



- JUHANI KATAJAMÄKI -

# Jyväskylän synkkä junaturma oli myös nopea pelastusoperaatio



KUVAT:  
RISTO AALTO  
JUHANI KATAJAMÄKI

Veturin iskeytyminen runsaan sadan metrin päähän radasta ylikulurampin pilaariin on varma merkki liian suuresta nopeudesta vaihteessa. Jyväskylän rautatieasema sijaitsee taustalla hämmöttävän ylikulkusillan taustalla vasemmalla.

**Yhdeksän matkustajaa ja toinen veturinkuljettajista menehtyi Jyväskylän ratapihalla 6.3. 1998 klo 13.49 sattuneessa rajussa pikajunan kiskoilta-suistumisessa. Turmassa loukkaantui 47 matkustajaa. Heistä 35 oli toimitettu sairaalaan 41 minuuttia sen jälkeen kun ensimmäinen Jyväskylän pelastuslaitoksen yksikkö oli ehtinyt onnettomuuspaikalle. - Kyllä pelastustoimien on täytynyt sujua erinomaisesti, kiittelee tulosta Pelastustiedolle Keski-Suomen keskussairaalan päivystyspoliklinikan osastonhoitaja Maija Nieminen.**

Kaatuneiden vaunujen alta pelastajat saivat turvaan kolme matkustajaa, viimeisen heistä usean tunnin uurastuksen jälkeen. Kuva kertoo myös tunnisteiden parantamisesta. Lääkintähenkilökunnan ja sairaankuljettajien liivit kertovat kantajansa osaamisalueen kaikille paikallaoleville.

Onnettomuus sattui, kun pikajuna 105 Turusta Tampereen ja Jyväskylän kautta Pieksämäelle lähestyi Jyväskylän ratapihaa ja asemaa. Juna ajoi aivan liian lujaa vaihteeseen, jonka tarkoitus oli siirtää juna "suoralta" kakkosraiteelta sivuun kolmosraiteelle. Nopeudeksi on arvioitu lähes 100 km/h, eli ainakin kaksi kertaa sallittua suurempi vauhti. Ylinopeus vaihteella sinkosi veturin yli sadan metrin päähän ja suisti kaksi ensimmäistä vauhua kyljelleen. Yhdeksän vauhua pysyi pystyssä.

Turun laivapikajunassa oli viitisensataa matkustajaa. Heistä yhdeksän sai surmansa. Myös toinen veturinkuljettaja kuoli. Sairaalaan toimitettiin 47 potilasta. Heistä yksi oli radanviereistä rantatietä ajanut henkilöautoilija, jonka autosta kyljelläänliukunut veturi vei nokkapellin ja ruhjoi moottoria, mutta jätti tuulilasin ehjäksi.

Tätä onnettomuusraporttia onnettomuusperjantain jälkeisenä maanantaina kirjoitettaessa junan hurjan lähestymisnopeuden syy oli täysi arvoitus.

### Apu nopeasti

Perjantai-iltapäivänä Jyväskylän pelastuslaitoksen vuorovahvuus oli yhteensä 14. Ensimmäinen onnettomuusilmoitus Keski-Suomen hätäkeskukseen tuli matkapuhelimesta klo 13.49: "Rautatieaseman kohdalla juna tuli raiteelta pois ja törmäsi yhteen autoon kun se tuli tähän rantaväylälle."

Onnettomuustietojen perusteella hätäkeskus lähetti paikalle normaalin peruslähdön: J3:n (paloesimies Pertti Hänninen ja kuljettaja), J11:n (esimiehenä Juha Heinonen +4), J14:n (1) ja sairaauton (2).

Hälytysseleste kirjaa J3:n hälytysajaksi 13.50,28; lähtöajaksi 13.51,54 ja ilmoituksen perilletulosta 13.54.

- Paikalla vallitsi aavemainen tunnelma. Kukaan ei huutanut. Vaunuista purkautui hiljaisia ihmisiä, joista osa matkatavarat mukanaan lähti sanaa sanomatta pois onnettomuuspaikalta, paloesimies Pertti Hänninen kuvailee ensitunnelmia.

- Tein pikaisen tiedustelun. Vaunuja oli paljon ja onnettomuuden laajuuden hahmottaminen vaikeata. Turman laajuus oli kuitenkin aavistettavissa ja

määräsin hätäkeskuksen toimimaan suuronnettomuuden pohjalta, Hänninen kertaili tapahtumia onnettomuuden jälkeisenä sunnuntaina.

- Tiedon ainakin yhdestä uhrista junan alla sain heti paikalle tullessani, joten täsmensin hätäkeskusta hälyttämään paikalle raskasta nostokalustoa: niin autonostureita kuin VR:n Pieksämäen raivausryhmänkin kalustoineen.

Hätäkeskuksen radioliikennenuhoite kertoo raivausryhmäkäsken lähteneen 13.58, minuuttia myöhemmin Hänninen määräsi hälytettäväksi keskussairaalan valmiusryhmän.

### Lisää yksiköitä

Keskellä kaupunkia sattunut onnettomuus tuotti lukuisia ilmoituksia hätäkeskukseen. Turman laajuus selvisi nopeasti. Oman kaupungin yksiköiden lisäksi hätäkeskus ryhtyi hälyttämään naapurikunnista sairaautoja, palo- ja pelastusyksiköitä, terveysasemien hälytysryhmiä, poliisipartioita, kriisipalveluorganisaatiota potilaitten ja omaisten henkiseksi avuksi, yhteistoimintaviranomaisia.

Valtion kokeiluhätäkeskukseksi toimiva Keski-Suomen hätäkeskus (Kehä) pystyi organisoimaan työhön enimmillään 7 päivystäjää. Kohteeseen hälytettiin kaikkiaan 10 sairaankuljetus-, 18 pelastus- ja 12 poliisiyksikköä. Hälytysselesteesta on luettavissa 33 ajoneuvoyksikön tunnus. Palo- ja pelastustoimen henkilöstöä paikalla oli enimmillään 87. Sairaankuljetusyksiköitä oli Jyväskylän lisäksi Jyväskylän maalaiskunnasta, Pihtiputaalta, Muuramesta ja Korpilahdelta. Kaikkiaan pelastajia oli noin sata.

### Vaunut tutkittiin

Hänninen kertoo jo matkalla kuulleensa hätäkeskukseksi, että radalta oli virta katkaistu.

- Määräsin vaunut tutkittavaksi Juha Heinosen johdolla, ja sitä mukaa kun uusia yksiköitä tuli paikalle, siirsin heitä Heinosen yksikön avuksi, Hänninen muistelee.

Palopäällikkö Markku Mensala tuli paikalle klo 14.00 ja otti johtovastuun. Operatiivinen pelastustyö jatkui kuitenkin Hännisen johdolla.

Pystyssä pysyneissä vauunuissa henkilövahingot jäivät muutamaa poikkeusta lukuunottamatta vähäisiksi. Kun junassa tämänhetkisten arvioiden mukaan matkusti puolisen-tuhatta ihmistä, loukaantuneiden jääminen kymmenenteen osaan on lohdullinen luku. Vauunun rakenteet kestivät rajun heittelemisen ja sitä seuranneen rymistelevän pysähtymisen hyvin. Samoin tekivät vauunujen rakennelmat: pystyyn jääneistä vauunuista ei palokuntien tarvinnut hydraulilla eikä muine pelastuskalustoineen irrottaa ainoatakaan uhria. Loukaantuneet saatettiin siirtää nopeasti paareille ja osa kykeni hakeutumaan sairaautoihin ilman apua.

Kun sairaautoja saatiin paikalle paljon ja nopeasti eikä kuljetusmatka ollut pitkä, kuljetukset sujuivat tehokkaana vuoroajona.

- Tässä tilanteessa emme katsooneet kokoamispaikan perustamista tarpeelliseksi, Hänninen perustelee.

Hännisen arviota tukee keskussairaalan päivystyspoliklinikan kiittävä arvio pelastustöiden sujumisesta. Neljässäkymmenessä yhdessä minuutissa sairaalaan oli toimitettu 35 potilasta.

### Kaatuneet vaunut surmasivat

Kahden kaatuneen vaunun osalta tilanne oli täysin toinen kuin pystyyn jääneiden kohdalla. Vaunujen kaatuminen kyljelleen ja sitä seurannut kymmenienkin metrien liukuminen vaihtelevassa maastossa tuotti kaikille suuronnettomuuksille ominaista sattuman oikkuilua. Joku pääsi pelästyksellä, kun taas vierustoverin imaisi rikkoutunut ikkuna-aukko vaunun alle.

Turmassa kuoli 10 ihmistä. Heistä ensimmäisenä kulkeeneen vaunun alle menehtyi kaksi, toisen alle neljä ja sisälle yksi. Toisesta vaunusta sinkoutui ulos ja sai surmansa yksi matkustaja. Toinen veturinkuljettajista murskautui veturin sisään, yksi vaunun alta pelastetuista kuoli vammoihinsa sairaalassa.

Onneakin oli. Toisen vaunun alta saatiin nostotyön avulla pelastettua kolme uhria.

- Kun keskussairaalan valmiusryhmä (lääkäri, lääkäriavustaja)

Juna lähestyi kuvan yläosan suunnasta kovalla vauhdilla ratapihaa. Se ajoi kuvan keskellä näkyvään vaihteeseen aivan liian lujaa. Veturi suistui etualalla näkyvästä kohdasta radan sivuun. Vaunut jatkoivat kiskoja pitkin jonkin matkaa, kunnes kaksi ensimmäistä suistui ja kaatui radan sivuun.

timestari, sairaanhoitaja) ehti paikalle 14.18, määräsikin sen näiden uhrien avuksi koko pelastustyön ajaksi, pelastustyönjohtaja Markku Mensala kertoo.

Kaatuneitten vaunujen matkustajille sattui eniten pahoja loukkaantumisia. Onnettomuuden jälkeisellä viikolla sairaalassa oli hoidettavana vielä 9 matkustajaa.

Myös kaatuneet vaunut kestivät hyvin. Esimerkiksi ainoakaan istuintuoli ei ironnut kiinnityksistään.

Mensala oli myös käskyttänyt paikalle hiekkaa, kauhakuormajia ja puutavaraa. Jälkimmäistä tarvittiin vaunujen ja veturin kohottamisessa, hiekkaa ja kauhakuormureita raskaan nosturikaluston tarvitseman tien rakentamiseksi vaunujen viereen. Nostotyöt Mensala määräsi menestyksellisesti Jyväskylän mlk:n palokunnan vastuulle.

Kaikkiaan onnettomuuspaikalla työskenteli kolme lääkin-



täryhmää: keskussairaalan ryhmän lisäksi ryhmät Jyväskylän ja Jyväskylän mlk:n terveysasemilta.

Vaunujen ja veturin nostaminen oli aikaa vievä operaatio.

Viimeinen kuolleista nostettiin ruumisautoon klo 18.55.

## Tiedotustilaisuus

Onnettomuudesta tuli nope-

asti valtakunnallinen uutinen.

- Päätin, että tiedotustilaisuus järjestetään mahdollisimman nopeasti, Mensala painottaa. - Hätäkeskuksen kautta käskin viestitettäväksi, että tiedotustilaisuus on 15.30 VR:n hallintorakennuksessa. Päätös oli oikea, tiedontarve oli valtaisa. Ainoa ikävä tilanne oli, että kuolleiden määrästä oli kahdenlaista tietoa. Kymmenen oli oikea luku. Yksitoista kummitteli tiedoissa, kun sairaalassa menehtynyt laskettiin jossain kahteen kertaan.

Illan tiedotustilaisuuksissa kiinnittyi huomio jo varsin varhaisessa vaiheessa esitettyihin arvioihin onnettomuuden syystä. Niin palopäällikkö Mensalan kuin illemmalla Onnettomuustutkintakeskuksen johtavan tutkijan **Kari Alppi-vuorekin** viesti oli selvä: juna oli tuntemattomasta syystä ajanut aivan liian lujaa vaihteeseen.

- Mitäpä sitä itsestäänselvyttä kieltäisi vain periaatteen vuoksi, kun kysymyksessä on tämänkaltaisen suuronnettomuus, Mensala perustelee sanomansa selkokielisyyttä.

## Toinen kerta samalle työvuorolle

Jyväskylässä sattui hieman samankaltainen onnettomuus syyskesällä 1996, kun ralliauto syöksyi Harjun erikoiskokeella yleisön joukkoon. Turmassa kuoli yksi katsoja ja 32 sai vammoja.

- Sekin onnettomuus sattui meidän työvuorollemme, Pertti Hänninen muistuttaa. - Silloinkin kyseessä oli mittava sairaankuljetusoperaatio. Uskoakseni tuolloin saatu suuronnettomuuskokemus, joka harvoin osuus samojen pelastajien osalle, vaikutti myönteisesti alitajunnassamme, Hänninen pohdiskelee.

PT



Uhrien irrottamiseksi vaunuja kohotettiin raskaille nostureilla. Sitä mukaa kun taakka nousi, alle ladottiin kakkosvitosparruista kannatus. Kuvattu palolaitoksen videonauhalla.

PS Tämä kirjoitus on lehden aikataulullisista syistä kirjoitettu pian onnettomuuden jälkeen, jolloin tarkkoja yhteenvetoja eri osapuolten toimista ei ollut käytettävissä. Kirjoituksen tiedot perustuvat Hännisen ja Mensalan haastatteluihin ja hätäkeskuksen hälytysselesteen osittain tarkistamattomiin tietoihin.



Palopäällikkö Markku Mensala ja paloiesimies Pertti Hänninen johtivat pelastustoimia. 35 potilasta kuljetettiin sairaalaan 41 minuutissa.



Kahden vaunun alle menehtyi viisi matkustajaa. Irrottaminen oli aikaa vievää toimintaa. Kuva palolaitoksen videolta.



## Tutkijalautakunta nimetty

Valtioneuvosto on nimennyt suuronnettomuuden tutkintalautakunnan. Sen puheenjohtajaksi on nimetty Onnettomuustutkintakeskuksen johtava tutkija Kari Alppivuori ja jäseniksi Hämeenlinnan palopäällikkö **Jouko Allinniemi**, pelastusopiston yliopettaja **Esko Kaukonen** ja ylikonstaapeli **Pekka Aho** Jyväskylän poliisilaitokselta.

Alppivuori ja Allinniemi oli-

vat myös Jokelan junaonnettomuuden tutkijoita keväällä 1996. Aho puolestaan kuului rallionnettomuuden tutkijalautakuntaan.

Kuvassa lautakunta palaverissaan Jyväskylän poliisilaitoksella 8.3. ennen virallista nimittämistään. Allinniemi (vas.), Kaukonen, Alppivuori ja Aho saivat pikakomennuksen Jyväskylään suoraan työpaikoilleen 6.3.

## Kommentti

# Pelottava onnettomuus

Jyväskylän maaliskuinen junaonnettomuus on hätkähdyttänyt ihmisiä enemmän kuin moni muu kohalokkaampi onnettomuus. Pikajuna ajoi lähes ihanteellisissa sääolosuhteissa suomalaisen iso kaupungin ratapihalle ja sen vaihteeseen yli kaksi kertaa sallittua tilan nopeutta suuremmalla vauhdilla.

Esiopastin sijaitsi 1850 m ja pääopastin 500 m ennen vaihdetta. Kummankin on todettu toimineen normaalisti. Noin 1,5 km ennen vaihdetta junan nopeus oli 137 km tunnissa. Pääopastimella junan suurin sallittu nopeus - silloin kun juna saapuu asemalle suoraa raidetta pitkin - saa olla enintään 80 km/h. Jos junan tarkoituksena oli pikajuna 105:n kaltaisesti on siirryä poikkeavalle raiteelle, nopeus saa vaihteella olla korkeintaan 35 km/h. Nyt junan vauhti pääopastimella oli ainakin 128 km/h. Sen jälkeen etäisyys vaihteelle oli enää sen verran lyhyt, että sallittu 35 km/h on jarrutuksen jälkeen ylittynyt todennäköisesti ainakin kaksikertaisesti.

Onnettomuutta on vartailtu Jokelan junaturmaan 21.4.1996. Tuolloinkin juna ajoi vaihteeseen liian suurella nopeudella.

Jokelan tapauksessa oli kuitenkin "lieventäviä" asianaaroja: vaihdejärjestely oli ratatöiden vuoksi poikkeuksellinen ja paikalla vallitsi todellinen hernerokkasu. Olosuhteet eivät riittäneet selitykseksi ylinopeudelle, mutta tekevät turman jotenkin "ymmärrettäväksi".

Jyväskylässä Jokelan kaltaisia haittoja ei ollut. Sää oli

kirkas, raidejärjestely normaali ja veturin ohjaamossa tuplamiehitys.

Nykyisin pikajuniakin kuljettaa vain yksi kuljettaja (Jokela). Jyväskylän tapauksessa miehistö oli edellisyyenä kuljettanut tavarajunan Piek-sämäeltä Tampereelle. Koska junassa oli lastina vaarallisia aineita, kuljettajia piti VR:n säännösten mukaan olla kaksi. Miesten työvuoro keskeytyi Tampereelle, josta se kuuden tunnin levon jälkeen jatkui ajovuorona takaisin Piek-sämäelle. Nyt kuljettavana oli Turusta Tampereelle saapunut laivapikajuna.

Näistä lähtökohdista katsoen onnettomuus oli todella pelottava, koska sen toistumiseksi näyttää riittävän vain kuljettajan (-ien) inhimillinen virhe. Kun kaksoismiehityksellä varustettu pikajuna voi Jyväskylän kaltaisin seurauksin ajaa keskellä päivää hyvissä sääolosuhteissa vastoin esiopastimen ja pääopastimen määräyksiä vain aistinvaraisella ohjaamisella ilman teknistä varmistusjärjestelmää, voi vastaava onnettomuus olla periaatteessa mahdollinen milloin vain millä tahansa rataosuudella, joka ei ole automaattisen kulunvalvonnan varmistama.

Matkustusturvallisuuden uskottavuuden vuoksi todella soisi, että ainakin yhdeksi syyksi onnettomuudelle sitenkin löytyisi jokin tekninen vika, esimerkiksi jarruihin liittyvä.

Joka tapauksessa on selvää, että onnettomuus nopeuttaa automaattisen kulunvalvonnan rakentamista.

Juhani Katajamäki