



E18 Muurla-Lohja, tietunnelien pelastusharjoitukset 2020 Lohjalla

Timo Sokka
Projektipäällikkö
Palveluntuottaja Tiesyhtiö
Ykköstie Oy
E18 Muurla-Lohja Elinkaari-
hanke, PPP

Syyskuinen tiistaiaamu valkeni Lohjalla sateisena. Koronan kurittamat liikennemäärät olivat kuitenkin kesän kotimaanmatkailun vetämänä nousseet lähelle aikaisempien vuosien tasoa. Moottoritiellä ja tunneleissa liikenne kulki sateesta huolimatta normaalisti.

Orosmäen tunnelia lähestyttäessä ajonopeudet ovat kuitenkin nousseet ja kiire on kova Helsingin suuntaan. Henkilöauto lähtee ohittamaan oikealla kaistalla tasaisesti jyrännyttä säiliöautoa. Kiire ja vauhti kuitenkin tekevät tepposet ja ohitukseen lähtenyt henkilöauto ajautuu kaistalle palatessaan säiliöauton etukulmaan ja liikenteen suihkina muuttuu hetkessä metallin kirsuntaan peittäen alleen hätääntyneet huudot ja ärräpäät.

Henkilöauto raahautuu säiliöauton kulmassa ja kääntyy kyljelleen törmäyksen voimasta. Onnettomuus yllättää kanssa-autoilijat ja silmänräpäyksessä yksi varomaton ohjausliike johtaa neljän henkilöauton ja VAK-kuljetuksen, öljyrekan kolariin. Kyljelleen kaatuneesta ajoneuvosta nousee savu ja ilma sakenee..

Tarkkailijat ovat valmiina kun savustus alkaa: näkyvyys katoaa pelottavan nopeasti.

Kuva: Timo Sokka



Tässä tilannekuvaus ja lähtölaukaus joka 4. vuosi pidettävälle tunnelipelastus- ja yhteistoimintaharjoitukselle.

Vaatus juontaa juurensa 2004 vuoden Brysseliin, jossa "jouduttiin"

Vaatus juontaa juurensa 2004 vuoden Brysseliin, jossa "jouduttiin" säätämään oma tunnelidirektiivinsä tienkäyttäjien turvallisuuden takaamiseksi mm. vuoden 1999 Mont Blancin vakavan tunnelitulipalon seurauksena.



Tehokkaat savunpoistopuhaltimet poistavat "tappavan savun" ja "palokaasut" tehokkaasti, jolloin pelastajien toiminta helpottuu.

Kuva: Timo Sokka

säätämään oma tunnelidirektiivinsä tienkäyttäjien turvallisuuden takaamiseksi mm. vuoden 1999 Mont Blancin vakavan tunnelitulipalon seurauksena.

Tiesyhtiö Ykköstie Oy:n ylläpitämien E18 Muurla-Lohja moottoritieosuuden tunnelit avattiin liikenteelle kahdessa vaiheessa 2008-2009 vuoden vaihteessa. Liikenneturvallisuus aiempaan liikenneyhteyteen, Mt 110, tutummin vanhaan Ykköstiehen, on ollut huima pahimmista peloista huolimatta. Reilussa kymmenessä vuodessa myös valtaosa tienkäyttäjistä on oppinut moottoritietunneleiden pelisäännöt; alkuvuosien jälkeen kukaan ei tietävästi ole pysähdellyt tunneliin tuulilasin puhdistamista varten.

Kyseinen harjoitus on liikenteelle oton jälkeen kolmas isompi harjoitus. Ensimmäisestä harjoituksesta on aikoinaan kerrottu tässäkin ammattilehdessä. Vuosien saatossa moni asia on kuitenkin kehittynyt ja rima on noussut. Jos ensimmäisessä harjoituksessa pääpaino oli enemmän itse tunneliolosuhteissa ja laitteissa, nyt harjoitukseen oli sisällytetty monia uusia elementtejä. Jotain harjoituksen laajuudesta ja haastavuudesta kertoo sekin, että vuoden 2020 harjoitukseen osallistui yhteensä noin 200 henkilöä noin kahdestakymmenestä eri toimijatahosta ja organisaatiosta.

Mielenkiintoinen lisä harjoitukseen saatiin Nesteen osallistumisesta harjoitukseen VAK-kuljetuksen kera. Lakisääteinen viranomaisharjoitus tarjosi yksityiselle toimijalle hyvän tilaisuuden järjestää oma sisäinen varjoharjoituksensa onnettomuustilanteen

hoidosta, viestinnästä ja jälkihoidosta kriisiapuineen. Puhtaasti viranomaisharjoitusten sijasta vastaisuudessa nähdäänkin varmasti enemmän tämänkaltaisia vuorovaikutteisia, useampia osapuolia hyödyntäviä "yhteisharjoituksia", joissa osapuolilla on mahdollisuus testata ja harjoitella myös omia onnettomuustilanteen prosessejaan.

Realistisen harjoituksen järjestämisen kannalta oleellista oli myös romutukseen menossa olevien onnettomuusautojen paikalle tuonti sekä niin sanottujen "maailhenkilöiden" käyttö. Harjoitus tarjosi

Jotain harjoituksen laajuudesta ja haastavuudesta kertoo sekin, että vuoden 2020 harjoitukseen osallistui yhteensä noin 200 henkilöä noin kahdestakymmenestä eri toimijatahosta ja organisaatiosta.

Onnettomuuspaikka lavastettu ja harjoitus voi alkaa.

Kuva: Timo Sokka





Iltaharjoituksen palautekoonti käynnissä kirkaassa syyskuun illassa.

Kuva: Timo Sokka

leikkaamalla autoista katot harjoitussavun täyttämässä tunnelissa.

Harjoituksen pääpainot ja elementit olivat kullekin toimijalle omansa, vaikkakin se tärkein on yhteistoiminta; kuinka orkesteri, kaikki viranomais- tahot, saadaan soittamaan samaan tahtiin ja päästään parhaimpaan lopputulokseen. Pääharjoituksen keskeisin tavoite oli yhteistoiminnan harjoittelu ja sujuva viestiliikenne tunnelionnettomuuden tapahtuessa.

Varhain keväältävesta aloitettu suunnitelutyö pelastusharjoitusten järjestämiseksi tavallaan huipentui itse harjoitukseen, vaikkakin työ jatkuu. Harjoitusten havainnot ja huomiot, opit ja virheet, käytiin välittömästi läpi pelastusharjoitusten jälkeen järjestetyissä palautetilaisuuksissa. Niiden työstäminen kuitenkin jatkuu vielä

Harjoituksen pääpainot ja elementit olivat kullekin toimijalle omansa, vaikkakin se tärkein on yhteistoiminta; kuinka orkesteri, kaikki viranomais- tahot, saadaan soittamaan samaan tahtiin ja päästään parhaimpaan lopputulokseen

toivin: toimintamalleja hiotaan ja ajetaan sisään. Tämän vuoden harjoituksessa hyväksi käytännöksi todettiin esim. yhdyskäytävän hyödyntäminen onnettomuuspotilaiden ensihoidossa ja valvonnassa: kyseessä on lämmin ja valaistu tila, jonne potilaat voidaan evakuoita savuavasta tunnelista.

Poikkeusvuoden poikkeuksellinen liikennemäärä

Kuluva vuosi on ollut monessa mielessä poikkeuksellinen, kun muistetaan Uudenmaan maakunnan eristäminen muusta Suomesta keväällä useammaksi viikoksi. Sulkupisteillä ja matkustusrajoituksilla on ollut vaikutuksensa myös Muurla-Lohja osuuden liikennemääriin. Eristäminen hiljensi tieosuuden, vaikka raskaan liikenteen määriin poikkeusoloilla ei juurikaan ole ollut vaikutusta. Vuoden 2019 taso saavutettiin kesällä toviksi, mutta talvea kohden ero näyttää jälleen ymmärrettävästikin jälleen kasvaa.

Liikenneturvallisuuden kehitys:

E18 Muurla-Lohja moottoritieosuuden vaikutus Turku-Helsinki välin tieturvallisuuteen on ollut järjestyttävä ja siten kansallisena investointina järkevä. Osuuden avaamista edeltävien kymmenen vuoden aikana vanhalla ykköstiellä, Mt 110:llä, välillä Muurla-Hevoskallio, tapahtui lähes 1200 onnettomuutta, joissa loukkaantui lähes 350 ihmistä ja 39 menehtyi. Vertailtavalla moottoritieosuudella, Muurla-Hevoskallio, ensimmäisen kymmenen

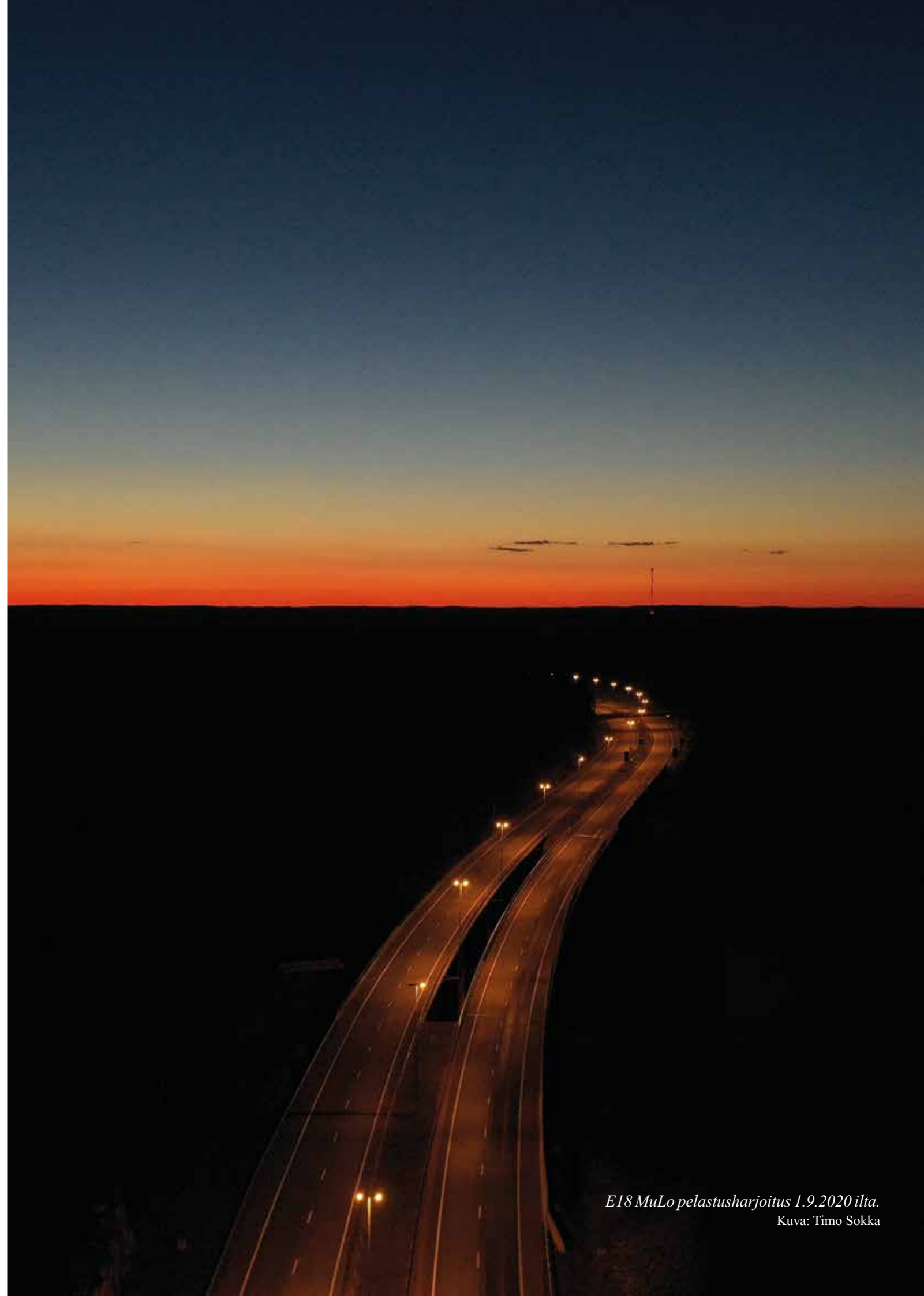
Kuluva vuosi on ollut monessa mielessä poikkeuksellinen, kun muistetaan Uudenmaan maakunnan eristäminen muusta Suomesta keväällä useammaksi viikoksi.

vuoden ylläpitojakson ja liikennöinnin aikana sillä on tapahtunut vain 215 onnettomuutta, joissa loukkaantui 55 ihmistä ja menehtyi kolme. Tilastojen valossa muutos on ollut huimaa:

- Onnettomuudet vähentyneet 82 %
- Loukkaantumiset vähentyneet 84 %
- Kuolemaan johtaneet vähentyneet 92 %

Työ liikenne- ja työturvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi ei kuitenkaan valmistu koskaan. Onnettomuustilastot ja merkittävästi vähentyneet kuolonuhrit ja onnettomuudet yleensäkin ovat tietyllä tapaa yllättäviä ottaen huomioon kymmenen vuoden aikana kertyneet havainnot ja huomiot tienkäyttäjien käyttäytymisestä:

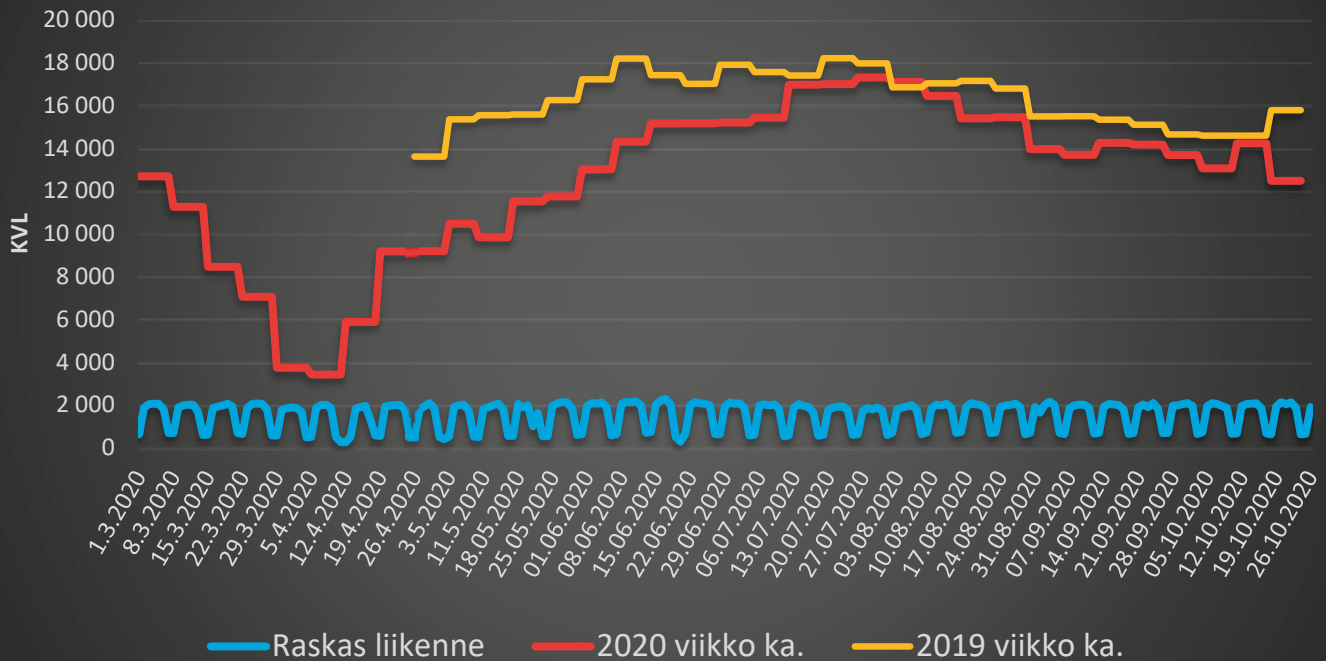
- erityisesti tunneleissa ajoneuudet ovat nousseet törkeisiin lukemiin. Seurannan perusteella osa tienkäyttäjistä jättää surutta noudattamatta koko noin 9 kilometrin tunnelijaksolle asetettua 100km/h nopeusrajoitusta. Tunnelijakson syksyn 2019 seurannan perusteella tarkkailuviikon aikana jopa 600 ajoneuvoa ajoi yli 140km/h nopeutta. Virkavallan mittaamiksi nopeuksiksi yli 200km/h kaahaukset eivät nekään ole lainkaan harvinaisuuksia. Hitaasti ajanvan rekkan kohtaaminen 2,3 km pitkässä Karnaisten tunnelissa voi yllättää taitavankin kuljettajan ja peräänajoja on jo tapahtunut
- varsin usein liikennevahingon syyt löytyvät kuljettajan ajonaikaisesta keskittymisestä muuhun kuin ajamiseen, toiminnasta mobiili- tms. laitteiden kanssa tahi heikentyneestä ajokunnosta alkoholin tai muiden kiellettyjen aineiden takia.
- tienkäyttäjien käyttäytyminen tunneleissa jaksaa hämmästyttää vuodesta toiseen, vai miltä kuulostaa ja miten itse reagoisit, kun:



E18 MuLo pelastusharjoitus 1.9.2020 ilta.

Kuva: Timo Sokka

E18 Ykköstie: Liikennemäärä 2020, Sammatti



- o edellä ajavasta ajoneuvosta pudotetaan ilotulite, joka räjähtää oman puskurisi tuntumassa?
- o joku tekee U-käännöksen keskellä tunnelia ja palaa tulosuuntaan?
- o joku on poistunut paikalta, kun peräkärystä on tunneliin pudonnut ”vain” henkilöauto tai pallogrilli, mikä jää kaistoille pyörimään?

Tunnelissa tapahtunut liikenneonnettomuus on aina vaarallisempi kuin avosuudella tapahtunut. Jokainen pelastusharjoitukseen osallistunut harjoittelee taitojaan onnettomuuden varalta, mutta toivoo, että ikinä ei joutuisi käyttämään taitojaan tositalanteessa.

Tunnelissa tapahtunut liikenneonnettomuus on aina vaarallisempi kuin ns. avosuudella. Jokainen pelastusharjoitukseen osallistunut harjoittelee taitojaan onnettomuuden varalta, mutta toivoo, että ikinä ei joutuisi käyttämään taitojaan tositalanteessa.

Päiväharjoituksen palautetilaisuus siirtyi sateen myötä tunnelin suojiin.

Kuva: Timo Sokka

