren skal...</p> <ul style="list-style-type: none">• ...have viden om bilens teknisk og udstyr, herunder den IT bilen er udstyret med. Herunder fejlmeddelser og lignende, særligt i forhold til de biler der bliver benyttet i flerholdsskift.• ...have viden om indretning, sikkerhed og betjening af aggregatet til at løfte spande, da udviklingen i mod flere spande og nye typer af spande medfører en øget betjening af udstyr bag på bilen.• ...have viden om samspil mellem GPS systemer, sensorer, tags og IT registreringer for at sikre tømninger bliver registreret korrekt.• ...have udvidede køretekniske kompetencer i forhold til de ofte meget vanskelige forhold der særligt er i byerne var afhentning af skrald. Renovatørerne efterspørger kurser i køreteknik og brug af bilens køretekniske hjælpemidler for at nedbringe antallet af skader på biler og byudstyr, særligt for nye chauffører.• ...have viden om hvordan de bidrager til den grønne omstilling. De skal kunne køre grønt, planlægge kørsel og fyldning/læsning af bilen for at udlede mindst mulig CO₂.• ...have viden om kørsel i biler med grønne drivmidler samt sikkerhedsforskrifter ved alternative drivmidler som f.eks. brand i elbiler og sikkerhed i forhold til batteripakker m.m.
Kompetencekrav personlig effektivitet/planlægning, 'skraldestress' og kultur.
<p>Renovationschaufføren skal...</p> <ul style="list-style-type: none">• ...have viden om hvordan de passer på sig selv og udfører arbejdet så den gode hverdag understøttes. De skal have viden om personlig effektivitet, planlægning og ændrede vaner kan medføre mindre fysik og psykisk påvirkning.• ...have viden om vigtigheden af at planlægge og udføre sit arbejde på en måde og i et tempo der giver mindst mulig negativ fysisk og psykisk påvirkning.• ...have viden om at for højt arbejdstempo kan medføre øgede skader på materiel og mandskab.• ...arbejde i et tempo der understøtter villigheden til at yde service og rådgivning overfor borgerne.• ...kunne følge med udviklingen og være forandringsparat.• ...have viden om og forståelse for indvirkningen på renovatørens virksomhed, den samlede miljøbelastning og eget helbred ved ikke at indberette og dokumentere adgangsveje, fejlsorteringer m.m. i henhold til krav og sorteringskriterier.• ...have viden om korrekt udførsel af arbejdet i henhold til AT anvisninger og arbejdsmiljø for at kunne udføre sidemandsoplæringen og gå forrest som et godt

eksempel for nye i branchen samt forstå ansvaret for udviklingen af en sundere arbejdskultur.

Kompetencekrav IT og sprog

Renovationschaufføren skal...

- ...kunne arbejde struktureret og naturligt med IT på flere platforme. De skal have indsigt i digitalisering og værktøjer der understøtter udførelsen/planlægningen af arbejdet i henhold til lovmæssige og kontraktlige krav.
- ...have praktisk viden om de hjælpemidler der findes til afhjælpning af ordblindhed og andre sproglige udfordringer så de kan følge med udviklingen i branchen. Generelt kan hjælpemidler til oplæsning og tale-til-tekst være nyttige redskaber i forhold til at benytte IT/tablets i al slags vejr og med vådt udstyr.

Kompetencekrav psykisk arbejdsmiljø

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om både de kort og langsigtede mentale og fysiske påvirkninger af stress på kroppen. Kombinationen af at udføre arbejdet i et højt tempo under pressede/stressende forhold medfører højt arousal niveau og mentale og fysiske manifestationer af belastningen efter længere tids påvirkning.
- ...skal have kompetencer indenfor konflikthåndtering og konfliktnedtrappende kommunikation. Chaufførerne oplever i stigende grad situationer i deres dagligdag hvor de bliver konfronteret med vrede borgere eller oplever truende situationer.
- ...have viden om psykisk førstehjælp/krisehåndtering (tillidsvalgte og AMR). Chaufførerne kan blive udsat for truende adfærd/situationer eller uheld hvor der efterfølgende er brug for kompetencer til at håndtere belastning/chok. De skal have handlekompetencer til at håndtere chaufførens belastningsreaktion og skaffe hjælp til yderligere behandling.
- ...have viden om deres rolle i den cirkulære økonomi og deres bidrag til at mindske miljøbelastning m.m. Chaufførerne har en opfattelse af at blive kontrolleret i forhold til de krav til dokumentation der stigende grad er krav i branchen samt at borgerne uberettiget ofte får medhold i klager m.m. Dette understøtter en os-mod-resten følelse og holdning der giver en øget mental påvirkning i hverdagen; en øget forståelse af deres rolle i det store billede vil bidrage til at mindske følelsen af estragement, skabe forståelse for de øgede datakrav samt bidrage til den kulturændring renovatørerne efterlyser.

Kompetencekrav fysisk arbejdsmiljø

Renovationschaufføren skal...

- ...have viden om den korrekte udførsel af jobbet inkl. hjælpemidler samt indhold af AT-vejledning D.2.24; Indretning og brug af Renovationssystemer. Ud over det konkrete indhold af vejledningen som chaufførerne skal indberette i forhold til, skal de også have viden om ergonomi og konsekvenser i forhold til nedslidning og skader. Det er vigtigt at denne viden gøres konkret og praksis nær for chaufførerne.
- ...have viden om affaldstyper og sikkerhed i forbindelse med håndteringer deraf.
- ...have viden om risiko ved bakterier og svampesporer. Chaufførerne udsættes for et bredt spektrum af bakterier og svampesporer under udførslen af deres arbejde. Særligt er der opmærksomhed i forhold til øgede værdier ved kørsel med bio-affald. Viden skal omfatte hygiejne i førerhuset, sundhedsrisikoen ved at bringe beskidt arbejdstøj hjem til vask og brug af værnemidler ved vask af bil m.m.
- ...have viden om ergonomi og sikkerhed i jobbet. Arbejdet bag på bilerne er steget i takt med indførslen af flerkammer spande og biler hvilket har medført en udvikling i skadesprofilerne. Chaufførerne skal ligeledes have forståelse for at ændrede forsikringsvilkår medvirker manglende/nedsat erstatning ved arbejdsskader såfremt sikkerhedsforskrifter ikke overholdes.

Kompetencekrav til ansvarlige for sidemandsoplæring/opstart i branchen

- Udvalgte/nogle chauffører skal have en bred og udførlig viden om arbejdsmiljø og sikkerhed samt viden om formidling af denne viden i en sidemandsoplæring. Chaufførerne skal have forståelse for og bakke op om den kulturændring

branchen ønsker at gennemføre; chaufføren skal have de teknisk-faglige, almen-faglige og personlige kompetencer til at gennemføre sidemandsoplæringen så nye chauffører opstarter i branchen med rette viden og kultur. De almen-faglige og personlige kompetencer erhverves gennem mentoruddannelse eller lignede.

- Chaufførerne bør have gennemgået en uddannelsespakke inden opstart eller i forlængelse af opstart i branchen med fokus på psykisk og fysisk arbejdsmiljø, sikkerhed, konflikthåndtering og ergonomi. Denne pakke kan med fordel også indeholde systemviden/affaldets vej, viden om fraktioner, it hjælpemidler og kommunikation.