

TURVALLISILLA LINJOILLA



Tavoite:
Työpäivän
päätteeksi
terveenä ja
turvallisesti
kotiin

4 Työssä ajamisen riskit syntyvät usein inhimillisistä ja arkipäiväisistä haasteista, esimerkiksi väsymyksestä tai kiireestä.



- 10 FINGRID KEHITTÄÄ** entistä turvallisempia työmaita yhdessä palvelutoimittajien kanssa.
- 12 JOSKUS SÄHKÖTYÖN RISKI** piilee työn tuttuudessa. Tuttu työ voi tuntua turvallisemmalta kuin mitä se onkaan.
- 14 TYÖPAIKAN KULTTUURI** saattaa kannustaa ihmisiä ottamaan turhia riskejä tai venymään voimiensa ääri-rajaille.

Turvallisuus tehdään yhdessä

TURVALLISUUS KUULUU meille kaikille. Jokainen turvallinen työpäivä on onnistuminen. Tämän vuoden tapaturmatilastot muistuttavat kuitenkin, että työmme turvallisuuden eteen ei tule koskaan valmiiksi.

Tänä vuonna on sattunut 12 poissaoloon johtanutta työpaikkatapaturmaa, kun viime vuonna vastaava määrä oli seitsemän. Tähän suuntaan emme halua kulkea.

Tapaturmien taustalla korostuvat meille tutut riskit – autoilu ja monenlaiset ruuhjoutumiset. Suuri osa poissaoloon johtaneista tapaturmista on myös aiheutunut liukastumisista ja kompastumisista.

Kyse on usein tilanteista, jotka vaikuttavat arkisilta, mutta joiden seuraukset voivat olla vakavia. Siksi turvallisuus syntyy ennen kaikkea ennakoinnista, havainnoinnista ja siitä, että pysähdymme hetkeksi ennen työn aloittamista arvioimaan riskit.

Tämän lehden teemat muistuttavat turvallisuuden monista ulottuvuuksista. Autoilun turvallisuus, sähkötyöturvallisuus ja sankarikulttuurin

vaikutukset ovat kaikki aiheita, jotka koskettavat päivittäistä työtämme. Turvallisuus ei synny yksittäisistä sankarisuorituksista, vaan yhteisesti

sovitusta toimintatavoista ja niiden johdonmukaisesta noudattamisesta.

Työturvallisuus paranee vain yhdessä tekemällä.

Fingridin työturvallisuuden kehittämisen roadmap 2025–2027 -hankkeessa rakennamme turvallisempaa

toimintaa yhdessä palvelutoimittajiemme kanssa.

Yhteiset työpajat, avoin keskustelu ja käytännön kokemusten jakaminen auttavat löytämään

parhaat ratkaisut ja vahvistamaan turvallisuuskulttuuria koko verkostossa.

Lopulta tavoitteemme on yksinkertainen. Jokaisen on päästävä työpäivän jälkeen terveenä ja turvallisesti kotiin.

Se tavoite saavutetaan vain yhdessä.

Jokaisen on päästävä työpäivän jälkeen terveenä ja turvallisesti kotiin.



Jarkko Kaisanlahti
Aluepäällikkö, Fingrid

FINGRID

TURVALLISILLA LINJOILLA Fingrid Oyj:n työturvallisuusjulkaisu **JULKAISIJA** Fingrid Oyj, fingrid.fi, Lakkisepäntie 21, 00620 Helsinki
PÄÄTOIMITTAJA Karri Koskinen, p. 040 631 2152, karri.koskinen@fingrid.fi **TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ** Hanna-Kaisa Liikanen, p. 030 395 5191, hanna-kaisa.liikanen@fingrid.fi **TAITTO** Juha Immonen **TUOTTAJA** Marjo Kanerva **TOIMITUS** Kaiku Helsinki **PAINO** Punamusta **KANNEN KUVA** Tomi Glad

OTA YHTEYTTÄ! Työturvallisuus on yhteinen asia, jota haluamme kehittää yhteistyössä toimittajien kanssa. Kaikki palaute on tärkeää. Juttuvinkit, kehitysideat ja palautteen lehdestä voit antaa Karri Koskiselle. Ethän epäröi ottaa yhteyttä, jos sinulla on kysyttävää työturvallisuudesta. Karri Koskinen, työsuojelupäällikkö, vanhempi asiantuntija, turvallisuus, p. 040 631 2152, karri.koskinen@fingrid.fi



TURVALLISESTI RATIN TAKANA

– riskeinä kiire ja kännykkä

Työmaiden turvallisuudessa huomio kohdistuu usein putoamisiin ja sähköturvallisuuteen. Merkittävä osa työturvallisuudesta rakentuu kuitenkin myös työajoissa ja liikenteessä tehävissä valinnoista.

Työpäivä on ohi, ja edessä on pitkä ajomatka kotiin. Yksi nopea asia on vielä hoidettava puhelimella, ja päivän viimeinen etäpalaverikin osuu samaan aikaan ajomatkan kanssa. Väsymys painaa, mutta kotiin perheen luokse pitäisi päästä nopeasti.

Työajojen riskit syntyvät usein inhimillisistä ja arkipäiväisistä haasteista.

”Harva aikuinen lähtee liikenteeseen ajatuksella, että tänään otan turhia riskejä. Useimmiten onnettomuuksien taustalla ovat väsymys, kiire, stressi tai tarkkaamattomuus”, kertoo Liikenneturvan suunnittelija **Tomi Niemi**.

Ajaminen kuuluu olennaisena osana sähköasemien ja voimajohtojen rakentamiseen. Työmaat voivat sijaita syrjäisillä alueilla, ja ajomatkat venyvät usein pitkiksi.

”Lähes kaikki työmme vaatii jonkin verran ajamista. Liikenteessä olemme samaan aikaan sekä vaarassa että mahdollinen vaaran aiheuttaja”, toteaa Enersensen HSEQ-vastaava **Paavo Kaija**.

”Turvallisuus syntyy siitä, että kuljettaja on levännyt, auto on kunnossa, puhelin pysyy poissa kädestä ja matkan aikana pidetään tarvittavat tauot.”

Paavo Kaija, HSEQ-vastaava, Enersense

Paavo Kaija laskee, että osa työntekijöistä ajaa vuodessa jopa 65 000 kilometriä. Keskimäärinkin kilometrejä kertyy selvästi enemmän kuin tavalliselle autoilijalle.

”Kun liikenteessä ollaan paljon, turvallisuuden on pakko kiinnittää erityistä huomiota”, Kaija painottaa.

PALJON ON KULJETTAJAN OMISSA KÄSISÄ

Kuljettajan keskittymisen varmistaminen on ollut viime vuosina yksi ajoturvallisuustyön painopisteistä. Kaijan mukaan moni liikenteessä sattunut kolari olisi voitu välttää pitämällä katse tiessä.

Fingridin voimajohtotöitä tehdään usein haasteellisissa paikoissa, kuten maanteiden

varsilla. Silloin joudutaan pysäköimään epätyypillisiin paikkoihin tai työskentelemään tiealueella.

”On tapahtunut onnettomuuksia, joissa esimerkiksi varoitusvilkuin suojattuun ajoneuvoon on ajettu perään täysin selkeissä olosuhteissa eli kuljettajan huomio on ollut muualla”, Kaija kertoo.

Suomen teillä on varauduttava hirvieläimiin etenkin aamu- ja iltahämärissä, ja pohjoisessa porot liikkuvat kaikkina vuorokauden aikoina. Kelikin saattaa olla huono, näkyvyys heikko ja tie liukas.

Muiden tienkäyttäjien toimintaa, sääoloja tai eläinten liikkeitä ei voi hallita. Kuljettajan omilla valinnoilla on kuitenkin suuri vaikutus ajoturvallisuuteen.



”Työntekijällä pitäisi olla selkeä tunne siitä, että ajon aikana saa keskittyä ajamiseen.”

Tomi Niemi, suunnittelija, Liikenneturva

”Omaa tarkkaavaisuutta voi aina teroittaa. Moni vaaratilanne syntyy siitä, että huomio siirtyy syystä tai toisesta hetkeksi pois ajamisesta.”

Pitkät siirtymät työmaiden välillä tai kotoa työmaalle lisäävät erityisesti väsymisen riskiä.

”Jos työntekijä ajaa esimerkiksi Baltiasta tai Etelä-Suomesta kohti pohjoista työmaata, päivän aikana voi kertyä melkoisesti kilometrejä. Taukoja tulisi pitää parin tunnin välein, jotta vireystaso pysyy riittävänä”, Kaija painottaa.

KATSE TIESSÄ, EI RUUDULLA

Erityisen vaarallista on puhelimen käyttö ajon aikana – oli kyse sitten ajamisesta töissä tai vapaa-ajalla. Tiedämme, että kännykän räpläminen vie huomion pois liikenteestä. Siitä huolimatta itse kunkin katse saattaa toisinaan harhautua mobiililaitteen ruudulle.

”Viestimme jatkuvasti omille työntekijöillemme, ettei puhelinta saa käyttää ajaessa. Se on tärkeä asia pitää koko ajan esillä keskusteluissa”, Kaija toteaa.

Huomio ei herpaannu vain puhelinta käytettäessä. Myös navigaattorin tai muiden digitaalisten laitteiden seuraaminen vie katseen pois liikenteestä. Muutamakin sekunti riittää kasvattamaan onnettomuusriskiä merkittävästi.

Työelämän digitalisoituminen on tuonut mukanaan uudenlaisia häiriötekijöitä liikenteeseen.

”Teams-palaverit ovat nykyään arkipäivää. Ongelmana on, että niitä osuu joskus samalle ajalle siirtymien kanssa. Vaikka käytössä olisi handsfree, huomio jakautuu helposti väärään paikkaan. Teamsissa pitäisi keskittyä keskusteluun, mutta liikenteessä pitäisi paneutua ajamiseen”, Kaija sanoo.

Liikenneturvan Niemi huomauttaa, että organisaatioiden tulisi pohtia etäpalaveriasioi-

ta myös ajoturvallisuuden näkökulmasta. Palaverit pitäisi ajoittaa niin, ettei niihin tarvitse osallistua ratin takaa.

”Työntekijöillä pitäisi olla selkeä tunne siitä, että ajon aikana saa keskittyä ajamiseen. Jos samaan aikaan odotetaan osallistumista palaveriin tai muiden asioiden hoitamista, turvallisuus kärsii väistämättä”, Niemi toteaa.

KOULUTUS JA VIESTINTÄ TUOTTAVAT TULOSTA

Kaijan mukaan turvallisuustyössä on kyse jatkuvasta viestinnästä ja keskustelusta, eikä yksittäisistä kampanjoista.

”Turvallisuus syntyy siitä, että kuljettaja on levännyt, auto on kunnossa, puhelin pysyy poissa kädestä ja matkan aikana pidetään tarvittavat tauot.”

Enersensellä kuljettajia koulutetaan säännöllisesti ja heille tuotetaan vuosittain turvallisuusmateriaalia, jossa lähestytään liikenteen riskejä eri näkökulmista.

”Korostamme muun muassa kuljettajan omaa ajokuntoa, riittävää lepoa, sääolosuhteiden huomioimista ja ajoneuvon kunnan tarkastamista ennen lähtöä”, Kaija kertoo.

Pitkien matkojen yhteydessä työntekijöitä kannattaa kannustaa arvioimaan omaa vireystilaansa realistisesti. Jos kuljettaja kokee olevansa esimerkiksi liian väsynyt ajamaan turvallisesti, hänen ei pitäisi joutua auton rattiin.

Väsymys lieneekin yksi aliarvioiduimmista liikenneturvallisuusriskeistä. Huolehdimme tarkasti, ettemme lähde rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena, mutta liian väsyneenä ajamiseen suhtaudutaan edelleen melko kevyesti.

”Jos työpäivä on ollut pitkä ja fyysisesti tai henkisesti kuormittava, kannattaa pysähtyä miettimään, onko vielä turvallista lähteä ajamaan satojen kilometrien matkaa kotiin ➔

vai voisiko yöpyä työmaan lähetyvillä”, Niemi ehdottaa.

Niemen mukaan esihenkilöiden olisi hyvä keskustella työmatkojen turvallisuudesta yhtä avoimesti kuin muistakin työturvallisuuskysymyksistä.

”Organisaatiossa voidaan sopia esimerkiksi siitä, ettei pitkän työpäivän jälkeen tarvitse lähteä ajamaan pitkiä matkoja, vaan yöpyminen on aina mahdollinen vaihtoehto.”

Enersensellä ajoneuvojen turvallisuutta parannetaan myös teknisillä ratkaisulla. Autoihin on hankittu muun muassa lisävaloja, peruutuskameroita ja varoitusvilkkuja. Etenkin valaisemattomilla teillä lisävaloista koituu usein merkittävää hyötyä.

”Kalusto on tärkeä osa kokonaisuutta, mutta silti ihmisen toiminnalla on suurin merkitys. Lisävalot tai varoitusvilkut eivät yksin ratkaise mitään, jos kuljettajan huomio on jossain muualla kuin liikenteessä”, Kaija lisää.

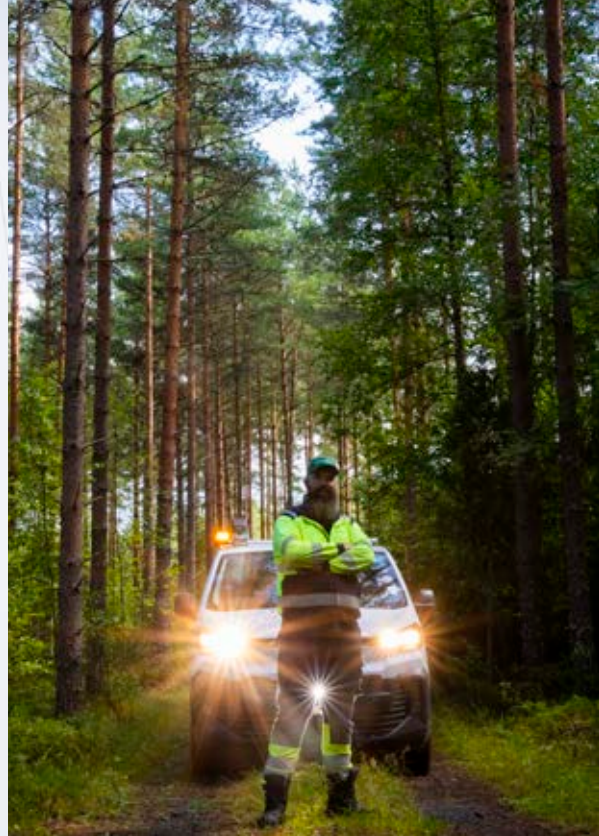
KULJETTAJIEN OMAT HAVAINNOT TÄRKEITÄ

Kaija kertoo, että koulutuksen ja viestinnän ansiosta Enersensen henkilöstö kiinnittää yhä enemmän huomiota ajoturvaluuteen. Kuljettajat tekevät nykyään aiempaa enemmän lähtötarkastuksia ja ilmoittavat aktiivisesti havaitsemistaan puutteista.

”On raportoitu esimerkiksi loppuun kulu-neista renkaista tai huonoista pyyhkijänsulista. Lasinpesunesteen riittävyys tarkistetaan jo ennen lähtöä, jotta näkyvyys säilyy hyvänä myös syyssateissa”, Kaija kiittää.

Työajojen turvallisuudesta puhuttaessa unohtuu helposti, että kyse on aivan samasta työturvallisuudesta kuin työmaalla käytettävistä suojavarusteista tai turvallisista työmenetelmistä. Onnettomuus voi aiheuttaa inhimillistä kärsimystä, vaikuttaa työmaan toimintaan ja kuormittaa koko työyhteisöä pitkään.

”Jos työmatkalla ja työmaa-ajossa sattuu vakava onnettomuus, seuraukset vaikuttavat loukkaantuneen ja tämän läheisten elämään mutta myös koko työyhteisön toimintaan. Tärkeintä on, että kaikki pääsevät työpäivän jälkeen terveisin kotiin”, Niemi korostaa. ♦



“Lisävalot tai varoitusvilkut eivät yksin ratkaise mitään, jos kuljettajan huomio on jossain muualla kuin liikenteessä.”

Paavo Kaija, HSEQ-vastaava, Enersense

Miten työajojen turvallisuutta voi parantaa?

Kysyimme kolmelta palvelutoimittajaltamme, mitä ne ovat tehneet työajojen turvallisuuden parantamiseksi. Mikä on tärkein keino vähentää työajoihin liittyviä riskejä?



MIKA VALLIUS
Hitachi Energy

Työmatkat tehdään meillä pääasiassa työajalla ja valoisaan aikaan.

Korostamme riittävän levon merkitystä ja satsaamme työsuhteautojen turvallisuuteen oikeilla ajoneuvovalinnoilla ja hyvillä ensiapuvälineillä.

Tärkeintä on, että kuljettaja lähtee liikkeelle levänneenä ja että hänellä on käytössään turvallinen, tarkoitukseen sopiva ajoneuvo.



TOMI LAAKSONEN
Caverion

Uusimme ajokalustoa tarpeen mukaan ja hyödynnämme uusien autojen turvallisuusominaisuuksia. Lisäksi järjestämme henkilöstölle tietoisuutta erilaisista ajo-olosuhteista ja teemme ennen työajajoja riskinarvioita.

Turvallisuutta parantaa ennen kaikkea ennakointi. Huonolla ajokellillä kannattaa arvioida, voiko matkan korvata etäkokouksella. Myös ajoneuvojen hyvä kunto ja turhien ajojen välttäminen vähentävät riskejä.



JUHA-PEKKA KUMPULA
VEO

Meillä liikenneturvallisuus on kiinteä osa työturvallisuutta. Korostamme ennakointia riskienhallintaa, työmaaliikenteen turvallisuusjärjestelyitä ja henkilöstön turvallisuusohjeistusta.

Kuljettajan vireystila, ennakointi ajotapa ja realistiset aikataulut ovat tärkeimpiä asioita turvallisuuden varmistamisessa. Kun kiireelle ei anneta valtaa ja riskit tunnistetaan etukäteen, myös onnettomuusriski pienenee.

Turvallisuus paranee YHTEISVOIMIN

Työturvallisuus paranee vain yhdessä tekemällä ja ennakoimalla. Fingridin kehittämishankkeessa palvelutoimittajat ovat mukana rakentamassa entistä turvallisempia työmaita.

TEKSTI ANNE HÄNNINEN | KUVAT FINGRID



Fingrid on kehittänyt työturvallisuutta järjestelmällisesti jo pitkään, mutta parannettavaa löytyy edelleen matkalla nolla-tavoitteeseen. Siksi olemme käynnistäneet työturvallisuuden kehittämisen roadmap 2025–2027 -hankkeen, jossa palvelutoimittajilla on keskeinen rooli.

”Tavoitteena ei ole myllätä kaikkea uusiksi.

Haluamme tunnistaa tärkeimmät kehityskohteet ja tehostaa meillä jo olevien

hyvien käytäntöjen ja työkalujen käyttöä, kertoo Fingridin vanhempi asiantuntija **Karri Koskinen**.

Hanke on osa Fingridin laajempaa yritysturvallisuuden kehittämistä. Taustalla on halu vahvistaa oman henkilöstön ja palvelutoimittajien turvallisuuskulttuuria ja ehkäistä tapaturmia ja läheltä piti-tilanteita.

Fingridin tehtävän näkökulmasta on koko kansakunnan etu, että työturvallisuus paranee työmailla. Ennakointi tekee työstä suunnitelmallista ja siten turvallista sekä sujuvaa, mikä näkyy myös työn laadun ja tehokkuuden parantumisena.

Työntekijän näkökulmasta tavoite on arkipäiväinen ja hyvin konkreettinen.

”Oikeasti kyse on siitä, että jokainen pääsee työpäivän päätteeksi terveenä ja turvallisesti kotiin.”

TYÖPAJASSA ETSITTIIN RATKAISUJA

Osana hanketta Fingrid kutsui viisi palvelutoimittajaa mukaan yhteiseen kehitystyöhön. Kesäkuun työpajassa tunnistettiin turvallisuuden kehityskohteita, etsittiin niiden juurisyytä ja pohdittiin ratkaisuja.

Mukana ollut Caverionin työturvallisuusasiantuntija **Tomi Maijanen** yllättyi keskustelujen syvyydestä.

”Oli avartavaa huomata, että eri yritykset painivat hyvin

samantyyppisten haasteiden

kanssa. Ongelmat tunnistetaan yleensä helposti – ratkaisujen löytäminen onkin sitten vaikeampaa. Nyt pääsimme pohtimaan niitä yhdessä.”

Koskisen mukaan keskustelua olisi riittänyt pidemmäksikin aikaa kuin yhdeksi päiväksi. Työ jatkuu syksyllä toisessa työpajassa, jossa kehitysideoista kootaan ehdotus toimenpiteiksi.

YHDENMUKAISUUTTA JA ENNAKOINTIA

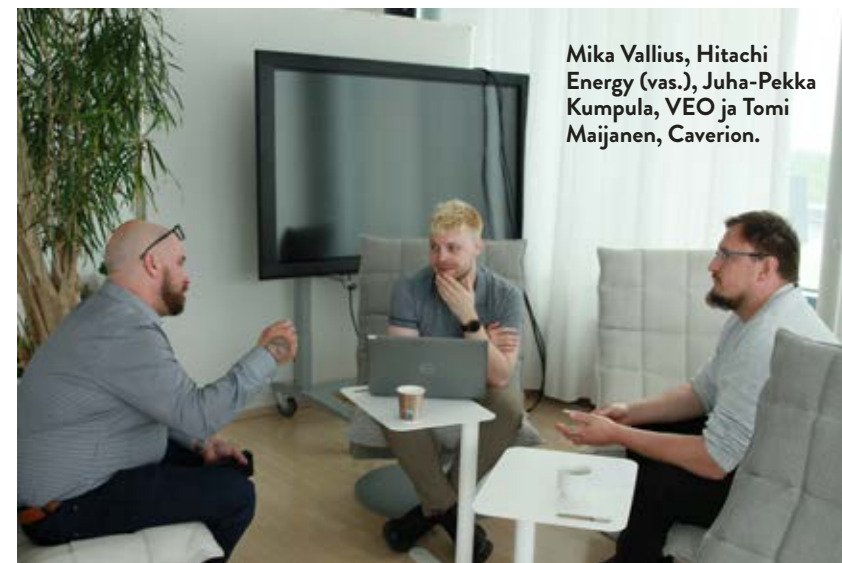
Työpajassa tunnistettiin kehitystarpeita koko ketjusta aina suunnittelusta työmaan arkeen. Maijasen mukaan yksi tärkeimmistä kehityskohteista on työmaiden yhdenmukaisuus.

”Fingridillä on työmaita ympäri Suomea, ja niillä käytännöt vaihtelevat jonkin verran. Toimintaa helpottaisi, jos kaikilla työmailla olisi mahdollisimman samanlaiset käytännöt

Tavoite:
terveenä
kotiin



Markku Pöysti (vas.),
Kimmo Muttunen,
Jani Pelvo, Karri
Koskinen.



Mika Vallius, Hitachi
Energy (vas.), Juha-Pekka
Kumpula, VEO ja Tomi
Maijanen, Caverion.



Mikko Rintala, VEO (vas.),
Tomi Laaksonen, Caverion

Kun erilaiset osaamiset tuodaan saman pöydän ääreen, ongelmiin alkaa löytyä myös ratkaisuja. Yhteisessä työpajassa osallistujat jakoivat kokemuksiaan ja valmistelivat ehdotuksia työturvallisuuden parantamiseksi.

ja vaatimukset. Samat pelisäännöt helpottavat myös viestintää.”

Toinen keskeinen teema on työn turvallisuuden huomioiminen jo suunnitteluvaiheessa.

”Jos rakennesuunnitelmissa jokin estää työn tekemisen turvallisesti, se vaikuttaa työn suunnitteluun ja joskus siitä pitkälle eteenpäin. Se aiheuttaa ylimääräisiä haasteita työmaalla”, Maijanen toteaa.

Sekä Koskinen että Maijanen nostavat esiin myös ennakoivan turvallisuustyön merkityksen. Usein ratkaisevaa on pysähtyä hetkeksi ennen työn aloittamista ja varmistaa, että työ voidaan tehdä turvallisesti muuttuneissakin olosuhteissa.

Työturvallisuuden valvonnassa tärkeää on puolestaan jatkuva läsnäolo työmaalla.

”On tärkeää, että työmaalla on henkilöitä, joilta voi kysyä neuvoa ja joiden kanssa voi pohtia turvallisia toimintatapoja”, Maijanen sanoo.

TURVALLISUUSKULTTUURI SYNTYY YHDESSÄ

Yhteistyön kehittämiseksi Fingridin ja palvelutoimittajien työturvallisuusryhmä kokoontuu kolme kertaa vuodessa käymään läpi haasteita ja onnistumisia avoimesti. Turvallisuuskulttuuri ei synny ohjeista vaan arjen keskustelusta, havainnoista ja yhteisestä kehittämisestä.

”Kun asiat tehdään hyvin, siitä pitää myös antaa kiitosta. Aito välittäminen näkyy työntekijöille, ja silloin he sitoutuvat itsekin työturvallisuuteen vahvemmin”, Maijanen sanoo.

Fingrid haluaa parantaa työturvallisuutta pitkäjänteisesti tiiviissä yhteistyössä palvelutoimittajien kanssa.

”Haluamme rakentaa keskustelevaa turvallisuuskulttuuria, jossa jokainen uskalttaa nostaa esiin kehityskohteita ja puuttua ongelmiin. Jos joku toimii turvottomasti, siihen puututaan heti, ja kaikki osaavat miettiä ennen kuin toimivat.” ♦

TYÖYMPÄRISTÖT MUUTTUVAT, niin myös turvallisuusriskit

Joskus sähkötyön riski tulee siitä, että tuttu työ tuntuu turvallisemmalta kuin se onkaan. Joskus taas riskiä kasvattaa vieras työryhmä tai tiukka aikataulu. Tämän vuoksi sähköturvallisuudesta rummutetaan aina vain.

TEKSTI MARIANNA SALIN | KUVAT FINGRID JA SHUTTERSTOCK

”Sähköön liittyviä läheltä piti -tilanteita tulee työmaillamme jatkuvasti vähemmän. Tänä vuonna niitä on tullut heinäkuuhun mennessä kymmenen”, sanoo Fingridin sähkölaitteiston käytön johtaja **Jani Pelvo**.



Hyvä suuntaus kertoo Pelvolle, että sähköturvallisuudesta kannattaa muistuttaa yhä uudestaan. Samaa mieltä on sähkötöiden johtaja **Riku Vierikko**, joka vastaa sähkötyöturvallisuudesta Hitachi Energyllä. Hänen mukaansa turvallisuutta haastaa juuri nyt nopeasti muuttuva työympäristö.

”Suomessa on käynnissä ennennäkemätön sähköistämismuutos. Alalle tulee paljon uusia työntekijöitä ja yrittäjiä, ja kaikille yhteistä on kova kiire”, Vierikko sanoo.

LISÄVAATIMUKSISTA EI TINGITÄ

Vierikko kertoo, että Hitachi Energyn toimiesä pääurakoitsijana kaikkien työmaalla on noudatettava SFS-standardin ohella yhtiön omia, osin tiukempia turvallisuusvaatimuksia. Nämä kriteerit avataan erillisessä sähköturvallisuuksikoulutuksessa sähkötöihin osallistuvalla henkilöstöllä. Vaatimukset koskevat muun

muassa henkilösuojaimeja, lähtöjen lukitusta ja työlupeja.

”Meillä on käytössä työlupejärjestelmä, joka ohjaa pysähtymään ja miettimään työn riskit ennen kuin aloittaa työt”, Vierikko kertoo.

Fingridin lisävaatimuksista näkyvin on lisätyömaadoitus, josta yhtiö ei tingi. Vaatimukset tulevat esille sopimuksissa mutta myös tietoisuuksissa ja koulutuksissa.

”Meidän on myös aina näytettävä omalla toiminnallamme esimerkkiä”, sanoo sähkötöiden johtaja **Kimmo Muttonen** Fingridiltä.

KULTTUURIEROT KANNATTAA HUOMIOIDA

Vierikko ja Muttonen myöntävät, että lisävaatimuksissa on riskinsä.

”Vaatimusten pitää olla niin yksinkertaisia, että niiden ymmärtämiseen ei mene aikaa. Meidän on myös osoitettava, miksi vaadimme jotain”, Vierikko sanoo.

”On myös tärkeää, että turvallisuudesta puhutaan kussakin työryhmässä. Esimerkiksi se, että meidän omat työntekijämme tulevat joskus osaksi työryhmää, ei tarkoita, että työtehtävän turvallisuusvastuu siirtyisi automaattisesti tilaajalle. Tämä ei ole välttämättä selvää kaikille”, Muttonen sanoo.

Vierikko on huomannut, että vaarallisia olosuhteita syntyy helpoiten työryhmissä, joissa eri yritysten tai eri maiden kulttuurit sekoittuvat.

”On vakiintuneita työtapoja, jotka toimivat hyvin mutta vain tutussa kulttuurissa, tutussa työryhmässä”, Vierikko sanoo.

Vierikko ja Muttonen painottavat, että erilaisiin työtapoihin ei kannata puuttua, jos laatu- ja turvallisuusvaatimukset täyttyvät.

”Turvallisuuden kannalta tärkeintä on, että asenne on kohdillaan”, Muttonen muistuttaa.

Vierikko toivoo hyvän asenteen kohdistuvan myös SFS-standardin kehittämiseen.

”Me voisimme Suomessa haastaa nykyisiä turvallisuuskäytäntöjä ja parantaa niitä – ja toimia esimerkkinä koko Euroopalle”, Vierikko sanoo. ♦

Kokemus ei aina suojaa

Myös pitkä kokemus voi altistaa vahingoille. Kokemus saattaa nostaa itseluottamusta niin, että tulee houkutus oikoa mutkia tutussa työssä, kun on kiire saada urakka valmiiksi tai päästä viikonlopun viettoon.

Jokaisen kannattaa miettiä, paljonko vie aikaa pysähtyä ja varmistaa, että käsissä on oikea kaapeli ja oikeat piirustukset ja että työkohteeseen on jännitteetön. On myös tärkeää pysäyttää kollega, jos tämä ei huolehdi turvallisuudesta.

Kimmo Muttonen, Fingrid



Latausjännite voi iskeä purkutöissäkin

Viime vuonna asentaja sai sähköiskun Fingridin työmaalla, kun lisätyömaadoitus irtosi kesken rakennustöitä. Sama voisi tapahtua myös purkutöissä. 110 kV:n voimajohdon purkaminen on sähkötyötä siinä missä rakentaminenkin, ja se on huomioitava niin suunnittelussa kuin työmaallakin. Voimajohtoon voi indusoitua vaarallinen latausjännite viereisestä suurjännitejohdosta tai vaikkapa ukkosen vaikutuksesta, vaikka käyttöjännite olisi katkaistu.

Voimajohto on turvallinen vasta, kun sitä kasataan 50 metrin pätkissä auton lavalle.

Kaksi vuotta sitten Fingridin työmailla kirjattiin yksitoista läheltä piti -tilannetta, jotka liittyivät lisätyömaadoittamiseen. Viime vuonna näitä tilanteita oli vain kuusi, ja tämän vuoden lukema loppukesästä oli kaksi.

Jani Pelvo, Fingrid

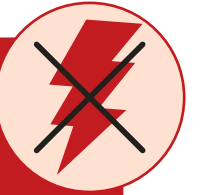


Jokainen sähköisku on vältettävissä

Fingridin työmailla raportoitiin viime vuonna peräti yksitoista sähköiskua, kun ilmoituksia tavallisesti tulee vain muutama vuodessa. Koska yksikin on liikaa, asia nostettiin vahvasti esille koulutuksissa ja infoissa. Tänä vuonna sähköiskuja on sattunut neljä.

TOIMI NÄIN:

- Merkitse jännitteiset osat selkeästi työmaalla.
- Älä oleta, vaan toteuta jännitteettömyys mittaamalla.
- Käytä asennuskäsineitä.



Työn sankari

– hyvässä vai pahassa?

Työpaikalla voi vallita sankarikulttuuri, joka sanattomasti kannustaa ihmisiä ottamaan turhia riskejä tai venymään voimiansa äärirajoille. Todellinen sankari tuntee rajansa ja myöntää ne muillekin.

TEKSTI MARIANNA SALIN | KUVAT FINGRID

Kohti myönteistä sankaruutta

- **Kielteisessä sankarikulttuurissa** ihannoidaan työntekijöiden venymistä, riskinottoa ja äärisuorituksia. Turvalliset toimintatavat, realistinen kuormitus, riittävä palautuminen sekä avoin viestintä, jäävät taka-alalle.

- **Myönteisessä sankarikulttuurissa** ihmiset auttavat toisiaan, luottavat toisiinsa, puuttuvat epäasialliseen käytökseen ja nostavat avoimesti esiin turvallisuuteen liittyviä havaintoja. Jokainen tunnistaa ja uskaltaa myös tunnustaa muille omat rajansa ja olla oma itsensä. Aina ei tarvitse ehtiä tai jaksaa.

Yhä harvempi ihailee työkaveria, joka kipuaa ketterästi ilman turvalajaita voimajohtopylvääseen.

”Perinteinen uhkarohkeuteen kannustava sankarikulttuuri on ollut jo pitkään vähene-mään päin. Alkaa olla selvää, että turvalli-suudesta pitää ja kannattaa huolehtia,” sanoo Fingridin työturvallisuuden erikoisasiantuntija **Markku Pöysti**.

Vaikka hurjapäät olisivatkin työmailta kadonneet, Pöystin huolet eivät ole ohi. Hänen mukaansa turvallisuusriskejä saattaa ottaa työ-maalla nyt hieman toisenlainen sankari, työn sankari, joka uskoo olevansa korvaamaton tai suuren työmäärän vuoksi jopa on sitä.

Jorma Kivi tunnistaa tyypin. Hän on kiertänyt Fingridin sähköasematyömailta palvelu-toimittaja Caverionin turvallisuusvastaavana. Hänen mukaansa aina löytyy niitä, jotka pais-kivat töitä sairaina ja väsyneinä tai reagoivat kiireeseen turvallisuusohjeita ohittamalla.

”Sairaana voi altistua helpommin tapatur-mille tai yksinkertaisesti vain tartuttaa muut, ja pian kiire on entistä kovempi,” Kivi toteaa. Hän muistuttaa, että tapaturmakaan ei uhkaa aina työn sankaria itseään vaan kollegaa.

TYÖN SANKARI YLITTÄÄ RAJANSÄ VAHINGOSSA

Työn sankari voi löytyä myös työmaakopista. Kukapa ei olisi tavannut työmaapäällikköä, joka tulee töihin ensimmäisenä ja lähtee vii-



”Työn sankari on usein vastuun-tuntoinen, täydellisyyttä tavoit-televa henkilö, joka ei välttämättä tunne omia rajojaan.”

Markku Pöysti,
työturvallisuuden erikoisasiantuntija,
Fingrid

meisenä. Hän on aina tavattavissa, valmis autta-maan ja mukavakin vielä.

Työstään innostunutta ja sille omistautunutta työmaapäällikköä on suorastaan helppo ihailla, mutta Pöysti ei aina ihaile. Häntä myös huolestut-taa. Hänelle tällainen työn sankari on harmillisen tuttu myös työmaan ulkopuolelta, toimistoista.

”Työn sankari on usein vastuuntuntoi-nen, täydellisyyttä tavoitteleva henkilö, joka ei välttämättä tunne omia rajojaan. Niinpä hän saattaa ylittää ne huomaamattaan ja uupuu. Silloin hänen voi olla vaikea ottaa enää toisia huomioon, ja hän alkaa todennä-köisesti myös tehdä virheitä”, Pöysti sanoo.

Kivi tunnistaa tämänkin tyypin – niin työpaikoilta kuin peilistäkin. Oli aika, jolloin hän reissasi työmaalta toiselle neljä tai viisi päivää viikossa. Työpäivät venyivät, eikä niiden väliin jäänyt oikein vapaa-aikaa.

”Se oli pelkkää työtä ja nukkumista, mutta tuntui, että kaikki oli kuitenkin hyvin. Tyk-käsin työstä ja työkavereista. Mutta yllättäen iskin työuupumus”, Kivi kertoo.

Uupumuksesta hälytti sydämen eteisvä-rinä, ja se pisti Kiven pakkolevolle. Toipues-saan hän ymmärsi, että turvallinen paluu töihin edellyttäisi lyhyempää työaikaa, kuten terveydenhuollon ja HR:n ammattilaiset suosit-telivat.

”Tämä työuupumus on salakavala asia, ja aika-taulutetussa työssä vaarana kaikille.”

Vinkkejä palautteen vastaanottoon

1. Kuuntele rauhallisesti

Palaute on välittämistä, ei kritiikkiä. Puuttuminen osoittaa huolenpitoa ja halua suojella sinua. Kiitä siitä palautteen antajaa.

2. Vältä puolustautumista

Älä ota palautetta henkilökohtaisena hyökkäykse-nä, vaan keskity asiaan. Palaute auttaa havaitse-maan asian, joka vaikuttaa sinun ja ehkä muiden-kin turvallisuuteen.

3. Arvioi tilanne ja korjaa toiminta

Jos palaute on aiheellinen, yritä muuttaa toimin-tatapaasi. Näin osoitat ammattimaisuutta, vahvis-tat luottamusta tiimissä ja edistät turvallisuutta.

4. Hyödynnä tilanne oppimiseen

Rakentava palaute luo kulttuurin, jossa virheet nähdään ja ne korjataan. Niistä opitaan eikä ran-gaista. Muista myös antaa palautetta.

KOLLEGA VOI HUOMATA VAARAN MERKIT

Mikä olisi pelastanut Kiven ja monen muun uu-pumiselta?

”Ihan se voi auttaa, että työkaveri kysyy, mitä kuuluu ja miten voit”, Kivi toteaa. Hän arvelee, että muut voivat tunnistaa vaaran merkit helpommin kuin se, joka käy jo ylikierroksilla.

Mutta kuka nyt menisi utelemaan työka-verin vointia, tai edes alaisensa. Sehän voi loukata. Tämä on se ajatusketju, jonka Kivi ja Pöysti halusivat katkaista. Pöysti kutsuu apuun psykologista turvallisuutta ja pe-räänkuuluttaa avointa keskustelua aiheesta.

”Jos ihmisillä on työyhteisössä psy-kologisesti turvallinen olo, he uskaltavat kysyä ja antaa palautetta. He osaavat myös ottaa vastaan palautetta”, Pöysti sanoo. Hän uskoo, että tällainen avoimuus lähtee ylimmästä johdosta, mutta sitä voi tavoitella ihan omassa tiimissäkin. Esimerkin voima on tässäkin valtava.

”Jos turvallisuutta edistettiin ennen vaatimusten ja valvonnan kautta, olemme nyt siirtymässä seuraavaan vaiheeseen. Työyhteisö voi itse tukea myönteistä sankarikulttuuria, jossa uskalletaan puuttua ja kysyä.” ♦



”Työuupumus on salakavala asia, ja aikataulutetussa työssä vaarana kaikille.”

Jorma Kivi,
turvallisuusvastaava,
Caverion

Tee turvallisuus- tai security-havainto helposti QR-koodin kautta!

Jokaisella havainnolla on merkitystä!

Tee turvallisuushavainto

Turvallisuushavainnot antavat tietoa työturvallisuustoimista ja piilevistä riskeistä, jolloin ongelmiin voidaan puuttua ennakoivasti. Turvallisuushavainnot voi tehdä myös positiivisista asioista. Havainnon ilman käyttäjätunnusta voit tehdä osoitteessa www.fingrid.fi/havainto tai alla olevan QR-koodin kautta.



Tee security-havainto

Ilmoita havaitessasi jotakin poikkeavaa. Havainnon voi tehdä niin pienistä kuin suuristakin asioista. Lisäksi kaikki varkaudet, ilkivalta, väkivalta- ja uhkatilanteet tulee ilmoittaa security-havainto-lomakkeella. Security-havainnon ilman käyttäjätunnusta voit tehdä alla olevan QR-koodin kautta.

