

Konginkankaan onnettomuus oli raskas myös pelastajille

Teksti:

Mikael Monthan apulaispalopäälikkö

Kuvat:

Keski-Suomen pelastuslaitos

Konginkankaalla maaliskuussa sattunut rekka-auton ja linja-auton yhteentörmäys on maamme tieliikenne-onnettomuushistorian synkin. Kaikkiaan 23 henkilöä menehtyi rajussa onnettomuudessa. Pelastustöitä tekeville onnettomuus oli myös raskas.

Hälytysilmoitus kajahti pelastuslaitoksen kongista perjantain vastaisena yönä kello 02.10. Ilmoituksen sisältö kuulosti pahaenteiseltä: rekan ja linja-auton tieliikenneonnettomuus 4-tiellä Liimattalassa. Samalla hetkellä GSM-tekstiviestit ja "puherobotti" alkoivat toimittaa ty-

lyä viestiään rekan ja linja-auton yhteentörmäyksestä vapaavuorolaisille sekä Konginkankaan VPK:lle, yhteensä 40 henkilölle.

Konginkankaalla asuva palomestari Markku Kinnunen oli yksi viestin saaneista. Hetken päästä Konginkankaan paloasemalta lähti matkaan Ä41 vahvuudella 1+2, palomestari Kinnusen toimiessa P41:nä sekä ensivasteyksikkö Ä47, jona toimii viime vuonna ambulanssin uusinnan myötä Konginkankaalle siirretty vanhempi ambulanssi. Tienpinta havaittiin erittäin liukkaaksi. Matkalla P41 kysyi Keski-Suomen hätäkeskuksesta (Kehä) lisätietoja rekasta ja tarkennusta onnettomuuspaikkaan. Lisätietoina kuultiin, että paperirullalastissa ollut täysperävaunullinen rekka ja linja-auto ovat törmänneet yhteen Liimattalassa. Linja-autossa arvioidaan olevan noin 40 matkustajaa. P41 pyysi välittömästi Kehää hälyttämään paikalle kaikki vapaana olevat sairaankuljetusyksiköt.

Valtatielle saavuttaessa Ä47 kääntyi etelään Liimattalan suuntaan. Perässä tullut P41 havaitsi kuitenkin risteykseen tullessaan pohjoisesta nopeasti lähestyvän henkilöauton hätävilkut päällä. Tästä P41 päätteli onnettomuuspaikan sijaitsevan Liimattalaa pohjoisempana, ja määräsi Ä47 ja Ä41 ajamaan 4-tietä pohjoiseen. Onnettomuuspaikka tavoitettiin nopeasti muutama kilometri risteyksen pohjoispuolelta.

Onnettomuuspaikalle saavuttaessa kello 02:21:45 havaittiin välittömästi tilanteen laa-

juus ja vakavuus. P41 pyysi Kehää hälyttämään lisää poliiseja järjestämään liikenteenohjaus onnettomuuspaikan ohi Konginkankaan keskustan kautta, tielaitos liukkauden torjuntaan, sairaala hälytysvalmiuteen sekä lääkärijohteinen katastrofiryhmä keskussairaalaan. Ä47 jättäytyi onnettomuuspaikan eteläpuolelle. Ä41 ajettiin onnettomuuspaikan pohjoispuolelle oikeanpuoleiselle kaistalle niin, että esimerkiksi ambulanssi sopisi vielä hyvin yksikön ja onnettomuuspaikan väliin. Ä41:n kuski pystytti valomaston ja alkoi järjestää valaistusta onnettomuuspaikalle. P41 miehistöineen alkoi kartoittaa tilannetta. Koko linja-auton keula oli repeytynyt auki ja paperirullat olivat vyöryneet sisälle. Linja-auton takaosaan oli hankala kulkea etuosan kautta, joten Ä41:stä haettiin kahdet tikkaat, jotka sijoitettiin linja-auton vasemman kyljen takaosan ikkunoista sisään. Tikkaita pitkin päästiin linja-autoon sisään ja saatiin potilaita ulos. P41 kuuli paikalla olleelta siviililtä, että joku oli lähtenyt viemään henkilöautolla yhtä potilasta Äänekoskelle. Tiedon seurauksena Äänekosken terveyskeskukselle annettiin myös hälytys.

Jäisestä tiestä varoitus pelastusväelle

Pelastuslaitoksen vuorovahvuus kyseisenä yönä oli palomestari, palo esimies ja kolme



Linja-auto rusentui yhteentörmäyksen ja sisälle vyöryneiden paperirullien voimasta.

palomies-sairaankuljettajaa. Asemalla sovittiin työnjaosta seuraavaa; Ä193:lla matkaan lähtevät paloesimies ja palomies-sairaankuljettaja ottavat lääkinnällisen pelastustoiminnan johdon (L4). He pitävät kirjaa potilaista, tekevät triagen ja huolehtivat kuljetusten järjestämisestä. P3 vastaa pelastustoimintaan liittyvistä tehtävistä onnettomuuspaikalla.

Hieman aiemmin liikkeelle lähtenyt Ä193 varoitti perässä tulevaa Ä11:stä tien liukkaudesta, tie oli peilijäinen. P3 pyysi matkalla Kehältä lisähälytykset Suolahden PVPK:lle ja Äänekosken VPK:lle sekä varmistamaan vapaavuorohälytyksen. Yksiköt kuuluivat P41:n ja Kehän välisen viestiliikenteen matkalla. Ä11:n saapuessa paikalle 02:31 Ä47 ja Ä193 olivat pysähdyksissä tien oikeassa reunassa. Ä193 oli lähempänä onnettomuuspaikkaa ajovalot onnettomuuspaikalle suunnattuina. P3 määräsi Ä11:n ajamaan onnettomuuspaikan pohjoispuolelle linja-auton ja Ä41:n väliin. Käsky työparille selvittää leikkurit linja-auton etuosaan sekä pystyttää lisävalaistusta onnettomuuspaikalle.

Tehtäväjaon jälkeen P3 kävi pikaisen tietojen vaihdon P41:n kanssa. P3 kiersi bussin taakse suorittaen tiedustelua, olisiko matkustajia mahdollisesti lentänyt linja-autosta ulos pellon puolelle. Konginkankaan ensivaste oli selvittänyt tikkaat linja-auton takaosaan oikealle kyljelle. P3 määräsi tik-

Henkinen huolto heti käyntiin

Teksti: Hannu Kouhia aluepalopäällikkö

Konginkankaan onnettomuus oli niin tavallisuudesta poikkeava, että pelastushenkilöstön psyykkiseen huoltoon kiinnitettiin huomio heti pelastustoiminnan päättyttyä. Ensimmäiset purkutilaisuudet määräsini käytäväksi välittömästi paloasemille saapumisen jälkeen. Nämä keskustelut käytiin Konginkankaan ja Äänekosken VPK:n asemilla sekä pelastuslaitoksella Äänekosken vakinaisen henkilöstön osalta. Tavoitteena oli, ettei kukaan tilanepaikalla ollut pääsisi kotiin ennen kuin asiaa on puitu.

Samana päivänä eli perjantaina olin yhteydessä Äänekosken terveyskeskuksen henkisen kriisiryhmän vetäjään ja tässä yhteydessä sovittiin yhteisen debriefing-tilaisuuden järjestämisestä sunnuntaille klo. 15.00 koko pelastushenkilöstölle.

Onnettomuuden tutkintaryhmän jäsenen kanssa käydyn neuvottelun perusteella päätettiin kuitenkin aikaistaa purkukeskustelut (defusing) jo lauantaiksi, joita vetämään kutsuttiin alan asiantuntijat Helsingin pelastuslaitokselta.

Lauantain purkukeskusteluihin osallistuivat onnettomuuspaikalla olleet henkilöt.

Sunnuntain debriefing-tilaisuuteen osallistui lähes 60 henkilöä pelastus-, poliisi- ja terveystoimesta. Tilaisuuden järjesti Äänekosken kriisiryhmä vahvistettuna asiantuntijalla Jyväskylästä.

Yhteisen tilaisuuden jälkeen jakaannuttiin vetäjien johdolla pienryhmiin, joissa asiaa työsti. Jatkotyöstämisestä pienryhmät tekivät omat päätöksensä. Mm. pelastuslaitoksella seuraava tilaisuus on 23.4.

Yksilökohtaista apua tarjosi Äänekosken terveyden huollon kuntayhtymän työterveyshuolto heti maanantaiaamusta lähtien.

Henkinen huolto jatkuu.

Kopterin puute puhuttaa

Konginkankaan onnettomuudessa suureksi kysymysmerkiksi on noussut se olisiko pelastushelikoptereista ollut apua pelastustöissä. Varkaudessa sijaitsevan Ilmarin tulon Keski-Suomeen esti huonot sääolosuhteet. Aluepalo-pääliikkö Hannu Kouhia Keski-Suomen pelastuslaitokselta sanoo, että on mahdotonta jälkikäteen sanoa, olisiko kopterista ollut apua pelastustöissä.

– Pelastustöiden alkuvaiheessa tarvittiin erityisesti lääkinällistä voimaa ja tiedettävä tosiasia on se, että kaikki onnettomuudessa loukkaantuneet 16 potilasta jäivät henkiin.

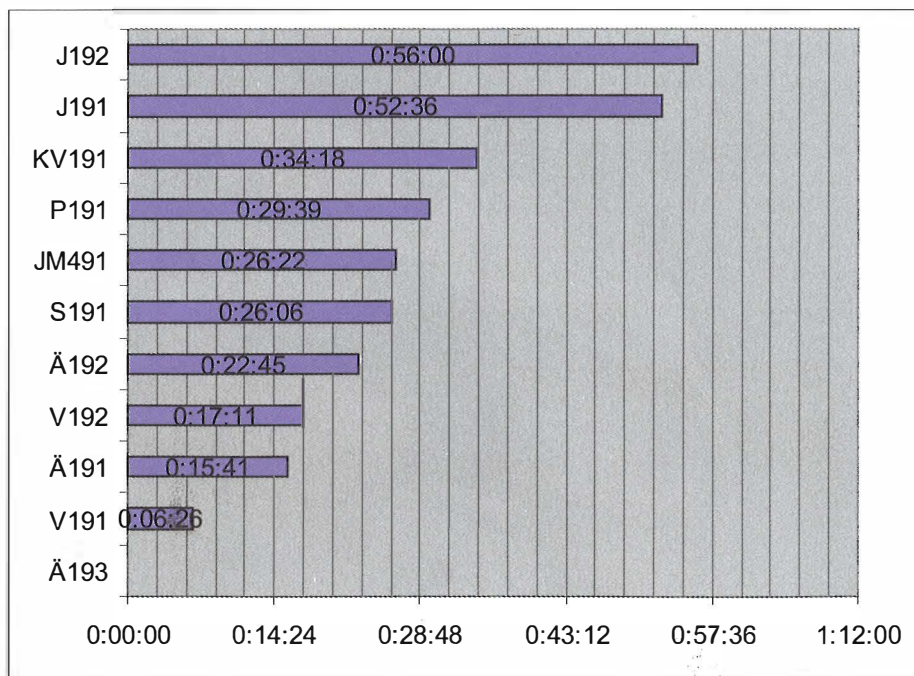
Pelastustöihin tarjottiin joitakin tunteja myöhemmin Medi-Heliä, mutta Kouhia ilmoitti, ettei sille enää siinä vaiheessa ollut tarvetta.

– Myös rajavartiolaitos tarjosi lähellä harjoituksessa ollutta Super-Pumaa avuksi ja tämä tarjous otettiin vastaan, mutta jostakin syystä rajan kopteri ei koskaan paikalle saapunut. Senkään puuttumisella ei tosin ole nähtävissä mitään vaikutuksia itse pelastustoimintaan.

kaat myös linja-auton vasemmalle kyljelle. Paikalle saapuvien pelastusyksiköiden henkilöstö jaettiin kolmeen työtehtävään. Yksi ryhmä keskittyi potilaiden irrottamiseen linja-auton etu- tai keskiosasta, toinen potilaiden siirtoon kokoamispaikalle tai ambulanssiin sekä kolmas potilaiden seurantaan ja hoidon avustamiseen.

Potilaat ulos kauhapaareilla ja rankalautoilla

Matkalla kohteeseen Ä193 kuunteli radioliikennettä P41:n ja Kehän välillä. P41 pyysi hälyttämään paikalle kaikki alueemme sairaankuljetusyksiköt. Ä193 varmisti matkalla, että myös Ilmari ja Sepe hälytetään. Kohde saavutettiin klo 02:29. Näky oli lohduton. Ä193:n pysäköitiin perävaunun eteen. Linja-auton ulkopuolella oli kolme potilasta. Ensimmäinen makasi rikkoutuneen perävaunun lavalla, toinen maassa etummaisena



Taulukko havainnollistaa, minkä ajan kuluttua L4:n paikalle saapumisen jälkeen (hetki 0:00:00) kukin sairaankuljetusyksikkö saapui onnettomuuspaikalle.

perävaunun pyörän edessä ja kolmas maassa linja-auton etupuolella.

Lähdimme työparini kanssa tutkimaan tarkemmin linja-autoa ja tekemään triagea potilaista. Ä41:n miehistö yritti irrottaa vielä mahdollisesti elossa olevia uhreja. Tässä vaiheessa laskin, että hoidettavana oli mahdollisesti 35 potilasta, jotka tarvitsevat nopeasti kuljetuksen lopulliseen hoitopaikkaan Keski-Suomen keskussairaalaan oli matkaa noin 70 km. Kohteeseen tulevien ambulanssien määrästä ei ollut tarkkaa tietoa. Tiesin vain sen, ettei jokaiselle potilaalle riittäisi ambulanssia.

Lähdin kiertämään tienpuoleiselle sivulle linja-auton keskiosaan, josta menivät tikkait linja-auton sisälle. Kiipesin tikkaita pitkin linja-auton sisälle. Vasemman kyljen kautta autettiin tikkaille kaksi hieman lievemmin loukkaantunutta potilasta. Käännyin linja-auton etuosaan päin ja katsoin niitä potilaita, jotka näin. Yksikään potilas ei päässyt liikkumaan, joko loukkaantumisen, puristumisen tai edessä olevien esteiden vuoksi. Suurin osa penkeistä oli repeytyneet irti ja ihmisten ääniä kuului penkkien alta. Elossa olevat ja menehtyneet olivat pakkautuneet lomittain kasaksi linja-auton etu-



ja keskiosaan. Päätökseni taktiikasta tuli kuin itsestään: pelastajia lisää auton keskiosaan ja potilaiden kantaminen ulos rankalautoja ja kauhapaareja apuna käyttäen. Ambulanssit pyrkivät kuljettamaan kaksi loukkaantunutta kerralla. Poistuin linja-autosta ja menin tielle ottamaan vastaan saapuvia ambulansseja. Kaikille sairaankuljetusyksiköille annettiin tieto siirtyä kohteeseen päästyään "äänecoski" puheryhmään

ja ilmoittautumaan L4:lle Ä193:n edessä.

Sairaan­kuljetusyksiköitä alkoi saapua paikalle klo 02.35 alkaen. Kaikille sairaankuljetusyksikön jäsenille sanoin, että menevät työparini luo ja ottavat yhden vaikeasti loukkaantuneen paareille ja yhden lievästi loukkaantuneen, jos löytyy. Kuljetus suoraan Keski-Suomen keskussairaalaan. Hoitavat matkalla ja tekevät sairaalaan ennakoilmoituksen potilaistaan. Lisäksi määräsin

yhden VPK:n jäsenen kuhunkin ambulanssiin hoitajan avuksi. Sairaan­kuljetusyksiköt määrättiin ilmoittautumaan L4:lle ennen lähtöään. L4 piti kirjanpitoa potilaiden määristä, yksiköiden lähtöajoista ja menehtyneistä. Sairaan­kuljetusyksiköt ilmoittautuivat L4:lle seuraavasti: V191 klo 02:35, Ä191 klo 02:44, V192 klo 02:46, Ä192 klo 02:51, S191 klo 02:55, JM191 klo 02:55, P191 klo 02:58, KV191 klo 03:03, J191 klo 03:21, J192 klo 03:54.

Yritin ottaa onnettomuuspaikalta yhteyttä Saku-info ryhmässä Keski-Suomen keskussairaalaan lähteneeseen valmiusryhmän lääkäriin sekä ensiapuun matkapuhelimella, mutta kumpaankaan en yhteyttä saanut.

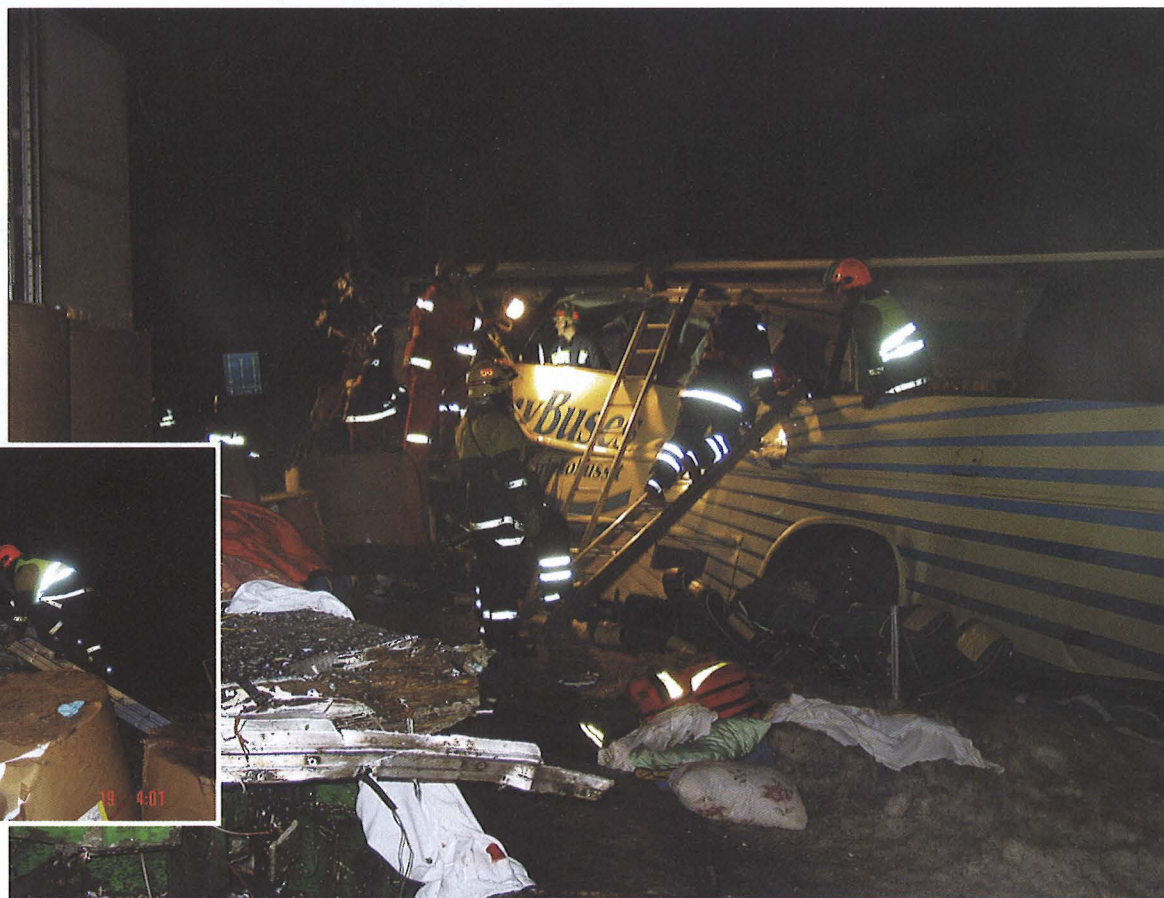
Terveyskeskuksen lääkärijohtoinen valmiusryhmä tuli paikalle noin klo 03:30 ja KSKS lääkärijohtoinen valmiusryhmä saapui paikalle klo 04:04. Viimeinen ambulanssi lähti onnettomuuspaikalta kohti keskussairaalaan kello 03:54. Loppuvaiheessa määräsin J192 hoitajaa varmistamaan elottomien sykkeettömyyden monitorilla.

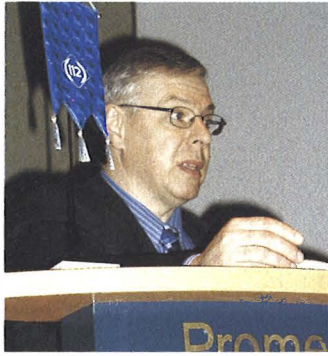
Menehtyneiden määrä kasvoi alati

Kokonaistilannetta johti P3. Lääkinnällisen pelastustoiminnan johtaminen oli L4:lla. Linja-autossa oli kaksi työskentelypistettä: linja-auton etu- ja keskiosa. Kaikki linja-auton sisällä olleet uhrin olivat puristuksissa. Pelastushenkilöstö linja-auton sisällä irrotti po-



Pelastajat rakensivat "siltoja" tikkaista joiden avulla uhreja saatiin pois bussista.





Keski-Suomen hätäkeskuksen johtaja *Jukka Jalasvuori* kertoi Porissa järjestetyssä hätäkeskuseminaarissa Konginkankaan onnettomuuden hälytysvaiheista. Jalasvuori toi esille myös Keski-Suomen valitettavan runsauden suur-onnettomuuksissa. Sotien jälkeen maassamme tapahtuneista 16 suur-onnettomuudesta neljä on sattunut Keski-Suomessa.

Keski-Suomen hätäkeskuksessa työskentelee 38 henkilöä, joista hätäkeskuspäivystäjää on 32. Vuorovahvuus on 4-8 päivystäjää.

tilaita yksi kerrallaan. Keskiosan potilaat siirrettiin ulos linja-auton molemmille puolille sijoitettuja tikkaita pitkin. Etuosan potilaat oli mahdollista ottaa suoraan edestä ulos. Potilaiden siirrossa käytettiin apuna siis rankalautoja ja kauhapaareja. Osa potilaista koottiin rekan perävaunun ja linja-auton väliin hetkeksi ennen ambulanssiin siirtämistä, paikalle levitettiin vilttejä kylmettymistä ehkäisemään.

Suurin osa potilaista siirrettiin kuitenkin suoraan ambulanssiin. L4 otti yksiköitä vastaan, teki potilasarviota sekä piti kirjaa menehtyneistä ja hoidettavista. Tieto menehtyneiden lukumäärästä kasvoi alati. Menehtyneet koottiin linja-auton etupuolelle ja takaosaan. P1:n saapuessa paikalle P3 raportoi hänelle tilanteesta. Sovittiin, että P1 hoitaa tilanteen tiedottamisen. Kaikki yhteydenotot pyrittiin jatkossa ohjaamaan P1:lle. Tutkinta, onnettomuuspaikan raivaus ja siivoaminen kestivät myöhään iltaan. Viimeinen pelastusyksikkö poistui paikalta klo 18:30.

Tiedotustulvaa purkamaan

Aluepalopäällikkö Hannu Kouhia saapui kohteeseen klo 3.09. Saatuaan tilanneselvityksen P3:lta oli selvää, että pelastustoiminnan johtaminen jää edelleen P3:lle ja P1 ryhtyy organisoimaan viranomaisten yhteis-

Yhteistyötä parhaimmillaan

Perjantain vastaisena yönä Keski-Suomen hätäkeskuksessa kokenut hätäkeskuspäivystäjä otti ensimmäisen hätäpuhelun onnettomuudesta ja pian toiselle päivystäjälle tuli toinen onnettomuudesta kertova puhelu. Ensimmäinen puhelu tuli onnettomuusrekan kuljettajalta ja toinen paikalle heti tapahtuman jälkeen tulleelta toiselta rekkakuskilta.

– Ensimmäisen hätäpuhelun vastaanottaneelle päivystäjälle selvisi hyvin pian, että kysymys on suuronnettomuudesta. Siksi annettiin heti hälytys: Tieliikenneonnettomuus, suuri 204 A.

Jalasvuori kiittelee myös paikalle pian tapahtuman jälkeen tullutta toista rekka-auton kuljettajaa, joka alkoi antaa hyvin seikkaperäisiä tietoja hätäkeskuspäivystäjälle.

– Hän mm. kertoi, että linja-autossa on ainakin 40 henkeä ja kuvaili

muutoinkin tapahtunutta. Hän toimi ikään kuin päivystäjän silminä ja korvina.

– Tämä oli kaikinpuolista yhteistyötä parhaimmillaan. Joskus tehtävänanto saattaa mennä ali, joskus yli, mutta tässä se onneksi osui aivan nappiin.

– Toisaalta oli onni, jos tässä tapahtumassa sellaista edes oli, että tämä tapahtui yöllä. Silloin ei sairaankuljetuksella ollut siirtokuljetuksia, vaan kalusto saatiin mahdollisimman nopeasti täysimääräisenä käyttöön. Loukkaantuneet saivat apua niin nopeasti kuin mahdollista. Paikalla oli pian seitsemän lääkäriä. Palokunta toimi tilanteessa hyvin. Esimerkiksi murskautuneesta linja-autosta oli vaikea tuoda potilaita pois, mutta pelastajat rakensivat tikkaista siltoja, joilla loukkaantuneita pystyttiin siirtämään, Jukka Jalasvuori kertoi.



Lohduton näky bussin sisältä takaosasta nähtynä. Paperirullat pakkautuivat sisälle ja murskasivat kaiken alleen.

toimintaa ja tiedotusta.

Ilmoitin Keski-Suomen hätäkeskukselle, että yhteistietoni voi antaa medialle. Samanaikaisesti pyysin hätäkeskusta informoimaan tapauksesta pelastusjohtaja Markku Mensalaa sekä pelastusosaston päivystäjää (Taito Vainio).

Yhteistietojen tultua julki alkoi valtaisa

paine median taholta ja varsin pikaisesti tein päätöksen keskitetyn tiedotustilaisuuden järjestämisestä klo 6.00 Äänekosken paloasemalle perustettavaan tiedotuskeskukseen.

Tiedotustilaisuuteen kutsuin onnettomuuspaikalla olleet ylläikäri Tapio Tamme-
lan, palomestari Markku Kinnusen ja rikos-

komisario Jouko Pokelan (tutkinnan johtaja).

Kello 6.00 tiedotustilaisuuteen osallistui n. 30 median edustajaa. Seuraava keskitetty tiedotustilaisuus järjestettiin klo 14.15, johon osallistuivat onnettomuuspaikalla käyneet ministeri Leena Luhtanen, kansliapäällikkö Ritva Viljanen ja pelastusylijohtaja Pentti Partanen seurueineen.

Kolmannen tiedotustilaisuuden järjesti klo 17.00 onnettomuustutkintaryhmä. Näihin tilaisuuksiin osallistui n. 60–70 median edustajaa.

Tiedotuskeskus oli toiminnassa ja miehittettynä perjantaiamusta klo 6.00 sunnuntai-iltapäivään klo 15.00.

Median osallistuminen tilaisuuksiin oli selkeästi kolmijakoinen. Perjantaina paikalla oli kotimainen media, lauantaina pohjoismaalainen media (Ruotsi, Norja ja Viro) sekä sunnuntaina viikkolehdet. Joskin median kiinnostus tapahtumaa kohtaan jatkuu edelleenkin kaksi viikkoa tapahtuneen jälkeen.



Kokemus rakentanut valmiutta Keski-Suomessa

Keski-Suomi tuntuu olevan suuronnettomuusmaakunta. Kolmisenkymmentä vuotta sitten hollantilaisia turisteja kuljettanut linja-auto joutui onnettomuuteen, 12 kuoli, Jyväskylän rallissa sattui joitakin vuosia sitten ralliauto-onnettomuus, jossa katsojia kuoli ja vajaa kymmenen vuotta sitten juna suistui raiteilta Jyväskylän rautapihalla, jossa kuoli matkustajia.

– Kyllähän nämäkin tapahtumat ovat tietysti lisänneet varautumiseen panostamista. Erityisesti Keski-Suomen keskussairaalasissa on panostettu suuronnettomuusvalmiuteen. Siellä suuronnettomuusvalmius on toimintaohjeistettu. Erityisesti on mainittava edellisen johtavan ylläkkärin Tapio Tervon panostus asiassa, Hannu Kouhia sanoo. Hän kiittelee myös eri kriisiorganisaatioiden, kuten pelastustoimen, poliisin, lääkintähuollon ja hätäkeskustoiminnan välistä yhteistyötä ja vuoropuhelua.

– Tämä on Keski-Suomessa jo pitkään toimineen keskitetyn hätäkeskusjärjestelmän ansiota, hän sanoo.

Ääneseudun pelastustoiminnan riskit kartoitettiin palvelutasopäätöksessä, joka tehtiin vuonna 2000. Merkittävimmiksi riskeiksi valitun laskentakaavan tuottaman riskiluvun mukaan muodostui 1. Oy Metsä-Botnia Ab, 2. 4-tie (E-75) ja 3. Noviant Oyj. Metsä-Botnia ja Noviant ovat kemikaalilainsäädännön mukaan suuronnettomuuden uhkaa aiheuttavia teollisuuslaitoksia. Riskiluku määritettiin kaikkiaan noin 190 erityiskohteesta.

Pelastustoiminnan järjestelmä suuronnettomuuksissa perustuu Kouhian mukaan Äänekosken yhteistoiminta-alueen suunnittelemaan sammutus- ja pelastustoiminnan järjestämisestä vuodelta 1992, kaupungin valmiussuunnitelmaan, erityiskohteiden sisäisiin ja ulkoihin pelastussuunnitelmiin sekä pelastustoimen palvelutasopäätökseen.

Edellä mainittujen suunnitelmien sekä käytännön tilanteiden perusteella on laadittu hälytysohjeet vastemääritelmiseen Keski-Suomen hätäkeskukselle.

Äänekoskella sijaitsee vakinainen palokunta, jonka kokonaisvahvuus on 31 ja vuorovahvuus 1+1+4 (käytännössä 1+1+3). Vakinaisen henkilöstön lisäksi Ääneseudulla toimii 7 sopimuspalokuntaa kokonaisvahvuudeltaan n. 100 henkilöä. Lähimmät avustavat yksiköt ovat n. 40 kilometrin etäisyydellä Viitasaari, Saarijärvi ja Jyväskylä.

– Suuronnettomuusharjoituksia alueella järjestetään riskiteollisuudesta ja vaarallisten aineiden runsaasta kuljetusmäärästä johtuen vuosittain, hän kertoo.

Viimeisin suuronnettomuusharjoitus oli viime kesänä Finnforest Suolahden vaneritehtaalla, jolloin harjoitukseen osallistui 77 pelastustoimen organisaatioon kuuluvaa henkilöä. Eri viranomaisten ja teollisuuden yhteistoimintaharjoitus oli Äänekoskella elokuussa 2002. Harjoitukseen osallistui yhteensä n. 100 henkilöä eri tahoilta mm. Äänekosken kaupungin poikkeusolojen johtoryhmä.

– Vaarallisten aineiden liikenneonnettomuustilannetta harjoitettiin joulukuussa 2001, johon osallistui n. 55 henkilöä teollisuuden ja eri viranomaisten taholta.

– Konginkankaan liikenneonnettomuus oli Keski-Suomessa alueellisen pelastustoimen ensimmäinen ”yhteinen” suuremman luokan onnettomuustilanne.

– Keski-Suomen pelastuslaitoksen toimintojen rakentaminen on huimaa vauhtia etenemässä. Keskeneräisyydestään huolimatta Konginkankaan onnettomuus osoitti alueellisen yhteistoiminnan tuloksellisuuden. Tilanepaikalle saatiin ongelmitta riittävät pelastusvoimat kuntarajoista riippumatta, Hannu Kouhia sanoo.

Ministerin kiitos

Sisäasiainministeri *Kari Rajamäki* kiitti Konginkankaan onnettomuuden pelastustöihin osallistuneita.

– Heti onnettomuuden jälkeen viranomaiset toimivat nopeasti ja tehokkaasti. Ensimmäiset pelastajat olivat paikan päällä muutamassa minuutissa. Tällä ripeällä toiminnalla pystyttiin pelastamaan monen nuoren henki. Auttamisen ketjuun kuuluvien toimijoiden yhteistyö oli esimerkillistä. Valitettavasti enempää tuskin olisi ollut mahdollista tehdä, koska onnettomuus oli niin raju,

– Kiitos pelastustoimen paikalliselle henkilöstölle ja Keski-Suomen Hätäkeskuksen henkilökunnalle. Kiitos myös poliisille sekä sosiaali- ja terveystoimen henkilökunnalle samoin kuin toimintaan osallistuneelle vapaaehtoishenkilöstölle. Tiedämme, että olette tehneet parhaanne vaikeissa ja henkisesti raskaissa olosuhteissa, ministeri Rajamäki sanoo.

64 osallistui pelastustöihin

Rekan ja linja-auton onnettomuuspaikka muodosti etäisyyksiltään tiukasti rajatun toimintaympäristön. Pelastustoiminta onnettomuuspaikalla oli keskittynyt linja-autoon ja sen välittömään läheisyyteen. Kommunikointia onnettomuuspaikalla pystyttiin pääsääntöisesti hoitamaan vierekkäin puhumalla ja huutamalla. Linja-auton sisällä ahtaaksi

käyneissä tiloissa työskenteli niin monta pelastajaa kuin sisällä kunnolla toimimaan mahtui. Potilaiden vammat ja vammamekanismit eivät jättäneet kenellekään epäselväksi yhteentörmäyksen rajuutta. Kukaan onnettomuuden uhreista ei pystynyt pelastautumaan omin avuin. Potilaat oli saatava ulos autosta ja mahdollisimman nopeasti siirrettyä lopulliseen hoitopaikkaan.

Onnettomuuspaikalla työskenteli lopulta

64 henkilöä. Yksiköitä onnettomuuspaikalle hälytettiin kahdeksan kunnan alueelta. Tällä kertaa onnettomuuspaikalla voitiin työskennellä rauhassa, koska liikenne saatiin jo aikaisessa vaiheessa ohjattua kiertotielle. Ambulansseja paikalla oli 11 kappaletta. Ambulanssit riittivät potilaiden kuljettamiseen, menehtyneitä kun oli suhteettoman paljon. Onnettomuuden olisi toivonut noudattavan lääkinnällisen pelastustyön johtajan alkuperäistä aavistusta 35 loukkaantuneesta, tällöin vastaava ambulanssimäärä olisi ollut vasta alku.

Onnettomuustyyppi oli alueemme riskiarvioissa tiedostettu. Kuitenkaan näin masiivisena ja kohtalokkaana, kaikkine epäsuotuisine yksityiskohtineen, sitä ei ollut kukaan pystynyt kuvittelemaan. Työskentely onnettomuuspaikalla ja sen kohtuuttoman epäoikeudenmukaisuuden kohtaaminen ei voi olla jättämättä jälkeään auttajiin. Kukin käsittelee tuntojaan omien selviytymismekanismiensa kautta. Kyseisessä onnettomuudessa jälkihoito kriisiryhmien sekä keskinäisen puhumisen ja keskustelun kautta on auttajien keskuudessa koettu hyvänä ja tärkeänä. ●

Opintopäivillä muistettiin turman uhreja

Suomen Palopäällystöliiton kevätopintopäivien tämänkertainen tutustumiskohde oli Raumalla UPM-Kymmene Oyj:n tehtaan ja paperin valmistukseen. Näimme paperin valmistusketjun lopulliseen muotoonsa, kun raskaat paperirullat laitetaan lastausvalmiiksi tehtaalla odottamaan rekka-autoja kuljettamaan ne pois.

Seuraavana päivänä opintopäivien väki heräsi karmeaan tietoon. Tällaiset paperirullat olivat surmanneet 23 ihmistä Konginkankaalla. Opintopäivien osallistajat kunnioittivat hiljaisella hetkellä onnettomuuden uhreja.

