

TOIMINTAOHJE



Työskentely metroradan läheisyydessä

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne infrayksikkö
29.3.2023

29.3.2023

Työskentely metroradan läheisyydessä

Toimintaohje 5.10.2018 (päivitetty 29.3.2023)

Laatija

Hannu Stam, infrapäällikkö, Kaupunkiliikenne infra-yksikkö

Hyväksyjä

Antti Nousiainen, yksikön johtaja, Kaupunkiliikenne infra-yksikkö

Yhteydenotot

metro.rataisannoitsija@kaupunkiliikenne.fi

KAUPUNKILIIKENNE Oy

Puhelinvaihe (09) 310 1071

Sähköposti info@kaupunkiliikenne.fi

Internet www.kaupunkiliikenne.fi

29.3.2023

Esipuhe

Metroradan läheisyydessä rakennettaessa on tärkeää ottaa huomioon rakentamisen vaikutukset metrolinjan turvallisuuteen. Pahimmillaan huonot toimintatavat, puutteellinen ohjeistus ja piittaamattomuus saattavat johtaa vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen, jossa osalliseksi voivat joutua työntekijöiden lisäksi matkustajat. Metrolinjan ja -infran erityispiirteet on otettava huomioon työn suunnittelussa turvallisen liikenteen varmistamiseksi.

Ohje on tarkoitettu kaikille, jotka rakentavat metroradan läheisyydessä tai muuten toimiessaan saattavat vaikuttaa metrorataan tai metron turvalliseen liikennöintiin. Ohjeistus on aiemmin kattanut vain metrorata-alueella toimimisen, nyt laadittu ohje on kokonaan uusi ohje. Tässä ohjeessa on otettu huomioon käytännössä noudatettuja hyviä toimintatapoja sekä kehitetty nykyisiä toimintatapoja. Ohjeessa kuvataan toimintatapojen lisäksi Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n, myöhemmin Kaupunkiliikenne (ent. Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL)) rooli menettelyissä.

Alkuperäisen ohjeen on toteuttanut HKL:n toimeksiannosta Sitowise Oy. Ohjeen laatimisesta ovat vastanneet Laura Järvinen ja Antti Sipiläinen. Tärinää koskevaa osuutta ovat olleet laatimassa myös Frans Horn, Jannis Mikkola ja Kalle Hollmén. Työtä ohjasivat Helsingin kaupungin liikennelaitokselta Artturi Lähdetie ja Pentti Myllymäki, joiden lisäksi useita muita HKL:n asiantuntijoita kuultiin ohjeen päivityksen aikana.

29.3.2023

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	7
	1.1 Soveltamisalue	7
	1.2 Määritelmät ja lyhenteet	7
2	TYÖSKENTELY METRORADAN LÄHEISYYDESSÄ	13
3	TÖIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	15
	3.1 Metrorataan liittyvät rakenteet ja laitteet	15
	3.2 Eri työvaiheiden vaikutukset metrojärjestelmään	15
	3.2.1 Tärinää aiheuttavat työt	16
	3.2.2 Kaivutyöt	17
	3.2.3 Paalutustyöt	18
	3.2.4 Kairaus- ja poraustyöt	19
	3.2.5 Metroradan päällä rakentaminen	20
	3.2.6 Nostotyöt.....	21
	3.2.7 Tulityöt.....	22
	3.2.8 Muut rakennustyöt.....	22
4	TURVALLISUUDEN VARMISTAMINEN TÖIDEN SUUNNITTELUVAIHEESSA	24
	4.1 Työstä ilmoittaminen HKL:lle	24
	4.2 Vaadittavat dokumentit	24
	4.2.1 Hankekuvaus	25
	4.2.2 Metrojärjestelmän turvallisuutta koskeva suunnitelma	25
	4.2.3 Työmaasuunnitelma	27
	4.2.4 Työ- ja turvallisuussuunnitelmat	28
	4.2.5 Riskienhallintasuunnitelma ja riskienarviointi	29
	4.3 Turvallisuuden varmistaminen	30
	4.4 Varautuminen onnettomuus- ja vaaratilanteisiin	31
	4.5 Viestintä, tiedottaminen ja yhteistyö	31
5	TURVALLISUUS RAKENTAMISVAIHEESSA	32
	5.1 Ratatyömenettelyt.....	32
	5.1.1 Ratavarauksen hakeminen	32
	5.1.2 Työskentely liikennöinnin jatkuessa	32
	5.1.3 Työskentely liikennekatkolla	33
	5.1.4 Metroliikenteen keskeyttäminen tai rajoittaminen	34
	5.1.5 Työmaan erottaminen ja suojaus	35
	5.1.6 Työn aikainen metrojärjestelmän kunnossapito.....	36
	5.2 Turvallinen työskentely	36
	5.2.1 Työn aloittaminen	37
	5.2.2 Metrorata-alueella liikkuminen ja työskentely	37
	5.3 Sähköturvallisuus	38
	5.4 Henkilökohtaiset varusteet.....	39

29.3.2023

5.5	Pätevydet.....	39
5.6	Työkoneet ja välineet	40
5.7	Telineiden käyttö.....	41
5.8	Turvallisuusvalvonta ja -seuranta.....	41
5.9	Poikkeamista ilmoittaminen ja käsittely	42
5.9.1	Akuutit vika- ja häiriötilanteet	42
5.10	Työn lopettaminen	42
6	TARJOUSPYYNNÖSSÄ HUOMIOITAVAT ASIAT	44
6.1	Urakka radan läheisyydessä.....	44
6.2	Urakka radan alla	44
6.3	Urakka metroradan päällä.....	44

Liite 1. Metron läheisyydessä tehtävien töiden turvallisuustoimenpiteet

Liite 2. Metroinfran huomioiminen tärinää aiheuttavien töiden suunnittelussa

Kaupunkiliikenteen TOIMINTAOHJE

29.3.2023

29.3.2023

1 JOHDANTO

Metro on kaksiraiteinen, omaksi liikennöintialueekseen erotettu järjestelmä Espoon Kivenlahden sekä Helsingin Vuosaaren ja Mellunmäen välillä. Linjartaa on yhteensä 43 kilometriä. Metroradan raideleveys on 1522 mm ja liikennöinti nopeus pääsääntöisesti 80 km/h.

Metrolinja kulkee kalliotunnelissa Kivenlahdesta Sörnäisiin, jonka jälkeen se jatkaa kulkuaan avoratana. Lisäksi Itäkeskuksen ja Rastilan välillä on kuitenkin tunneli- ja katettua osuutta. Metroverkkoon kuuluu 30 asemaa, joista 19 on kallioon louhittuja tunneliasemia.

Metron liikennöinti aika on pääsääntöisesti 4:30-24:00. Yöllä suoritetaan huolto-, testaus- ja koulutusajoa. Junien vuoroväli on tiheimmillään noin 2 minuuttia, paikoin jopa alle.

Liikennöinti aikana ajetaan oikeanpuoleista liikennettä, mutta poikkeus- ja liikennehäiriötilanteissa sekä varsinkin öisin metrojunat voivat kuitenkin ajaa kaikkia raiteita mihin tahansa suuntaan.

Tässä ohjeessa kerrotaan vaatimukset ja periaatteet metroradalla ja sen läheisyydessä tehtäville töille. Ohjetta tulee soveltaa kaikissa töissä, jotka voivat vaikuttaa metroradan turvallisuuteen, kuten päälle rakentaessa, viereen rakentaessa, sujutustöissä ja muissa vastaavissa töissä. Kaupunkiliikenteen sisäiset tarkemmat ohjeet työskentelymenettelyistä on esitetty MTO:ssa, mikä ohjaa lopulta kaikkea toimintaa radalla. Kaupunkiliikenteellä on oikeus määrittää tätä tiukempia ohjeistuksia kohdekohtaisesti.

1.1 Soveltamisalue

Kaupunkiliikenne Oy toimii Helsingin metroverkon haltijana ja vastaa metroliikenteen järjestämisestä. Tämä ohje annetaan tiedoksi niille toimijoille, jotka työskentelevät metroradan läheisyydessä tai metroradalla.

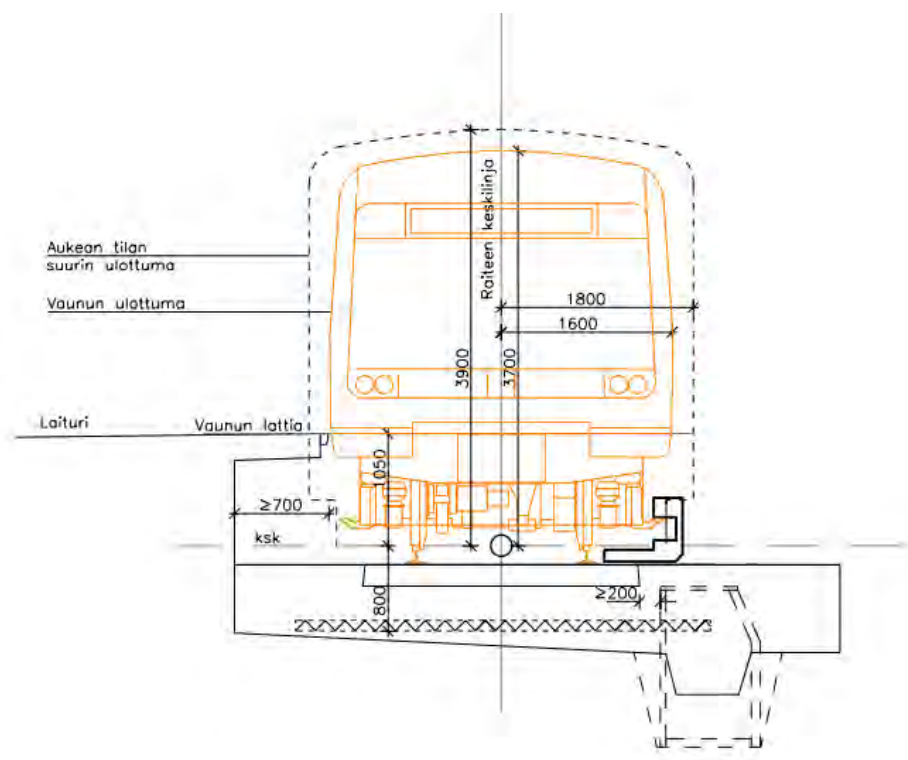
Tätä ohjetta sovelletaan kaikissa metroradan, metrojärjestelmän tai niiden läheisyydessä tehtävissä töissä. Ohjeen tarkoituksena on opastaa toimijoita ottamaan metroliikenne ja metrojärjestelmä huomioon töissään.

1.2 Määritelmät ja lyhenteet

Aukean tilan ulottuma (ATU) on raidetta pitkin ulottuva tila, jonka sisäpuolella ei saa olla kiinteitä rakenteita tai laitteita. Metroradan ATU:n perusmitta

29.3.2023

on raiteen keskilinjasta kumpaankin suuntaan 1800 mm ja 3900 mm kiskon selästä. ATU on oheisen kuvan 1 mukainen.



Kuva 1. ATU:n perusmitat

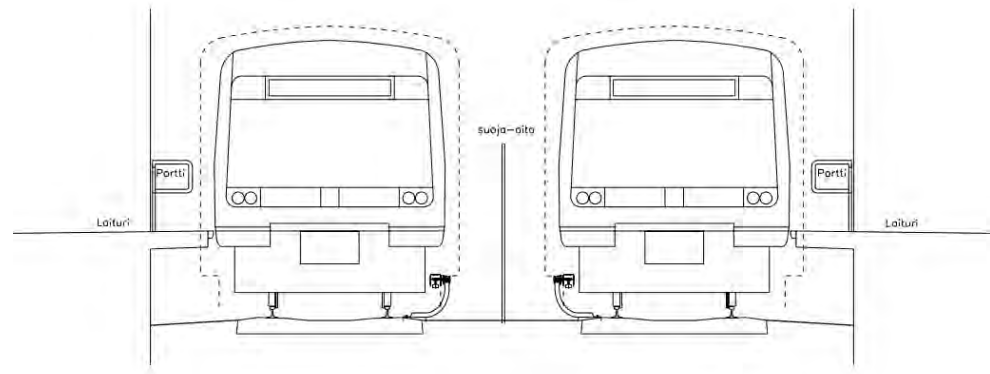
Kaupunkiliikenne on lyhenne Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:tä.

HSL tarkoittaa Helsingin seudun liikennettä eli kuntayhtymää, joka vastaa pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien joukkoliikennejärjestelmästä.

Metroasema on paikka, jossa matkustajat siirtyvät junaan tai junasta. Metroasema muodostuu sisäänkäynneistä, lippuhalleista ja laitureista sekä niiden yhteyksistä.

Metrojärjestelmä on kokonaisuus, johon kuuluvat metroradan lisäksi metron liittyvät asemat, laitteet ja rakenteet, kuten luiskat, sillat, tukimuurit, tunnelirakenteet ja rakennukset. Lisäksi metrojärjestelmään kuuluvat siihen liittyvät rakennukset, valvomot ja varikot.

29.3.2023



Kuva 2. Metrojärjestelmä

Metrotunneli on raiteella varustettu metrolinjan käytössä oleva tunneli.

Metrorata koostuu molemmista raiteista.

Metrorata-alue on aidattu tai muulla tavalla ympäristöstä erotettu alue. Metrorata-alue on kokonaisuudessaan sähköaluetta ja se on suojattu sivullisilta.

Metrorata-alueeseen kuuluvat kaikki raiteet ja vaihteet tukikerroksineen, alus- ja pohjarakenteineen, sillat, kuivatusrakenteet, turvalaitteet ja sähköistuksen vaatimat laitteet maadoituksineen.



Kuva 3. Metrorata-alue avoradalla

29.3.2023



Kuva 4. Metrorata-alue tunnelissa

Metrovarikko on metrolinjan kaluston ja metroradan huoltoon, ylläpitoon ja varastointiin liittyvän kaluston säilytyspaikka.

Poistumisreitti on tunnelissa turvalliselle alueelle johtava kulkureitti.

Päällerrakentamisella tarkoitetaan metroradan päällä tehtävää työtä.

Päätoteuttaja on rakennuttajan nimeämä pääurakoitsija tai pääasiallista määräysvaltaa käyttävä työnantaja tai sellaisen puuttuessa rakennuttaja itse.

Radan sähköistyksenä metrojärjestelmässä käytetään tasasähköä 750 V:n nimellisjännitteellä. Radan sähkönsyöttö tapahtuu syöttöasemilta, jotka sijaitsevat noin kahden kilometrin välein metroasemilla tai erillisissä kiinteistöissä.

Raide on vaihteiden tai vaihteen ja ratakiskojen päättymiskohdan välinen osuus. Raiteeseen kuuluvat ratakiskot, kiskonkiinnitykset, pölköt ja niihin liittyvät laitteet.



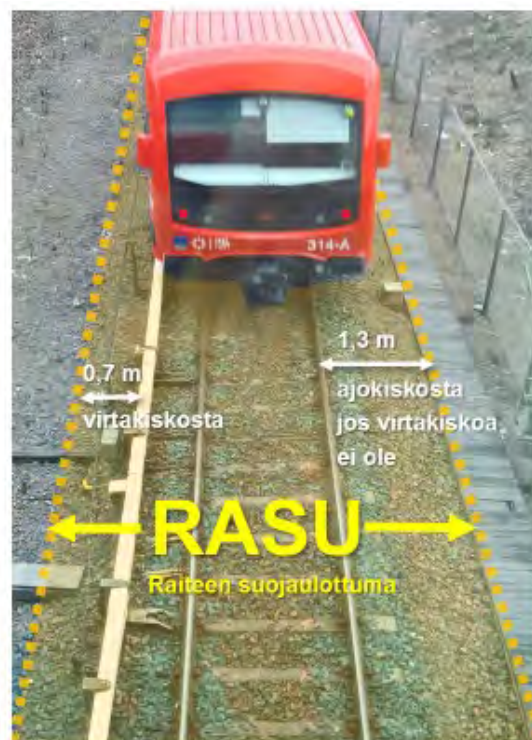
Kuva 5. Raiteen poikkileikkaus

Rakennuttaja on henkilö tai organisaatio, joka ryhtyy rakennushankkeeseen tai muu, joka ohjaa ja valvoo rakennushanketta tai jos edellä mainittuja ei ole tilaaja itse.

29.3.2023

Ratatyö on metroradalla tai sen läheisyydessä tehtävä työ, joka voi vaikuttaa metrojärjestelmään tai sen liikennöintiin. Ratatyöhön tarvitaan ratavaraus ja liikenteenohjauksen lupa.

Raitteen suojaulottuma (RASU) on kuvassa 6 esitetty raiteelle määritetty tila, joka havainnollistaa junan ja virtakiskon aiheuttamaa vaara-aluea. Työskentely RASU:ssa edellyttää aina väistötilaa tai liikennekatkoa sekä virtakiskon ja junan virroitimen suojaetäisyyden (0,7m) aktiivista havainnointia tai tarvittaessa jännitekatkoa ja maadoitusta.



Kuva 6. Raitteen suojaulottuma eli RASU

Ratavaraus on etukäteen ratavarauskoordinaattorin kanssa sovittu aika töiden suorittamiselle.

Syöttöasemilta tapahtuu metroradan sähkönsyöttö. Sähkönsyöttöjärjestelmän paluuvirtatienä toimivat metroradan ajokiskot ja paluuvirtakaapelit.

Sähköalue on metroradan aidattu alue, osittain paljaana ja kosketeltavissa olevan virtakiskon takia.

Sähköturvallisuusvahti on henkilö, joka valvoo, että kukaan työntekijä tai käytettävä työväline tai työkone ei joudu tai ulotu työskentelyetäisyyksiä lähemmäksi jännitteisiä osia. Työryhmän turvamies toimii sähköturvallisuusvahtina, jos vahtia ei ole erikseen nimetty.

29.3.2023

Tunnelitarkastaja on puolueetonta tahoa edustava henkilö (tai useampi henkilö), jonka nimeäminen hyväksytetään Kaupunkiliikenteen Infra- yksikössä. Tässä ohjeessa tunnelitarkastajalla ei tarkoiteta henkilöä, jolla on oltava Väyläviraston myöntämä tunnelitarkastajan pätevyys.

Tunnelitähystäjä on henkilö, joka seuraa ja suorittaa tarkemmin sovitun määrittelyn mukaisesti tapahtumia metrotunnelissa.

Turvallisuuskoordinaattori on rakennuttajan rakennushankkeeseen nimeämä tehtävistään vastuullinen edustaja, joka huolehtii rakennuttajalle säädettyistä velvoitteista.

Turvamies tarkoittaa henkilöä, jolla on turvamiehen pätevyys ja hänellä on oikeus toimia metrorata-alueella työskentelevän ryhmän turvamiehenä.

Tärinäasiantuntija tarkoittaa tahoa, joka tekee ympäristöselvitykseen tärinävaikutusten arvioinnin, suunnittelee tärinäseurannan ja tai sen vähentämisen, sekä osallistuu tärinävaikutuksen valvomiseen rakentamisen aikana. Tässä ohjeessa tärinäasiantuntijalla tarkoitetaan FISE-tärinäasiantuntijapätevyyden omaavaa henkilöä tai henkilöitä.

Virroitin on metrojunan alla, jonka avulla metro ottaa virran radan sivulla kulkevasta virtakiskosta

Virtakiskon kautta syötetään sähkö metrojunan virroittimeen. Virtakisko on jaettu jaksoihin. Kummallakin raiteella on oma virtakiskojakso, jolloin toinen raide saadaan jännitteettömäksi, viereisen raiteen ollessa jännitteellinen. Metroaseman eri raiteet ovat aina omat virtakiskojaksonsa. Asemilla virtakisko on sijoitettu aina sille puolelle, jossa ei ole laituria. Muuten metrolinjan ulko-osuudella virtakisko pyritään sijoittamaan raiteiden väliin.

29.3.2023

2 TYÖSKENTELY METRORADAN LÄHEISYYDESSÄ

Metroradan läheisyydessä tehtävien töiden arviointi, suunnittelu ja rakentaminen etenevät kuvassa 7 esitetyn kaavion mukaisesti

Töitä arvioitaessa tulee tapauskohtaisesti miettiä, voivatko tulevat työt ulottua metrojärjestelmän vaikutusalueelle, vaikuttavatko ne metron liikennöintiin tai onko niillä muuten vaikutusta metrojärjestelmään.

Epävarmoissa tilanteissa, urakoitsijan tulee aina olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen. Tarvittaessa töiden vaikutuksista voidaan tehdä suunnittelun yhteydessä järjestelmällinen riskienarviointi, minkä avulla arvioidaan töiden vaikutuksia metrojärjestelmään.

Työmaa voi aiheuttaa merkittäviä kustannuksia, vaaratilanteen tai pahimmassa tapauksessa metro voi jopa suistua, jos töiden vaikutuksia metrojärjestelmälle ei huomioida. Jotta vaaratilanteilta vältytään, töiden merkitystä metrojärjestelmään tulee erikseen arvioida.

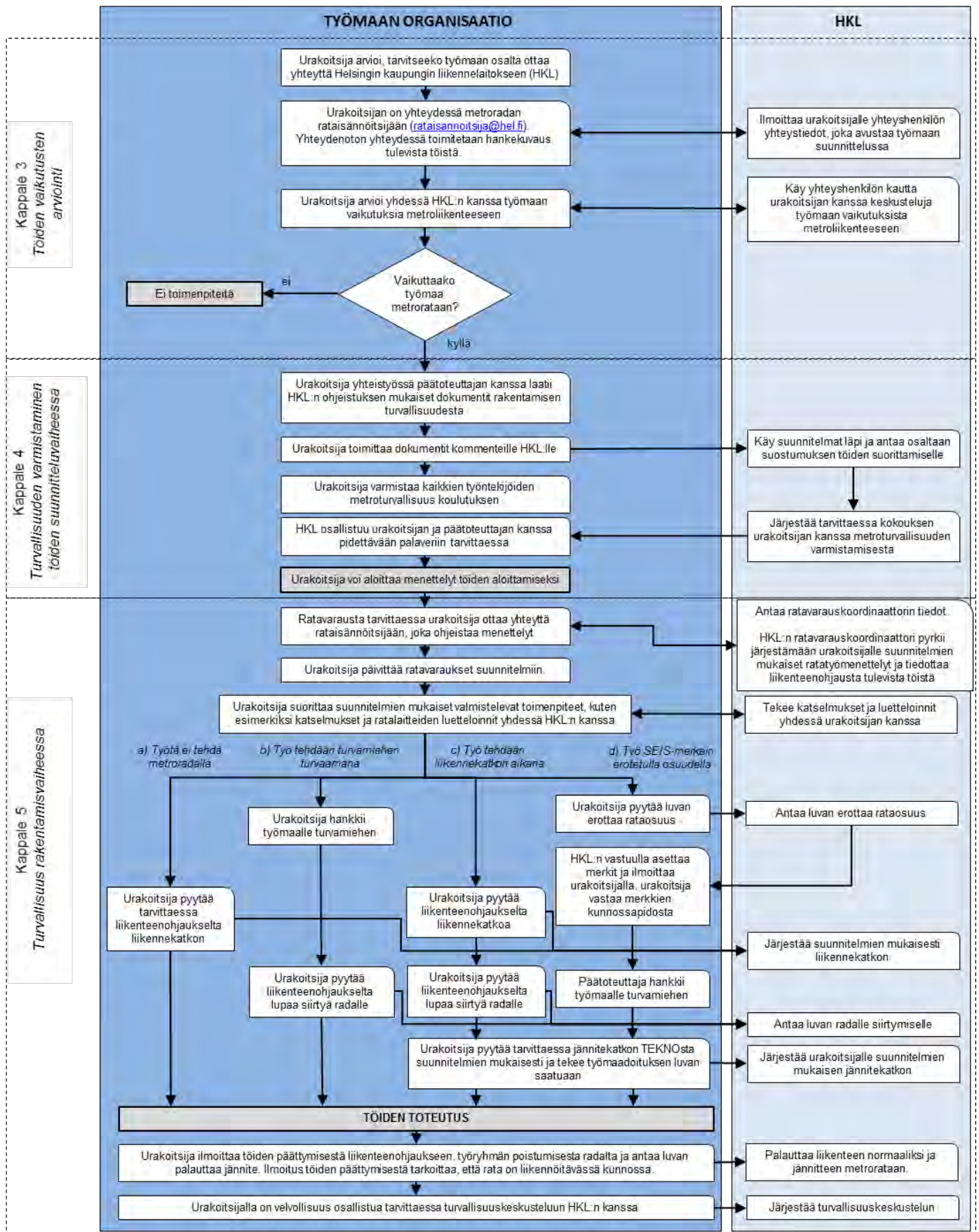
Arvioinnin perusteella urakoitsija ja Kaupunkiliikenne yhdessä määrittävät toimenpiteet, joilla metrojärjestelmän turvallisuus voidaan varmistaa sekä etsivät yhdessä töiden tekemiselle parhaat menettelyt. Turvallisuuden varmistavat menettelyt suunnitellaan ennen töiden aloittamista. Päätoteuttaja ja urakoitsija ovat vastuussa riittävän suunnittelun laatimisesta.

Työt pyritään toteuttamaan aina siten, että ne eivät heikennä metron turvallisuutta eivätkä aiheuta vaurioita metrojärjestelmälle tai haittaa metrolienteelle tai metron käyttäjille. Töiden suunnittelussa tulee huomioida, että jo yhden metrojunan myöhästyminen kertautuu helposti aiheuttaen merkittävää haittaa metrolienteelle koko rataosuudella. Tästä syystä toimijoiden tulee aina olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen, jos töistä arvioidaan olevan haittaa metron toiminnalle.

Töiden valmistelussa tulee huomioida suunnitteluun, suunnitelmien laatimiseen, niiden käsittelyyn ja työn valmisteluun sekä mahdollisesti pätevyyksien ja kaluston hankintaan tarvittava aika. Suunnitelmien käsittelyyn tulee varata ainakin viikko, mutta mitä laajempi työmaa ja sen eri työvaiheet ovat sitä enemmän suunnitelmien käsittelyyn tulee varata aikaa. Lisäksi, jos työt vaikuttavat metron aikatauluun tai metrovuoroja jätetään ajamatta, suunnittelu tulee aloittaa viikkoja aiemmin, jotta asiasta pystytään sopimaan HSL:n kanssa ja korvaava liikenne suunnittelemaan.

Kaupunkiliikenteen TOIMINTAOHJE

29.3.2023



Kuva 7. Prosessikaavio työn kokonaisuuden hallinnasta

29.3.2023

3 TÖIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

3.1 Metrorataan liittyvät rakenteet ja laitteet

Metrorata on rakenteena pääsääntöisesti kestävä. Yleensä rakennustöiden osalta rajoittavana tekijänä on metrojärjestelmän tekniikka ja muut järjestelmät sekä laitteet.

Työmaan läheisyydessä olevat metrojärjestelmän laitteet tulee kartoittaa ja tarvittaessa luetteloida sekä arvioida töiden vaikutukset niiden kunnolle. Luettelointi ja töiden vaikutusten arviointi tulee tehdä kaikille laitteille, joihin työt vaikuttavat. Laitteiden luetteloinnin lisäksi arvioidaan niiden herkkyyttä työlle sekä määritetään toimenpiteet, joilla vaurioituminen voidaan estää. Urakoitsijan velvollisuus on huolehtia näiden toimenpiteiden suorittamisesta Kaupunkiliikenteen avustuksella.

Metrojärjestelmälle mahdollisesti aiheutuvista vaurioista vastaa vaurion aiheuttaja, joka on velvollinen korvaamaan metrojärjestelmään kohdistuvat vauriot ja metroliiikenteen keskeytymisestä aiheutuvat kustannukset. Kustannukset arvioidaan tapauskohtaisesti.

3.2 Eri työvaiheiden vaikutukset metrojärjestelmään

Metrojärjestelmän läheisyydessä tehtävien töiden suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtana on, että töillä ei aiheuteta vaaraa tai häiriötä ihmisille, metroliiikenteelle, saati vahinkoa metrojärjestelmän käyttäjille, rakenteille ja laitteille.

Työskenneltäessä metrorata-alueen ulkopuolella, on huomioitava mm. seuraavia asioita:

- työntekijä ei saa vahingossakaan mennä metrorata-alueelle ilman lupaa
- työkone ei saa vahingossakaan ulottua metrorata-alueelle ilman lupaa
- työ ei saa vaikuttaa heikentävästi metrojärjestelmän turvallisuuteen, rakenteeseen, laitteisiin tai järjestelmiin
- työ ei saa vaikuttaa sähkölaitteiden toimintaan
- eri työtehtävillä on omat vaatimuksensa

29.3.2023

Urakoitsijan tulee esittää Kaupunkiliikenteelle kaikki metrojärjestelmän läheisyydessä toteutettavaksi suunniteltujen töiden työvaiheet.

Rakennushankkeen urakoitsijan tulee tarkistaa tapauskohtaisesti yhteydenottotarve Kaupunkiliikenteeseen ja se riippuu työmaan olosuhteista ja työn ominaisuuksista. Yhteydenottotarpeen selvittämistä voidaan tarkastella esimerkiksi riskienarvioinnin avulla.

Urakoitsijan on oltava yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen aina, jos on epävarma töiden vaikutuksista metrojärjestelmään ja metron liikennöintiin. Liitteen 1 taulukkoon on esitetty, missä tilanteissa Kaupunkiliikenteeseen tulee olla yhteydessä ja mitä vaatimuksia eri työt asettavat eri etäisyyksillä metro-rata-alueesta.

Suunniteltavat työt ja eri työvaiheet vaikuttavat eri tavalla metrojärjestelmän rakenteisiin ja laitteisiin. Eri työtehtävät voivat sisältää sellaisia toimenpiteitä, jotka voivat vaikuttaa liitteen 1 taulukossa esitettyihin arvoihin. Myös työmaan eri vaiheiden vaikutukset tulee tarkastella erikseen.

3.2.1 Tärinää aiheuttavat työt

Mikäli metroradan läheisyydessä tehdään tärinää aiheuttavia rakennustöimenpiteitä, kuten pontitustöitä, paalutuksia tai louhintaräjäytyksiä, tulee näiden töiden suunnittelussa ja toteutuksessa huomioida metroradan ja metrojärjestelmien häiriöttömän toiminnan turvaaminen erityisellä huolellisuudella. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida tämän ohjeen liite 2. Työkohteen ollessa jokin taulukossa 1 esitetty tapaus, sillä voi olla vaikutusta metrorataan tai metrojärjestelmään, jolloin tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen. Lisäksi liitteessä 2 on esitetty työn suunnittelun avuksi ohjeet, jotta voidaan varmistaa metron liikennöinnin turvallisuus. Liitettä 2 on sovellettava myös muissa tapauksissa, kun työllä saattaa olla vaikutusta työn sujuvuuteen.

Taulukko 1. Tärinää aiheuttavat työt, joissa on otettava huomioon metron turvallisuus

Tärinän lähde ja sijainti	Metrorata kallio-tunnelissa	Metroasema kalliotilassa	Metrorata pintarata tai betonitunnelissa
Louhintaräjäytys, avolouhinta	Lyhyin etäisyys <150 m	Lyhyin etäisyys <200 m	Lyhyin etäisyys <200 m

29.3.2023

Louhintaräjätys, tunnelilouhinta	Lyhyin etäisyys <150 m	Lyhyin etäisyys <200 m	Lyhyin etäisyys <100 m
Paalutus ja pontitustyöt	Lyhyin vaaka-etäisyys <10 m	Lyhyin vaaka-etäisyys <10 m	Lyhyin etäisyys <50m
Porapaalutus	Porapaalun kärjen etäisyys <15 m	Porapaalun kärjen etäisyys <15 m	Ei vaatimuksia

3.2.2 Kaivutyöt

Kaivutöiden suunnittelussa tulee huomioida maan ja kallioperän geotekniset ominaisuudet sekä selvittää kaikkien työmaan läheisyydessä kulkevien kaapeleiden, johtojen ja putkistojen sijainnit. Kaivutyöt on suunniteltava siten, että metron hätäpoistumistiet ja pelastusreitit ovat metrojärjestelmän käytön aikana käyttökunnossa.

Erityisesti suunnittelussa on arvioitava sortuman vaara sekä maan ja maamassojen kantavuus ja vakavuus avorataosuuksien lähellä.

Ennen työn alkua on laadittava kaivannon tuentaa ja muuta suojaustoimenpiteitä koskeva kaivu- ja turvallisuussuunnitelma. Kaivutöissä on huomioitava kaivannon syvyys, pohjaveden hallinta, luiskan kaltevuus, kuormitus sekä vedestä ja liikenteen tärinästä aiheutuvat vaaratekijät. Rakenteiden siirtymisen ja painumisen ollessa todennäköistä on laadittava seurantasuunnitelma, joka on toimitettava Kaupunkiliikenteelle kommentoitavaksi.

Kaivuutöitä lopetettaessa tulee varmistaa, että kaapeleita, johtoja, aitoja ja muita rakenteita ei ole vaurioitettu. Työnaikaisesti siirretyt kaapelit tulee siirtää takaisin alkuperäisille paikoilleen oikeanlaisen asennusalustan päälle, jollei muuta ole sovittu.

Kaivutöistä metrojärjestelmälle aiheutuvista vaurioista on ilmoitettava välittömästi valvomoon, joka lähettää Kaupunkiliikenteen kunnossapidon paikalle.

Kaivutöiden osalta yhteydenottotarvetta Kaupunkiliikenteeseen voidaan arvioida seuraavien kriteerien pohjalta:

- Tehtäessä kaivuutöitä alle 10 metrin etäisyydellä avorata-alueesta pitää aina ottaa yhteyttä Kaupunkiliikenteeseen, koska tällöin työt vaativat yleensä toimenpiteitä myös metrojärjestelmän kunnan

29.3.2023

varmistamiseksi. Tällaisen työmaan vaikutuksista metrorataan tulee myös aina tehdä riskienarviointi. Työskenneltäessä alle 10 metrin etäisyydellä metrorata-alueesta kaivuusuunnitelmat tulee aina toimittaa tiedoksi Kaupunkiliikenteelle.

- Tehtäessä kaivuutöitä 10-20 metrin etäisyydellä metrorata-alueesta on tarpeen kuulla myös Kaupunkiliikenteen näkemys työmaan vaikutuksista. Yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa on tarpeen pohtia, tuleeko työmaan vaikutuksista metrorataan tehdä riskienarviointi.
- Tehtäessä kaivuutöitä kauempana kuin 20 metrin etäisyydellä metrorata-alueesta Kaupunkiliikenteen kuuleminen ei ole yleensä välttämätöntä.
- **Jos** kaivutyöt tehdään kuitenkin savikkoalueella alle 100 m etäisyydellä avorata-alueesta on otettava yhteyttä Kaupunkiliikenteen.

3.2.3 Paalutustyöt

Paalutustöiden suunnittelussa tulee varmistaa radan stabiliteetin säilyminen töiden aikana. Paalutus tulee suunnitella ja mitoittaa RIL:n Paalutusohjeen mukaisesti. Rakenteiden siirtymisen ja painumisen ollessa todennäköistä on laadittava seurantasuunnitelma, joka on toimitettava Kaupunkiliikenteelle kommentoitavaksi.

Metroon liittyvät kaapeli-, putki ja johtokartoitukset on tehtävä ennen paalutustöiden aloitusta. Tarvittaessa tulee tehdä siirtoja, jotka ne on suunniteltava ja hyväksyttävä kaapelin tai johdon omistajalla.

Metrorata-alueella tehtävissä paalutustöissä käytettävien työkoneiden työmaalle ajo on tehtävä ratavarauksen aikana.

Paalutustöissä tulee huomioida myös metroradan läheisyydessä oleva asutus ja asukkaille kohdistuvat häiriöt kuten melu- ja värinähaitat.

Metrorata-alueella paalutuksia voi tehdä ainoastaan yöaikaan ratatyönä. Työmaalle siirtyminen ja sieltä poistuminen tulee huomioida ratavarauksessa.

Paalutustöiden osalta yhteydenottotarvetta Kaupunkiliikenteeseen voidaan arvioida seuraavien kriteerien pohjalta:

29.3.2023

- Tehtäessä paalutuksia alle 10 metrin etäisyydellä metron avorata-alueesta pitää aina ottaa yhteyttä Kaupunkiliikenteeseen, koska tällöin työt vaativat yleensä toimenpiteitä myös metrojärjestelmän kunnon ja turvallisuuden varmistamiseksi. Tällaisen työmaan vaikutuksista metrorataan tulee myös aina tehdä riskienarviointi. Työskenneltäessä alle 10 metrin etäisyydellä metrorata-alueesta paalutussuunnitelmat tulee aina toimittaa tiedoksi Kaupunkiliikenteelle.
- Tehtäessä paalutuksia 10-20 metrin etäisyydellä metron avorata-alueesta on tarpeen kuulla myös Kaupunkiliikenteen näkemys työmaan vaikutuksista. Yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa on tarpeen pohtia, tuleeko työmaan vaikutuksista metrorataan tehdä riskienarviointi.
- Tehtäessä paalutuksia kauempana kuin 20 metrin etäisyydellä metron avorata-alueesta Kaupunkiliikenteen kuuleminen ei ole yleensä välttämätöntä.
- Porapaalutus tehdään metrotunnelin yläpuolella (kts. *Taulukko 1*)

Oheisten vaatimusten lisäksi tulee huomioida myös tärinän aiheuttavat vaatimukset töiden toteuttamiselle.

3.2.4 Kairaus- ja poraustyöt

Kairaus- ja poraustöitä valmisteltaessa on metroon liittyvien kaapelien, johtojen ja putkien selvitykset sekä kartoitukset tehtävä erityisellä huolellisuudella.

Metrojärjestelmän kaapelitiedot ja näytöt tulee tilata Helsingin tai Espoon kaupungilta. Kairaus- ja porauspisteet on merkittävä maastoon ennen kaapelinäyttöjen suorittamista.

Kairaus- ja porauspisteitä ei saa siirtää kaapelinäyttäjän antamaa turvaetäisyyttä lähemmäksi.

Jos kaapeli-, johto- tai putkimerkinnot häviävät ennen tutkimusten tekemistä tai pisteiden sijainti muuttuu, on tilattava uusi näyttö.

Rata-alueelle sijoittuvat näytöt tulee tehdä ratatyönä tai turvamiehen turvaamana.

Kairaus- ja poraustöiden osalta yhteydenottotarvetta Kaupunkiliikenteeseen voidaan arvioida seuraavien kriteerien pohjalta:

29.3.2023

- Tehtäessä kairauksia tai porauksia metrorata-alueella tai metrosillalla tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen.
- Tehtäessä kairauksia tai porauksia metroradan ulkopuolella Kaupunkiliikenteen kuuleminen ei ole yleensä välttämätöntä. Metroradan ulkopuolella tulee kuitenkin selvittää metrojärjestelmän rakenteet ja laitteet, joille työt voivat aiheuttaa vahinkoa. Lisäksi tulee selvittää aiheuttavatko kairaus- tai poraustyöt haittaa tai vaaraa ohikulkevalle metroliikenteelle.
- Tehtäessä kallioon ulottuvia kairauksia kalliotiloissa kulkevan metroradan lähistöllä on varmistettava, ettei metron rakentamiseen tai turvallisuuteen liittyviä kalliotiloja tai -rakenteita ole kairausreiän tiellä tai sen lähellä. Tehtäessä kairaus- ja poraustöitä alle 30 metrin päässä metrotunnelista tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen.

3.2.5 Metroradan päällä rakentaminen

Päällerrakentamisen suunnittelun aikana on oleellista tehdä kattavaa riskienhallintaa koko prosessin ajan. Keskeistä on, että riskien kartoitus ja suunnittelu toimivat vuorovaikutteisesti siten, että riskien kartoituksella annetaan suunnittelulle lähtökohtia, mutta toisaalta suunnitteluratkaisut vaikuttavat havaittuihin riskeihin ja turvallisuuteen.

Metrorata-alueen päälle tehtävän päällerrakentamiskohteen ensimmäisistä suunnitteluvaiheista lähtien rakennuttajan tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen. Päällerrakentamisen osalta yhteydenottotarvetta Kaupunkiliikenteeseen voidaan arvioida seuraavien kriteerien pohjalta:

- Tehtäessä päällerrakentamiseen liittyviä töitä metrorata-alueella Kaupunkiliikenteen kuuleminen on välttämätöntä.
- Tehtäessä töitä sillan tai kannen päällä, mikä ylittää metrorata-alueen tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen ja töiden suunnittelussa tulee varmistaa metrojärjestelmän sekä metron liikennöinnin turvallisuus.

Rakennuttajan tulee yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa sopia menettelyt, miten työmaa saadaan järjestettyä siten, että siitä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa metron liikennöinnille. Pääsääntöisesti on varauduttava suorittamaan metroradan päällä tehtävät työt yöaikaan metron liikennöintiajan ulkopuolella.

29.3.2023

3.2.6 Nostotyöt

Nostotöiden vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon, että nostolaite tai nostettava taakka ei saa ulottua metrorata-alueelle eikä sen yläpuolelle tai aiheuttaa vaaratilannetta metron liikennöinnille, jos jotain poikkeavaa tapahtuu.

Nostojen osalta yhteydenottotarve Kaupunkiliikenteeseen arvioidaan seuraavien kriteerien pohjalta:

- Tehtäessä nostoja metrorata-alueen päällä Kaupunkiliikenteen kuuleminen on välttämätöntä. Nostot metrorata-alueen päällä on lähtökohtaisesti ajoitettava yöaikaan, jolloin kaikki liikenne nosto-alueella voidaan estää.
- Tehtäessä nostoja metrorata-alueen ulkopuolella siten, että taakka voi poikkeustilanteessa, kuten sääolosuhteista johtuen ulottua metrorata-alueelle, on tarpeen kuulla myös Kaupunkiliikenteennäkemyksen työmaan vaikutuksista. Yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa arvioidaan, tuleeko työmaan vaikutuksista metrorataan tehdä riskienarviointi. Tällaisissa tilanteissa vaaditaan aina turvamiehen käyttöä työmaalla.
- Tehtäessä nostoja metrorata-alueen ulkopuolella siten, että nostolaite tai nostolaitteen puomi voi kaatuessaan ulottua metrorata-alueelle, on tarpeen kuulla myös Kaupunkiliikenteen näkemys työmaan vaikutuksista. Yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa arvioidaan, tuleeko työmaan vaikutuksista metrorataan tehdä riskienarviointi.
- Tehtäessä nostoja metroradan ulkopuolella Kaupunkiliikenteen kuuleminen ei ole yleensä välttämätöntä.

Nostotyöt, jotka ylettyvät rata-alueelle, tulee aina tehdä ratatyömenettelyjen mukaisesti ja varmistaa sähköturvallisuus.

Jos rakennuttaja arvioi töiden ulottuvan metroradan läheisyyteen, nostosuunnitelmat tulee toimittaa kommentoitavaksi Kaupunkiliikenteelle.

Tehtäessä nostotöitä metroradan läheisyydessä tulee ottaa huomioon, että nosturi tai nosturit eivät käänny radan päälle, kun nostopuomissa on taakka, ellei näin ole erillisesti suunniteltu.

Nostolaitteisiin on asennettavat rajoittimet nostojen turvallisuuden varmistamiseksi, jos nostolaite voi ylettyä metrorata-alueelle.

29.3.2023

3.2.7 Tulityöt

Tulitöissä yhteydenottotarvetta Kaupunkiliikenteeseen arvioidaan tulityön vaara-alueen avulla.

- Tehtäessä tulitöitä alle 10 metrin vapaan etäisyyden päässä metrorata-alueesta pitää aina ottaa yhteyttä Kaupunkiliikenteen, koska tällöin työt vaativat yleensä toimenpiteitä metrojärjestelmän kunnon varmistamiseksi. Tällaisen työmaan vaikutuksista metrorataan tulee aina tehdä riskienarviointi. Työskenneltäessä alle 10 metrin etäisyydellä metrorata-alueesta tulityösuunnitelmat tulee toimittaa tiedoksi Kaupunkiliikenteelle.
- Tehtäessä tulitöitä 10-20 metrin vapaan etäisyyden päässä metrorata-alueesta on tarpeen kuulla myös Kaupunkiliikenteen näkemys työmaan vaikutuksista. Yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa on tarpeen pohtia, tuleeko työmaan vaikutuksista metrorataan tehdä riskienarviointi.
- Tehtäessä tulitöitä kauempana kuin 20 metrin vapaan etäisyyden päässä metrorata-alueesta, Kaupunkiliikenteen kuuleminen ei ole yleensä välttämätöntä.

Vaara-alue tulee määrittää laajemmaksi, jos tulityö voi aiheuttaa jostain syystä vaaraa laajemmalla alueella. Vaara-alue voidaan määrittää pienemmäksi, jos välissä on kiinteä este, kuten tunnelin seinä tai muu kiinteä palamaton rakenne.

Tulitöistä on laadittava kirjallinen suunnitelma ja sen on oltava työmaakohtainen. Suunnitelmassa on huomioitava metrojärjestelmän turvallisuuden varmistaminen.

Tulityöstä on mainittava erikseen ratatyövarausta tehtäessä. Tulitöistä on aina tehtävä ratavaraus, jos ollaan vaara-alueen sisäpuolella.

Tulitöitä varten on aina oltava voimassa olevat tulityöluvut.

3.2.8 Muut rakennustyöt

Aiemmin esiteltyjen töiden lisäksi muista töistä, kuten sujutus- ja kaapelointitöistä saattaa aiheutua vahinkoa metrojärjestelmälle tai vaaraa metron liikennöinnille. Näiden töiden osalta Kaupunkiliikenteen kuuleminen on tarpeellista,

29.3.2023

jos työt ulottuvat metrojärjestelmään. Huomioon tulee ottaa koko metrojärjestelmään kohdistuvat vaikutukset.

Metron avoradan läheisyydessä työskenneltäessä tulee huomioida, että varsinaisen työn lisäksi siihen liittyvät muut työvaiheet saattavat aiheuttaa vaaratilanteita tai riskin vaurioille. Tällaisia työvaiheita ovat muun muassa:

- Kalliopinnan puhdistus
- Panostusreikien puhdistus vedestä, porasoijasta ja räjähdysaineista
- Louheen lastaus
- Louheenajo
- Kivien tai betonirakenteiden rikotus tai piikkaus hydraulisilla välineillä, jolloin vahinkovaara-alue ulottuu useisiin kymmeniin metreihin.
- Asfaltointi metron läheisyydessä

Eryteisesti massojen siirtoon tulee kiinnittää huomiota, sillä siihen liittyy usein vilkas kuorma-autoliikenne ja mahdollisesti metrorata-alueelle ulottuvat maansiirtokoneet. Louheen kuljetuksessa käytettävän kulkureitin riskit tulee arvioida etukäteen erityisesti silloin, jos työskennellään metrorata-alueella tai metrovarikolla.

29.3.2023

4 TURVALLISUUDEN VARMISTAMINEN TÖIDEN SUUNNITTELUVAIHEESSA

4.1 Työstä ilmoittaminen Kaupunkiliikenteelle

Työmaan vaikuttaessa metrojärjestelmään tai metron liikennöintiin tulee urakoitsijan olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen metrojärjestelmän turvallisuuden varmistamiseksi.

Töiden suunnittelua aloitettaessa urakoitsijan tulee ottaa yhteyttä metroradan rataisännöitsijään osoitteeseen metro.rataisannoitsija@kaupunkiliikenne.fi. Rataisännöitsijä tiedottaa asiasta Kaupunkiliikenteen sisällä ja on yhteydessä tarvittaviin tahoihin.

Rataisännöitsijä ilmoittaa rakennuttajalle Kaupunkiliikenteen yhteyshenkilön tiedot, jonka kanssa työmaan suunnittelua jatketaan.

Yhteydenoton aikana urakoitsijan tulee toimittaa Kaupunkiliikenteelle hankekuvaus, missä esitellään tulevat työt.

4.2 Vaadittavat dokumentit

Yhteydenottovaiheessa vaaditaan työmaasta kirjallinen hankekuvaus.

Jokaisesta työmaasta vaaditaan laadittavaksi vähintään valtioneuvoston asetuksen VNa 205/2009 mukaiset työ- ja turvallisuussuunnitelmat tiedoksi Kaupunkiliikenteelle, jotta voidaan varmistua siitä, että työmaalla on huomioitu metrojärjestelmän turvallisuus riittävällä tasolla. Töiden ominaisuuksien mukaisesti turvallisuussuunnitelmassa tulee huomioida metroradan turvallisuus.

Riippuen tehtävistä töistä ja työmaan laadusta sekä olosuhteista voi olla tarpeen, että Kaupunkiliikenne vaatii myös muita dokumentteja nähtäväksi ennen töiden aloittamista. Töiden suunnitteluvaiheessa voi olla tarpeen huomioida metron turvallisuus myös seuraavissa dokumenteissa:

- Metroradan turvallisuutta koskeva suunnitelma
- Työmaasuunnitelma
- Työ- ja turvallisuussuunnitelmat
- Riskienhallintasuunnitelma

29.3.2023

Työt, jotka vaikuttavat metron turvallisuuteen, voidaan aloittaa vasta, kun Kaupunkiliikenne on osaltaan saanut mahdollisuuden kommentoida lain vaatimia suunnitelmia ja tarvittaessa kommentoinut muut vaatimansa suunnitelmat.

Kaupunkiliikenne ei hyväksy mitään suunnitelmia, mutta Kaupunkiliikenteellä tulee olla oikeus tarkastaa ja kommentoida suunnitelmia.

Urakoitsija vastaa kaikista metrojärjestelmän läheisyydessä tehtävien töiden aiheuttamista haitoista ja vaurioista määritetyistä raja-arvoista ja mittaustuloksista tai laadituista suunnitelmista riippumatta. Minkään tässä yhteydessä mainitun suunnitelman tai laskelman kommentointi Kaupunkiliikenteen taholta ei vaikuta urakoitsijan vastuisiin.

4.2.1 Hankekuvaus

Hankekuvauksen tehtävänä on havainnollistaa metrojärjestelmän läheisyydessä tehtävät työt, jotta Kaupunkiliikenteessä pystytään arvioimaan vaikutukset metrojärjestelmään ja metron liikennöintiin.

Tulevasta työmaasta on tehtävä hankekuvaus, missä on kuvattava:

- Hankkeen tyyppi
- Sijainti
- Keskeiset työvaiheet ja niihin liittyvät muut työt
- Määrälliset tiedot
- Hankkeen erityispiirteet ja ennakoitavat vaikutukset metrojärjestelmään ja metron turvallisuuteen

4.2.2 Metrojärjestelmän turvallisuutta koskeva suunnitelma

Metrojärjestelmän turvallisuutta koskeva suunnitelma vaaditaan niistä toimeksiantoista, joissa työskennellään tai liikutaan metrorata-alueella tai joiden toteuttamisen yhteydessä saatetaan vaarantaa metroliiikenteen turvallisuus, vaurioittaa metrojärjestelmää tai metrojärjestelmä voi aiheuttaa vaaratilanteen urakoitsijalle. Metrojärjestelmän turvallisuutta koskevassa suunnitelmassa huomioidaan kaikkien työvaiheiden turvallisuusvaikutukset keskenään ja sovitetaan työt metron liikennöintiin.

29.3.2023

Urakoitsijan tulee Kaupunkiliikenteen vaatiessa laatia tämä turvallisuussuunnitelma. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon metroliiikenteen turvallisuuden varmistaminen, turvalliset työtavat ja työturvallisuus.

Urakoitsija laatii suunnitelman kirjallisesti ennen töiden aloittamista.

Metrojärjestelmän turvallisuutta koskevassa suunnitelmassa tulee esittää vähintään seuraavat asiat:

- työmaan yleiset metrojärjestelmään ja metron liikennöintiin vaikuttavat turvallisuusjärjestelyt,
- metroliiikenteen ja metrojärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat työt ja työvaiheet,
- töiden yhteensovittaminen ja tiedonkulku eri toimijoiden välillä,
- töiden suunnitteluvaiheessa mahdollisesti laaditun, riskienarvioinnin yhteydessä tunnistetut vaarat ja riskit,
- ympärivuorokautinen matkustajaliikenne ja radalla suoritettavat muut ajot kuten huolto-, testi- ja koulutusajot,
- menettelyt ja käytännöt metroliiikenteen turvallisuuden ja työturvallisuuden varmistamiseksi,
- töiden turvallisuudesta vastaavat henkilöt ja heidän yhteystietonsa,
- henkilöstön turvallisuuspätevyudet ja osaamisen varmistaminen,
- sähköturvallisuus,
- liikennekatkojen määrittäminen yhdessä Kaupunkiliikenteen kanssa
- työmaa-alueen liikenteen järjestäminen,
- turvamiesmenettelyt,
- painumien ja sortumien estäminen,
- työnaikaiset suojaamiset ja tuennat,
- toimintaohjeet poikkeavien tilanteiden varalle ja ilmoitusmenettelyt,
- toimenpiteet siitä, miten ja millä aikataululla toimitaan, jos raiteen tai aseman rakenteisiin syntyy merkittäviä käyttöä tai turvallisuutta haittaavia vaurioita tai muuta odottamatonta tapahtuu sekä
- viestintä ja sen hoitaminen, jos työt aiheuttavat muutoksia joukkoliikenteelle.

Metroradan turvallisuutta koskeva suunnitelma tulee toimittaa Kaupunkiliikenteen yhteyshenkilölle vähintään viikkoa ennen työmaan aloitusta. Suunnitelman käsittely kestää tavallisesti noin viikon, mutta joissain tilanteissa

29.3.2023

viikko ei välttämättä riitä. Esimerkiksi loma-aikoina ja tilanteissa, joissa radalle tarvitaan Metron turvamiestä, suunnitelmat tulee lähettää aiemmin, jotta ne ehditään käsitellä. Lähtökohtaisesti tulee huomioida, että mitä enemmän vaikutuksia ja sovittamista tulevat työt vaativat, sitä aiemmin tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteeseen. Jos työmaa vaatii metrolinjan keskeyttämistä tai rajoittamista, suunnitelmat tulee lähettää useita viikkoja etukäteen.

Suunnitelman lähettäminen ei automaattisesti tarkoita, että töille annetaan lupa.

4.2.3 Työmaasuunnitelma

Kaikista työmaista on tehtävä Valtioneuvoston asetuksen VNa 205/2009 vaatima rakennustyömaa-alueen käytön suunnitelma eli työmaasuunnitelma. Ennen töiden aloittamista tulee urakoitsijan antaa mahdollisuus Kaupunkiliikenteelle kommentoida työmaasuunnitelmaansa.

Suunnitelmassa tulee kiinnittää erityistä huomiota ainakin seuraaviin seikkoihin:

- työmaa-alueen käyttö, erityisesti työmaan ja metrorata-alueen erottaminen toisistaan,
- matkustajien kulun turvaaminen ja työnaikaiset kulkujärjestelyt,
- matkustajille suunnattu työnaikainen opastus ja tiedotus maanalaisissa tiloissa,
- keskeisten työkoneiden työskentely- ja liikkumisetäisyydet liikennöidyistä raiteista,
- työmaaliikenteen järjestäminen,
- työkoneiden siirrot ja säilytys työvuorojen ulkopuolella
- metrorata-alueen huomiointi työn aikana,
- sähköratarakenteet, erityisesti rataerotinkojeistojen sijainnit,
- tilapäiset rakenteet ja työnaikaiset järjestelyt,
- suojaus- ja varotoimenpiteet,
- massojen varastointi ja siirrot,
- työmaa-alueella olevat esteet ja rajoitteet
- Kaupunkiliikenteen pyytäessä työmaan aluesuunnitelma, mihin on merkattu työkohde ja sen lähellä oleva metrorata sekä varottavien rakenteiden ja laitteiden sijainnit sekä suojaetäisyydet,

29.3.2023

- menetelmät ja periaatteet mahdollisille radan rakenteiden, liityntärakennusten ja laitteiden luetteloinnille ja suojaamiselle sekä kuinka ja ketkä tekevät luetteloinnit.
- mahdolliset tärinämittareiden sijainnit (tärinää aiheuttavien töiden vaatimukset on esitetty perusteellisemmin liitteessä 2)

Työn laadusta ja sijainnista riippuen suunnitelmassa tulee huomioida:

- Metrorata-alueen avorataosuudet erottava aita. Avorata on erotettu aitauksilla ja aidan tulee olla aina paikallaan. Jos työmaalla joudutaan töiden tekemisen ajaksi purkamaan aitauksia, tulee varmistua siitä, että työmaan kautta ei ole mahdollista ajautua metrorata-alueelle. Aitauksia purettaessa väliaikaisesti niihin tulee aina saada Kaupunkiliikenteen lupa ja ne pitää pystyttää uudelleen, jos työt keskeytyvät. Korvaavia rakenteita rakennettaessa tulee varmistaa Kaupunkiliikenteeltä materiaalien käytettävyys sekä tarvittaessa maadoittaa rakenne.
- Metrorata-alueen aitaukseen tehdyt portit, joiden avulla kunnossapito- ja huoltohenkilökunta pääsee hoitamaan radalle tehtäviään. Porttien avaamista pyydetään erikseen Kaupunkiliikenteeltä töitä suunniteltaessa. Porttien lukitus tulee aina varmistua töiden päätyttyä. Portteja tulee pyrkiä ensisijaisesti käyttämään aina metrorata-alueelle siirryttäessä.

4.2.4 Työ- ja turvallisuussuunnitelmat

Kaikista metrojärjestelmän läheisyydessä tehtävistä töistä ja työvaiheista, jotka voivat aiheuttaa metrojärjestelmälle tai vaaraa työntekijän turvallisuudelle tai terveydelle, vaaditaan työ- ja turvallisuussuunnitelmat.

Valtioneuvoston asetuksessa VNa 205/2009 liitteessä 2 on lueteltu vaarallisia töitä, joista tulee laatia kirjallinen suunnitelma ennen töiden aloittamista työ- ja turvallisuussuunnitelmien lisäksi.

Työ- ja turvallisuussuunnitelmien laatimisesta vastaa työmaan päätoteuttaja.

Kaupunkiliikenne ei hyväksy näitä suunnitelmia, mutta Kaupunkiliikenteelle tulee antaa mahdollisuus kommentoida suunnitelmia. Työ- ja turvallisuussuunnitelmat sekä vaarallisten töiden suunnitelmat tulee olla lähetettynä Kaupunkiliikenteelle vähintään viikkoa ennen töiden aloittamista.

29.3.2023

Suunnitelmien avulla työt, työvaiheet ja niiden ajoitus järjestetään turvallisesti siten, että niistä ei aiheudu vaaraa metrojärjestelmälle, työmaalla työkenteleville tai muille työn vaikutuspiirissä oleville.

Työsuunnitelmassa esitetään vähintään, miten työ aiotaan toteuttaa, työvaiheistus, käytettävä kalusto, aikataulu, vastuuhenkilöt, tarvittavat henkilökohdaiset suojaimet, työalueen rajausta ja noudatettavat suunnitelmat sekä ohjeet. Työsuunnitelman liitteeksi työn turvallisuussuunnitelma ja muut tarvittavat dokumentit, kuten vaarallisten töiden suunnitelmat, tulityöluvat ja suunnitelmapiirustukset. Työsuunnitelmissa kuvataan, miten tarvittavat katselmukset toteutetaan ennen töiden aloitusta.

Tärinää aiheuttavissa töissä tulee esittää kaikkien rakenteiden ja laitteiden tärinän ohjeavot, käytettävät menettelyt tärinän hallitsemiseksi, suunnittelussa käytetty kolmas osapuoli, jonka tehtävä on tarkastaa suunnitelmat sekä tärinän seuraamiseksi tehtävät mittaustoimenpiteet. Tarkemmat ohjeet on esitetty liitteessä 2.

Turvallisuussuunnitelmassa on esitettävä työhön, työolosuhteisiin ja työympäristöön liittyvät vaarat ja riskit sekä toimenpiteet näiden vaarojen poistamiseksi. Suunnitelmassa on esitettävä, miten metrorata ja sen turvallisuus otetaan huomioon työn toteutuksessa. Suunnitelmissa esitetään tarvittavat pätevyydet työn suorittamiselle, työntekijöiden perehdytys ja turvallisuuteen liittyvien vastuuhenkilöiden yhteystiedot.

Suunnitelmissa tulee aina huomioida metroradan turvallisuus ja metron turvallinen liikennöinti kyseisen työn tai työvaiheen aikana.

4.2.5 Riskienhallintasuunnitelma ja riskienarviointi

Riskienhallintasuunnitelman tarve riippuu töiden ja työmaan laajuudesta. Metron turvallisuuteen liittyvän riskienhallintasuunnitelman tekeminen ja riskienarvioinnin toteuttaminen sovitaan erikseen Kaupunkiliikenteen kanssa. Riskienarvioinnissa tulee keskittyä monipuolisesti metrojärjestelmän turvallisuutta ja työturvallisuutta uhkaaviin vaaroihin. Riskienarvioinnin tulokset tulee ottaa huomioon metron turvallisuutta koskevassa suunnitelmassa.

Riskienarvioinnin tavoitteena on selvittää ja tunnistaa turvallisuutta uhkaavat vaarat. Hyvän riskienarvioinnin edut saadaan töiden suunnitteluvaiheessa. Riskienarviointi on yksi tehokkaimmista tavoista myös selvittää, vaikuttaako työmaa metrojärjestelmään eli työskennelläkö metroradan läheisyydessä

29.3.2023

tai onko liikennöintiä tarvetta rajoittaa töiden aikana. Riskienarvioinnin tulokset esitetään riskienhallintasuunnitelmassa, joka on yleensä taulukkomuodossa.

Riskienhallintasuunnitelmassa tulee esittää vähintään tunnistettu vaara, vaaratilanne ja sen seuraukset, vaaraan suuruus sekä nykyinen varautuminen tai turvallisuustoimenpiteet vaaran poistamiselle tai vaaran suuruuden pienentämiselle. Jos tunnistetulle vaaralle laaditaan turvallisuustoimenpide, tulee riskienhallintasuunnitelmassa esittää vastuuhenkilö turvallisuustoimenpiteen toteuttamiselle sekä toteutuksen aikataulu.

4.3 Turvallisuuden varmistaminen

Turvallisuuden varmistamisessa tulee erottaa rakentamisen ja metron liikennöinnin turvallisuuden varmistamisen lisäksi radan turvallisuus ennen kuin rata otetaan käyttöön.

Työmaan suunnitteluvaiheessa Kaupunkiliikenteen yhteyshenkilölle on lähetettävä suunnittelukokouksien pöytäkirjat ja seuraavan palaverin asialista, jotta Kaupunkiliikenne pystyy arvioimaan osallistumistarvettaan kokouksiin. Kaupunkiliikenteen yhteyshenkilö osallistuu tarvittaessa ennen töiden aloittamista rakennuttajan ja päätoteuttajan kanssa pidettävään aloituskokoukseen metron turvallisuuden varmistamisesta.

Kokouksen asialistalla tulee olla metroturvallisuus omana kohtanaan. Palaverissa on tarkoitus varmistaa, että päätoteuttajalla on valmius turvallisuuden kannalta aloittaa työt. Kokouksessa käydään läpi laaditut suunnitelmat ja muut turvallisuuteen liittyvät valmistelut. Kokouksessa sovitaan vastuuhenkilöt ja heidän tehtävänsä, muut projektin aikana pidettävät kokoukset sekä dokumentointi töiden aikana.

Kaupunkiliikenteellä on oikeus vaatia urakoitsijaa nimeämään työmaalle Liikenneturvallisuuden varmistavan valvojan. Tarpeellisuudesta sovitaan rakentamisen suunnittelun yhteydessä. Valvoja voi olla Kaupunkiliikenteen asiantuntija tai ulkopuolinen taho. Valvojan pätevyys tulee osoittaa ennen nimeämistä.

Kaikilla työmaalla olevilla on aina velvollisuus pysäyttää työmaa, vaaraa aiheuttava työvaihe tai toiminto, jos työmaa uhkaa metron turvallisuutta tai työturvallisuutta.

Töiden loputtua pidetään rakennuttajan, päätoteuttajan ja Kaupunkiliikenteen välillä loppukokous, missä käydään läpi toimeksiannon onnistuminen turvallisuuden kannalta.

29.3.2023

4.4 Varautuminen onnettomuus- ja vaaratilanteisiin

Urakoitsijalla tulee olla ennakkoon laadittu suunnitelma varautumisestaan onnettomuus- ja vaaratilanteisiin sekä suunnitelman mukainen valmius toimia. Varautuminen tulee perustua lainsäädäntöön (Kaupunkiraideliikennelaki 1412/2015 ja Pelastuslaki 379/2011) ja viranomaisten vaatimuksiin sekä riskienarvioinnissa havaittuihin toimenpiteisiin.

Metroturvallisuuden tai työturvallisuuden vaarantuessa päätoteuttajan on välittömästi aloitettava toimenpiteet vaaran torjumiseksi ja pyrittävä estämään lisävahinkojen syntyminen.

Poikkeustilanteita varten työmaalta tulee olla mahdollista ottaa heti yhteyttä tarvittaviin tahoihin, kuten liikenteenohjaukseen ja hätäkeskukseen.

Työntekijöille tulee opastaa, millä keinoin lähestyvä metro voidaan pysäyttää työmaalla, jos jotain poikkeavaa on tapahtunut.

Työmaalla on huolehdittava riittävästä ensiapu- ja pelastusvalmiudesta.

4.5 Viestintä, tiedottaminen ja yhteistyö

Kaikista töistä, jotka vaikuttavat metron liikennöintiin, sovitaan Kaupunkiliikenteen kanssa. Kaupunkiliikenne hoitaa yhteydenpidon ja poikkeusjärjestelyt HSL:n kanssa.

Mahdollisissa poikkeustilanteissa ja kriisiviestinnässä Kaupunkiliikenteentehävä on olla yhteydessä mediaan metron liikennöintiin liittyvistä asioista.

29.3.2023

5 TURVALLISUUS RAKENTAMISVAIHEESSA

5.1 Ratatyömenettelyt

Päätoteuttajalla on Kaupunkiliikenteen suostumus suorittaa suunnitelmiensa mukaiset työt metrorata-alueella tai sen läheisyydessä, kun kaikki tarvittavat suunnitelmat on käytetty kommentoilla Kaupunkiliikenteessä ja niistä on saatu kommentit.

Kaikkien metrojärjestelmän käyttötarpeiden yhteensovittamiseksi työt koordinoidaan ennakkoon ja niille järjestetään omat ratavaraukset.

Kaupunkiliikenteellä on oikeus puuttua työmaan toimintaan, jos se vaarantaa metron turvallisuuden.

5.1.1 Ratavarauksen hakeminen

Metrorata-alueella tai sen läheisyydessä tehtäessä töitä, joista voi aiheutua haittaa metrojärjestelmälle, tulee sopia tarvittavat ratavaraukset töiden tekemiselle.

Rakennuttajan tulee olla yhteydessä Kaupunkiliikenteen rataisännöitsijään osoitteeseen metro.rataisannoitsija@kaupunkiliikenne.fi, jos töiden suorittaminen vaatii ratavarauksen. Rataisännöitsijä antaa tarkemmat tiedot ratavarauksen tekemisestä.

Ratavarauslomake löytyy Kaupunkiliikenteen extranetistä osoitteessa

<https://kaupunkiliikenne.fi/kaupunkiraidehankkeet-ja-kunnossapito/urakoitsijalle/tyot-metroradan-laheisyydessa/>

Rakennuttaja pyytää suunnitelmiensa mukaista ratavarausta ja ratavaraukskoordinaattori pyrkii järjestämään toivotun ratavarauksen.

Metroradalla liikuttaessa pitää kaikilla olla Metron ratatyöturvallisuus koulutus suoritettuna. Poikkeuksena ovat vierailukäynnit ja katselmoinnit.

5.1.2 Työskentely liikennöinnin jatkuessa

Työskentely ja/tai liikkuminen metrorata-alueella voi joissain tapauksissa olla mahdollista myös liikennöinnin aikana siten, että työntekijät väistävät metro-

29.3.2023

junia ja varoetäisyys virtakiskoon ja virroittimiin täyttyy. Asiasta on aina sovittava etukäteen ja varmistettava, että edellytykset, pätevyudet ja riittävät ohjeistukset työn turvalliselle suorittamiselle ovat olemassa.

Liikenteenohjaus voi antaa luvan radalle menoon ja työn tekoon, jos ratava-rausprosessin mukaiset toimenpiteet on suoritettu. Metrorata-alueella työkennellessä noudatetaan metron toimintaohjetta.

Työryhmällä tulee olla turvamies, joka voi tulla joko päätoteuttajalta tai Kaupunkiliikenteeltä. Turvamiehellä tulee olla kappaleessa 5.5 esitetty turvamiiehen pätevyys. Jos turvamies tulee urakoitsijalta, Kaupunkiliikenne lähettää asiantuntijansa valvomaan työmaata vähintään ensimmäisten työvaiheiden ajaksi.

Turvamiehellä on velvollisuus ilmoittaa vaarasta ja työntekijöiden reagoida siihen. Työmaata suunniteltaessa tulee arvioida, pystyykö yksi turvamies huolehtimaan kaikkien työntekijöiden turvallisuudesta vai tulisiko työmaalle osoittaa useampi turvamies.

Jos turvamies hankitaan Kaupunkiliikenteeltä, tulee huomioida, että Kaupunkiliikenteellä ei välttämättä ole kaikissa tilanteissa osoittaa turvamiestä käyttöön toivottuna ajankohtana. Urakoitsijan tulee huomioida tämä töitä suunnitellessaan.

Joissain tilanteissa voidaan tarvita erillinen sähköturvallisuusvahti.

5.1.3 Työskentely liikennekatkolla

Työskentely liikennekatkolla tai tarkoituksenmukaisella maadoituksella tulee kysymykseen tilanteissa, joissa

- väistötilaa ei ole tai väistäminen ei ole muuten mahdollista,
- turvamiestä ei ole saatavilla ja tehtävä työ sijaitsee ratatyön suojaulottuman RASU:n sisäpuolella,
- tehtävä työ voi ulottua RASU:n sisäpuolelle,
- raide ei ole liikennöitävässä kunnossa töiden aikana,
- suojaetäisyys virtakiskoon ei varmuudella täyty henkilön, työkooneen tai työvälineiden osalta,
- matkustajien turvallisuus voidaan varmistaa vain liikennekatkolla tai

29.3.2023

- liikennekatko katsotaan muusta syystä tarpeelliseksi, esimerkiksi tärinää aiheuttavat työt metrojärjestelmän läheisyydessä (vaatimukset on esitetty tarkemmin liitteessä 2).

Radalle siirryttäessä tulee olla tehtynä ratavarausprosessin mukainen ratavaraus.

Liikennekatkon aloittamisesta on sovittava liikenteenohjauksen kanssa. Liikenteenohjauksesta pyydetään lupaa sekä radalle siirtymiselle että liikennekatkolla. Ne ovat kaksi eri asiaa, mutta luvat voidaan antaa liikenteenohjauksesta samaan aikaan. Radalle saa siirtyä vasta, kun siihen on saatu lupa.

Liikennekatkon aikana ei tarvita turvamiestä. Turvamiehen käyttö on kuitenkin erittäin suositeltavaa, jos työskentelyalueen välittömässä läheisyydessä on liikennöity raide. Lisäksi on huomioitava, että työskenneltäessä ennen tai jälkeen liikennekatkoa, työmaalle tarvitaan turvamies näihin työvaiheisiin.

5.1.4 Metroliikenteen keskeyttäminen tai rajoittaminen

Työmaa-alue on mahdollista erottaa SEIS-merkein pois liikenteenohjauksen hallinnasta. Tällainen tilanne voi tulla kysymykseen töissä, joiden myötä metrorata on useita päiviä liikennöintikelvoton. Työn urakoitsija pyytää järjestelyä ja Kaupunkiliikenne määrittää miten järjestely toteutetaan. Kaupunkiliikenne tuo SEIS-merkit ja asettaa ne paikalleen, mutta urakoitsija vastaa merkkien kunnossapidosta. Järjestelyistä aiheutuvista kustannuksista tulee sopia Kaupunkiliikenteen kanssa.

Mahdollista on asettaa työmaan kohdalle nopeusrajoitus. Nopeusrajoitus voidaan asettaa, mikäli raiteen kunto tai muiden metrojärjestelmän rakenteiden kunto töiden aikana tai työmaajärjestelyt sitä edellyttävät. Ennalta tiedossa olevan nopeusrajoituksen tarve sekä nopeusrajoituksen suuruus määritellään ratavarauksen yhteydessä. Ratavarauksen yhteydessä arvioidaan töiden vaikutukset liikenteelle.

Sekä metroliikenteen keskeyttäminen, että mahdolliset nopeusrajoitteet tulee sopia yhdessä Kaupunkiliikenteen asiantuntijan kanssa ja esittää metron turvallisuutta koskevassa suunnitelmassa.

Mikäli työt vaikuttavat metron aikatauluun tai metrovuoroja jätetään ajamatta, suunnittelu tulee aloittaa viikkoja aiemmin, jotta asiasta pystytään sopia Kaupunkiliikenteen kanssa ja korvaava liikenne suunnittelemaan. Tällaisissa tilanteissa urakoitsijan tulee huomioida myös muutoksista aiheutuvat kustannukset.

29.3.2023

Kustannuksien osalta tulee huomioida poikkeusliikenteen aiheuttamat kustannukset sekä rata-alueen varaamisesta työmaalle aiheutuvat kustannukset. Varaus tapahtuu asemakohtaisesti tai asema väleittäin riippuen työmaan sijainnista ja työn laadusta. Kustannukset määräytyvät seuraavalla tavalla:

- Työskenneltäessä metron liikennöintiä häiritsemättä, kustannukset muodostuvat ratavarauksen, isännöinnin ja/tai turvamiehen käytön sekä tilapäisten merkkien ja väliaikaisten aitauksien käytöstä muodostavista kuluista. Kustannukset ovat vuorokausiperusteisia.
- Työskenneltäessä metron liikennöintiä rajoittamalla kustannukset muotoutuvat ajamattomien vuorojen, myöhästymisten, poikkeavan liikenteen yms. vaikutusten mukaisesti. Kustannukset ovat vuorokausiperusteisia, minimiveloituksen ollessa yksi vuorokausi.

5.1.5 Työmaan erottaminen ja suojaus

Pitkäkestoisilla metrorata-alueella olevilla työmailla voi olla tarkoituksenmukaista merkitä alue työmaa-alueeksi. Erityisesti sellaiset työmaat tulee erottaa, joihin liittyy runsaasti työskentelyä metrorata-alueella, mutta RASU:n ulkopuolella.

Työmaata erotettaessa pitkäaikaisesti ennakkosuunnittelu tulee tehdä kuukausia aiemmin.

Väliaikaisella suojauksella voidaan muuttaa metrorata-aluetta. Työmaan erottamisella voidaan lisäksi alittaa ratatyön suojaulottuman perusmitat ja ulottaa työskentelyä tällä tavalla lähemmäs liikennöityä raidetta ja/tai jännitteellistä virtakiskoa. Tällaisissa tilanteissa tulee erottaminen sopia aina erikseen Kaupunkiliikenteen yhteyshenkilön kanssa ja sopia menettelyistä ja rakenteista tapauskohtaisesti.

Väliaikaisille metroradan viereen tehtäville rakenteille kuten telineille ja nostureille tarvitaan sähköradan käytönjohtajan lupa. Suojarakennelma ei milloinkaan saa ulottua ATU:n sisäpuolelle. Väliaikaisissa suojaseinissä tulee tarvittaessa käyttää huomautusta "Väistötila puuttuu".

Suojarakennelman tulee olla niin tukeva, että se kestää junien aiheuttaman ilmavirran.

Metrorata on erotettava muista alueista kiinteillä suojarakenteilla siten, että työmaan työntekijöiden, muiden ulkopuolisten liikkujien ja metrolinikenteen turvallisuus ei vaarannu.

29.3.2023

Jos vaarana on, että metrojuniin tai metrojärjestelmään kohdistuu ilkivaltaa, mahdollisuus tähän tulee estää rakenteellisesti. Väliaikaisille metroradalle tehtäville rakenteille kuten telineille tai muoteille tarvitaan sähköradan käytönjohtajan lupa.

Tarve työmaan erottamisesta, suojaamisesta tai merkitsemisestä tulee esittää turvallisuussuunnitelmassa ja siihen tulee saada Kaupunkiliikenteen hyväksyntä.

Työmaan erottaminen tulee todeta erikseen ratavarausta tehtäessä.

5.1.6 Työn aikainen metrojärjestelmän kunnossapito

Päätoteuttajan on sovittava työnaikaisesta metrojärjestelmän kunnossapidosta Kaupunkiliikenteen kunnossapidon kanssa, jos työmaa tulee lähtökohdaisesti kestävämpään pidemmän aikaa ja sillä voi olla vaikutusta metrojärjestelmään.

Päätoteuttajan velvoitteet ja tehtävät kirjataan sopimukseen. Tehdyt toimenpiteet tulee dokumentoida ja luovuttaa Kaupunkiliikenteen kunnossapidolle.

Työmaasuunnitelmassa tulee huomioida työn aikainen metrojärjestelmän kunnossapito. Metrojärjestelmään kohdistuvien vikojen korjaaminen pitää olla mahdollista tehdä ilman turvallisuusriskiä ja metroliiikenteen häiriöitä.

Metrojärjestelmän läheisyydessä tehtävät työt tulee keskeyttää, jos kunnossapito sitä vaatii.

5.2 Turvallinen työskentely

Huolellisesti tehtyjen suunnitelmien ja alkutoimenpiteiden lisäksi metrojärjestelmän läheisyydessä on varmistettava työturvallisuus oikeilla työtavoilla.

Työskenneltäessä ja liikuttaessa metrorata-alueella, tulee kiinnittää erityistä huomiota metroliiikenteen ja sähköisten laitteiden, erityisesti virtakiskon, aiheuttamaan turvallisuusriskiin normaalien työturvallisuuteen vaikuttavien tekijöiden lisäksi.

29.3.2023

5.2.1 Työn aloittaminen

Liikenteenohjaus myöntää ratatyöluvat vain ratavarausten perusteella. Poikkeuksena ovat akuutit tilanteet, jolloin aloite työn suorittamiselle tulee yleensä joltakin Kaupunkiliikenteen valvomolta.

Ennen töiden aloittamista urakoitsija pyytää lupaa siirtyä radalle ja tarvittaessa liikennekatkon liikenteenohjauksesta. Joissain tapauksissa on mahdollista, että pyydetään vain liikennekatko. Sekä lupaa radalle siirtymiselle että liikennekatkoa voidaan pyytää samalla kertaa tai erikseen. Tarkemmat menettelyt töiden ilmoittamisesta sovitaan Kaupunkiliikenteen asiantuntijan kanssa töiden suunnitteluvaiheessa.

Liikenteenohjauksen kanssa sovitaan kaikista ennalta ilmoitetuista töistä. Liikenteenohjauksella on oikeus liikenteen pysäyttämiseen ja lisäksi Kaupunkiliikenteellä on oikeus keskeyttää työmaa tarvittaessa. Liikenteenohjaus ei kuitenkaan vastaa itse työmaasta.

Liikenteenohjauksen keskeisiä tehtäviä ovat:

- Vastata rataan vaikuttavien ennalta sovittujen töiden ja liikenteen yhteen sovittamisesta
- Toteuttaa ja sovittaa ennalta ilmoitettuja töitä
- Pysäyttää metroliikenne hätätilanteessa
- Seurata rata-alueella liikkuvien ja työskentelevien henkilöiden pätevyksiä tarvittaessa.

5.2.2 Metrorata-alueella liikkuminen ja työskentely

Metrorata-alueella työskentely vaatii ratapätevyyden suorittamisen. Jokaisella työmaalla työskentelevällä tulee olla asianmukaiset koulutukset käytynä, jotta voidaan varmistua turvallisesta työskentelystä.

Metrorata-alueelle mentäessä on ilmoitettava liikenteenohjaukseen vähintään raiteen numero, asemaväli ja asema, jos ollaan sen läheisyydessä. Mikäli ilmoitetulta raiteelta siirrytään toiselle, siihen on pyydettävä uusi lupa liikenteenohjauksesta.

Metrorata-alueella on liikuttava ja käyttäydyttävä siten, että työ- ja metroturvallisuutta ei vaaranneta. Sovittuja työaikoja on noudatettava ja työn päättämisestä on aina tehtävä ilmoitus liikenteenohjaukseen. Mikäli näissä asioissa

29.3.2023

ei toimita sovitulla tavalla, Kaupunkiliikenne voi asettaa vartiointiliikkeen valvomaan työajan noudattamista ja periä tästä aiheutuneet kulut päätoteuttajalta.

Metrorata-alueella liikuttaessa tulee huomioida, että molempia raiteita voidaan liikennöidä kumpaankin suuntaan. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että metrojen vuorovälit voivat vaihdella.

Metroliiikenteen lisäksi radalla on huoltotöihin liittyvää liikennettä sekä koulutus-, siirto- ja testiajoja.

5.3 Sähköturvallisuus

Virtakiskoon tulee aina suhtautua kuin se olisi jännitteellinen, jos työmaadoitusta ei ole tehty. Junan virroittimia, virtakiskoa ja virtakiskojärjestelmän muiden osien koskettelua tulee välttää, vaikka virtakisko olisi maadoitettu.

Töitä ei saa aloittaa ennen kuin päätoteuttajan työstä vastaava henkilö on antanut siihen luvan.

Tarvittaessa työmaalle nimetään sähköturvallisuusvahti, joka ei osallistu varsinaiseen työhön. Tyypillisesti turvamies toimii myös sähköturvallisuusvahtina. Sähköturvallisuusvahtia tulee käyttää työskenneltäessä lähellä jännitteisiä osia tai käytettäessä sellaisia työvälineitä tai työkoneita, jotka voivat ulottua lähelle jännitteisiä osia. Sähköturvallisuusvahtina toimiminen on tarpeen myös, jos metrorata-alueella on tarpeen tehdä katselmuksia tai vierailuja, jotka ulottuvat lähelle jännitteisiä osia. Sähköturvallisuusvahdin tulee olla paikalla koko työn ajan, työn alusta loppuun. Sähköturvallisuusvahdilla tulee olla käytönjohtajan hyväksymä sähköturvallisuuskoulutus.

Päätoteuttajan on huolehdittava, että kaikki metrorata-alueella ja sen läheisyydessä työskentelevät henkilöt ovat perehdytetty metroradan sähkörakenteisiin ja sitä koskeviin ohjeisiin. Lisäksi työntekijöille tulee antaa kohdekohtainen perehdytys työtehtävien edellyttämässä laajuudessa.

Mikäli metroliiikenteen keskeyttämisen lisäksi tarvitaan jännitekatko töiden ajaksi, siitä tulee sopia erikseen TEKNOn kanssa.

Jännitekatkon vahvistamisen jälkeen tehdään työmaalle vielä työmaadoitus. Työmaadoituksen on aina oltava näkyvässä työskentelyalueella. Työmaadoituksen saa suorittaa ainoastaan tähän tehtävään opastettu henkilö ja se on tehtävä erikseen metron käyttöön hyväksytyllä laitteella ja annettujen ohjeiden mukaisesti.

29.3.2023

Metroradan läheisyydessä työskenneltäessä virtakiskoa ei saa vahingoittaa ja mahdollisista aiheutuneista vahingoista tulee välittömästi tiedottaa Kaupunkiliikenteelle. Virtakiskoon ei myöskään saa kohdistaa mitään töitä tai toimenpiteitä ilman erillistä lupaa ja ohjeistusta.

5.4 Henkilökohtaiset varusteet

Metrorata-alueella liikkuvalla henkilöllä tulee olla standardin EN ISO 20471 mukainen huomiovaatetus, luokka 2 tai 3, mikä käytännössä tarkoittaa vähintään vaatimuksen mukaista huomioliiviä.

Radalla liikkuvalla henkilöllä tulee olla viestiväline, minkä avulla liikenteenohjaus tavoittaa henkilön tämän ollessa radalla. Viestivälineellä pyydetään lupa radalle siirryttäessä. Ensisijaisena viestivälineenä käytetään VIRVE-radiota, jonka lainasta voidaan sopia Kaupunkiliikenteen-. Varavaihtoehtona GSM-puhelinta.

Jos henkilö liikkuu metrotunnelissa tai muuten pimeissä olosuhteissa, hänellä tulee olla mukanaan taskulamppu.

Metrorata-alueella liikkuvalla tai työskentelevällä henkilöllä pitää olla näkyvillä yksilöivä henkilökortti.

Metrorata-alueella tai sen läheisyydessä työskenneltäessä tulee noudattaa voimassa olevia vaatimuksia rakennustyön turvallisuudesta. Työnantaja on vastuussa siitä, että sen henkilöstö käyttää asianmukaisia suojavaarusteita.

Kaupunkiliikenteellä on oikeus antaa työmaakohtaisia vaatimuksia varusteiden käytöstä ja laadusta.

5.5 Pätevyyydet

Metrorata-alueella liikkuminen ja siellä työskentely edellyttää, että henkilöllä on Kaupunkiliikenteen ratapätevyys. Pätevyyden saa suorittamalla asianmukaisen koulutuksen.

Työmaalle nimitetyllä turvamiehelle tulee olla ratapätevyuden lisäksi metron turvamiespätevyys, mikä vaatii oman koulutuksen.

Päätoteuttajalla on vastuu pätevyysien hallinnasta, mutta valvomolla on oikeus tarkistaa pätevyys ja sen voimassaolo. Työnantaja vastaa aina oman henkilöstönsä ja alihankkijoidensa pätevyyksistä.

29.3.2023

Työnantajan on ylläpidettävä listaa työntekijöidensä rata- ja turvamiespätevyyksistä ja annettava näistä tiedot liikenteenohjaukseen.

Työnantajan on huolehdittava henkilöstönsä terveydentilan seurannasta ja määräaikaisten terveystarkastusten järjestämisestä niiden pätevyyksien osalta, joihin tällaisia vaatimuksia liittyy.

Metrorata-alueella tehtävissä töissä vaaditaan tehtävästä riippuen seuraavia pätevyysia ja lupia:

- **Ratapätevyys**, oikeuttaa liikkumaan metron rata-alueella ja työskentelemään siellä siten, että 0,7 metrin varoetäisyys virtakiskoon toteutuu.
- **Turvamiespätevyys**, oikeuttaa toimimaan metrorata-alueella työskentelevän ryhmän turvamiehenä. Urakoitsijan työntekijän toimiessa turvamiehenä ensimmäistä kertaa toimitaan kappaleessa 5.1.2 esitetyn menettelyn mukaisesti.
- **Tunnelitarkastaja**, ei pätevyyttä, mutta henkilön nimeäminen tulee hyväksyttäväksi Kaupunkiliikenteen Infra-yksikössä.

5.6 Työkoneet ja välineet

Työkoneen työskentelyalueen vähimmäisetäisyys virtakiskosta on ohjeellisesti 2 metriä.

Ratakuorma-auton tai muun kiskokaluston ja työkoneiden käytöllä tulee olla Kaupunkiliikenteen hyväksyntä. Hyväksynnän suorittaa Kaupunkiliikenteen kunnossapito ennen radalle siirtymistä. Hyväksynnästä aiheutuvista kustannuksista tulee sopia Kaupunkiliikenteen kanssa. Metroradalla käytettävä kalusto tulee olla metroradalle sopiva ja tämän osalta katsastettu. Metroradalla kalustoa kuljettavalla henkilöllä pitää olla luotsipätevyys.

Päätoteuttaja vastaa, että kaikki työkoneet ja -välineet, kuten nosturit ovat vaatimusten mukaiset.

Kaluston rikkoutuminen metroradalle saattaa aiheuttaa merkittävää haittaa metron liikennöinnille. Käytettävä kalusto on huollettava säännöllisesti ja tarkastettava vähintään jokaisen työvuoron alussa koneen käyttäjän toimesta.

Päätoteuttajan on töitä suunniteltaessa varauduttava rikkoutuneen työkoneen poistamiseen metroradalta.

29.3.2023

Työskenneltäessä metrorata-alueen ulkopuolella siten, että rikkoontumisen, kaatumisen tai muun syyn vuoksi työkone voi ulottua vähimmäisetäisyyksiä lähemmäksi radan jännitteisiä osia, kone on maadoitettava. Koneen kuljettajan tulee huolehtia maadoituksen tekemisestä.

Jos työmaalla tarvitaan jotain erityiskalustoa tai laitteita Kaupunkiliikenteeltä, tarve tulee mainita töiden suunnitteluvaiheessa. Kaupunkiliikenne vuokraa mahdollisuuksien mukaan kalustoaan, mutta siitä tulee sopia hyvissä ajoin. Vuokrauksesta aiheutuvat kustannukset ovat kalusto/henkilöstö perusteisia riippuen, minkälaista kalustoa ja henkilöstöä tarvitaan. Hintataulukko löytyy Kaupunkiliikenteen extranet sivustolta. Kaupunkiliikenne ei vastaa urakoitsijan kustannuksista, jos kalustoa ei ole saatavilla esimerkiksi sen rikkoutumisen tai henkilöpulan takia tai jos kalustoa tarvitaan radan korjaustoimintaa varten.

Työmaa-alueella tulee huolehtia turvallisesta ja oikeanlaisesta kaluston sekä laitteiden säilytyksestä.

5.7 Telineiden käyttö

Telineiden käytöstä tulee laatia oma suunnitelma, missä kuvataan, miten teline pystytetään ja puretaan, telineen käyttötarkoitus sekä tarvittaessa maadoitukset.

Töiden suunnittelussa tulee varmistaa, että telineet eivät pääse kaatumaan.

Materiaalit tulee olla sellaisia, että ne kestävät metrojen aiheuttaman ilmavirran ja niissä otetaan huomioon sähköturvallisuus.

Tarkempi työskentelyaika määritellään tapauskohtaisesti, huomioiden turvallisuuden, työkalut ja -tarvikkeet.

5.8 Turvallisuusvalvonta ja -seuranta

Kaupunkiliikenteellä on oikeus valvoa työmaata metrolinnoituksen turvallisuuden kannalta. Vastuu työmaan turvallisuudesta on aina rakennuttajalla.

Rakennuttajan vastaa työmaan turvallisuusvalvonnasta ja tarkastustoiminnasta.

Työmaan päätoteuttajan on viikoittain tarkastettavat työmaa ja laadittava tarkastuksesta pöytäkirja. Kaikki metrojärjestelmän turvallisuutta vaarantavat puutteet on korjattava välittömästi.

29.3.2023

Päätoteuttajan on kirjattava työmaapäiväkirjaan kaikki keskeiset metrojärjestelmän turvallisuuteen liittyvät havainnot ja tapahtumat.

Kaupunkiliikenteellä on oikeus tarkistaa tehdyt suunnitelmat tai muut työmaahan liittyvät metroturvallisuutta käsittelevät dokumentit, kuten suunnitelmat, henkilötiedot, poikkeamaraportit ynnä muut.

5.9 Poikkeamista ilmoittaminen ja käsittely

Kaikilla metroradalla ja sen läheisyydessä työskentelevillä on velvollisuus tehdä ilmoitus turvallisuuspoikkeamista tai –havainnoista sekä läheltä piti-tilanteista. Työmaan päätoteuttajan tulee huolehtia poikkeamien, havaintojen ja läheltä piti-tilanteiden ilmoittamisesta ja käsittelystä.

Kaikki poikkeamat ilmoitetaan valvomoon. Valvomo tekee havainnoistaan tarvittavat raportit.

5.9.1 Akuutit vika- ja häiriötilanteet

Kiireellisiksi töiksi luokitellaan akuuttien vika- tai häiriötilanteiden korjaukset. Tavallisesti kiireellisten töiden tarve työn suorittamiselle tulee joltakin Kaupunkiliikenteen valvomolta.

Akuuteista ratatöistä sovitaan suoraan liikenteenohjauksen kanssa. Jos akuutin työn aloittamiseen kuluu aikaa yli vuorokausi, siitä tulee tehdä normaalin menettelyn mukainen työ- ja turvallisuussuunnitelma. Tällöin suunnitelmien viikon aikaraja ei ole kuitenkaan voimassa.

Onnettomuus- ja raivaustapauksissa voidaan poiketa tässä ohjeessa asetetuista vaatimuksista.

Akuuteissa töissä tulee huomioida erityisesti turvallinen työskentely sähköisetyllä radalla.

5.10 Työn lopettaminen

Liikennekatkon pyytänyt henkilö ilmoittaa liikenteenohjaukseen, kun liikennekatko voidaan lopettaa. Raiteen on tällöin oltava täysin liikennekelpoinen. Raiteen liikennöintikelpoisuusvaatimuksista tulee sopia Kaupunkiliikenteen kanssa ennen töiden aloittamista. Erityistä huomiota tulee kiinnittää töihin, jotka ovat metroradalla, sen alla tai päällä.

29.3.2023

Urakoitsijan tulee ilmoittaa, kun suunnitellut työt on saatu tehtyä. Urakoitsijan ilmoittaessa, että työt on tehty suunnitellusti, rata oletetaan olevan liikennöitävässä kunnossa. Jos urakoitsija ei ilmoita mitään, liikenteenohjaus lähettää automaattisesti paikalle Kaupunkiliikenteen kunnossapitoyksikön.

Urakoitsijan ilmoittaessa töiden päättymisestä tulee huomioida, että myös työmaadoitus on poistettu ja jännitteet palautettu ennen liikennekatkon purkua.

Töiden lopettamisessa tulee huomioida, että liikennekatkon päättäminen on eri asia kuin ilmoittautuminen pois radalta. Molemmat asiat voidaan kuitenkin tilanteen mukaan hoitaa samassa yhteydessä.

29.3.2023

6 TARJOUSPYYNNÖSSÄ HUOMIOITAVAT ASIAT

Tarjouspyynnössä on suositeltavaa esittää vaatimus tämän ohjeen noudattamisesta.

Metroradan ympäristössä tehtävän työn tilaajan on huomioitava jo tarjouspyyntövaiheessa metroradan asettamat vaatimukset töiden suunnitteluun. Tilaajan on otettava yhteyttä Kaupunkiliikenteen rataisännöitsijään kappaleissa 6.1–6.3 lueteltujen kriteerien mukaisesti ja mainittava tarjouspyynnössä Kaupunkiliikenteen edellyttämät asiakirjat.

6.1 Urakka radan läheisyydessä

Räjätys- tai louhintatöissä on huomioitava taulukon 1 vaatimukset. Tarjouspyynnössä on tällöin myös mainittava, että urakoitsijan on toimitettava Kaupunkiliikenteelle työmaa-, työ- ja turvallisuussuunnitelmat liitteineen ennen töiden aloittamista. Jos räjäytys- tai louhintatöitä tehdään alle 100 metrin etäisyydellä radasta tai kaivuu-, paalutus- tai tulitöitä alle 10 metrin päässä radasta, on päätoteuttajan lisäksi varauduttava toimittamaan Kaupunkiliikenteelle riskienhallintasuunnitelma ja metroradan turvallisuutta koskeva suunnitelma.

Jos työ sisältää porauksia metrorata-alueella, on päätoteuttajan otettava Kaupunkiliikenteeseen yhteyttä etukäteen, ja toimitettava työmaa-, työ- ja turvallisuussuunnitelmat liitteineen ennen töiden aloittamista.

6.2 Urakka radan alla

Jos metrorata-alueen alapuolella tehdään töitä (esim. kaapelointeja tai sujuuksia), on päätoteuttajan otettava Kaupunkiliikenteeseen yhteyttä etukäteen ja lisäksi toimitettava työmaa-, työ- ja turvallisuussuunnitelmat liitteineen ennen töiden aloittamista.

Maan ollessa roudassa on alustavasti kielletty suorittaa toimintaa metroradan alapuolella, kuten radan alituksia, koska roudan aikana/maan sulamisen yhteydessä voi rataa tulla yllättäviä ja isoja sortumia, jotka voivat estää metroliikenteen toiminnan ja aiheuttaa liikennekatkon.

6.3 Urakka metroradan päällä

Jos metrorata-alueen yläpuolella tehdään töitä (esim. päällerakentamista, siltoja tai nostoja), on päätoteuttajan otettava Kaupunkiliikenteeseen yhteyttä etukäteen ja lisäksi toimitettava työmaa-, työ- ja turvallisuussuunnitelmat

29.3.2023

liitteineen ennen töiden aloittamista. Myös rata-alueen ulkopuolella tehtävien nostotöiden osalta noudatetaan samaa ohjeistusta, jos poikkeustilanteet voivat aiheuttaa vaaraa metroradalle tai -liikenteelle.

