

## TODELLISEN SUURONNETTOMUUDEN AINEKSET

- Tammikuun onnettomuuksista vähimmällä huomiolla meni kloorilastissa olleen tavarajunan ja kuorma-auton tasoristeysonnettomuus. Kaksi 50 000 litran kloorisäiliövaunua suistui ojaan.
- Vaunut eivät repeytyneet eikä vähäisintäkään vuotoa syntynyt. Säiliön/säiliöiden murtuminen olisi merkinnyt suuronnettomuutta, jonka rinnalla Kotkan, Haminan ja Porvoon onnettomuudet ovat pikkuonnettomuuksia.
- Onnettomuudesta raportoi aluepalopäällikkö Usko Pöyry.



### Tasoristeysonnettomuus Laukaassa

## Kaksi 50 tonnin kloorivaunua nurin

Laukaassa sattuneessa kuorma-auton ja tavarajunan törmäyksessä suistui raiteilta 16 tyhjää tavaravaunua sekä kaksi kloorivaunua, joissa oli yhteensä 100 tonnia klooria. Kuorma-auton kuljettaja loukkaantui vain lievästi. Kuten kuva kertoo, kloorivaunut olivat peräkkäin ilman välissä olevaa turvavaunua, joita nyt olisi ollut käytössä vaikka yli 20 kappaletta.

● Laukaassa sijaitsevassa Vatian ylikäytäväristeyksessä tapahtui junaonnettomuus 9. tammikuuta kello 9.04. Tällöin juna, jossa oli 24 tyhjää katettua tavaravaunua ja kaksi 50 tonnin lastissa ollutta kloorivaunua, törmäsi ylikäytävällä yhteen raskaan kuorma-auton kanssa.

Hätäilmoituksen teki junasuorittaja *Kari Hietala* Äänekosken aluehälytyskes-

● Törmäyksen seurauksena suistui kaikkiaan 16 junavaunua raiteilta, näiden joukossa myös molemmat kloorivaunut.

● Kuorma-auto romuttui korjauskelvottomaksi, mutta siitä huolimatta sen kuljettaja sai vain suhteellisen lieviä vammoja.

kuksen kautta ja se otettiin vastaan Jyväskylän aluehälytyskeskuksessa klo 9.09.

Hälytystä suorittaessaan Hietala oli maltillinen ja antoi pelastusorganisaation tarvitsemat tiedot täsmällisesti.

Laukaan palokunta hälytettiin välittömästi ja se oli paikalla klo 9.27. Poliisi sai hälytyksen klo 9.11 ja Valtion rautatie klo 9.20. Keski-Suomen läänin pelastustarkastaja *Pentti Kosonen*, aluepalopäällikkö ja hänen varamiehensä olivat ilmoituksen onnettomuudesta saatuaan paikalla klo 10.15.

Onnettomuuspaikalla toimenpiteitä johti koko ajan

Laukaan kunnan palopäällikkö *Mauno Kauppinen*. Johtovastuun siirtämiseen aluepalopäällikölle tai pelastustarkastajalle ei ollut mitään tarvetta. Tilanne todettiin toistaiseksi vaarattomaksi. Valtion rautateiden raivausryhmän saavuttua paikalle Pieksämäeltä siirrettiin osa vaurioituneista vaunuista pois varsinaiselta onnettomuusalueelta.

VR:n toimintaa johti kokonaisvaltaisesti liikenne-aluepäällikkö *Mauri Heiniö* alaisenaan asemapäällikkö *Kalevi Hämäläinen* ja kor-



Teksti:  
Aluepalopäällikkö  
Usko Pöyry  
Kuvat:  
JKL/palolaitos,  
Vesa Lahtinen

jausryhmää teknikko *Esko Pekkarinen*.

Poliisin alueen eristämistoimesta huolehti esimerkiksi paikallinen poliisi sekä liikkuva poliisi, joiden vastuullisena johtajana toimi nimismies *Tapani Salomaa*.

### **Kaasunsuojeluryhmä Äänekoskelta**

Metsä-Botnian kaasunsuojeluryhmä lähti onnettomuuspaikalle Äänekoskelta klo 10.41 varustuksenaan mm. raskaat kemikaliosuojapuvut. Tämän lisäksi oli Laukaan palokunnalla käytettävissään kaksi raskasta kemikaliosuojapukua, kaksi kevyttä kemikaliosuojapukua sekä paineilmalaitteet. Näin ollen on katsottava, että mahdollisen vuodon varalta oli varustauduttu hyvin.

Jyväskylän yhteistoiminta-alueen johtoryhmä hälytettiin klo 11.24 ja se kokoontui Jyväskylän palolaitoksella klo 14.00. Laukaan kunnan pelastuspalvelun johtoryhmä hälytettiin myös ja se saapui onnettomuuspaikalle klo 11.55. Johtoryhmät eivät puuttuneet varsinaiseen tilannejohtamiseen, mutta suorittivat tarpeellisia valmistelutoimintoja mahdollisen kloorivuodon varalta.

Tilanne todettiin kuitenkin toistaiseksi vaarattomaksi. Alkuraivauksen jälkeen toimenpiteet päätettiin jättää seuraavaksi päiväksi, jolloin paikalle tuli myös Nokian Finnish Chemicals-erikoisryhmä mukanaan mahdollisesti tarvittavat kloorin neutraloimisaineet. Säiliöiden vartiointi jatkui koko ajan. Alkuun oltiin sitä mieltä, että kloorisäiliöt voitaisiin siirtää täysinäisinä Valtion rautateitten paikalle toimittamiin avovaunuihin,

sittemmin operaation suorittamisesta tällä tavalla luovuttiin, koska Valtion rautateitten paikalla olevien nostureitten tehokkuus ei mitään ilmeisimmin olisi riittänyt.

Päätettiin, että rata raivataan liikennöitävään kuntoon ja toinen kaatuneista kloorivaunuista käännetään sekä päätettiin siitä, että kloorivaunut tyhjenetään myöhemmin paikalle tuotaviin ehjiin säiliövaunuihin. Ennen tyhjennystä oli kuitenkin tarpeen korjata rikkoutunut sivuraide Valtion rautateitten toimesta. Tämä työ suoritettiin 15.–16. 1. 1987. Koko tämän ajan suoritettiin ympärivuorokautista vartiointia alueella Valtion rautateitten henkilöstö.

Maanantaina 19. 1. 1987 voitiin aloittaa kloorisäiliöitten tyhjennys. Tätä tarkoitusta varten oli onnettomuuspaikalle kuljetettu kaksi vaurioitumatonta kloorikuljetusvaunua. Vaurioituneista vaunuista rakennettiin putki paikalle tuotuihin ehjiin vaunuihin. Ponnekaasuna käytettiin tyyppikaasua.

Tehtävää suoritettaessa pyrittiin suuremman onnettomuuden välttämisen maksimointiin. Vähäisiä päästöjä kuitenkin syntyi, mutta niillä ei ollut, sääolosuhteista johtuen, mitään vaaraa



Osa tavaravaunuista suistui toisen kloorivaunun päälle, mutta venttiili säilyi onneksi ehjänä.

aiheuttavaa merkitystä.

### **Eri viranomaisten toiminta esimerkillistä**

Torjuntatehtävät voitiin lopettaa tiistaina 20. 1. 1987. Vahingoittuneet kloorivaunut kuljetettiin Aetsään vauriotutkimuksia varten.

Lopuksi on todettava, että eri viranomaisten toiminta

tässä onnettomuustilanteessa oli esimerkillistä, eikä johtovastuukysymyksissä eikä muussakaan toiminnassa ollut minkäänlaista kitkaa.

Tehtävä suoritettiin harikiten tietoisena siitä, että ajan käyttö tässä onnettomuustapauksessa ei merkitsisi olennaisesti mitään, vaan tärkeintä on pelastusmiehistön ja väestön turvallisuus.

pt



Laukaan onnettomuudessa olisi ollut aineksia todelliseen suuronnettomuuteen, jos 100 tonnia klooria olisi päässyt vuotamaan ulos.