

MUISTIO

TURVALLISUUSVALIOKUNNAN KOKOUS 3/2019

Aika	Perjantai 11.10.2019 klo 9.00 - 12.00	
Paikka	INFRA ry, Eteläranta 10, Helsinki	
Läsnä	Antti Lyytinen Tero Liski Hannu Heino Niklas Nevalainen Risto Lappalainen Juha Marjama Tom Johnsson Heikki Jämsä Ari Kähkönen	Skanska Industrial Solutions Oy, puheenjohtaja YIT Suomi Oy (skype-yhteydellä) NCC Industry Oy Kaakkois-Suomen ELY-keskus Väylävirasto Tapaturva Oy Tapaturva Oy INFRA ry INFRA ry, sihteeri
Poissa	Juuso Lukkarinen Aarni Isotalo Jussi Länsitalo Antti Kaarlela Antti Kuosmanen Mika Kortene	NCC Industry Oy Kuljetusliike Aarni Isotalo Oy Amomatic Oy GRK Road Oy Nynas Oy INFRA ry
Liitteet	1. Tapaturmataajuudet 2. ATSI -ajo-opetusmenetelmä 3. Robo cone 4. Contract Surfacing guidance 5. Väyläviraston turvallisuusaamupäivän kutsu ja ohjelma (29.11)	

1. Turvallisuuskilpailu

Käsiteltiin vuoden 2019 Turvallisuuskilpailun havaintoja ja tuloksia Tapaturva Oy:n alustuksen pohjalta.

Koneasemat-sarjan voiton jakoivat YIT (Puuppolan asfalttiasema) ja NCC (Tampereen asfalttiasema). Työmaa-sarjassa voittaja oli YIT (Äänekoski). Voittajat palkitaan palautepäivillä 7.11.2019. INFRA palkitsee kunniakirjalla tai vastaavalla ja yritykset muistavat voittajia sopivaksi katsomillaan tavoilla.

Keskustelussa todettiin:

- Osallistujia saisi olla enemmänkin. Kaikille yrityksille lähti kutsu, mutta vain neljä yritystä osallistui.
- Parannusta on edelleen tapahtunut edellisiin vuosiin.

- Koneasemilla on saatu paljon havaintoja, vaikka monesti sanotaan, että 50 havaintoakin on vaikea saada. Koneasemilla kiinteät pärjäisivät paremmin kuin mobiiliasemat. Myös ikä vaikutti tuloksiin.
- Työmaat olivat kaikki hyviä työmaita, puutteet olivat pieniä. Kuitenkin esimerkiksi kuormaliinujen kunnossa olisi vielä parannettavaa ja tuutista käytiin hakemassa massaa kun levitin liikkui (riskinotto).

Todettiin, että paljon on kuitenkin vielä tehtävää, kun prosentit ovat nyt 80-90 tsemppattuna eli kun tiedetään, että tarkastus tulossa. Viikkotarkastuksiin ei suhtauduta riittävän vakavasti eikä asfalttimittaria käytetä riittävästi. Tarvitaan kuva- ja videomateriaalia koulutukseen. Ainakin YIT ja Skanska ovat tällaista jo tuottaneet.

Risto ehdotti, että laadittaisiin verkkokurssi yhteistyössä. Ehdotusta pidettiin hyvänä. Antti selvittää voisiko kurssimateriaalin vielä Skanskan koulutusympäristöön. Päätöksiä tulisi tehdä pian, että koulutus (verkkokurssi + testi) olisi käytettävissä jo ensi keväällä. Keskitytään ensin levitystyömaahan. Sovittiin, että asiaa työstetään seuraavassa kokouksessa.

Juha kertoi, että vastaavaa materiaalia on tehty pelastuslaitokselle ATSI-hankkeessa. Kuvausta hankkeesta löytyy liitteestä 2.

2. Palautepäivä 2019

Palautepäivillä on turvallisuuteen liittyviä esitelmiä sekä paneelikeskustelu.

Keskusteltiin esityksen sisällöstä ja aikataulutuksesta sekä paneelikeskustelun vetäjästä sekä jäsenistä.

- Antti toimii puheenjohtaja. Juha kertoo kisan voittajat ja kalvöllisen havaintoja (5 min), Antti julistaa voittajat, Venla Määttä kertoo diplomityöhönsä liittyen, miten työn aikaisia liikennejärjestelyjä voisi tehdä toisella tavalla (15 min) ja lopuksi on paneelikeskustelu työnaikaisista liikennejärjestelyistä (25 min). Panelisteina Ilmo Hyypä, NCC (Hannu varmistaa), tilaajista Niklas ja Risto/Jukka Hopeavuori. Lisäksi Juha ja Venla Määttä.

Heikki esitteli tapaturmataajuudet, aineisto käsittää vuositasolla n. 3 miljoonaa tuntia. Tapaturmataajuus on vakiintunut 12-13 tapaturmaa/milj.työtuntia, vaikka viime vuosina tonnimäärät ovat kasvaneet. Kalvo on liitteessä 1. Keskustelussa pohdittiin turvallisuuden parantumisen syitä:

- Vuoden 2010 alussa tuli voimaan asetus rakennustyön turvallisuudesta (mm. kypärä, silmäsuojat). Olisi hyvä tietää onko tällä ollut vaikutusta päävammoihin.
- Jo vuonna 2005 vaadittiin kypärää, osa osaltaan vaikuttanut myös asenteisiin.
- Väylävirasto on tiukentanut liikenneohjausta ja ajoneuvojen näkyvyys parantunut
- Yleensäkin suhtautuminen työturvallisuus parantunut
- Juha kertoi, että tasoon 10-20 päästään johtamalla. Tasoon 5-10 päästään sillä, että työntekijät ottaisivat vastuuta itsestään. Sen alle pääseminen edellyttää työntekijöiden vastuunottamista toisistaan.
- Todettiin, että pelkkä taajuus ei kuvaa riittävästi vaan pitäisi ottaa huomioon vakavuudet ja esittää eri 'vakavuuskäpyröitä'.

3. Toiminnan painopisteitä 2020

Keskusteltiin ensi vuoden toiminnan painopisteistä. Näitä ovat

- Turvallisuusosaamisen kehittäminen 2020 (verkkokoulutukset ja powerpoint -koulutusaineisto). Käynnistetään jo tänä vuonna eli seuraavassa kokouksessa, kts. kohta 1.
- Perehdytysmateriaalin kokoaminen aliurakoitsijoille. Sovittiin, että Tapaturva tekee tarjouksen tästä työstä.

Toimintasuunnitelma laaditaan lokakuun loppuun mennessä.

4. Muut asiat

Robo-cones that prevent unnecessary roadwork queues invented by British engineers: Heikki esitteli Englannissa kehitettyä ja kokeiltua järjestelmää, jolla liikenteenohjauslaitteita voidaan siirtää kauko-ohjauksella (liite 3).

Merkittiin tiedoksi mm. yötoihin liittyen MPA:n julkaisu Contract Surfacing (liite 4).

Risto kertoi Väyläviraston ajankohtaisista asioista:

- Tieturva 1 sähköistys: alustan kanssa ollut ongelmia. Vuoden vaihteessa valmis, voi suorittaa verkossa. Maksuton, paitsi jos haluaa perinteisin kortin (n. 10 e). Muuten ladataan omalle laitteelle tai kortin voi tulostaa. Suorittaa n. 1-2 tunnissa. Voi tehdä myös paloissa.
- Kp-työt -ohje on vielä työn alla.
- Turvallisuustoiminta on yhdistetty strategiatoimintoihin. Raimo Tapio toimii turvallisuusjohtajana vuoden loppuun.
- Työturvallisuusaamupäivä on 29.11. klo 9.00. Kutsu ja ohjelma liitteessä 5.

Nestekaasutankkaus työmailla: Asia on ollut esillä VAK-ryhmässä (mm. miten huomioidaan liikenteen ohjaussuunnitelmassa, missä ja miten tankataan). Heikki kertoi, että TUKES'in kanssa on keskusteltu nestekaasun käytöstä koneasemilla. Suomessa ei voi käyttää sijoitteluun liittyvien määräysten takia. Asetus nestekaasulaitosten turvallisuudesta olemassa, mutta se ei koske tienpäällä tapahtuvaa tankkausta. Olisi hyvä selvittää mikä on käytäntö eli miten ja missä ja millä liikennejärjestelyillä tankkaus hoidetaan.

Suojavaatetus: Väylävirasto vaatii luokan 2 ja liikenteenohjaajalta luokan 3. AVI vaatii kaikilta 3-luokan asukokonaisuuden (ks. alla). Tästä nousee ajoittain keskustelua työmailla. Norjassa vaaditaan työmailla 1 lk keltaiset housut.

172 RAKENNUSTÖIDEN TURVALLISUUSMÄÄRÄYKSET SELITYKSINEEN 2018

71 § 8 mom. Rakennustyömaalla on käytettävä heijastavaa varoitusvaatetusta, jotta työntekijä näkyy hyvin. Työskenneltäessä tie- ja katualueella tai muilla liikenteeseen käytetyillä paikoilla on käytettävä varoitusvaatetusta, josta säädetään erikseen.

Heijastava varoitusvaatetus

71.8.1. Rakennustyömaalla on käytettävä heijastavaa vaatetusta kaikissa töissä. Heijastavalla vaatteella parannetaan työntekijän näkyvyyttä mm. nostureiden toiminta-alueella. Ajoneuvojen ja työkoneiden läheisyydessä työskentelevän on erotuttava hyvin ympäristöstään yliajon tai alle jäämisen vaaran torjumiseksi. Pimeässä ja hämärässä tarvitaan heijastavaa materiaalia tai heijastimia. Päivänvalossa tarvitaan kirkkaita värejä. Varoitusvaatteet jaetaan näkyvyyden suhteen suojausluokkiin 1–3, joista luokan 3 vaatetus on paras. Esimerkiksi katualueella työskenneltäessä tarvitaan luokan 3 vaatetus, jossa on heijastavat housut ja heijastava ylävartalo. Tavanomaiseen rakennustyöhön riittää vähintään ylävartalonluokan 2 vaatetus.

Varoitusvaatetuksesta on standardi "Erittäin näkyvä vaatetus. Testausmenetelmät ja vaatimukset" numeroltaan SFS-EN ISO 20471. Tätä aiempi standardi varoitusvaatetuksesta oli "Näkyvä varoitusvaatetus ammattikäyttöön. Testausmenetelmät ja vaatimukset" numeroltaan SFS-EN 471.

5. Seuraava kokous

Sovittiin seuraava kokous: ti 12.11 klo 12.30 Eteläranta 10:ssä. Lounas tarjolla klo 12.00. Kokouksen aiheena verkkokurssi perehdyttämiseen (levitystyömaa).