

Vesa kosketti peukalolaan virta-avaimen perässä olevaa painiketta. Vajaan parin kymmenen metrin päässä seisovan harmaan Skoda Octavian keltaiset suuntavalot välähtivät. Monta muuta autoa piti olla huomattavasti lähempänä, jotta keskuslukituksen kauko-ohjain toimisi.

Mies lähestyi varovasti jäisellä pysäköintipaikalla seisovaa autoa. Se oli uusi, tehokas dieselmalli. Auton takaluukussa oli kirjaimet TDI.

Vesa oli tyytyväinen Skodaansa. Nimeä lukuun ottamatta autolla ei ollut vanhojen Skodien kanssa mitään tekemistä. Kysymyksessä oli täydellinen Volkswagen-yhtymän uusi luomus.

Mies avasi kuljettajan puoleisen oven ja istahti ohjauspyörän taakse. Auton penkit olivat tyyppillisen saksalaiset. Aluksi ne vaikuttavat kovilta, mutta pienen totuttelun jälkeen ovat hyvin selkää tukevat ja tuntuvat jopa mukavilta.

Vesa käänsi virta-avainta, kiinnitti turvavyönsä ja työnsi kevyesti ykkösvaihteen päälle. Samalla hän napputeli ajotietokoneesta lukemia. Päivämäärä, pakkasta ulkona kahdeksan astetta ja polttoainetta riittäisi vielä 630 kilometrin ajoon. Polttoainetta oli kulunut keskimäärin 4,6 litraa satasella. Tietokoneen nolauksesta oli ajettu 360 kilometriä ja keskinopeus oli ollut 60 km/h. Ajoaika oli ollut tasan kuusi tuntia ja kello näytti aikaa 21.30.

Ajotietokone on hieno vakiovaruste, vaikka kello olisi kyllä parempi olla ihan omana laitteenaan. Ei tarvitsisi erikseen etsiä lukemaa tietokoneesta, vaan se näkyisi koko ajan.

Joskus työpäivät venähtivät turhankin pitkiksi. Toisaalta se kuului tällaisen työn luonteeseen. Hyviäkin puolia oli paljon. Kaupallinen ura oli aina vaikuttanut mielenkiintoisen haastavalta. Tämäkin reissu oli onnistunut suunnitellulla tavalla, jollei paremminkin. Vesa tunsu sisimmässään hienoista tyytyväisyyttä.

Harmaan Skoda Octavian valonheittimien kiilat leikkasivat tiistai-illan pimeyttä auton keulan kääntyessä hiljaiselle valtatielle. Kuljettajan painaessa kaasua vetoluistoneston keltainen merkkivalo alkoi välähdellä kojetaulussa.

Hetkinen... oliko ajoradan pinta noin liukas?

Niinpä tietenkin. Pieniä lumihiutaleita oli jo jonkin aikaa leijaillut taivaalta. Autojen renkaiden alla ne litistivät ohueksi kerrokseksi ajoradan pintaan. Pakkasta oli juuri sen verran, ettei liukkauden torjuminen

Tiistai-illan mu



TUTKIJALAUTAKUNTA TARVITTIIN

■ **TÄMÄ** on kertomus vakavasta liikenneonnettomuudesta, jossa yksin autossaan ollut kuljettaja sai surmansa. Häntä emme voi enää auttaa, mutta tarinassa on paljon opittavaa.

onnistunut suolankaan avulla.

Vesa kiihdytti maltillisesti nopeutta ja päätti ajella varovasti. Toivottavasti muutkin tekisivät samoin.

Miksei vikaa ollut korjattu?

Korkeintaan viisi minuuttia enää. Laurin ajatukset siirtyivät rekkaterminaalissa odottaviin toimenpiteisiin. Perävaunu irti ja toinen kiinni. Olivatkohan ehtineet lastata sen valmiiksi?

Pari tuntia sitten ajoon lähtiesään Lauri oli havainnut auton radion olevan rikki ja täyttänyt siitä asianmukaisen vikalapun. Toisen vian nuori kuljettaja huomasi vasta matkan aikana. Jarrutettaessa perävaunun ABS-merkkivalo ilmoitti järjestelmässä olevan vikaa. No, nyt perävaunu vaihtuisi.

Lauri kaarsi yhdistelmän termi-

naalin pihaan ja aloitti peruuttamisen lastauslaituriin. Miehen ajatukset käväisivät aikoinaan saadussa yhdistelmäajoneuvokoulutuksessa. Taaksepäin ajaminen ahtaissa paikoissa ei ole mikään ihan yksinkertainen juttu. Se vaatii erityisosaamista, mutta hyvin se taas onnistui.

Lauri sammutti moottorin ja hypäsi alas jäiselle pihalle. Kuormauspaperit kädessään mies avasi ajojärjestelyyn johtavan oven.

- Terve, mitä tänne päin kuuluu?
- Mitäs tässä ihmeellisistä, sitä samaa vanhaa.

Lauri laski kädestään kuormauspaperit ja sai ajojärjestelijältä Volvon perään kytkettävää toista perävaunua koskevat asiakirjat.

Vetoauton kuorman ei tulisi muutoksia. Muutaman sanan vaihdettuaan Lauri käveli ulos pihalle.

Hän päätti katsella, mitä uusi kuorma sisältää.

Terminaalin lyhtypylväiden keltaiset valot heijastelivat talvisen pihan pinnasta.

Lauri irrotti perävaunun kytkennät ja siirsi valkoisen Volvon toisen perävaunun eteen. Sen lastaus oli vielä hienokseltaan kesken. Lauri meni auttamaan kuormaa sitovia miehiä.

- Kyllä se nyt pysyy!
- Selvä.

Äkkiä Laurin katse pysähtyi perävaunun ABS-jarrujen pistokkeeseen. Se oli rikki ja johto kierretty perävaunun aisan ympäri solmuun!

Nuori kuljettaja tajusi joutuneensa vaikeaan tilanteeseen. Kaikki oli valmiina lähtöön, mutta...

Oliko perävaunun paikalle tuonut toinen kuljettaja tehnyt asianmukai-

murhenäytelmä

Raskas ajoneuvoyhdistelmä. Liukas keli. Pimeys. Ylinopeus. Rikkinäiset ABS-jarrut. Huonot renkaat. Ehkä myös meneillään ollut puhelinkeskustelu. Siinä ainekset murhenäytelmään, jossa syytön henkilöautoilija menetti henkensä.

OLAVI LEMPINEN ja MARTTI MERILINNA
SEPPÖ KIRVESMIES, piirros
LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS, kuvat



sen vikalapun? Jos oli, miksei vikaa ollut korjattu? Mitä esimiehet sanoisivat, jos kieltäytyisi lähtemästä?

Lauri ymmärsi, että vikaa ei näin yön kynnyksellä varmaankaan pystyttäisi korjaamaan, ja tavaroita odotettiin määränpäässä.

Mitä tekisivät kokeneemmat kuljettajat tällaisessa tilanteessa? Kymmenen kuukautta kuljetusliikkeen palveluksessa työskennellyt rekkakuski tunsikin olevansa ristikkäisten velvoitteiden riepotehtavana.

Toisaalta jarrut epäilemättä toimivat. Kysymys oli varmaankin vain siitä, että pyörät voisivat voimakkaammassa jarrutuksessa lukkiintua, mitä ABS-järjestelmän toimiessa ei tapahtuisi.

Lauri empi. Sitten hän käänsi virta-avaimesta. Iso diesel jyrähti käyntiin. Kojetaulun kello osoitti tiistai-il-

tana aikaa 22.00.

Perävaunut kiertävät Suomea

Liikenne kaupungilla oli jo hiljentynyt. Iso valkoinen yhdistelmä siirtyi valtatielle vievälle leveälle kadulle.

Taustapeileistä ei näkynyt auton valoja. Lauri kokeili varovasti jarruja. Hyvin toimivat. Ehkä huolestuminen oli sittenkin ollut aivan turhaa, kokeuttommuuden aikaan saamaa.

Viimeisen katulampun valo jäi taakse. Edessä oli runsaan 150 kilometrin taival.

Kuinkahan kauan radio oli ollut epäkunnossa? Siitä oli jo jokin aika, kun Lauri oli edellisen kerran ollut matkassa tällä autolla. Perävaunut kiertävät ympäri Suomea ja autot kiertävät eri kuljettajilla. Se on nyky-aikaa. Pyörien pitää pyöriä, jos firma meinaa pysyä pystyssä ja kannattaa.

Lauri manaili mielessään huonoa onneaan. Kyllä rekkojen radiot yleensä pysyivät kunnossa. Kuljettajalle radio on tärkeä. Sieltä tulee pirstävää musiikkia, kun vaan osaa valita oikeita kanavia, ja jollei tulle, tilanteen voi korjata omilla levyillään.

Lauri vilkaisi auton ulkopuoliseen peiliin kiinnitetyn mittarin pakkaslukemia: hieman alle kymmenen, siis normaali talvikeli.

Perävaunun kuorma oli kymmenessä tonnissa, vetoauton selvästi alle. Yhdistelmän vauhti alkoi hiipua lähestyttäessä suuren mäen harjannetta. Lauri oli ajanut tehokkaaminkin moottorein varustetuilla autoilla. Erityisesti mäkisessä maastossa mahdollisimman tasaisen nopeuden pito kuorma päällä edellyttää melkoisia tehoreservejä.

Pitäisiköhän soittaa Ollille? Vai oli-

siko se jo nukkumassa. Lauri oli kahden vaiheilla, mutta päätti sitten luopua ajatuksesta.

Puoleen tuntiin vain yksi henkilöauto oli ajanut ohi. Liikennettä ei liiemmin ollut, ja talviajan kahdeksankymppin rajoitus vähensi omalta osaltaan ohitustarvetta.

Edessä oli pitkä ylämäki. Lauri piti kaasupoljinta pohjassa. Siitä huolimatta hän joutui kytkemään pienemmän vaihteen päälle. Nopeusmittarissa lukemat alkoivat laskea, ja ylämäkeä oli vielä paljon jäljellä. Kun ei voima riitä, niin se ei riitä.

Vihdoin rekka saapui mäen harjanteelle ja aloitti laskeutumisen alaspäin. Seuraava harjanne oli runsaan kilometrin päässä.

Kuljettaja vilkaisi kojetaulun kelloa. Se näytti aikaa 22.50. Tunti talvalta oli jo takanapäin.

Lauria todella ärsytti radion epäkuntoisuus. Jos oikein yritti, asiasta saattoi löytää hyvänkin puolen. Säästy kuuntelemasta huonoja uutisia, eli mitä tyhmiä ja traagisia tapahtumia maailmalla oli taas tapahtunut.

Tosi kysymyksessä

Lauri oikein säpsähti. Puhelimen soittoaani pärahti voimakkaana rekan ohjaamoon.

- Lauri... no terve... tien päällä, tien päällä tietysti...

Ollin soitto katkaisi sopivasti yksitoikkoisen ajotilanteen.

Tie kaarsi alamäessä loivasti oikealle. Nopeusmittarin neula lähestyi yhdeksänkymmentä. GSM-puhelimen kuuluvuus oli mitä parhain.

- Ensi viikonvaihteessako?

Vastakkaisesta suunnasta lähestyivät auton valot. Lauri vaihtoi puoliikkaille. Nopeusmittarin osoittimen liike jatkui. Yhdeksänkymmentä, yhdeksänkymmentä viisi.

Äkkiä Lauri tajusi tien kaartamisen olevan jyrkempää kuin miltä oli alussa näyttänyt. Mies laski jalan kaasupolkimelta. Se ei riittänyt.

Lauri siirsi oikean jalkansa kaasulta jarrulle ja painoi poljinta kevyesti. Mitä nyt..?

Lauri tunsikin oudon nykäisyn ja vilkaisi vasemmanpuoleiseen taustapeiliin. Perävaunu luistaa! Se oli jo osittain keskiviivan päällä. Kauhun tunne iski läpi nuoren kuljettajan kuin salama.

Nyt oli tosi kysymyksessä. Vastaantuleviin valoihin ei ollut enää sataa metriä matkaa. Laurin silmät käväisivät taas taustapeilissä. Perävaunun takaosa oli jo yli keskiviivan. Hän tunsikin myös vetoauton perän alkavan siirtyä vastustamattomalla voimalla vasemmalle, kohti keskivi-



TÄSSÄ se tapahtui. Oli pimeää. Vesa lähestyi paikkaa Skodallaan kameran suunnasta ja Lauri Volvo-yhdistelmäajoneuvollaan vastakaisesta suunnasta eli mäkeä alas. Ajorata on seitsemän metriä leveä. Kaiteet estävät tehokkaasti väistämisen, vaikka Vesa todennäköisesti havaitsi omalla puolellaan luisussa olleen perävaunun aivan liian myöhään pystyäkseen edes teoriassa väistämään sitä.

vaa.

Vastaantulijan valot olivat enää muutaman kymmenen metrin päässä.

Miksei se jarruta? Miksei se näe?

Sitten vastaan tulevan valot olivat rekan ohjaamon rinnalla.

Pimeälle valtatielle kiiri hirvittävän rysähdyksen ääni, kun vaaleanharmaa henkilöauto iskeytyi sen eteen kääntyneeseen perävaunuun.

Viimeinen kipinä sammui

Iso Volvo vavahti iskun voimasta, mutta jatkoi matkaansa. Lauri ei enää ymmärtänyt, mitä olisi pitänyt tehdä. Vaistomaisesti hän yritti jarruilla hiljentää yhdistelmän nopeutta. Se osui varmasti vastaan tulijaan. Rekkakuskin mielen täytti kauhu.

Vihdoin yhdistelmä pysähtyi. Hetkeksi kuljettaja tunsikin olevansa täysin epätodellisessa olotilassa. Hänkö sen oli aiheuttanut – kolarin!?

Lauri sammutti moottorin ja laskeutui maantielle. Volvo ja sen perävaunu olivat omalla puolellaan tietä, ikään kuin ajoradan reunaan normaalisti pysäköityinä. Vastaantulutta autoa ei näkynyt. Lauri otti muutaman varovaisen askeleen kohti tulosuuntaansa. Sitten hän näki henkilöauton takaosan. Heikossa valossa se näytti vahingoittumattomalta. Miten se oli mahdollista?

Lauri käveli lähemmäksi. Viimeinenkin toivonkipinä sammui. Henkilöautosta oli jäljellä vain sen takaosa. Kaikki muu oli perävaunun aisan ja vasemman etupyörän alla kammottavana metallisena mössönä.

Lauri keräsi voimansa ja käveli henkilöauton jäännösten viereen. Hän yritti nähdä auton sisään, mutta se ei ollut mahdollista. Takapenkin selkänokasta eteenpäin kaikki oli

murskana.

Paikalle pysähtyi henkilöauto. Lauri kuuli äänensä pyytävän sen kuljettajaa ajamaan vähän matkaa ja varoittamaan liikennettä.

Viisitoista minuuttia myöhemmin maantiellä leiskuivat siniset hälytysvalot, poliisiautoja, paloautoja, mittoja, valokuvia. Virkapukuinen nuori konstaapeli käski Lauria puhaltamaan alkometriin.

Joku ilmoitti, että rekkafirman toinen kuljettaja tulee siirtämään ehjänä säilyneen vetoauton terminaalisiin.

Kun musta ruumisauto lipui hiljaa pelastusajoneuvojen valonheittimien kiilaan, Lauri tajusi, että hän oli saanut aikaan jotakin lopullista, selaista, mitä ei voi enää koskaan korjata.

Turvavarusteista ei ollut apua

Vaaleanharmaata uutta Skoda Octaviaa kuljettanut Vesa murskautui autonsa kanssa eteensä sivuluisussa kääntyneen rekan perävaunun oikeanpuoleisen etupyörän ja vetoaisan alle. Turvavöistä tai turvatyynyistä ei ollut mitään apua. Rekka raahasi henkilöauton jäännöksiä muka-

naan 125 metrin matkan.

Tilanne oli Vesalle niin yllättävä, ettei hän ehtinyt tehdä mitään sen välttämiseksi.

Jos Skodassa olisi ollut muita ihmisiä, hekin olisivat kuolleet.

Entä miksi Laurin ohjaaman Volvon perävaunu luisui yli keskiviivan vastaan tulevien ajokaistalle?

Ajopiirturin kiekon mukaan tilanteen alkaessa ajoneuvoyhdistelmän nopeus on ollut 95 km/h. Kun suhteellisen kokematon kuljettaja havaitsi nopeuden olevan liian suuren oikealle johtavaan, alamäkeen viettävään kaarteeseen, hän yritti hiljentää vauhtia jarruttamalla. Tällöin perävaunu lähti sivuluistoon ulkokaarteeseen suuntaan eli vasemmalle ja veti lopuksi vetoautonkin perää keskitielle päin.

Miksi?

Onnettomuuden perussyö oli tietenkin liian suuri vauhti, joka aiheutti jarrutustarpeen. Nopeutta olisi pitänyt hillitä jo aikaisemmin.

Toinen erittäin merkittävä syy oli perävaunun epäkunnossa ollut ABS-järjestelmä, joka toimiessaan olisi huolehtinut siitä, että pyörät ei-

SKODAN etupää lakkasi kokonaan olemasta.



PERÄVAUNUA vetänyt Volvo ei kärsinyt käytännössä minkäänlaisia vaurioita.

vät olisi lukkiintuneet. Lukkiintunut pyörä menettää sivupitonsa. Tie oli liukas. Ajoradan pintaa peitti ohut jääkalvo, jota Lauri ei ollut havainnut.

Lauri jätti Volvonsa vetämän ensimmäisen perävaunun rekkatermiinalliin ja otti peräänsä toisen. ABS-järjestelmän toimimattomuuden lisäksi perävaunu oli katsastamaton, asia jota Lauri ei liene huomannut. Tämän perävaunun sivuluisuun lähentäminen surmasi tilanteeseen täysin syyttömän vastaan tulijan.

Skodan kuljettaja Vesa siirtyi silmänräpäyksessä kasvottomaksi numeroksi tilastoon. Mutta hän ei ollut numero, hän oli yksi meistä perheineen, lapsineen, ystävineen, iloineen ja suruineen. Joukostamme poistui ihminen.

Entä miksi Lauri lähti ajamaan yhdistelmällä, jonka perävaunun lukkiintumattoman jarrujärjestelmän tiesi toimimattomaksi? Tähän kysymykseen ei ole helppo vastata. Pelkäsikö kuljetusliikkeessä alle vuoden työskennellyt leimautuvansa turhasta narisijaksi, vai oliko kysymyksessä Laurin välinpitämätön suhtautuminen turvallisuusasioihin?

Mitä olisi tapahtunut, jos Lauri olisi ilmoittanut, ettei lähde ajamaan epäkuntoisella ajoneuvoyhdistelmällä?

Kuljetusliikkeen esimies kertoi kuulustelussa, että jos hänelle olisi ilmoitettu ABS-järjestelmän olleen rikki, perävaunua ei olisi laskettu ajoon ennen korjausta. Kuolemankolarin jälkiselvittelyssä muunlainen lausunto olisi tietysti ollut käsittämätön.

Kännykkään puhuminen tuskin vaikutti perävaunun sivuluisuun lähtemiseen, paitsi jos yhdistelmä kännykän käytöstä johtuen oli epähuomiossa ohjautunut keskitielle päin, ja kuljettaja alkoi kaartaa takaisin oikealle samanaikaisesti kun painoi jarrupoljinta. Mutta tapahtuiko näin, jää todennäköisesti selvittämättä.

Perävaunussa oli keliin sopimatomat, vaikka sinänsä lailliset renkaat. Niiden sivuttaispito oli vähäinen.

Vastuu turvallisuudesta on sekä työntekijöillä että työnjohdolla

■ KUORMA-AUTOJEN nopeudenrajoittimen on voinut toleransseineen säätää niin, että maksimaalinen nopeus on 89 km/h, tämän vuoden alusta 90 km/h.

Hämmästyttävän usein liikenteessä näkee kuorma-autoja, jotka liikkuvat sadan kilometrin tuntinopeutta – jopa kovempaakin. Tämän ei pitäisi olla mahdollista.

Vesan kuolemaan päättyneessä törmäyksessä Laurin ohjaaman Volvon nopeus tilanteen alkaessa on ajopiirturin mukaan ollut 95 km/h. Se oli kova nopeus liukkaissa olosuhteissa ja siinä oli surullisen tapahtumaketjun alkusyy. Seuraavan tekijän muodostivat epäkuntoiset jarrut.

ABS-jarrut ovat rekkojen turvallisen kuljettamisen kannalta avainasemassa. Ennen niiden yleistymistä jarrutuksessa poikittain vastaan tulevien ajokaistalle luisuva perävaunu oli jokaisen rekkakuskin painajainen. Tappavan tehokas ja lähes arvaamaton.

Onneksi tekniikka on lisännyt turvallisuutta tälläkin alueella. Tekniikan täytyy kuitenkin olla toimintakunnossa, ja kuntoa tulee tehokkaasti valvoa niin kuljettajien kuin näiden esimiestenkin.

Yleisessä työsuojelulainsäädännössä niin sanottu hallinnollinen vastuu on vedetty melko pitkälle. Rangastusuhka koskee sellaisiakin johtavassa asemassa olevia henkilöitä, joiden mahdollisuus todellisuudessa valvoa lainsäädännön noudattamista on melko minimaalinen.

Herää kysymys, onko ammattiliikenteessä tapahtuvassa yritystoiminnassa hallinnollinen vastuu käytännössä yhtä ankaraa kuin muussakin yritystoiminnassa? Toisaalta, jos kuljettajien taholta työnjohdon tietoon ei tuoda turvallisuuteen vaikuttavia epäkuntoisuuksia ja puutteellisuuksia, miten näiden korjaamisesta voidaan huolehtia?