



23/90

Trukin kuljettaja kuoli jäätyään kaatuneen trukin alle sen suistuttua alas paperitehtaan rautatielastaussillalta

## **työpaikkaonnettomuuksien tutkinta (TOT)**

## 1. Tapahtuman kuvaus

Perjantaina iltavuoron lopulla, arviolta klo 19.45—20.20, sattui paperitehtaan rautatielastausasemalla tapaturma, jossa trukki suistui lastaussillalta alas rautatielle ja kaatui.

Trukin kuljettaja N.N jäi kaatuvan trukin alle ja menetti henkensä.

Trukki on tyyppiä Mitsubishi FD 40T, vm. 1981, varustettuna rullapihdeillä ja VE-LA-ohjaamolla.

Samana päivänä oli tehtaan auton asentaja käyttänyt truckia renkaan kuljetukseen eikä havainnut teknisiä vikoja jarruisa tai muissakaan laitteissa.

Tapahtuma-aika on arvio, koska silminnäkijöitä ei ole. Kuljettaja on kuitenkin ollut trukilla kahvilla vartijoiden huoneessa tehtaan portilla ja lähtenyt sieltä rautatielastausasemalle vartijan arvion mukaan n. klo 19.30—19.45.

Kaatuneen trukin havaitsi ensimmäiseksi öljylaiturilla olleen puuauton kuljettaja, joka ilmoitti LA-puhelimella tapahtumasta toiselle puuauton kuljettajalle. Ajaessaan portille tämä ilmoitti kaatuneesta trukista. Kiertävä vartija ajoi välittömästi paikalle katkaistakseen trukissa päällä olleen virran, jolloin hän vasta huomasi kuljettajan olevan trukin alla ja käynnisti hälytyksen. Hälytys on kirjattu aluehälytyskeskukseen klo 20.28.

Pelastustoimenpiteet käynnistettiin muun syyn takia tehtaalla olleen tehtaan palopäällikön toimesta ja myöhemmin mukaan liittyi paikallinen palokunta. N.N:n voitiin todeta kuolleen onnettomuudessa heti.

### **Havainnot N.N:n ja trukin liikkumisesta**

N.N:n tehtävänä mm. onnettomuuspäivänä oli opastaa uutta työntekijää trukilla työskentelyyn. Opastus oli aivan loppuvaiheessa ja opastettava pystyi jo työskentelemään itsenäisesti.

N.N kävi keskustelemassa lähimmän esimiehensä kanssa tämän toimistossa n. klo 15.30. Työnjohtaja ei huomannut N.N:n käytöksessä mitään normaalista poikkeavaa. Tämän jälkeen ko. työnjohtaja oli toisaalla tehtaalla tapaamatta N.N:ää. Opastettava oli viimeisen kerran ennen onnettomuutta nähnyt N.N:n ennen klo 16.00.

N.N oli ottanut varakoneena käytössä olleen trukin ja ajanut sillä tehtaan portille vartijoiden koppiin. Paikalla oli portinvartija sekä kiertävä vartija, joka lähti kierrokselle n. 18.30. N.N jäi toisen vartijan seuraan ja poistui trukilla n. klo 19.45.

N.N ajoi ilmeisesti tavanomaista reittiä ja tuli lastauslaiturille, josta ylösousevan oven kautta pääsee paperirullavarastoon, trukin seisontapaikalle (kuva 1).

Onnettomuuden jälkeen saatettiin määrätä betonipinnasta nähdä trukin renkaiden jäljet, joiden mukaan trukki on tullut ovea kohti mutta sitten ajanutkin suoraan alas lastauslaiturilta pudotuksen ollessa n. 1 m. Minkäänlaisia jarrutusjälkiä ei ollut havaittavissa (kuvat 2—3).

## 2. Työtapaturmaan johtaneita tekijöitä

### **Alentunut trukin hallintakyky ja ympäristön havainnointi**

Oikeuslääketieteellisen ruumiinavauksen mukaan N.N:n veressä oli alkoholia 3,1 %. Tällaisen humalatilanteen mainitaan lähentelevän jopa alkoholimyrkytystilaa.

### **Putoaminen trukista**

Trukki oli sikäli epäkuntoinen, että vasemman puoleisen oven lukko saattoi aueta tärahdyksestä. Tällainen tärahdyks on syntynyt, kun trukin pohja otti kiinni lastaussillan reunaan.

Trukkia tutkittaessa onnettomuuden jälkeen todettiin, että kuljettajan penkin lukinta oli auki. Trukki kaatui radalle vasemmalle kyljelleen. Oven auettua ja penkin kääntyttyä on N.N pudonnut trukista ja jäänyt sen alle (kuvat 4—5). Vähemmän todennäköistä on, että N.N olisi hypännyt trukista.

### **Valaistusolosuhteet**

Onnettomuus sattui pimeään aikaan myöhäissyksyllä sateen jälkeen. Lastaussillalta tehtaan katolta valaisi yksi valonheitin. Se oli kuitenkin tuolloin sammuneena. Huolto oli tilattu kuten myös toisen valonheittäjän asennus. Valoa sillalle tuli vain paperirullavaraston oven ikkunoista sekä junan kulkuaukosta (ks. kuva 1). Trukin toinen ajovalo oli sammunut.

Heikot valaistusolosuhteet yhdessä N.N:n heikentyneen ympäristön havainnointikyvyn kanssa ovat saattaneet olla vaikuttamassa virhearviointiin lastaussillan reunan sijainnista.

### **N.N:n kokemus**

Tapaturman uhri oli työskennellyt tehtaalla 17 vuotta, niistä viimeiset viisi vuotta trukinkuljettajana ja trukikouluttajana.

## 3. Vastaavien tapaturmien torjunta

### **3.1 Päihdeongelmat**

#### *Alkoholin nauttiminen työpaikalla*

Työtoverit havaitsevat ensimmäisenä milloin päihdeongelmia, mm. alkoholin nauttimista työpaikalla, alkaa ilmetä. Työtoverin ongelmien sivuuttaminen ja salailu eivät hänen tilannetaan paranna. Lähimmät työtoverit voivatkin antaa ongelmiin apuaan ilman että joudutaan virallisesti hoitoonohjauksjärjestelyjen piiriin.

#### *Esimiehen vastuu*

Esimiehet vastaavat ja joutuvat vastuuseen työturvallisuudesta. Näin ollen he joutuvat puuttumaan tilanteisiin, joissa päihteiden väärinkäyttöä ilmenee. Tällaisten tapauksen sivuuttaminen saattaa johtaa vakaviin onnettomuuksiin.

#### *Tiedotus*

Työsuojelutoimikunnan tulisi tiedottaa hoitoonohjauksasioista. Työpaikalla tarvitaan tietoa

- pähteistä ja niiden vaikutuksista
- pähteiden väärinkäytön aiheuttamista haitoista
- päihdeongelmien hoitomahdollisuuksista
- työpaikan omasta hoitoonohjausjärjestelmästä.

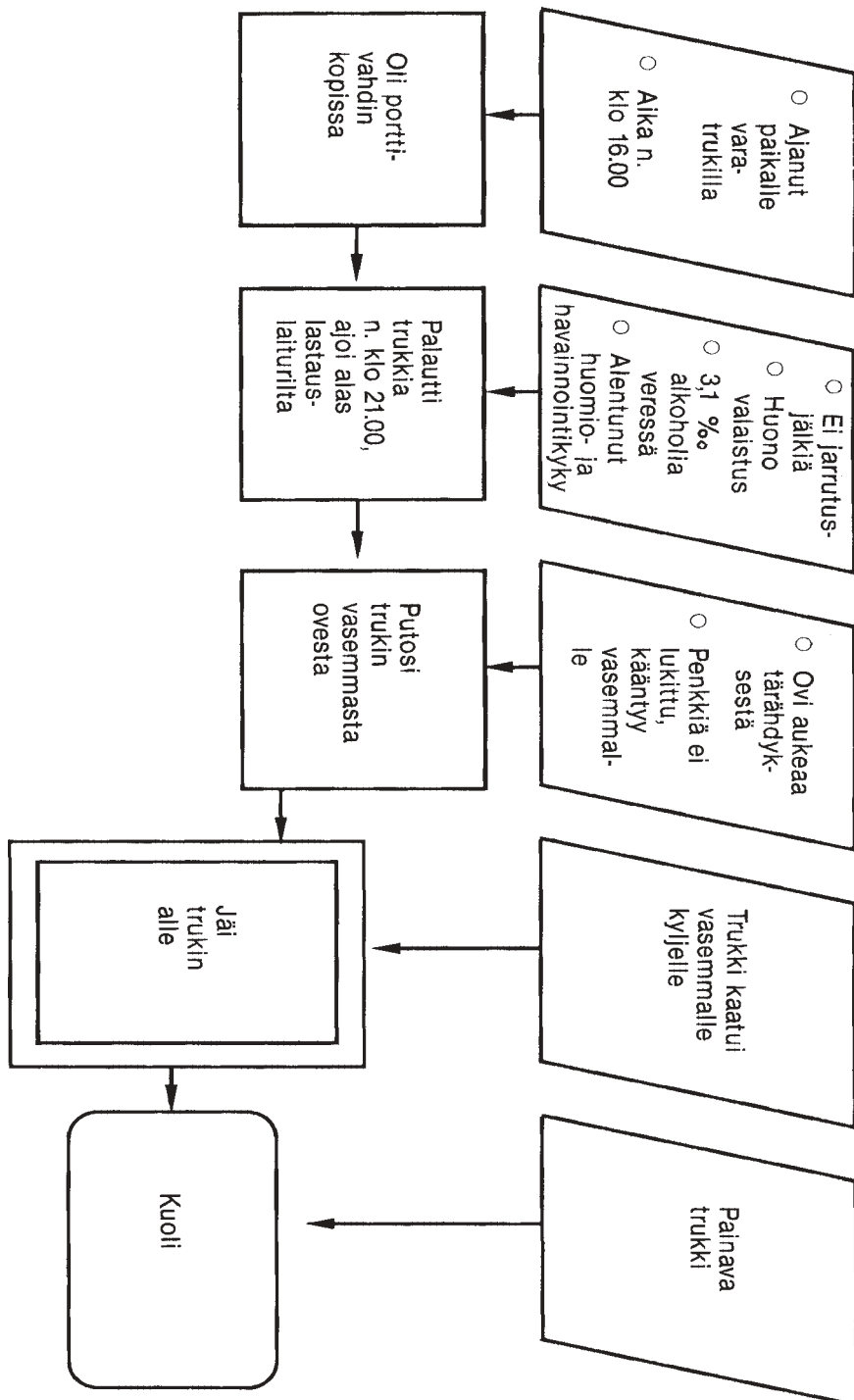
Aineistoa voi tiedustella mm. Työturvallisuuskeskuksesta. Tiedon levittämiseksi kannattaa käyttää ilmoitustauluja, henkilökuntalehtiä, uusien työntekijöiden perehdyttämiskoulutusta jne.

### 3.2. Trukkien huolto

Myös varakoneena käytetyn trukin vioista tulee heti ilmoittaa, jolloin pikainen huolto- tai korjaustoimenpide on mahdollista suorittaa heti.

#### LIITTEET

- Kaavio tapahtumista ja tapaturmatekijöistä
- Valokuvia





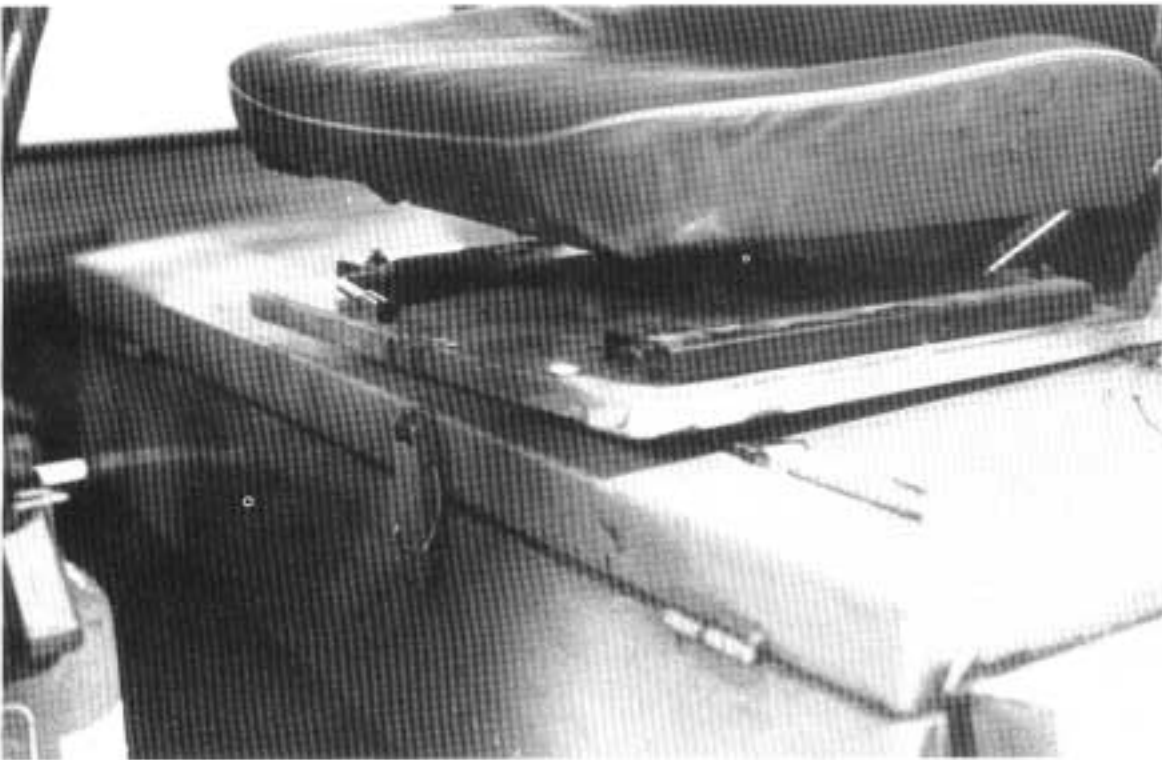
**Kuva 1.**  
Keskellä paperirullavaraston ovi, vasemmalla junan kulkuaukko.



**Kuva 2.**  
Trukin jäljet märässä betonipinnassa.



Kuva 3.  
Trukki pudonneena raiteille.



Kuva 4.  
Penkin lukinta.





Kuva 5.  
Ovi auki, penkki kääntynyt.

**Tapaturmavakuutus-  
laitosten Liitto**

Bulevardi 28  
00120 Helsinki  
puh. (90) 192 51

