

Jätehuoltomääräyksillä turvallisempaan työhön

Jäteautonkuljettajan työssä ollaan alttiita liukastumisonnettomuuksille ja raskaiden jäteastioiden käsittelyssä syntyville kolhuille. YTV:n alueella on työsuojelussa löydetty hyvä yhteishenki ja työkaluja työturvallisuuden parantamiseksi. Kiinteistöjä veloitetaan jätepisteiden parantamiseen jätehuoltomääräysten valvonnalla, jopa pakkokeinoin.

KUVA JA TEKSTI MIKKO TERÄVÄ

Kuorma-autonkuljettajan ammatti rinnastetaan työtapaturmaleisyydessä rakennusalan ammatteihin. Koko autoalan tapaturmista vajaa kolme neljäsosaa sattuu kuorma-auton kuljettajille.

Kuljetusalan sisäisessä ammattivertailussa jäteautojen kuljettajat jäävät hännille, kun verrataan työskentelyolosuhteita ajoneuvon ulkopuolella.

”Jätteenkuljetusta voi verrata jakeluliikenteeseen, mutta oleellinen ero on siinä, että jätteenkuljettajilla ei pääsääntöisesti ole käytettävissään lastauslaitureita, vaan olosuhteet vaihtelevat paljon”, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n työsuojelusihteri **Pertti Sulasalmi** sanoo.

Liukkaat ja jyrkät pihat, kapeat kulkuväylät, luiskat, portit ja portaat tarjoavat paikkoja liukastumisiin, nyrjähdysiin ja putoamisiin. Erityisesti vaaranpaikkoja löytyy vanhoissa, 1800-luvulla suunnitelluissa keskustakortteleissa, joita suunniteltaessa ei ymmärretty ennakoida kuorma-autolla suoritettavaa useiden jätelajien keräystä.

Kiinteistöt harvoin oma-aloitteisia

Kaduille jätekatoksia ei yleensä voida tuoda, ja pihossa törmätään helposti taloyhtiöiden haluttomuuteen parantaa jätepisteiden sijaintia ja poistaa työturvallisuushäiriöitä. Korjaukset kun voivat olla kalliita ja viedä ahtaista pihosta esimerkiksi parkkiruutuja. Usein kyse on myös ymmärryksen puutteesta: Jos astiat on ennen haettu jyrkkien portaiden päästä, niin miksi ei jatkossakin, saatetaan kysyä.

”Mitään lainsäädännöllistä seikkaa pakottaa kiinteistöjä sijoittamaan jäteastiat kuljettajan kannalta turvallisesti ei ole ollut. Pääkaupunkiseudulla on kuitenkin yhdessä YTV:n kanssa löydetty työturvallisuuteen pakottava tie jätehuoltomääräyksistä. Kun määräyksissä on jätteenkuljettajan työturvallisuusasiat kirjattuna, silloin niillä on painoarvoa ja ne tulevat valvottavaksi”, Sulasalmi kertoo.

”Jätehuoltomääräyksissä on aika tiukat määräykset jätepisteistä. Valvomme niitä yhteistyössä ympäristökeskuksen kanssa. Ympäristöviran-

omainen on määräysten virallinen valvoja. Rikkeinissä tapauksissa on menty niin pitkälle, että viranomaisen on pitänyt vaatia kiinteistöä uhkasakon nojalla korjaamaan tilanne”, YTV:n käyttöpäällikkö **Juha Talvio** kuvailee.

YTV:n määräyksissä todetaan muun muassa, että jäteautojen on pääsääntöisesti päästävä esteettömästi ja turvallisesti vähintään kymmenen metrin päähän käsin siirrettävistä keräysvälineistä, ja että keräysvälineiden sijoituspaikka on järjestettävä ilman kynnyksiä, porrasta tai muuta estettä. Myös pihojen ja kulkuteiden hoidosta on määräyksiä.

”Toimintaa jätehuoltomääräysten velvoitteiden täyttämiseksi tehdään koko ajan kiinteistöjen suuntaan. Tälläkin hetkellä on vireillä määräaikoja parannusten tekoon. Taloyhtiöissä ei korjauksia tapahdu hetkessä, vaaditaan kokouksia, jolloin isomman investoinnin kyseessä ollessa menee helposti toistakin vuotta”, sanoo Talvio.

Suunnittelua asukkaiden ehdoilla

Työntekijäpuolelta YTV:n asennoituminen saa kiitosta. Yhteiset näkemykset alkoivat hahmotua 90-luvun puolivälin jälkeen ja viimeisten vuosien aikana on työ jo kantanut hedelmää.

L&T:n työsuojeluvaltuutettu **Heikki Harakka** muistaa tapauksen, joka opetti paljon prosessista, jolla kiinteistöjen saadaan huomioimaan työturvallisuusnäkökohdat. Taloyhtiön biojäteastiat sijaitsivat avotaiwaan alla korokkeella, jolle johti toistakymmentä kivistä rappusta. Yhtiölle ehdotettiin astioiden siirtämistä alas tai hissiä, mutta vasta ympäristökeskuksen valvonnan ja uhkasakkokäytännön kautta tilanne ratkesi.

Uudetkaan kiinteistöt eivät saa kuljettajilta varauksetonta hyväksyntää.

”Kiinteistöjä ei suunnitella sen kannalta, miten jätteet päästään hakemaan. Pääsääntöisesti ajatellaan aina jätteiden tuojia eli asukkaita. Uusia alueita suunniteltaessa jätekatokset suunnitellaan ”näteiksi”, ei niin että huomioitaisiin se, että ison auton on päästävä tyhjentämään astiat. Tosin poikkeuksia parempaan suuntaan on nähtävillä aivan uusimpien asuinalueiden suunnittelussa”, sanoo Sulasalmi.



Ihanteellinen tilanne: uusi jäteauto ja puhtaat jäteastiat, joiden viereen auton saa vaivattomasti ilman pitkiä vetomatkoja – mutta kuva onkin messuilta.

”Jätekatokset sijoitetaan jo usein kadun reunan, mutta vaikka parempaan päin on menty, yllättävän paljon lapsuksia tulee vielä oviratkaissa, kynnyksissä ja valaistuksessa. Esimerkkinä taloyhtiö, jossa erilliseen jäterakennukseen suunniteltiin asukkaiden pihan puoleisen oven



Kaksoismiehitys

parantaa jätteenkuljetuksen työturvallisuutta

Helsingin ydinkeskustan alueella on palattu kahden jätteenkuljettajan käytäntöön. Keskustan tultua asteittain YTV:n järjestämän sekajätteenkuljetuksen piiriin ovat myös kaksimiehiset jäteautot tulleet kantakaupunkiin.

Kallion, Sörnaisen ja Hakaniemen kilpailutetut kuljetukset alkoivat SITAn kaksoismiehityksellä vuosi sitten, Töölössä ja Meilahdessa L&T:n voimin syksyllä. Viimeisessä kolmannessa vaiheessa kaksoismiehitetty kuljetus tulee muun muassa Katajanokalle, Kaivopuistoon ja Ullanlinnaan maaliskuun lopulla.

”Keskustan vanhoilla kiinteistöillä pihat saattavat olla todella hankalia ja jyrkkärinteisiä. Lähes joka kiinteistöllä astioiden kuljetusmatkat autolle ovat pitkiä. Kun kilpailutusta suunniteltiin, nähtiin että kaksoismiehityksellä kevennetään kuljettajan rasitusta huomattavasti”, YTV:n käyttöpäällikkö Juha Talvio kertoo.

YTV lisäsi kaksoismiehityksen tarjouskilpailun sopimusehtoihin. Samalla vaadittiin uudet helpommin siirreltävät jäteastiat.

”Kaksoismiehitys on oleellinen parannus hankalimmissa paikoissa. YTV:n tarjousasiakirjoihin sisällyttämä ehto on merkittävä”, uskoo AKT:n työsuojelusihteri Pertti Sulasalmi.

”Selvimmin työkaverin merkitys tulee esiin, kun on 20 senttiä lunta ja astiat täynnä hiekkaa ja omenoita, ja kaikkea muuta mitä vain voi kuvitella. Tietynlaista ajatustavan muutosta työpari kuitenkin on vaatinut nuorilla miehillä, joilla palkkaus perustuu ajoon. Kun aikaisemmin kaksois- ja jopa kolmoismiehitykset olivat yleisiä, on väliin jäänyt yksi sukupolvi joka ei ole kaksoismiehityksessä ajanutkaan. Ensivaikutelman ja työparien löytymisen jälkeen pojat ovat kyllä olleet tyytyväisiä”, kertoo L&T:n työsuojeluvaltuutettu Heikki Harakka.

Kuljetusyrityksiltä saadut tarjoukset eivät Talvion mukaan lopulta poikenneet merkittävästi YTV-seudun keskihinnoinnittelusta, vaan asettuivat kutakuinkin keskitasoon. ”Keskustassa ajomatkat jäävät lyhyiksi, ja yritykset ovat laskeneet, että kahdella astiolla hakevalla miehellä työ tehostuu. Kun kahden hengen miehitys on kirjattu sopimusehtoihin, ovat kaikki yritykset samalla viivalla.”

Liukastumisia ja äkillistä kuormitusta

Tapaturmavakuutuslaitosten liiton mukaan kuorma-autonkuljettajille sattui jätteiden käsittelyssä tapaturmia, joista maksettiin työtapaturmavakuutuksen mukaisia korvauksia, vuosina 2003–2005 yhteensä 277 kappaletta. Luvuissa ei ole mukana yrittäjille sattuneita tapauksia, vaan ainoastaan työsuhteisten työntekijöiden tapaturmat. Liioin luvuissa ei ole mukana hyttiin nousuja ja laskuja, vaan auton ulkopuoliset työtapaturmat, joissa korvausten kirjaaja on kirjannut työtehtävän jätteiden käsittelyksi.

Vuosittaista vaihtelua on ollut jonkin verran: 2003 tapaturmia kirjattiin 74, seuraavana vuonna 118 ja 2005 yhteensä 85 kappaletta.

Eniten työtapaturmia aiheuttavat liukastumiset, kaatumiset ja putoamiset, joita on noin vajaa kolmannes tapaturmista (vuonna 2005 24 tapausta). Hyvin lähellä tapausten määrässä ovat äkilliset fyysiset kuormittumiset (19). Seuraavina tulevat terävään esineeseen astumiset ja kolhiintumiset (12), sekä laitteen tai työkoneneen hallinnan menettämiset (12).

Vahinkokuvausten mukaan seurauksina oli usein muun muassa nilkkojen nyrjähdyksiä, vammoja käsissä ja sormissa, selän ja muiden lihasten venähdyksiä ja revähdyksiä, sekä silmävammoja.

lisäksi ajattelevaisesti myös kuljettajalle oma ovi kadun puolelle. Asukkaiden ovesa ei ollut kynnystä, mutta kuljettajan ovesa sellainen oli”, Harakka muistaa.

Kiire ohjaa riskinottoon

Pelkästään huonon suunnittelun ja taloyhtiöiden saituuden piikkiin ei työtapaturmia voida laittaa, vaan syitä löytyy myös ratin ja penkin välistä. Kuten Harakka sanoo, ”suomalainen

mies menee vaikka läpi harmaan kiven”. Työssä otetaan turhia riskejä, tehdään riuhtomalla ja repimällä, kelloa vastaan turhan raskaalla kuormituksella.

”Kuljettajan tulee noudattaa tiukasti annettuja turvallisuusohjeita: ei tinkiä, ei oikaista, eikä tehdä omia sovelluksia. Kuljetusyritysten tulee puolestaan tehdä omat riskikartoituksensa noustopaikoista”, Sulasalmi tiivistää.

Riskien ottamiseen omassa työssä voi ohjata urakkatahti. Sen muuttamisen puolesta puhuu

SITA Finlandin pääluottamusmies **Jyrki Tyry**, jolla on konsernin kautta kokemusta muiden Pohjoismaiden työmlleista.

”Urakkatyöstä pitäisi päästä, ja siirtyä työn mitoitukseen, kuten Ruotsissa. Oikein mitoitettu työ tuo vähemmän vahinkoja, jolloin työelämässä ollaan pitempään. Yleensäkin panostuksia tarvittaisiin työnteon laadullisessa puolessa. Laatuasioihin satsaaminen auttaisi koko kuljetusalaa, nostamalla ammattien asemaa mielekkäämpinä vaihtoehtoina”, näkee Tyry.