

TYÖNJOHTAJAN TYÖN KUORMITTAVUUS MAANTEI-
DEN HOITOURAKASSA

Destia Oy

Ahonen Sannemari

Opinnäytetyö
Rakennus ja yhdyskuntatekniikka
Insinööri (AMK)

2025

Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka
Insinööri (AMK)

Tekijä	Sannemari Ahonen	Vuosi	2025
Ohjaaja(t)	Ari Romakkaniemi		
Toimeksiantaja	Destia Oy		
Työn nimi	Työnjohtajan työn kuormittavuus maanteiden hoitourakassa		
Sivu- ja liitesivumäärä	25 + 3		

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli seurata kehittymistäni töissä maanteiden hoitourakan työnjohtajana sekä seurata työn kuormittavuutta eri ajanjaksoilla. Työn tarkoituksena on antaa lukijalle kuvaa työnjohtajan arjesta eri vuodenaikoina sekä selvittää kuormittavia työtehtäviä. Opinnäytetyön seurantajaksot on jaksotettu eri vuodenaikojen mukaan 15 viikon ajalta.

Työssä on käytetty Terveystalon teettämää työpaikkaselvitystä Destialle työn kuormittavuuden osalta. Oman työkokemuksen sekä työpaikkaselvityksen tulosten perusteella on pohdittu mahdollisia tapoja helpottaa työnjohtajien kokemaa työkuormaa. Työssä on käytetty laadullista tutkimusmenetelmää.

Työn kuormittavimpana tekijänä on koettu talviajan päivystämisen aiheuttama yötyö. Talvipäivystämisestä johtuvaa työkuormaa olisi hyvä keventää joko urakan henkilöstön lisäämisellä tai Kelikeskuksen toiminnan mahdollisella laajentamisella. Myös hyvät työhyvinvointiedut auttavat työssä jaksamisessa.

Civil Engineering
Bachelor of Engineering

Author	Sannemari Ahonen	Year	2025
Supervisor	Ari Romakkaniemi		
Commissioned by	Destia Oy		
Subject of thesis	Foremen's workload in road maintenance contract		
Number of pages	25 + 3		

The purpose of this thesis study was to monitor the development in the workload of road maintenance foremen and to evaluate the workload at different times. The purpose of the study was to give the reader an overview of a foreman's daily work during different seasons.

The monitoring periods of the study were divided according to the seasons over a time span of 15 weeks. Workplace surveys commissioned by Terveystalo were utilized in the study. Regarding workload, the results of Destia's workplace survey were reviewed. Based on personal work experience, possible ways to ease the foremen's workload were considered. Qualitative were used in the study.

As a result of the study, night shifts due to on-call duties during the winter season were identified as the most burdensome factor of the job. The night work caused by winter on-call duty would be advisable to be reduced either by increasing staff or by possibly expanding Kelikeskus operations. Good workplace wellbeing benefits also coping at work.

Key words

workload, road maintenance contract

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 MAANTEIDEN HOITOURAKKA	6
3 PÄIVÄKIRJAMERKINNÄT	8
3.1 Seurantaviikot 1–3 toukokuu-heinäkuu	8
3.1.1 Työt	8
3.1.2 Töiden kuormittavuus	10
3.2 Seurantaviikot 4–6 elokuu-lokakuu	10
3.2.1 Työt	10
3.2.2 Töiden kuormittavuus	13
3.3 Seurantaviikot 7–12 marraskuu-helmikuu	13
3.3.1 Työt	13
3.3.2 Töiden kuormittavuus	15
3.4 Seurantaviikot 13–15 maaliskuu-toukokuu	17
3.4.1 Työt	17
3.4.2 Töiden kuormittavuus	18
4 POHDINTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET	20
LÄHTEET	24
LIITTEET	26

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää työnjohtajien työn kuormittavuutta maanteiden hoitourakoissa. Työssä käydään läpi maanteiden hoitourakan tehtäviä sekä työnjohtajan työtehtäviä. Työnjohtajan työtehtäviin kuuluvat muun muassa töiden suunnittelut, valmistelut sekä työnohjeistus työntekijöille. Myös päivystäminen on yksi työtehtävä, joka kuormittaa työnjohtoa varsinkin talviaikana.

Talvipäivystyksen aikana normaalien työtehtävien lisäksi kuuluu talvihoidollisten töiden ajoittaminen. Päivystystyötä tehdään yleensä viikon ajan kellon ympäri. Työn tarkoituksena on avata työnkuormittavuutta ja pohtia mahdollisia vaihtoehtoja työnkuorman helpottamiseksi. Työ toteutettiin päiväkirjamuotoisena työnä Destialle. Työssä on käytetty Terveystalon teettämää työpaikkaselvitystä Destialle työnkuormittavuuden osalta.

2 MAANTEIDEN HOITOURAKKA

Maanteiden hoitourakkaan kuuluvat maanteiden hoito ja niiden päätavoitteena on tienkäyttäjien etu sekä palvelu (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2025). Maanteiden hoito käsitteenä kattaa niin talvihoidon kuin sorateiden hoidon sekä liikenneympäristön hoidon. Nämä kaikki osa-alueet kuuluvat urakoitsijalle. Jokainen urakka-alue kilpailutetaan aina viiden vuoden välein riippuen kilpailutusaika- taulusta. Esimerkiksi Kittilän urakka-aika on 2023–2028 kun taas Ivalon urakka- aika on 2024–2029. (Väylävirasto 2025a.)

Sorateiden kunnossapitoon kuuluvat kaikki toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien pitämiseksi sen tarkoitusta vastaavassa kunnossa (Väylävirasto, 2025b). Soratien hoitoon kuuluvat taas toimenpiteet, joiden avulla vaikutetaan soratien pinta- kuntoon, jotta tie on liikennöitävässä kunnossa. Keväisin sorateilla useimmiten havaitaan kelirikkoa eli tien pinnan tai rakenteen pehmenemistä, joka voi aiheut- taa haasteita tien käytössä. Kelirikosta varoitetaan aina kelirikkoliikennemerkein, joiden asentaminen kuuluu hoitourakoitsijalle. Liikenneympäristön hoitoon kuulu- vat niitot, vesakonraivaukset sekä liikennemerkkien asentaminen ja hoito. Myös rumpujen hoito sekä riista-aitojen kunnossapito kuuluvat liikenneympäristön hoi- toon. (Väylävirasto 2025d.)

Talvihoidossa on käytössä talvihoitoluokitus. Tien talvihoitoluokka määrittää, mitä talvihoidon laatuvaatimuksia milläkin tiellä on. Talvihoitoluokkia ovat Ise, Is, Ib, Ic, II ja III luokka. Myös kävely- ja pyöräilyväylillä on käytössä hoitoluokat K1 ja K2. (Liikennevirasto 2018, 6.) Talvihoito -käsite kattaa kaikki talvihoitoon liittyvät työt lumenpoistosta aurausviitoitukseen sekä liikennemerkkien puhdistamisen. Talvi- hoitoa ei ole siis pelkästään auraaminen ja liukkaudentorjunta. Talvihoidon laatu- vaatimukset ovat laadittu, jotta tiet ovat yhdenmukaiset talvihoitoluokittain ja tär- keimpänä, varmistetaan turvallinen ja sujuva liikenne.

Työskentelen Ranuan maanteiden hoitourakassa. Ranuan hoitourakkaan kuuluu 580 tiekilometriä, joista sorateiden osuus on 240 kilometriä. Kävely- ja pyöräily- väylien kilometrejä on 11. Ranuan urakan alueella on 50 siltaa, jotka urakoitsijan tulee tarkastaa vuosittain. Ranualla rakennettiin uutta maantietä noin 10 kilomet- riä uutta mahdollista kaivosta varten. Uudelle kaivostielle rakennettiin kaksi uutta

siltaa ja yksi vanha puusilta purettiin, joten kesänä 2025 tarkastettavia siltoja on 51 kappaletta. (Väylävirasto 2024c.) Ranualla on talvihoitoreittejä yhteensä 9 kappaletta. Talvihoitoreiteistä yksi hoidetaan omalla kalustolla ja loput 8 aliura-koitsijoilla ja heidän kalustollaan.

3 PÄIVÄKIRJAMERKINNÄT

3.1 Seurantaviikot 1–3 toukokuu-heinäkuu

3.1.1 Työt

Kesäkaudelle ajoittuvat pääsääntöisesti liikenneympäristön hoidon työt, kuten niitot sekä liikennemerkkien uusiminen. Tänä kesänä Ranualla toteutettiin ensimmäisenä Lapin alueella kävely- ja pyöräilyväylien liikennemerkkien uusiminen. Tähän hankkeeseen kuului päivittää ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti kevyenliikenteen ja maantien välisten risteysten kaikki liikennemerkit lukuun ottamatta hyvä kuntoisia liikennemerkkejä. Saimme urakoitsijana valmiiksi annetut ohjeet, joiden mukaan toteuttaa työ. Hanke alkoi samaan aikaan, kun itse aloitin työt Destialla. Pehdyin aika pian annettuihin materiaaleihin ja ohjeistin tarpeen mukaan työntekijöitä. Varsinaisen pehdytyksen työntekijöille hoiti toinen henkilö, kun itsekin olin vielä pehdytymässä.

Yksi työtehtäväni alusta lähtien on ollut tehdä tiestötarkastuksia. Tiestötarkastuksella tarkastetaan urakan tiestöt säännöllisin väliajoin. Tiestötarkastuksien päätarkoituksena on tarkastaa tien laatu ja sen liikennöitävyys. Esimerkiksi kesäisin sorateilla kuuluu havainnoida soratien pintakuntoa sekä sen pölyämistä. Urakan työnjohdon tulee selvittää tiestötarkastuksilla mahdolliset työt sekä toteuttaa ne itse tai alihankintana. Mikäli urakoitsija havaitsee tiestöllä urakkaan kuulumattomia töitä, tulee ne ilmoittaa tilaajalle, joka hoitourakoissa on alueen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Suomen sillat tarkastetaan vuosittain urakan toimesta. Vuositarkastuksen tarkoituksena on auttaa urakoitsijaa itseään siltojen asianmukaisen hoidon helpottamiseksi (Väylävirasto 2024b). Vuositarkastuksilla on myös tarkoituksena saattaa Väyläviraston tietoon siltojen kuntoa. Nämä vuositarkastukset tehdään silmämääräisesti eivätkä ne ole niin tarkkoja tarkastuksia kun siltojen yleistarkastukset, jotka tehdään viiden vuoden välein. Siltojen vuositarkastukseen edellytetään koulutuksen käymistä. Koulutus kestää yhden päivän ja se on voimassa toistaiseksi. Koulutuksen järjestää väylävirasto ja koulutus toteutettiin etäkoulutuksena Teams -palvelun kautta, mihin osallistuin

toukokuussa 2024. Koulutuksessa käydään perusteellisesti läpi sillan jokainen rakenneosia läpi sekä mitä tarkastuksessa tulee ottaa huomioon. (Väylävirasto 2024a.) Pelkkä sillantarkastuksen koulutuksen suorittaminen ei kuitenkaan riitä, vaan tarkastajan tulee kuulua urakoitsijan työnjohtoon tai vaihtoehtoisesti omata siltakokemusta eli olemalla esimerkiksi siltakonsultti. (Väylävirasto 2019, 6–7.) Minun työtehtäviini kuului tarkastaa Ranuan urakkaan kuuluvat sillat (kuvio 1). Sillat tulee tarkastaa 15.7. mennessä mutta kuitenkin sitten vasta, kun sillat on keväisin pesty. Pääsin tarkastamaan siltoja toukokuun loppupuolella, kun sillat oli pesty sekä olin suorittanut koulutuksen hyväksytysti. Työaikaa siltojen tarkastamiseen meni kahden viikon verran yhteensä. Tein tarkastuksia muiden työtehtävien sekä säiden salliessa. Sain sillat tarkastettua heinäkuun alkuun mennessä.



Kuvio 1. Portimonsalmen silta Ranualla (Ahonen 2024)

3.1.2 Töiden kuormittavuus

Kesäkaudella en kuulunut vielä päivystysrinkiin eli työaikani oli säännöllistä maanantaista perjantaihin klo 7.00–15.30 eli 8 tuntia päivässä. Kesäpäivystys toimii Destialla kelikeskuksen avustuksella, mutta koska olin vielä perehtymässä työhön, päivystäminen ei kuulunut työnkuvaani. Kesällä kaikki työvaiheet olivat uusia ja alussa paljon työajasta kului aikaa uuden opetteluun. Myös urakan alueeseen tutustumiseen meni aikaa varsinkin, kun eri teistä puhutaan monilla eri nimillä. Esimerkiksi Ranualla paikalliset puhuvat Pekkalantiestä Kemijärventienä ja Saariharju-Kelankylä -tiestä Puukkosuontienä. Myös Simojärventiestä puhutaan Länsirantana. Alueen opetteluun menee siis yllättävän paljon aikaa, kun paikoilla ja teillä on monia eri nimityksiä.

Kaikki uuden opettelu tietenkin lisää työn kuormittavuutta mutta en kokenut sitä kuitenkaan väsyttävänä. Kesän edetessä ajokilometrejä kertyi, kun siltoja tuli tarkastettua. Koen, että työssä raskainta tässä hetkessä oli autolla ajaminen. Vaikka urakka-alue on pieni ja isoon urakkaan nähden viikkotasolla Ranuan alueen kilometrimäärä ei ole suuri, kaiken uuden opetteluun lisäksi 500–700 kilometriä viikossa ajaminen lisää työnkuormaa. Tämä kilometrimäärä tulee ajetuksi yleensä kahdessa työpäivässä, kun puolet viikosta menee toimistotöissä Rovaniemellä eikä Ranualla. Kuljimme työnjohdon kesken välillä yhdellä autolla ja aina ei tarvinnut itse ajaa, joka helpotti kuormitusta. Työkokemukseni karttui kokoajan kesän edetessä ja tämä myös helpotti työnkuormitusta.

3.2 Seurantaviikot 4–6 elokuu-lokakuu

3.2.1 Työt

Syksyisin ennen talven tuloa urakan tehtävänä on asentaa aurasviitat. Aurasviitat tulee asentaa ennen talven tuloa. Osissa urakoissa voi olla joillekin teille tai kaikille teille määritettynä aurasviittojen asennukselle määräpäivä. Esimerkiksi Ranuan urakassa 1 ja 2 luokan teille tulee asentaa pitkät kahdella heijastimella varustetut aurasviitat jo 31.8. mennessä.

Syksyllä puolustusvoimat järjestivät Ranualla Hosion varalaskupaikalla Baana 24 -maantietukikohtaharjoituksen (Ilmavoimat 2024). Urakoitsijan näkökulmasta tämä tarkoitti sitä, että olimme saaneet tilaajan teettämän suunnitelman alueelle toteutettavasta kiertotiestä. Tie tuli sulkea harjoituksen ajaksi ja meidän tuli asentaa suunnitelman mukaiset liikenne- ja sulkumerkit alueelle. Harjoituksen jälkeen meidän tuli poistaa merkit välittömästi, jotta liikenne voi palata normaalille reitille. Tehtäväni oli tilata puuttuvat liikennemerkit sekä perehdyttää työntekijät asentamaan liikennemerkit suunnitelman mukaisiin paikkoihin (kuvio 2).



Kuvio 2. Ennakkomerkki tienkäyttäjille kiertotiestä (Ahonen 2024)

Syksyllä soratien pinta tasataan talvea varten. Myös tarvittaessa sorateille voidaan lisätä mursketta eli sorastaa. (Väylävirasto 2025c.) Soratielle voi esiintyä myös syksyisin ja alkutalvesta pintakelirikkoa. Sadevesi imeytyy kulutuskerrokseen ja pehmentää tien pinnan (Liikennevirasto 2014, 17). Kelirikko on yleensä kevään ongelma, kun lumet sulavat nopeasti mutta myös syksyisin sitä voi esiin-

tyä (Kuvio 3). Tehtävääni kuului seurata sorateiden kuntoa ja huomioida tarvittavia toimenpiteitä. Teimme tiestötarkastuksia sorateille tiheämmin, kuin kesällä, jotta pystyimme reagoimaan nopeasti, mikäli tiestöllä olisi tasaustarpeita.



Kuvio 3. Pintakelirikkoa keväällä Ranualla Vanha Palovaarantiellä (Ahonen 2025)

Ranuan urakassa talviaika alkaa 15.9 ja päättyy 15.5. Tällä aikavälillä työnjohto päivystää 24 tuntia vuorokaudessa. Päivystäjän työtehtäviin kuuluvat talvihoitotöiden ajoittaminen sekä suunnittelu esimerkiksi aurausten ja liukkaudentorjunnan ajoitus ja työmääräys. Päivystäjän työtehtäviin kuuluvat myös normaalit työtehtävät normaaliin työaikaan. Ranuan urakassa on kuitenkin sovittu työnjohdon kesken, että mikäli yöaikaan täytyy päivystäjän tehdä töitä, toimistolle tullaan oman jaksamisen mukaan aamulla liukuvasti. Päivystäjän tulee seurata tiheästi säiden muuttumista ja olla valmiudessa hälyttämään kalustoa liikkeelle. Ranuan urakassa on alihankkijoiden reiteillä käytössä omalähtöisyys, mikä tarkoittaa sitä, että he seuraavat itse lähtökynnyksen rajaa sekä oman reittinsä osalta tiestön kuntoa. Päivystäjän tulee kuitenkin seurata aliurakoitsijoiden töitä sekä laatua ja olla tietoinen koko urakka-alueen tapahtumista.

3.2.2 Töiden kuormittavuus

Syksyllä työaikani oli sama kuin kesällä eli 40 h/vk. Puolustusvoimien harjoituksen aikana kävin viikonloppuna harjoituksen alkaessa tarkastamassa merkkien asennukset, jotta kiertotie voidaan ottaa käyttöön. Tämä toi lisätyötä vain pari tuntia, enkä kokenut sitä yhtään kuormittavana vaikka työ ajoittui sunnuntaiamulle.

Aloitin lokakuussa päivystämisen eli se hieman lisäsi työaika. Alkusyksystä ei kuitenkaan päivystämiseen mene niin paljoa energiaa, kun sää ei ole vielä kylmennyt ja liukkaudentorjunnat tai auraukset eivät ole vielä ajankohtaisia. Kuitenkin sateita tuli seurata ja sorateiden kuntoa, mutta näitä töitä pystyi hoitamaan pääsääntöisesti normaalin työajan puitteissa. Tiestötarkastuksia tuli hoitaa tiheämpään, mutta alue oli jo kesän aikana tullut tutuksi, niin se ei ollut yhtä kuormittavaa kuin heti alussa. Päivystäminen kuitenkin oli taas uusi työvaihe, joka jännitti ja toi sen takia työnkuormitusta.

3.3 Seurantaviikot 7–12 marraskuu-helmikuu

3.3.1 Työt

Talvikausi alkaa joko 15.9 tai 1.10 hoitourakassa riippuen maantieteellisesti, missä urakka sijaitsee ja päättyy joko 30.4 tai 15.5. Ranualla on käytössä pidentynyt talvikausi eli se kestää 15.9–15.5. Talvikaudella urakassa tulee olla tavoitettavissa oleva työnjohto vuorokauden ympäri. Nämä jaksot toteutetaan yleisesti viikon mittaisina päivystyksinä. Päivystyksessä oleva työnjohtajan tehtäviin kuuluu muun muassa ajoittaa auraukset sekä liukkaudentorjunnat myös yö- ja viikonloppu-aikaan. Päivystyksessä Destialla työnjohdon tukena on oma Kelikeskus, jossa kelikeskuspäivystäjä seuraa reaaliaikaisesti sääennusteita sekä tiedottaa työnjohdolle viereisten urakoiden toimenpiteistä (Destia 2025).

Talvikaudella työtehtäväni laajentuivat ja aloitin urakassa päivystämisen. Minun ei kuitenkaan tarvinnut päivystää aluksi yksin, kun urakassa oleva työnjohto oli tarpeen tullen tavoitettavissa. Alkupalvesta päivystämiseen kuului pääosin seurata liukkaudentorjuntatarvetta. Liukkaudentorjuntaa suoritetaan Ranualla sekä

suolaamalla että hiekoittamalla. Tien liukkautta seurataan tiesääsemien avulla, ovatko tiet pakkasella tai jäässä sekä alueella kitkamittarin avulla. Myös sääennusteen mukaan pystyy arvioimaan liukkauden syntymistä. Mikäli tien pinta on märkä ja tien pinnan lämpötila laskee pakkaselle, tie tulee olemaan liukas. Rannan urakassa on käytössä µTec -kitkanmitausohjelma mobiililaitteella.

Talvikaudella tiestöllä tulee mitata kitka-arvoja. Kitkamittaus suoritetaan jarrutuskitkamenetelmällä, jolloin kitkamittari rekisteröi ajoneuvon saavuttaman hidastuvuuden ja laskee kitka-arvon sen mukaan (Liikennevirasto 2011, 2–3). Kitkamittaus suoritetaan 60 km/h lähtönopeudesta ja jarrutetaan napakasti. Kitkamittarit tulee kalibroida kerran talvessa. Lapin alueella kitkamittarien kalibroinnin järjesti laadunvalvontakonsultti Norvajärven varalaskupaikalla tammikuussa 2025.

Talven aikana urakan laatulupauksiin kuului tehdä pistokoetarkastuksia. Näiden tarkoituksena on laadun varmistaminen ja oman työn laadun ja ajoituksen mahdollinen parantaminen. Pistokoevalvontaa tuli tehdä muuttuvissa sääolosuhteissa ja siihen tuli huomioida kaikki talvihoidon työt. Esimerkiksi lumisade tai nopeasti muuttuvat lämpötilavaihtelut, jotka aiheuttivat liukkautta ja liukkaudentorjuntaa, kuuluivat pistokoevalvonnan piiriin. Pistokoevalvontoja teimme tasaisesti työnjohdon kesken, joko yhdessä tai yksin.

Oikea-aikaista lähtöä oli haastava ajoittaa iltaisin, kun ennusteet eivät ole vielä niin kehittyneitä, että niihin voisi varmasti luottaa montaa tuntia ennen. Iltaisin, jos tiedossa oli lumisateita, kelikeskus soitti lumisateen ennustetta. Yleensä tapana oli sopia, että kelikeskus hälyttää yöllä soittamalla ennen lähtökynnyksen ylittymistä, jotta auraukset ovat liikkeellä lähtökynnyksen ylittyessä. Haastavissa olosuhteissa olisi myös tarpeellista lähteä katsomaan tilannetta paikan päälle.

Olin joulunajan päivystäjänä. Ennen joulun pyhiä satoi paljon lunta ja kävin tekemässä yhtenä iltana pistokoevalvontaa ja samalla normaalia tiestötarkastusta. Ensin päivällä tein normaaleja toimistotöitä esimerkiksi raportoin tilaajalle suolan ja hiekan määrää. Iltapäivästä ja alkuillasta satoi lunta, joten pistokoevalvonta oli hyvä tehdä. Pistokoevalvonnassa seurataan työnlaatua eli esimerkiksi onko aurauksia suoritettu oikein, ettei ole yli- tai vajaa-aurauksia. Pistokoevalvonnassa voidaan myös seurata liukkaudentorjunnan onnistumista, onko esimerkiksi hiekkaa

levitetty tarvittava määrä. Työaikani oli päivällä klo 8–15 ja illalla klo 18–00. Työaika kertyi siis tältä päivältä reilu 12 h. Työpäivää katkaisi iltapäivän tauko, mutta sään tarkastamista sekä puhelimesta oli myös tällä välillä. Esimerkiksi puheluun vastaamiseen ei mene kauan työaika, mutta ajatus töistä päivystämisen aikana on aina läsnä.

3.3.2 Töiden kuormittavuus

Talven edetessä yöaikaiset heräämiset lisääntyivät. Päivystysviikolla puhelin soi lähes joka yö ja huonon sään aikaan monta kertaa yön aikana. Soittoja tuli Keli-keskukselta sovitusti tai sään muutoksen takia. Vaikeasti ennustettavan sään aikana laitoin herätyskellon soimaan esimerkiksi klo 3 aikaan, että tarkistan sääennusteet sekä Ranuan alueen ja viereisten urakoiden kelikamerat, miltä sää näyttää. Toimenpidetarpeen vaatiessa tuli soittaa työnohjeistusta kuskeille esimerkiksi reitin kiertosuuntaa sään mukaan tai suolauksen määrää. Loppupalvesta päivystämisen aiheuttaman yötyön aiheuttaman väsymyksen alkoi tuntemaan. Desitiassa työnjohtajat ovat kokeneetkin työpaikkaselvityksen mukaan yötyön päivystyksen aikana suurimpana kuormituksena (liite 1). Kuitenkin pitkät palautumisjaksot helpottivat työssä jaksamista. Töissä kuitenkin otettiin hyvin huomioon tuntemani työnkuorma ja pystyin tarvittaessa sopimaan, että menen töihin vasta myöhemmin aamupäivästä.

Tammi-helmikuussa päivystämisestä alkoi tulla rutiinia työtä, joka helpotti kuormituksen tuntua. Se ei kuitenkaan poistanut väsymyksestä johtuvaa työnkuormaa. Työ oli itsessään samanlaista ja tiestötarkastuksia suoritettiin normaaliin tapaan, mutta talvihoidon työt olivat uusia. Sään vaatiessa tiestöllä tuli liikkua laajasti kokonaiskuvan hahmottamiseksi. Esimerkiksi liukkaudentorjunnan oikea oppinen aikatauluttaminen oli täysin uusi opeteltava asia. Uskon, että ensi talvena työnkuormittavuus olisi paljon pienempi, vaikka säiden puolesta talvi olisikin vaikeampi, sillä työ itsessään olisi jo tuttua eikä kaikki olisi uutta.

Päivystysviikoilla kävin useasti myös viikonloppuisin tai iltaisin ajamassa, jotta urakka-alueen kokonaiskuva hahmottui paremmin, kun vain kelikamerasta. Pis-

tokoevalvontoja tuli myös ajoittaa joko viikonlopuille tai ilta-ajoille. Viikonloppuisin, kun ajatukset ovat kuitenkin töissä päivystyksen aikana koin, että on samantekevää lähteä ajamaan tiestöä ja tarkistamaan tilannetta niin sanotusti kentältä. Rovaniemen ja Ranuan välillä on kuitenkin lähes 100 kilometriä eroa ja sää ei ole läheskään koskaan samanlainen kummallakin alueella.

Joulun aikana, kun tein pitkän päivän, iltapäivän lepo helpotti työnkuormaa. Kun tein yöhön asti tiestötarkastusta/pistokoevalvontaa, oli selvää, että en aamulla mennyt toimistolle. Pidin seuraavan päivän niin sanottuna vapaapäivänä toimistotöistä. Päivystin kuitenkin ihan normaalisti ja tein päivystämisen kannalta olevat työtehtävät kotoa käsin. Itse joulun päivystäminen ei tuntunut kuormittavalta vaan ihan normaalilta päivystysviikolta (kuvio 4).



Kuvio 4. Joulun ajalta tiestötarkastukselta kuvadataa (Ahonen 2024)

3.4 Seurantaviikot 13–15 maaliskuu-toukokuu

3.4.1 Työt

Keväisin urakassa suoritetaan polanteen poistoa sekä sohjo-ojien tekoa ennen kuin lumet alkavat sulamaan. Sohjo-ojien tarkoituksena on, että sulamisvedet pääsevät virtaamaan esteettä sivuojaan eikä sulamisvedet jää tielle makaamaan. Tämä vähentää sorateilla pinta- sekä runkokelirikkoo. Urakassa voi olla määritettynä, kuinka monta kertaa sohjo-ojat täytyy tehdä kevään aikana. Mikäli sohjo-ojat täyttyvät lumisateesta, tulee ne avata uudelleen. (Väyläviraston koulutukset 2024.)

Keväällä työskentelin sekä Ranuan että Kuusamon maanteiden hoitourakassa. Kuusamon urakassa työtehtäväni olivat samoja kuin Ranuan urakassa. Kuusamossa urakka-alue on melkein kaksi kertaa suurempi, sillä Kuusamon urakassa on noin 1020 tiekilometriä, joista sorateiden osuus on 470 kilometriä. Kuusamon urakassa on siis melkein saman verran pelkkää soratietä kuin Ranuan urakassa on yhteensä tiekilometrejä.

Kuusamossa päivystäminen tapahtui samalla tavalla kuin Ranualla ja minulla oli muu työnjohto tarvittaessa apuna. Kuusamon urakka eroaa Ranuan urakkaan kokonsa lisäksi siten, että Kuusamon alueella on Is -talvihoitoluokkaan kuuluvaa tieosuutta valtatiellä. Hoitoluokat eroavat pääpiirteittäin siten, että Is -luokan laatuvaatimukset ovat tiukemmat kuin Ib -luokan. Esimerkiksi hoitoluokkien kitkavaatimukset ovat eri sekä toimenpideajat ovat Is -luokassa tiukemmat. (Liikennevirasto 2018, 14–15.)

Kuusamossa työskennellessäni kelit lämpenivät nopeasti ja rumpujen sulattamista oli paljon. Myös kelirikko aika alkoi ja sorateiden kuntoa täytyi seurata. Kuusamossa asennettiin kelirikkomerkit maaliskuun lopussa ja annoin niistä työohjeistuksen alihankkijalle, jonka jälkeen kävin tarkistamassa työn (kuvio 5). Kelirikkoa havaittiin ympäri urakka-aluetta, joten ajoimme tarvittaessa kelirikkomursketta tarvittaville tieosuuksille. Minun päivystyksieni ajalle huhtikuulle sattui vielä yöpakkasia sekä lumisateita, joten liukkaudentorjuntatarvetta sekä auraustarvetta alueella vielä oli. Kuusamossa on myös pidennetty talvikausi eli 15.5 asti,

joten tämä ei ollut mitenkään tavallisesta poikkeavaa, että huhtikuun loppupuolella on vielä toimenpidetarpeita. Kuusamon päivystykset poikkesivat Ranuan päivystyksiin ison alueen myötä paljon. Ranualla on aliurakoitsijoilla käytössä omalähtöisyys mutta Kuusamossa tätä ei ollut käytössä vaan kaikki työt tehtiin vasta työnjohdon käskystä.



Kuvio 5. Kelirikkomerkkien asennusten tarkastamista (Ahonen 2025)

3.4.2 Töiden kuormittavuus

Ranuan päivystäminen ei tuntunut enää yhtään kuormittavalta verrattuna Kuusamon päivystykseen. Kuusamossa alue oli uusi ja paljon isompi, mikä toi lisää työnkuormittavuutta. Alueeseen tuli tutustua ajamalla ja toimenpidetarve tuli selvittää työnjohdon puolesta. Työtunnit olivat myös paljon suuremmat Kuusamossa, kun aikaa kului paljon urakka-alueella siirtymisiin. Työaikani Kuusamon päivystysviikolla lähenteli 60 h/vk. Myös välimatka urakka-alueelle Rovaniemeltä lisäsi työn kuormittavuutta. Onneksi joka viikonloppu ei tarvinnut siirtyä paikka-

kuntien välillä, sillä Kuusamossa minulla oli työsuhde asunto, jossa olin päivystysten ajan. Kuusamossa työnkuormitusta lisäsi suuresti se, että aliurakoitsijoiden kanssa toimittiin eri tavalla kuin Ranualla. Ranualla aliurakoitsijoilla on omalähtöisyys käytössä ja työnjohdon ei tarvitse urakan jokaista linjaa lähettää erikseen. Kuusamossa tämä täytyi tehdä. Haastavinta oli tässä se, että alue ei ollut tuttu ja toimintatapa oli uusi, mihin ei ollut tottunut. Helpotusta työhön kuitenkin toi se, että aliurakoitsijat ottivat minut hyvin huomioon, etten tunne aluetta, ja he olivat oma-aloitteisesti yhteydessä, mikäli oli tarvetta.

Keväällä oli myös jakso missä päivystin ensin viikon Ranualla, josta siirryin heti päivystämään viikoksi Kuusamoon. Työn tuoma kuorma oli tällöin suuri. Kuitenkin kyseessä oli hetkittäinen jakso kahden urakan välillä ja siksi työt jaksoi tehdä. Myös Kuusamossa saamasta positiivisesta palautteesta sai paljon lisää jaksamista. Taustalla oli kuitenkin koko talven jatkunut väsymys, joka lisääntyi Kuusamossa ja tämä toi osansa työssä kokemaan kuormittavuuteen. Tämän jakson jälkeen minulla oli onneksi kahden viikon vapaa jakso päivystyksistä, eikä toukuussa päivystäminen tuntunut enää rankalle säiden lämmettyä, sillä lumisateet ja liukkaudet vähentyivät eikä säätä tarvinnut seurata enää niin intensiivisesti.

4 POHDINTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Aloitin työt Destialla toukokuussa 2024. Kesän aikana minulla ei ollut päivystyksiä vaan aloitin tekemällä avustavia työtehtäviä, kuten tiestötarkastuksia ja sillantar-kastuksia. Työaikani oli säännöistä. Kesäpäivystys toimii Destialla kelikeskuksen avustuksella. Kesän päivystys on luonteeltaan kevyempää kuin talvella. Loka-kuussa aloitin talvipäivystämisen, jotta saan työkokemusta laaja-alaisesti työstä sekä keventämään urakan työnjohdon päivystämisen tuomaa työnkuormaa. Tal-vipäivystys aikaan Kelikeskus on urakan työnjohdon tukena.

Sovimme urakassa päivystämisjaksot alkutalvesta. Sovimme, että minulla on päi-vystyksiä noin 3 viikon välein eli viikko kuukaudesta. En kuitenkaan päivystänyt yksin vaan sovimme, kuka on taustatukena, mikäli tarvitsen neuvoa. Ranuan urakkaan on määritetty kaksi vastuuhenkilöä, sopimusvastaava sekä työnjohtaja, jotka voivat päivystää. Myös Kuusamon urakkaan on laskettu saman verran hen-kilöitä, vaikka urakka on melkein kaksi kertaa isompi. Tilaaja on määrittänyt urak-kaan tarvittavan henkilöstömitoituksen urakan koon mukaan.

Alkutalvesta tärkeimpänä päivystämisessä oli huolehtia liukkaudentorjunnasta. Syksyn sateet kastelivat tiet ja yöpakkasten takia tiet jäättyivät. Liukkaudentorjun-nassa käytimme sekä suolausta että hiekoitusta. Alemmille tieluokille käytämme hiekkaa ja I-luokan tiestölle suola. Ranuan urakassa talvihoitoreittejä on 9, joista yksi on oman kaluston linja. Kaikki muut linjat ovat aliurakoitsijoilla, ja heillä on käytössä omalähtö, kun talvihoidon laatuvaatimusten lähtökynnys on ylittymässä. Eli työnjohdolle kuuluu laittaa lähtöön oma linja ja huolehtia, että aliurakoitsijat lähtevät töihin. Tämä järjestely mielestäni helpottaa työnjohdon työkuormaa mer-kittävästi. Myös Kelikeskuksen tuki ja tarkat ennusteet helpottavat päivystäjän työtä paljon.

Talven edetessä yöllä valvomiset lisääntyivät. Ennusteita tuli seurata päivittäin, jotta oikea ajoitus toimenpiteille onnistui. Tiestöllä tuli liikkua laajasti, jotta koko-naiskuva hahmottui. Kävin myös välillä ajamassa iltaisin, jotta tiesin kokonaisku-vaa paremmin. Ranualla ei ole käytössä kuin yksi tiesääasema ja kamera, joka hankaloittaa päivystämistä. Viereisten urakoiden kameroita pystyi harkinnan avulla hyödyntämään.

Päivystäjälle kuuluu tehdä normaalit työtehtävät päivystämisen lisäksi. Eli päivystäjä ei päivystysviikolla tee vain päivystystä, vaan lisänä on normaali työaika. Parhaimmillaan päivystäjän ei tarvitse valvoa öisin vaan toimenpiteet sattuvat päiväsajalle tai illalle. Tämä on harvinaista, sillä pääosin lumisateet sattuvat aamu-yöllä ja silloin päivystäjän on tehtävä töitä. Ranuan urakassa kuitenkin sovimme heti alkuun, että mikäli yöllä on paljon tehtävää, ei aamulla tarvitse olla heti toimistolla. Kuitenkin vaikka töihin menisikin myöhemmin, katkennut yöuni ei palauta samalla tavalla kuin katkeamaton uni.

Talven aikana maanteiden hoitourakassa on harvemmin aikaa pitää lomaa. Tämä tarkoittaa sitä, että pienessä urakassa mikäli päivystysjakso on viikko-viikko, vapaata on vain joka toinen viikonloppu. Jos urakassa on sovittu kahden viikon päivystysjaksot, vapaata on kaksi viikonloppua, mutta sitten vastavuoroi- sesti kaksi viikonloppua on töitä. Palautumisaikaa on siis vähän, jos verrataan normaaliin toimistotyöhön, jossa jokainen viikonloppu on vapaata ja lomaakin pystyy helposti pitämään.

Destiassa kuormittavana tekijänä on koettu kuitenkin itse yötyö päivystämisessä (liite 1). Työpaikkaselvityksessä on mainittuna levosta se, että päivystämisen ai- kana lepo tapahtuu silloin kun työt sen sallivat. Eli käytännössä, mikäli alueella on esimerkiksi rankat lumisateet, päivystäjä ei ehdi lepäämään ennen sään helli- tettyä. Työpaikkaselvityksessä on myös noussut esille ikä. Työntekijän ikäänty- essä päivystyshalu vähenee. Ikääntyessä uni on valmiiksi enemmän katkonaista ja päivystäminen vain lisää sitä, ja näin ollen työntekijän kokemaa työnkuormitta- vuutta.

Koin itsekin kuormittavimpana tekijänä yöllä heräämiset sekä valvomiset. Puhe- limeen on pakko vastata myös öisin ja pyrittävä hoitamaan työt parhaansa mu- kaan, vaikka on juuri herännyt. Koen kuitenkin, että päivystämisen ansiosta kehi- tyin työssä paljon ja talven edetessä sain itsevarmuutta työhön.

Talviajan päivystämisessä tulisi kehittää päivystämisen keventämistä. Helppoim- mat keventämisen tavat olisivat henkilöstön kasvattaminen tai Kelikeskuksen toi- minnan laajentaminen. Henkilöstön kasvattamiseen sekä Kelikeskuksen isom- paan rooliin urakassa tulisi saada tilaajan lupa.

Yksi vaihtoehto olisi myös, että vaativana päivystysaikana päivystäjä ei tekisi muita töitä, mutta tämä vaihtoehto luultavimmin kuormittaisi urakan muita henkilöitä. Tämäkään ei olisi siis järkevin vaihtoehto. Tämä voisi onnistua, mikäli urakkaan saataisiin enemmän työnjohtoa. Mutta helppoina päivystysjaksoina, tämä vaihtoehto ei olisi kustannuksien kannalta kannattavaa.

Vapaa-ajalla on myös iso rooli työnkuormittavuuteen. Työ ja vapaa-aika tulisi erottaa ja muistaa palautua vapaalla ollessa. Riittävä lepo vapaa-aikana edesauttaa työstä palautumista ja näin päivystämisen aiheuttama kuormitus helpottaa. Vapaa-ajallani käyn koiran kanssa lenkeillä ja harrastamassa. Päivystysviikoillakin pystyy harrastamaan normaalisti töiden mukaan, mutta minusta on haastavaa ajoittaa harrastuksille tiettyä kellon aikaa, toki ei sekään ole mahdollista.

Työnantajan tarjoamat hyvinvointiedut on hyvä käyttää, eikä niitä ole turhaan myönnettykään. Kun keho voi hyvin, myös henkinen jaksaminen paranee. On hyvä oppia tuntemaan oma jaksaminen ja levätä sekä palautua tarvittava määrä ilman, että vertaa toisiin. Taustalla olevat perussairaudet voivat myös vaikuttaa jaksamiseen ja näistä on hyvä puhua työterveyshoitajan tai -lääkärin kanssa. Destialla on käytössä laaja ja kattava työterveys, jonne painotetaan ottamaan yhteyttä matalalla kynnyksellä. Esimerkiksi Destialla pääsee fysioterapeutin vastaanotolle ilman lääkärin lähetettä, mikä on mielestäni hyvä.

Työpaikallamme toimistolla käymme keskustelua eri urakoista ja niiden kompassivivista. Yhteisten kokemusten jakaminen ja asioiden purkaminen on mielestäni hyvä tapa. Yksin jääminen kuormittaa ja meidän työpaikallamme on hyvä mehenki, joka auttaa jaksamaan myös kuormittavina hetkinä. Tämän ansiosta on helppo käydä kysymässä apua kokeneimmilta tietäen, että jokainen auttaa oman osaamisen mukaan. Kun itse olin päivystämässä Kuusamossa, soitin pari kertaa toisen urakan päivystäjälle kysyäkseni neuvoa eri tilanteisiin. Jo tämä tieto, että pystyn tarvittaessa kollegoilta kysymään neuvoa, helpotti päivystämistä ja sen kuormittavuutta.

Keskustelussa työpaikalla on myös noussut ilmi lähipiirin merkitys. Lähipiirin sekä perheen on hyvä tietää työn luonnetta ja päivystyksen kuormitusta, jotta kotiolot eivät kuormita työtä. Hyvät kotiolot taas tukevat työssäjaksamista. Jokaisella on

välillä elämänmuutoksia ja koen, että Destialla nämä otetaan hyvin huomioon. Esimerkiksi mikäli työntekijälle tulee muutto toiselle paikkakunnalle, Destialla selvitetään olisiko työntekijälle toisella paikkakunnalla työtä.

Destialla on käytössä monia eri tukitoimia ja tässä on listattuna vain murto-osa niistä. Näihin kaikkiin kohteisiin en koe, että tarvitsisi tehdä suuria kehityksiä, sillä suurin osa näistä toimivat moitteitta. Esimerkiksi Destialla on käytössä lounasetu. Meidän työpisteellämme käymme usein yhdessä syömässä ja koen, että lounaalla muista kuin työasioista puhuminen auttavat myös jaksamaan töissä. Myös terveellinen ruokavalio tukee työssäjaksamista.

LÄHTEET

Destia. 2025. Kelikeskus. Viitattu 8.5.2025 <https://www.destia.fi/palvelut/kunnossapito/kelikeskus/>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 2025. LAP kunnossapito. Viitattu 23.4.2025 <https://www.ely-keskus.fi/-/lap-kunnossapito>

Ilmavoimat. 2024. Baana 24 -maantietukikohtaharjoitus Rovaniemellä ja Ranualla. Ilmavoimat 22.8.2024. Viitattu 7.5.2025 <https://ilmavoimat.fi/-/baana-24-maantietukikohtaharjoitus-rovaniemella-ja-ranualla>

Liikennevirasto. 2011. Kitkanmittauksen menetelmäkuvaus ja vaatimukset jarrutuskittamittareille. Viitattu 10.5.2025 https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Liikennevirasto/ohje_2011_kitkamittauksen_menetelmakuvaus_web.pdf

Liikennevirasto. 2014. Sorateiden kunnossapito. Viitattu 6.5.2025 https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Liikennevirasto/lo_2014-01_sorateiden_kunnossapito_web.pdf

Liikennevirasto. 2018. Maanteiden talvihoito, laatuvaatimukset. Viitattu 10.5.2025 https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Liikennevirasto/lo_2018-33_maanteiden_talvihoito_web.pdf

Väylävirasto. 2019. Maantiesiltojen vuositarkastusohje. Viitattu 7.5.2025 https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2019-17_maantiesiltojen_vuositarkastusohje_web.pdf

Väylävirasto. 2024a. Maantiesiltojen hoito- ja vuositarkastuskoulutus 2024. Viitattu 8.5.2025 <https://vayla.fi/-/maantiesiltojen-hoito-ja-vuositarkastuskoulutus-2024>

Väylävirasto. 2024b. Siltojen kunnossapito. Viitattu 8.5.2025 <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/siltojen-kunnossapito>

Väylävirasto. 2024c. Suhangon kaivostie, Ranua. Viitattu 15.5.2025 <https://vayla.fi/maantien-rakentaminen-valille-kantatie-78-suhangon-kaivosalue-ranua>

Väylävirasto. 2025a. Maanteiden hoidon kilpailutus. Viitattu 20.4.2025 <https://vayla.fi/palveluntuottajat/hankinnat/tieurakat>

Väylävirasto. 2025b. Maanteiden talvihoito. Viitattu 8.5.2025 <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/talvihoito>

Väylävirasto. 2025c. Sorateiden kunnossapito. Viitattu 8.5.2025 <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/soratiet>

Väylävirasto. 2025d. Teiden kesähoito. Viitattu 7.5.2025 <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/kesahoito>

Väyläviraston koulutukset. 2024. Polanteiden poisto ja sohjo-ojien teko. Viitattu 10.5.2025 <https://www.youtube.com/watch?v=ssobZmnCH-8>

LIITTEET

Liite 1. Ote työpaikkaselvitysraportista, Terveystalo/ Destia Oy, 2025

Liite 1 1(3)

Työnjohdon työpaikkaselvitys 2025

	RISKIENARVIOINTI	VOIMAVARAT	KEHITETTÄVÄÄ	SUOSITUKSET
<p>Kyseessä oli valtakunnallinen selvitys; esihenkilökyselyt lähti 10 hlölle (työpäälliköt) ja toimihenkilökyselyt 135 hlölle.</p> <p>Vastausprosentti 50%.</p> <p>Työpaikkakäynti toteutettiin Kuopiossa 11.3.2025.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Yötyö kuormittaa työntekijää fyysisesti ja psyykkisesti. Pitkät ja säännölliset yövuorot lisäävät väsymystä ja heikentävät työturvallisuutta. • Ikääntyminen vähentää halua päivystästä. • Kelikeskus tukee työnjohtoa • Työmaalla tapahtuvissa työtehtävissä erityistä vaaraa aiheuttaa tieliikenne ja sääolot. • Toimistotyön aiheuttama tuki- ja liikuntaelämistön kuormitus 	<ul style="list-style-type: none"> • Voimavaratekijöiksi nousivat erityisesti yhteistyön sujuvuus sekä avoimeksi koettu organisaatiokulttuuri. • Voidaan myös käänteisesti ajatella, että asiat ovat psykososiaalisen kuormituksen kannalta paljolti voimavaratekijöitä, koska koettua kuormitusta on hyvin vähän. • Kokonaisuudessa vain yksittäisiä vastauksia kuormituksesta → yleistilanne näyttää todella hyvältä, mutta tehtäväkohtaista / pistemäistä kuormitusta voi olla. Työkohteet on myös hyvin erilaisia. • Keskeytykset koetaan yksittäisenä, muutaman henkilön kokemana psykososiaalisena kuormitustekijänä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikaatio, asioista puhuminen avoimemmin ja suuremmin, mutta asiallisesti. • Organisaatioiden välinen yhteistyö • Resurssointi ja se mistä sovitaan niin pidetään kiinni. • Ratkaisujen etsiminen työkuorman tasaamiseen, sulan maan kaudella tai hyvinä rakennusvuosina usein liikaa ja talvella sekä huonoina rakennusalan vuosina liian vähän. • "Pistekuorma" → henkilöstö väsy. • Fyysisen aktiivisuuden lisääminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Suositellaan työn tiheämpää tauottamista: lyhyt 1-2 min kestävä kävely 30 minuutin välein on TTL:n tutkimuksen perusteella paras tapa ehkäistä paikallaan olemisen haittavaikutuksia. • Päivystävän työnjohdon osalta jatketaan lakisäätöisiä terveystarkastuksia, vaikka työyhtälitseeet ei kaikilta osin täyty raja-arvoja.

Liite 1 2(3)

Havaintojen terveydellisen merkityksen arviointi ja suositellut toimenpiteet, joiden toteuttamisesta työnantaja on vastuussa

Riskin suuruus* perustuen väriin: merkittävä-sietämätön 4-5 (punainen), kohtalainen 3 (keltainen), merkityksetön-vähäinen 1-2 (vihreä)

1. Työpaikkaselvityksessä todettu yötyö voi aiheuttaa univajetta ja väsymystä, heikentää palautumista ja työkykyä

Toimenpide toteutettu

Terveydellinen- ja työkykymerkitys, suositellut toimenpiteet, aikataulu, seuranta ja vastuut:

Havainnot:

Kunnossapidon päivystystyö:

(työkohdevastaava, työmaapäällikkö, työnjohtaja)

ne toimihenkilöt, jotka talvikauden (loka-maaliskuu) päivystävät joka toinen tai kolmas tai neljäs viikko viikon kerrallaan 24/7 :

Tällöin seurataan säätä ja operoidaan alihankintaketjua tienkunnossapitotöihin,

tarvittaessa yöä päivää, ilman säännöllistä lepoa. Lepo tapahtuu silloin kun työt sallii. Kelikeskus tukee työnjohtoa, yöllä ei tarvitse välttämättä lähteä.

- " Pistekuorma " Henkilöstö väsy

- ikääntyminen vähentää halua päivystää

Terveydellinen merkitys: 3/5, kohtalainen riski

Toimenpidesuosituksset: Toimintasuunnitelman mukaisesti terveystarkastus, jossa arvioidaan henkilöiden sopivuus yötyöhön. Työterveys arvioi henkilöiden soveltuvuuden yötyöhön, sekä tukee esimiesten ja henkilöstön terveyttä edistäviä toimia. Terveystarkastus on lakisääteinen.

Vastuu ja aikataulut: Työnantaja, työntekijät, jatkuvaa toimintaa

Liite 1 3(3)

2. Työpaikkaselvityksessä todettu sopimattomaksi koettu työmäärä ja työtahti lisäävät stressioireita ja heikentävät työkykyä sekä työturvallisuutta

Toimenpide toteutettu

Terveydellinen- ja työkykymerkitys, suositellut toimenpiteet, aikataulu, seuranta ja vastuut:

Havainnot: Toimistotyö, kunnossapidon päivystystyö

(työkohdevastaava, työmaapäällikkö, työnjohtaja)

ne toimihenkilöt, jotka talvikauden (loka-maaliskuu) päivystävät joka toinen tai kolmas tai neljäs viikko viikon kerrallaan 24/7 :

Tällöin seurataan säätä ja operoidaan alihankintaketjua tienkunnossapitotöihin,

tarvittaessa yötäpäivää, ilman säännöllistä lepoa. Lepo tapahtuu silloin kun työt sallii

• " Pistekuorma " Henkilöstö väsy

- Resurssit, työkuorma ei ole tasaista sulanmaan aikana tai hyvinä rakennusvuosina

Terveydellinen merkitys :Kohtalainen

Toimenpidesuosituksset:

- Kelikeskus tukena, vähentää henkilöstön kuormitusta.
- Resurssointi ja se mistä sovitaan niin pidetään kiinni.
- Ratkaisujen etsiminen työkuorman tasaamiseen, sulan maan kaudella tai hyvinä rakennusvuosina usein liikaa ja talvella sekä huonoina rakennusalan vuosina liian vähän.

Vastuu ja aikataulut: Työnantaja, työntekijät, jatkuvaa toimintaa

3. Työpaikkaselvityksessä todettu kokemus työn puutteellisesta organisoinnista voi heikentää työtyytyväisyyttä, lisätä stressi- ja uupumusoireita sekä heikentää työkykyä

Toimenpide toteutettu