Skogbrukets HMS-utvalg

# Sluttrapport: HMS-utfordringer ved drift i bratt terreng –

# Prosjekt 3615

Det vises til HMS-utvalgets prosjektsøknad om midler til gjennomføring av en studietur til Vestlandet høsten 2015. Formål med studieturen var å innhente informasjon om risikomomenter ved drift i bratt terreng, fortrinnsvis ved gravedrifter og taubanedrifter. Dette med tanke på at utvalgets HMS-håndbok, som er tilgjengelig på utvalgets nettside, skal kunne oppdateres med HMS-informasjon og risikovurdering ved slike drifter.

HMS-utvalgets søknad hadde en total kostnadsramme på kr 180 625, hvorav kr 62 500 ble søkt dekket fra Skogbrukets Verdiskapingsfond.

Utvalgets søknad ble innvilget med et støttebeløp inntil ovennevnte, kr 62 500. , jfr Verdiskapingsfondets svarbrev, samt inngått kontrakt, 3615 "Studietur til Vestlandet for å se på drift i bratt terreng".

Før gjennomføring av studieturen ble det tatt kontakt med blant annet entreprenører samt Vestskog for avtale om besøk og gjennomføring. På bakgrunn av denne dialogen ble tidspunkt valgt til 15. – 17. september 2015.

HMS-utvalget var fulltallig (7 personer) under besøket. I søknaden ble det lagt til grunn at utvalgets medlemmer skulle benytte fly tur-retur Oslo-Bergen. For størst mulig grad av fleksibilitet ble det i stedet valgt felles transport fra Skogkurs med en av Skogkurs sine minibusser fra Honne til Ullensvang og videre til Bergen. For øvrig vises til eget regnskap.

## Gravedrift

I området rundt Ullensvang hadde Vidar Jørdre og Sondre Syse fra Vestskog tilrettelagt besøk til en gravedrift, hvor det ble benyttet hogstmaskin og lassbærer samt gravemaskin.

Utvalget har spesielt notert seg følgende problemområder og/eller utfordringer knyttet til denne driftsformen, og vil i sitt videre informasjonsarbeid spesielt fokusere på følgende:

* Hvilke terrengkrav bør stilles for å kunne benytte gravedriftmetoden. Er terrenget for bratt til at det er forsvarlig med gravedrift, eller bør det i stedet benyttes taubane?
* Hvordan er løsmassene med tanke på utglidning/ras?
* Hvordan vil løsmassene/jordstrukturen endre seg ved nedbør, er det forsvarlig å kjøre på opparbeidede veier også etter nedbør?
* Er det tilstrekkelig med drenering for vann i veiene?
* Er det forekomst av bart fjell og dermed fare for at maskiner kan gli på bart fjell?
* Er det fare for rullende stein o.l.?
* Hva er kjennetegn på at en «gravevei» er stabilt bygd?
* Hvilke krav må settes for å ivareta sikkerheten nedenfor anleggsområdet med tanke på å hindre rullende stein m.v.?
* Er det fare forbundet med at maskinene vil arbeide for tett og/eller at ras, utglidning e.l. kan skade noen nedenfor? Hvordan bør maskinene være plassert i forhold til hverandre for å unngå ras på maskinen nedenfor?
* Hvilke forholdsregler er tatt med tanke på sikkerhetsavstand? Ved driften som ble besøkt var avstanden mellom gravemaskin og hogstmaskin langt under 60 meter som er minimum sikkerhetsavstand. Må dette aksepteres ved gravedrifter, og er det i så fall spesielle momenter som må ivaretas?
* Er det påbudt med hjelm utenfor maskinen?
* Hvilken opplæring har maskinførere fått, er de innforstått med risikomomenter? Er fagbrev tilstrekkelig opplæring? Hvordan kan virksomheten dokumentere at arbeidstakerne har fått nødvendig opplæring?
* Er det forsvarlig å kjøre med åpen dør?
* Bør sikkerhetsbelte benyttes?
* Skal det benyttes lærling, og i så fall til hvilke arbeidsoperasjoner og hvor langt i opplæringsprosessen har lærlingen kommet? Vil det være forsvarlig å benytte lærling under denne drifta?
* Hvordan er arbeidstiden/hvilepauser?
* Hvordan skal det foretas faremerking av arbeidsområdet ("adgang forbudt for uvedkommende"), hvor bør dette plasseres?
* Det er nødvendig med løpende risikovurdering!

## Taubanedrift

Utenfor Bergen hadde entreprenør Frivik tilrettelagt besøk til en drift hvor det ble benyttet Taubane. Ved denne drifta arbeidet tre mann i terrenget med manuell hogst og stropping mens den fjerde betjente taubanen.

Utvalget har spesielt notert seg følgende problemområder og/eller utfordringer knyttet til denne driftsformen, og vil i sitt videre informasjonsarbeid spesielt fokusere på følgende:

* Risikovurdering ved rigging av bane, herunder felling av trær, strekking av kabel, utløsning av ras m.v. (fysisk krevende arbeid og vanskelige forhold)?
* Hvordan vil arbeidstakerne som driver manuelt arbeid være plassert og arbeide i forhold til hverandre?
* Er det fare for rullende stein eller stokker m.v.?
* Hvordan ta ned fastfelte trær?
* Rutiner for friskjæring av rotstokk ved vindfall (sikker lengde på stubbe)?
* Hvilke risikomomenter er forbundet med vind og hvilke tiltak må tas under vanskelige vindforhold?
* Hvilke risikomomenter er forbundet med dårlig sikt og hvilke tiltak må tas under forhold med dårlig sikt?
* Hva er forsvarlig arbeidstid og hvilke spesielle behov foreligger med tanke på pauser/hviletid?
* Hvilken opplæring har arbeidstakerne fått og hvordan kan arbeidsgiver dokumentere opplæringen som er gitt?
* Skal det benyttes lærling. I så fall til hvilke arbeidsoperasjoner, og hvor langt i opplæringsprosessen har denne kommet?
* Hvilke rutiner foreligger for (daglig) kontroll av utstyr?
* Utvalget viser for øvrig til retningslinjer for bruk av taubaner (spesielt pkt 8).

## Konklusjon

Under henvisning til ovennevnte mener Skogbrukets HMS-utvalg at faglig utbytte av denne studieturen var svært godt. Enkelte av de ovennevnte punktene er av utvalgets medlemmer allerede presentert ovenfor enkelte aktører i næringa.

HMS-utvalget vil på sine nettsider implementere risikoområder for drift i bratt terreng og gravedrifetr (nevnt ovenfor) i sitt forslag til HMS-håndbok. Punktene er forelagt og kvalitetssikret av Vidar Jørdre i Vestskog og entreprenør Frivik, Norsk Taubanelag.

Skogbrukets HMS-utvalg

Arvid Eikeland Petter Nilsen

Leder Sekretær