

Pelastustieto

14.4.2005

3/2005



**Ketjukuljarisuma
ylitti kaikki uhkakuvat**

Keski-Uudenmaan ketjukolarisuma laittoi pelastusväen lujille

Teksti: Esa Aalto

Kuva: Jyrki Vesa/Keski-Uudenmaan pelastuslaitos

Satojen autojen ketjukolarisuma laittoi Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen ennalta-arvaamattoman tilanteen eteen. Miltei yhtä aikaisesti tapahtuneiden kolareiden pelastustyöt sujuivat kuitenkin hyvin, vaikka kritiikkiä on mm. herättänyt se, että sopimuspalokuntia ei pelastustöihin hälytetty ollenkaan.

Päivystävänä palopäällikkönä (P2) pääkaupungin sisääntuloväylillä sattuneessa ketjukolarisumassa toiminut Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen hallintopäällikkö *Jorma Alho* selaa yhden torstaiaamun aikana kertyneitä hälytysselesteita. Noin parin tunnin ajalta niitä on kaikkiaan 18. Tilannetta voi hyvin kuvailla siten, että ilmoituksia suorastaan sateli kahdesta hätäkeskuksesta: Keravalta ja Helsingistä.

– Radioliikenne alkoi lisääntyä koko ajan ja P2 hälytettiin klo 7.59 jolloin lähdin perustamaan johtokeskusta pelastuskeskuksen valvomoon. Katsoin, ettei ole tarkoituksenmukaista lähteä yksittäiseen onnettomuuteen, vaan olosuhteet ja tilanteiden runsaus alkoivat puhua sen puolesta, että oli kyettävä muodostamaan laajempi tilannekuva, Alho kertoo.

– Rytinää alkoi olla jo siinä määrin, että hätäkeskuksillakin oli vaikeuksia määritellä tarkkoja onnettomuuksien sijaintipaikkoja ja myös sitä, tuliko yhdestä ja samasta onnettomuudesta paljon hätäpuheluita, niin kuin varmasti tapahtuikin.

Pahin tilanne syntyi klo 8.00 aikaan, jolloin kolmella pääväylällä, moottoritillä sattui seitsemän päällekkäistä onnettomuutta.

Vakavimmat onnettomuudet sattuivat Lahdenväylällä ja Porvoon moottoritillä. Lahdenväylän onnettomuus tapahtui Kervan eteläpuolella Koff:n tehtaan kohdalla klo 7.58. Onnettomuuskohtaan molemmin puolin oli myös useampia pienempiä onnet-

tomuuksia mm. Hakunilan liittymässä klo 6.39 sekä Korson liittymässä klo 7.59. Koffin tehtaan kohdalla oli yhdessä ketjukolarissa mukana yhteensä n. 80 henkilö- ja pakettiautoa sekä linja-auto. Pelastustöihin osallistui Keski-Uudenmaan pelastuslaitokselta yhteensä 4 pelastusyksikköä sekä 11 sairaankuljetusyksikköä n. kolmen tunnin ajan ja raivaustyöt jatkuivat myöhään ilta-päivään. Tässä onnettomuudessa menehtyi yksi henkilö, 6 ihmistä loukkaantui vakavasti ja 15–20 lievästi. Muita onnettomuudessa osallisina olleita yhteensä 38 henkilöä kuljettiin kahdella linja-autolla loukkaantumattomien kokoamispaikalle Järvenpään hotelli Rivoliin säältä suojaan sekä jatkotutkimuksiin.

Hämeenlinnan väylällä Klaukkalassa sattui klo 7.49 ketjukolari, jossa oli useita, mutta ei vakavasti loukkaantuneita. Sielläkin oli yksi bussi, joka keräsi loukkaantumattomia suojaan.

Porvoon väylällä sattui pian kahdeksan jälkeen useita kolareita. Porvoon väylällä oli 4 pelastusyksikköä ja 14 sairaankuljetusyksikköä. Loukkaantumattomia vietiin kahdella bussilla pois. Kaksi henkilöä menehtyi turmassa.

Tuusulan väylällä tapahtui klo 7.28 kymmenen auton ketjukolari.

Yhtäaikaisuus yllätti

Jorma Alho kertoo aluksi alkaneensa turvata pelastustoiminnan riittävyttä sen uhka-

kuvan perusteella, että onnettomuuksia sattuu vielä lisää. Esimerkiksi johtamisvoimaa lisättiin.

Tilanne oli Keski-Uudellamaalla erittäin poikkeuksellinen. Missään riskianalyseissä tai uhkakuviissa ei ollut suunniteltu pelastustoimintaa sellaisen tilanteen varalle, että pääväylillä sattuu monta yhtä aikaista ketjukolaria, joissa on osallisina satamäärin ajoneuvoja.

– On ajateltu, yksi 100 auton ketjukolari voisi korkeintaan sattua, Jorma Alho sanoo.

– Tilannekuva alkoi selkiytyä, kun P3 pääsi paikalle. Virve-liikenne pelasi hyvin, mutta sitä oli niin paljon, että se alkoi häiritä kokonaiskuvan saamista ja erityisesti sen välittämistä esimerkiksi kaistanjohtajille.

– Suurin huoli oli aluksi se, että ambulanssit riittävät. Työmatkalla ollut palopäällikkö Tuomo Miettinen alkoi selvittää ja organisoida pelastustoimintaa Lahden väylällä ja hän pääsi kerran soittamaan minulle. Tieto oli, että Lahdenväylällä on kymmeniä loukkaantuneita. Helsingin hätäkeskuksen hälytysmestari puolestaan kertoi, että Porvoon väylällä on lento-onnettomuuteen verrattava onnettomuus. Tästä oli helppo päätellä, että nyt tarvittiin paljon saira-autoja. Lopulta pahimmat uhkakuvat eivät onneksi toteutuneetkaan, vaan ambulanssikalusto riitti. Ollisimme kenties voineet tarvita kahteen eri kohteeseen 20 ambulanssia eli yhteensä 40 ja kun vuorossa on 12 sairaankuljetusyksikköä, olisi pitänyt aloittaa lisäyksiköiden haalinta. Yhdessä tunnissa voidaan saada 60–70 yksikköä käyttöön, kun kaikki muut keikat keskeytetään.

Alueen sopimuspalokunnissa on ihmetelty sitä, että pelastustöihin ei niitä hälytetty. Savion VPK tarjoutui itse ja oli paikalla.

– Tätä voidaan kyllä kritisoida. Arvioin kuitenkin, että aamuaikana monet sopimuspalokuntalaiset olivat työmatkalla ja pahimmassa tapauksessa mukana tässä tilanteessa tai jumissa liikenteessä. Vuoro oli myös klo 9 vaihtumassa, joten lisää vakinaista väkeä oli saatavilla. Ja jo tässä vaiheessa oli nähtävillä se, että suurin puute oli ambulansseista. Lopulta vahvuudessa oli

kaikkiaan 200 miestä, kun normaalisti heitä on 70. Pelastustyöntekijöitä oli sinällään riittävästi. Ja esimerkiksi ihmisten ohjaamista suojaan busseihin tehtiin oma-aloitteisesti tapahtumapaikoilla. Myöskään hätäkeskusten kapasiteetti suorittaa ohjeiden mukaisia hälytyksiä ja vastaanottaa satoja yhtäaikaista onnettomuusilmoituksia ei onnistunut.

– Itä-Uudenmaan alueelta oli kaksi pelastusyksikköä ja useita sairaankuljetusyksikköä Porvoon väylällä. Myös Helsingistä oli pelastustehtävissä yksi yksikkö ja sekä pelastuslaitoksen että yksityisten sairaankuljetusyksiköitä.

Jorma Alho pitää virheenä sitä, että Peijaksen sairaalassa olevaa päivystävää lääkärinä ei hälytetty johtokeskukseen. Nyt tiedot siitä, mihin sairaaloihin loukkaantuneita oli viety, tulivat Medi-helin lääkärin kautta. Myös sairaalat saivat tarvitsemansa tiedot tätä kautta.

klo 6.39	Lahdenväylä (Hakunila)		ulosajo tieltä, P3 lähtö.
klo 7.28	Tuusulan väylä	1 pelastusyksikkö, 2 sairaankuljetusyksikköä	ketjukolari.4 henkilöauto, ei loukkaantuneita
klo 7.49	Hämeenlinnan väylä (Klaukkala)	3 pelastusyksikköä	100-150 autoa, peräänajoja ja suistumisia, ei vakavasti loukkaantuneita, 20 ohjattiin hakeutumaan hoitoon itse, 5 kuljetettiin sairausautoilla
klo 7.54	Koivukylän liittymä Hakkila	1 pelastusyksikkö	
klo 7.58	Keravan liittymä (KOFF)	6 pelastusyksikköä, 9 sairaankuljetusyksikköä	1 kuollut, 10 loukkaantunutta, 38 kuljetettu Rivoliin
klo 7.59	Lahden väylä (Korson liittymä)		ei loukkaantuneita
klo 8.08	Porvoon väylä Kehä III:n liittymä	4 pelastusyksikköä, 14 sairaankuljetusyksikköä	2 kuollutta
klo 8.32	Porvoon väylä (Vaarala)		15 loukkaantuneita, 28 loukkaantumattomia(bussi)

Harjoittelu näky

Jorma Alho sanoo, että poikkeuksellisesta tilanteesta huolimatta pelastustyöt saatiin tehdyksi hyvin.

– Toinen kysymys on sitten se, millaisia tilanteita varten meidän pitäisi varautua. Olen tässäkin yhteydessä pohtinut sitä, olisiko aikaisemmin ollut tarpeen reagoida tai pitäisikö meidän yleensä varautua esimerkiksi liukkaan kelin aiheuttamiin ongelmiin. Pitäisikö olla jonkinlainen varoitusjärjestelmä kuten on esimerkiksi myrskyjen varalta, jolloin mm. sopimuspalokunnat varataan valmiuteen.

– Meillä on siinä mielessä hyvä tilanne, että olemme lento-onnettomuuksien varalta harjoitelleet varsin paljon suuronnettomuustilanteita. Nytkin esimerkiksi yksikönjohtajilla oli hyvä valmius siirtyä kaistanjohtajiksi ja hoitoyksiköt pystyivät tekemään potilaiden lajittelemista ja kuljettamista.

– Hoitotason yksiköt ovat juuri harjoitelleet tätä. Keski-Uudellamaalla on kaikkiaan neljä hoitotason sairaankuljetusyksikköä.

Jorma Alho toivoisi, että naapurialueiden välillä olisi nykyistä enemmän ja joustavammin yhteistyötä myös pelastustoiminnan johtamisessa.

– Siinä on mielestäni kehittämisen varaa. Tuntuu olevan kynnys lähettää sellainen pelastusjoukkue naapurialueen puolelle, jossa olisi myös ammattitaitoinen pelastustoiminnan johtaja (P3) mukana. Oma johtamisvalmiutta ei haluta heikentää, vaikka varajärjestelmät ovatkin olemassa. Käsittääkseni nykyisen lainkin tarkoitus on tällaisenkin avun antaminen. Onneksi tässä tilanteessa pärjäsimme omin voimin.

Mutta vieläkin pahempi uhkakuva oli olemassa. Valtaväyliä oli muuallakin ja jos sielläkin olisi jotakin vastaavaa sattunut. Keitä sinne olisi voitu lähettää? ●

