



# Konginkankaan onnettomuus ja liikenneturvallisuus

Tutkimus neljän sanomalehden kirjoittelusta

MATTI PIISPA

**LIKENNETURVAN TUTKIMUSMONISTEITA 101/2004**

**KONGINKANKAAN ONNETTOMUUS JA  
LIKENNETURVALLISUUS**

**Tutkimus neljän sanomalehden kirjoittelusta**

**Matti Piispa**

**ISSN 0785 – 9244**

**ISBN 951-560-134-7**

**HELSINKI 2004, LIIKENNETURVA**

Tekijät Matti Piispa	Julkaisun laji Tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Konginkankaan onnettomuus ja liikenneturvallisuus Tutkimus neljän sanomalehden kirjoittelusta		
Julkaisun osat		
Tiivistelmä  Paperirullastissa olleen rekan ja laskettelumatkalaisia kuljettaneen linja-auton yhteentörmäyksessä yöllä 19.3.2004 Keski-Suomessa kuoli 23 ihmistä; turma on pahin, mitä Suomen maanteillä on tapahtunut. Onnettomuus oli iso uutinen mediassa ja se viritti myös laajan keskustelun erityisesti raskaan liikenteen turvallisuuden ongelmista ja niiden korjaamisesta. Tämän tutkimuksen aineisto, 303 kirjoitusta, kerättiin kolmesta valtakunnallisesta sanomalehdestä (Helsingin Sanomat, Ilta-Sanomat ja Iltalehti) ja Keski-Suomen johtavasta maakuntalehdestä (KeskiSuomalainen). Aineiston kvalitatiivisissa analyysissä selvitettiin (1) lehtien uutisointia onnettomuudesta ja sen uhrien auttamistoimista, (2) onnettomuuden välittömien syiden käsittelyä, ja (3) onnettomuuden käynnistämisen laajemman liikenneturvallisuuskeskustelun sisältöä. Onnettomuutta ja auttamistoimia koskenut uutisointi oli informatiivista, taustoittavaa, tarinallista, henkilöivää ja sankarillistavaa. Uutisista syntyi yksityiskohtainen kuva onnettomuutta edeltäneistä tapahtumista, itse onnettomuustilanteesta ja sen jälkeisistä toimista. Uutisten kuvat ruhjoutuneista autoista, suurista paperirullista ja rojusta tiellä välittivät hyvin onnettomuuden rajuuden. Turma taustoitettiin muun muassa luettelemalla aikaisempia pahoja onnettomuuksia. Utisten traaginen tarinallisuus rakentui sille, että onnettomuus katkaisi äkillisesti iloisen lomamatkan ja ennenaikaisesti monen nuoren elämän. Uhrien nuoruuden korostaminen palveli tarinan rakentamista, mutta oli tosiasioiden yksinkertaistavaa. Onnettomuus sai "kasvot" 17-vuotiaasta, menehtyneestä Emiliasta; vanhemmat kertoivat lehdissä hänen elämänhaaveistaan ja ilostaan ennen matkaa. Kokonaisuutena tarkasteltuna uutisointi kunnioitti hyvin kuolleiden, loukkaantuneiden ja heidän omaistensa yksityisyyttä ja arvokkuutta. Pelastus- ja hoitotoimiin osallistuneista tuli uutisissa tragedian sankareita. He hahmottuivat tehokkaina mutta myös myötäelävinä ammattilaisina, ja heidän toimintansa ansiosta seuraavien päivien uutisointiin oli mahdollista rakentaa positiivinen, lohdullinen tarina vaikeasti loukkaantuneiden selviytymisestä. Onnettomuuden syiden käsittely alkoi lehdissä heti ensimmäisenä päivänä. Turman ainoaksi välittömäksi syyksi uutisissa nousi tien yllättävä liukkaus. Rekan ja linja-auton kuljettajia ei syytetty mistään; molemmat kuvattiin vastuullisina ja kokeneina ammattimiehinä, jotka eivät voineet olosuhteille mitään. Myöskään turma-ajoneuvoista ei löydetty huomautettavaa. Onnettomuutta seuranneessa yleisemmässä liikenneturvallisuuskeskustelussa pääaiheeksi nousi Suomen teiden huono kunto. Muutoksia vaativina ongelmina tulivat usein esiin myös raskaat maantiekuljetukset, laiminlyönnit kuormien sidonnassa, ajoaikasäädösten rikkominen ja rekkojen tekniset ominaisuudet. Syyllisyyttä ongelmiin ja vastuuta toimenpiteistä jaettiin keskustelussa kolmelle taholle: valtiovallalle (erityisesti teiden kunto), markkinoille (tehokkuusvaatimukset ja kilpailupaineet turvallisuuden heikentäjinä) ja ammattikuljetusten kulttuurille (piittaamattomuus turvallisuudesta ja sitä koskevista määräyksistä). Keskustelu ja uutisointi uusista toimenpiteistä loivat lehtien kirjoittelusta tarinan, joka viestitti, että onnettomuuden ansiosta liikenneturvallisuus jälleen hieman paranee.		
Avainsanat (asiasanat) Katastrofijournalismi, raskas liikenne, onnettomuudet, liikenneturvallisuus		
Muut tiedot		
Sarjan nimi ja numero Liikenneturvan tutkimusmonisteita 101/2004	ISSN 0785 – 9244	ISBN 951-560-134-7
Kokonaissivumäärä 43	Kieli suomi	Hinta Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva	Kustantaja Liikenneturva	

## DOCUMENTATION PAGE

Publisher Liikenneturva- The Central Organization For Traffic Safety in Finland		Date 2004	
Author Matti Piispa		Type of documentation research report	
Title The Konginkangas Accident and Traffic Safety - Study on the Reporting of Four Newspapers			
Parts of publication			
Abstract A collision between a lorry carrying industrial rolls of paper and a bus transporting people on a skiing trip resulted in the deaths of 23 people. The tragedy took place in Central Finland on the night of 19 March 2004 and it was the worst accident that has ever occurred on Finnish roads. The accident was a big news event in the media and launched also a broad discussion, especially on the problems relating to the safety of heavy traffic and how to solve them. The material for this study, 303 articles, was gathered from three different national newspapers (Helsingin Sanomat, Ilta-Sanomat and Iltalehti) as well as the leading regional paper of Central Finland (Keskiuomalainen). In the qualitative analysis of the material, one sought to assess (1) the papers' treatment of the accident and the efforts to help its victims, (2) the treatment of the direct causes of the accident and (3) the content of the wider traffic safety discussion which was started by the accident. The news concerning the accident and the aid effort were informative, background-oriented, story-like, personifying and hero-seeking. Through the news, a detailed picture was formed regarding the events preceding the accident, the accident event itself and the activities afterwards. The news pictures of the crushed cars, large rolls of paper and debris on the road really communicated well the sheer force of the accident. The accident was put into perspective by, for example, listing severe accidents from the past. The tragic narrative of the news was built on the notion that the accident abruptly cut short a joyous holiday trip and ended the lives of many young people prematurely. Emphasising the youth aspect served the construction of the story, but it simplified the facts. The accident got its "public face" from the 17-year-old Emilia who perished in the accident; her parents talked in the papers about her dreams in life and her excitement before the trip. Observed as a whole, the news treatment respected well the privacy and dignity of the deceased, the injured and their families. Those participating in the rescue and trauma medicine efforts became the heroes of the tragedy in the news. They came through as effective but also compassionate professionals, and it was due to their actions that it became possible to build a positive, consoling story about the survival of the gravely injured in the news of the following days Treatment of the accident causes began in the papers immediately on the first day. The surprising slippery conditions of the road surfaced as the only direct cause of the accident in the news. The drivers of the lorry and the bus were not accused of anything; they were both portrayed as responsible and experienced professionals who could not help the circumstances. Neither was there anything warranting criticism in the vehicles involved. In the more general traffic safety discussion which followed the accident, the poor conditions of the Finnish roads materialised as the main topic. Also heavy road traffic, negligence in the securing of cargo, violations of driving time regulations and the technical features of the lorries were mentioned often as problems in need of change. In the discussion, three parties were assigned blame for the problems and responsibility for the operations: the government (especially the condition of the roads), the market (demands for efficiency and competitive pressures undermining safety) and the professional transportation culture (disregard for safety and the appropriate regulations). The discussion and the news treatment of the new operations created a narrative out of the papers' writings, which signalled that the traffic safety will once again slightly improve due to the accident.			
Key words Catastrophe journalism, heavy vehicle, accidents, road safety			
Supplementary notes			
Title and number of series Liikenneturvan tutkimusmonisteita 91/2001		ISSN 0785 – 9244	ISBN 951-560-134-7
Pages 43	Language Finnish	Price	Availability public
Distributor Liikenneturva		Sponsoring organization Liikenneturva	

## SISÄLTÖ

1. JOHDANTO .....	6
2. UUTISOINTI ONNETTOMUUDESTA JA PELASTUSTOIMISTA.....	9
Informatiivisuus .....	9
Taustoittaminen .....	10
Tarinallisuus .....	12
Henkilöinti .....	14
Kuva pelastajista ja auttajista.....	15
3. SYIDEN JA SYYLLISTEN ETSINTÄ.....	19
Keliolosuhteet .....	19
Rekan kuljettaja .....	20
Bussin kuljettaja.....	22
Turma-autot .....	23
4. MIKSI LIIKENNEKATASTROFIT OVAT MAHDOLLISIA .....	24
Suomen tiet ovat huonoja .....	25
Maanteillä kuljetetaan vaarallisia lasteja .....	27
Kuorman sidonnassa esiintyy laiminlyöntejä .....	28
Ajo- ja lepoaikasäädöksiä rikotaan .....	29
Liikennekulttuuri on huonoa .....	30
Bussin kuljettajina on harrasteliijoita .....	31
Nopeudenrajoittimet ovat turvallisuusriski.....	32
Rekkojen painot eivät ole kohdallaan.....	34
5. KESKUSTELU LIIKENNETURVALLISUUTTA EDISTÄVISTÄ TOIMENPITEISTÄ.....	35
Toimintalinjana tiestön ja tienhoidon parantaminen .....	37
Toimintalinjana logistiikan muuttaminen.....	38
Toimintalinjana rajoitukset ja valvonta .....	39
6. YHTEENVETOA .....	40

# 1. JOHDANTO

En yleensä katsele Ykkösen aamu-tv:tä enkä MTV3-kanavan Huomenta Suomi -lähetystä. Perjantaiamuna 19.3.2004 kuitenkin jostain syystä avasin television. Parissa sekunnissa tajusin, että nyt on tapahtunut jotain poikkeuksellista. Järkyttyneen näköiset juontajat haastattelivat kriisi- ja katastrofipsykologia, ja taustalla oli epäselvä kuva jostain onnettomuudesta. Nauliuduinkin kuvaruudun ääreen, ja perusfaktat tulivat seuraavassa uutislähetyksessä: paperirullalastissa ollut rekka ja nuoria Rukalle kuljettanut linja-auto ovat törmänneet yöllä Konginkankaalla ja kuolonuhreja on yli 20.

Jo näistä aineksista mieleeni alkoi rakentua koskettava tarina: - Nuoret ihmiset ovat menossa hiihtolomalle, he ovat täynnä onnellista odotusta ja heillä on muutenkin elämä valtaosin edessään. Reissua on odotettu ja suunniteltu ehkä jo kauan, sitä varten on säästetty rahaa ... Sitten yhtäkkiä öisellä maantiellä näistä nuorista tulee ylivoimaisen sattuman viattomia uhreja, heidän ja heidän vanhempinsa odotukset, unelmat ja toiveet murskautuvat silmänräpäyksessä.

Sinä perjantaina ja monena seuraavana päivänä Konginkankaan onnettomuus oli koko Suomessa kollektiivisen järkytyksen ja surun aihe. Suuri liikennekatastrofi on jo sinänsä aina koskettava tapahtuma, mutta väitän että Konginkankaan onnettomuuden järkyttävyyttä lisäsi sen sopivuus kulttuurimme yhden perustarinan, klassisen tragedian, kaavaan. Juuri omakohtaisesti kuvaamaani tapaan siitä oli helppo rakentaa traaginen tarina.

Toisaalta reaktioittemme voimakkuuteen vaikutti se, että meidän oli helppo kuvitella onnettomuustilanne mielessämme: lähes kaikilla on henkilökohtaista kokemusta maantieliikenteestä ja monilla sen kiperistä tilanteista, ja moni on myös matkustanut tilausajobussilla. Tämä tuttuus varmasti synnytti ahdistavia ajatuksia, että tällainen onnettomuus olisi aivan hyvin voinut osua myös omalle kohdalle tai että minunkin lapseni olisi voinut olla siellä. Joillakin ihmisillä Konginkankaan onnettomuus saattoi myös palauttaa mieleen aikaisempia traumaattisia onnettomuus- ja menetyskokemuksia.

Medialla oli Konginkankaan tapauksessa kaksoisrooli. Sen ensisijainen tehtävä oli, kuten kaikissa onnettomuus- ja kriisitilanteissa, nopea ja monipuolinen tiedon välittäminen suurelle yleisölle. Suuret tiedotusvälineet pystyivät tässäkin tapauksessa nopeasti hankkimaan ja journalistisesti

muokkaamaan todella suuren määrän informaatiota. Samalla ne tietysti määrittivät sitä, mitkä ovat olennaisia näkökulmia onnettomuuteen. Jos joukkotiedotusvälineitä ei olisi, Konginkankaan onnettomuudesta olisivat ensimmäisinä päivinä tietäneet vain lähiseudun asukkaat ja pelastajat ja auttajat, ja vasta vähitellen onnettomuus olisi levinnyt laajempaan tietoisuuteen huhuina ja kuulopuheina, joissa tapahtumasta luultavasti olisi esitetty paljon vääriä tietoja.

Kokonaisuudessaan median rooli oli kuitenkin paljon sen tiedonvälitystehtävää laajempi. Kuvauksillaan itse onnettomuudesta ja sen uhreista, syitä jäljittävillä jutuillaan, taustoittavilla artikkeleillaan, liikenneturvallisuutta koskevilla kannanotoillaan ja uutisillaan kansalaisten järkytyksestä ja osanoton ilmauksista media loi moneksi päiväksi yhteisen keskustelun ja surun avaruuden ja ilmapiirin.

Tämä on liikenneturvallisuusnäkökulmaan rajattu tutkimus Konginkankaan onnettomuuden ja sen aktualisoimien laajempien liikenneturvallisuuskysymysten käsittelystä sanomalehdissä maaliskuun lopulla ja huhtikuun alkupuolella 2004. Olen keskittynyt erittelyssäni neljään lehteen, Helsingin Sanomiin, Iltalehteen, Ilta-Sanomiin ja Keski-suomalaiseen. Liikenneturvan keskustoimisto ja Jyväskylän aluetoimisto keräsivät näistä lehdistä yhteensä 303 kirjoitusta 19.3. - 20.4.2004 väliseltä ajalta. Lehdistä aineisto jakaantui seuraavasti: Helsingin Sanomat (HS) 73 kirjoitusta, Iltalehti (IL) 47 kirjoitusta, Ilta-Sanomat (IS) 51 kirjoitusta, ja Keski-suomalainen (KS) 132 kirjoitusta.

Erittely kohdistuu siis kolmeen mielipideilmaston kannalta olennaiseen valtakunnalliseen lehteen ja Keski-Suomen suureen maakuntalehteen. Uskon saaneeni esiin Konginkankaan onnettomuus uutisoinnin keskeiset piirteet ja sitä seuranneen liikenneturvallisuuskeskustelun tärkeimmät teemat näinkin pienen aineiston avulla, sillä aikaisempien katastrofiuutisointiin kohdistuneiden tutkimusten mukaan viestinten väliset erot ovat pieniä. Esimerkiksi Estonia-katastrofia käsiteltiin Suomen mediassa hämmästyttävän yhdenmukaisella tavalla (Raittila 1996, 108-109). Mutta toki rajaukseni ovat vaikuttaneet myös tutkimustekniset ja aikataululliset syyt; neljään lehteen keskittymällä olen kyennyt hallitsemaan moniteemaisen aineiston.

Saatuani analyysin valmiiksi "testasin" lopuksi sen pätevyyttä lukemalla läpi Liikenneturvan aluetoimistojen Demarista, Hufvudstadsbladetista, Ilkasta, Kansan Uutisista, Karjalaisesta, Keski-Pohjanmaasta, Koillis-Hämeestä, Kouvolan Sanomista, Kymen Sanomista, Pohjalaisesta, Savon Sanomista, Sisä-Suomen Lehdestä, Suur-Jyväskylän Lehdestä ja Vasabladetista keräämän onnettomuuskirjoittelun. Katsoin, löytyisikö siitä jotain tuloksiani kyseenalaistavia piirteitä. Se ei

kuitenkaan antanut aihetta muuttaa neljän lehden perusteella muodostunutta kuvaa: seuraavien lukujen teksti vain täydentyi joillakin pienillä huomioilla.

Tutkimusotteeni ja raportointitapani on (ollut) kvalitatiivinen: olen paneutunut aineistoon huolellisesti, etsinyt lehtikirjoitusten teemoja, sävyjä, kannanottoja ja lausumien esittäjiä, ja pyrkinyt rakentamaan ryhmittelyjeni ja muistiinpanojeni pohjalta dramaturgisen kokonaisuuden, jossa käytän paljon suoria lainauksia kirjoituksista. Pentti Raittilan tutkimuksesta *Uutinen Estonia. Kriisiviestintä ja journalismin etiikka koetuksella* (Vammala 1996) on ollut minulle paljon apua sekä näkökulmien antajana että tulosten vertailukohteena.

Tarkastelen aluksi luvussa 2 tutkimieni lehtien uutisointia itse onnettomuudesta ja sen uhrien pelastus- ja hoitotoimista. Sen jälkeen etsin luvuissa 3 ja 4 lehtien uutisoinnista ja niissä käydystä keskustelusta syyn ja syyllisyyden teemoja: mitä välittömiä syitä ja yleisempiä taustasyitä onnettomuudelle esitettiin, keitä/mitä syytettiin tai saatettiin epäilyksen alaiseksi. Luvussa 5 erittelen sitä, millaisia toimenpiteitä onnettomuuskirjoittelussa ja -keskustelussa esitettiin vastaavien onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi, ja loppuluvussa 6 nostan yhteenvedona esiin aineistoni tärkeimpiä teemoja ja piirteitä.

Liikenneturvallisuuden kannalta tärkeisiin näkökulmiin keskittyminen on rajannut tämän raportin ulkopuolelle yhden ison teeman Konginkankaan onnettomuutta seuranneessa julkisuudessa. Media uutisoi varsin paljon järkytyksestä, surusta ja osanotosta niin instituutio- ja ryhmätasolla (työpaikoilla, kouluissa) kuin yksilötasollakin (uhrien tuttavat, muut kansalaiset, valtiojohdon edustajat). Koulujen pihalla puolitankoon lasketut liput, kirkkojen penkeissä kumartuneina istuvat ihmiset, kynttilät ja toisistaan turvaa hakevat nuoret olivat näiden uutisten keskeistä kuvastoa.

Uutisoidessaan näistä ilmiöistä media samalla sekä viritti surun ilmapiiriä että antoi aineksia kollektiiviseen surutyöhön. Viime vuosina vastaavaa on koettu erityisesti Estonia-katastrofin yhteydessä (ks. Raittila 1996, 180-184) ja pienimuotoisempina esimerkiksi monien liikenne- ym. onnettomuuksien ja Helsingin poliisisurmien yhteydessä. Kaikkiaan "suruliikehdintä" on kiinnostava yhteiskunnallinen ilmiö, jonka erittely voisi kertoa jotain olennaista ajastamme ja sen arvoista. Toivon pystyväni paneutumaan siihen tarkemmin jossain toisessa yhteydessä.

## 2. UUTISOINTI ONNETTOMUUDESTA JA PELASTUSTOIMISTA

Keski-Suomen hätäkeskus Jyväskylässä sai tiedon Konginkankaan onnettomuudesta perjantaina 19.3.2004 kello 2.08 yöllä. Television ja radion uutis- ja ajankohtaislähetyksissä onnettomuudesta tuli tietysti sen päivän pääaihe. Sanomalehtien toimitusaikataulun kannalta onnettomuuden ajoittuminen oli hankalampi. Tutkimaani aineistoon sisältyi viisi Ilta-Sanomien perjantainumeron sivua onnettomuudesta, mutta Helsingin Sanomien, Iltalehden ja Keskisuomalaisen ensimmäiset kirjoitukset aineistossani ovat vasta lauantailta 20.3.. Vuorokauden viive ei kuitenkaan vähentänyt Konginkankaan tragedian uutisarvoa sanomalehdissä: kaikissa neljässä lehdessä se nostettiin viikonvaihteen ykkösaiheeksi. Perjantaina saatu oikeuden päätös ns. Irakvuoto -jupakassa, joka muutoin olisi ollut iso uutinen, jäi nyt toissijaiseksi.

### ***Informatiivisuus***

Tutkimieni lehtien uutisointi onnettomuudesta ja sen uhrien pelastus- ja auttamistoimista oli ensisijaisesti yksityiskohtaista ja informatiivista tiedonvälitystä. Raportointi tarjosi lukijoille runsaasti konkreettisia aineksia tapahtumien ja tilanteen hahmottamiseen ja niihin eläytymiseen. Varsinaisissa uutisteksteissä tuotiin esiin onnettomuuden ja pelastustoimien perusfaktat (mitä, missä, milloin, millaisin seurauksin). Oheen oli liitetty tunti- ja minuuttiaikatauluja, joiden avulla kuvattiin tapahtumien koko kulkua torstai-illasta (rekan ja bussin liikkeellelähdestä) perjantai-iltapäivään (kaikki loukkaantuneet tunnistettu) saakka, ja havainnollisia piirroksia onnettomuustilanteesta ja -paikasta. Myös onnettomuuden mahdolliset syyt olivat esillä heti ensimmäisissä uutisissa (ks. luku 3).

Seuraava Helsingin Sanomien pääuutissivulta otettu lainaus oli aineistossani tyypillistä perusinformaatiota onnettomuudesta. Keskisuomalaisen toimittajan kuvauksessa paikanpäältä sen sijaan on sekä tarkkuutta että herkkyyttä:

"Paperilastissa olleen rekan ja nuoria lomalaisia kuljettaneen bussin törmäys johti 23 ihmisen kuolemaan perjantain vastaisena yönä nelostiellä. Onnettomuus sattui Konginkankaan kohdalla Keski-Suomessa ... Loukkaantuneita on 15, ja nuorimmat heistä ovat 12-vuotiaita. Turma on pahin, mitä Suomen maanteillä on tapahtunut ... Törmäyksessä perävaunussa olleet 800 kilon painoiset paperirullat lähtivät liikkeelle ja murskasivat bussin etuosan silmänräpäyksessä." (HS 20.3.)

"Jäätä peilikirkas tie oli täynnä onnettomuusautojen palasia, lasinsiruja ja erilaisia pelastustöissä käytettyjä tarvikkeita, muun muassa kumihanskoja. Linja-autossa matkustaneiden nuorten henkilökohtaisia tavaroita: cd-soittimia, matkaeväitä ja vaatteita oli lentänyt ulos rikkoutuneista ikkunoista. Ilmassa leijui nenään pistävä haju. Tämän tästä paikalla soivat kännykät eivät kaikki olleet pelastusviranomaisten, vaan matkustajina olleiden nuorten, joiden läheiset yrittivät epätoivoisesti varmistaa heidän olevan turvassa ja kaiken kunnossa. Vastaukset jäivät kuitenkin saamatta." (KS 20.3.)

Ääneen uutisissa pääsivät useimmiten poliisit, lääkärit ja palomiehet. He olivat paitsi tapahtumien tuntijoita myös silminnäkijöitä, jotka toivat "objektiiviseen" uutisointiin "subjektiivista" ihmisen ääntä (ks. tämän luvun viimeinen jakso). Yksittäisissä uutisissa esiintyivät turmabussiyhtiön paikallisjohtaja, onnettomuusrekan omistajan Transpoint Oy:n toimitusjohtaja, Suomen Punaisen Ristin työntekijät, Onnettomuustutkintakeskus (Tuomo Karppinen), ambulanssimiehet, poliisipastori ja Keski-Suomen keskussairaalan hoitajat. Iltalehti oli tutkimistani lehdistä ainut, joka käytti onnettomuuden silminnäkijää lähteenään - ja sekin epäsuorasti: turmassa loukkaantuneen tytön isä kertoi tyttärensä todenneen hänelle puhelimesta, että "me nukuimme ja äkkiä kaikki katosivat ympäriltäni" (IL 20.3.).

Kuten yleensä suurissa onnettomuuksissa, uutisoinnissa annettiin paljon tilaa kuville. Eniten niitä julkaistiin iltapäivälehdissä. Kuvat keskittyivät onnettomuuspaikkaan ja välittivät hyvin onnettomuuden rajuuden, mutta eivät loukkaavia yksityiskohtia. Toistuvia elementtejä kuvissa olivat ruhjoutunut bussi, rekan aukirevennyt perävaunu ja tieltä suistunut vetoauto, irronneet istuimet, suuret paperirullat, pelastusmiehet työssään ja epämääräinen roju pitkin tietä. Rankin kuva aineistossani oli Iltalehdessä 20.3. julkaistu kokosivun lähikuva bussin romuttuneesta etuosasta verisine paperirullineen.

### ***Taustoittaminen***

Itse onnettomuutta ja sen pelastustoimia kuvaavan yksityiskohtaisen tiedonvälityksen lisäksi tutkimissani lehdissä oli runsaasti onnettomuutta taustoittavia ja kontekstoivia "tietoiskuja". Ne toivat uutisointiin valistuksellisuutta ja palauttivat lukijoiden mieleen aikaisempia tragedioita: luettiin pahimpia tieliikenne- ja muita onnettomuuksia, eriteltiin raskaan liikenteen määrää ja osallisuutta onnettomuuksissa ja kuvattiin hoitotoimenpiteitä suurkatastrofin sattuessa.

Konginkankaan onnettomuutta taustoittaneiden ja kontekstoineiden juttujen aiheet Helsingin Sanomissa, Iltalehdessä, Ilta-Sanomissa ja Keskisuomalaisessa. Suluissa lähteet, joihin jutuissa viitattiin.

*Helsingin Sanomat:*

- Mitä sairaalassa tehdään suuronnettomuuden sattuessa
- Pahimpia tieliikenne- ja muita onnettomuuksia Suomessa (Liikennevakuutuskeskus)
- Rekkaturmien määrä viime vuosina (Tilastokeskus; Liikkuva poliisi)
- Rekkojen, niiden kuljettajien ja lastien määrä nykyisin (Suomen kuorma-autoliitto)
- Linja-autoliikenteestä Suomessa: mm. autojen, yritysten, lähtöjen ja matkustajien määrät (Linja-autoliitto)
- Millaisia raskaita yhdistelmiä (rekkoja) liikenteessä on
- Kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä vuosina 1990-2002 ajoneuvotyyppien mukaan ryhmiteltynä (Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat)

*Iltalehti:*

- Vakavimpia onnettomuuksia Suomessa

*Ilta-Sanomien:*

- Pahimpia tieliikenneonnettomuuksia Suomessa
- Aikaisempia suuronnettomuuksia Suomessa
- Rekkojen osallisuus kuolonkolareissa: mm. määrä ja syyt (Liikennevakuutuskeskus, Lasse Hantula)

*Keskisuomalainen:*

- Suuria liikenne- ja muita onnettomuuksia Suomessa ja Euroopassa
- Raskaan liikenteen määrän lisääntyminen Keski-Suomessa
- Mitä aikaisemmista suuronnettomuuksista on opittu ja millaisia turvallisuustoimia ne ovat käynnistäneet (Ratahallintokeskus, Kari Alppivuori; lääninkatsastusmies Seppo Välimaa; onnettomuuksien tutkijalautakunnat)
- Hoidosta ja hoidettavien priorisoinnista onnettomuuspaikalla (yliopettaja Heikki Paakkonen, Pelastusopisto)
- Nelostien riskialtteimmat tienosat Keski-Suomessa vuosina 1999-2003 (Tiehallinto; liikenneinsinööri Pasi Pirtala, Keski-Suomen tiepiiri)

Näiden varsinaisten taustajuttujen lisäksi myös monet onnettomuuteen tiukemmin liittyneet - esimerkiksi sen syytä selvittäneet - uutisluonteiset jutut (ks. luvut 3 ja 4) sisälsivät taustoittavia ja valistuksellisia aineksia. Lukijoille oli tarjolla spesiaalitietoa esimerkiksi kuormien sidonnasta ja

rekkojen nopeudenrajoittimista. Estonia-uutisoinnin rakenteellinen samankaltaisuus (ks. Raittila 1996, 59) viittaa siihen, että taustoittaminen on suomalaisen median yleinen käytäntö suuronnettomuuksien uutisoinnin yhteydessä.

### ***Tarinallisuus***

Jos nimetään yksi keskeinen piirre Konginkankaan onnettomuuden uutisoinnissa, se oli uhrien *nuoruuden korostaminen*. Tarkasti ottaen tätä voi pitää harhaanjohtavana. Puhe nuorista pätee hyvin onnettomuudessa loukkaantuneiden (15) kohdalla - heidän keski-ikänsä oli alle 20 vuotta. Onnettomuudessa kuolleiden (23) keski-ikä sen sijaan oli noin 30 vuotta ja tyyppillinen syntymävuosi 1974. Tämänikäisistä ei muissa yhteyksissä yleensä puhuta nuorina, vaikka he ovatkin selvästi alle väestön keski-ään.

Yksi syy nuoruus -korostukseen oli varmaan se, että onnettomuuden uhrien lukumäärästä ja henkilöllisyydestä vallitsi aluksi yleinen epävarmuus. Tiedettiin vain, että turmabussi oli kuljettanut "nuoria" kohti Rukaa. Kun henkilöllisyydet ja iät sitten selvisivät, korjaus "eivät ne niin nuoria olleetkaan" olisi ollut tosi tökeröä ja kärsimystä vähättelevää. Näin kuva nuorista uhreista jäi elämään. Voi kuitenkin olla myös niin, että uhrien nuoruutta korostettiin vielä silloinkin kun heistä oli saatu tarkat tiedot siksi, että se sopi onnettomuudesta rakentuneeseen tarinaan.

Tuossa tarinassa on kaksi toisiinsa kietoutuvaa elementtiä: tarina iloisesta, mutta äkkiä tuhoisasti päättyvästä *matkasta* ja tarina ennenaikaisesti katkeavasta *elämästä* (vrt. johdannossa esittämäni kuvaus omista tunnelmistani uutisen kuultuani). Nämä ovat kulttuurimme traagista peruskuvastoa, joka virittyy mielessämme erityisen herkästi, kun kuulemme nuoria kohdanneista onnettomuuksista. Median puheella Konginkankaan uhrien nuoruudesta on siis kulttuurista kaikupohjaa ja -kyynisesti sanoen - levikkiä edistävää merkitystä.

Median ei tarvitse rakentaa uutisointiaan tragedian kaavalle. Riittää, kun se tarjoaa siihen sopivia aineksia, yleisön kulttuurinen kompetenssi pitää huolen lopusta. Konginkankaan onnettomuus oli kuitenkin tarinallisesti niin vahva tapaus, että sen uutisoinnista ja kommentoinnista oli helppo löytää edellä mainittuja traagisen tarinan elementtejä: "23 unelman loppu" (I-S 20.3., etusivun pääotsikko), "toiveikkaita nuoria, joilla oli elämä pääosin vasta edessä" (IL 20.3., pääkirjoitus),

"nuoret täynnä unelmia, elämänsä keväässä, olivat matkalla kauniille keväiselle viikolle Lappiin" (KS 23.3., yleisönosasto).

Traagista tarinallisuutta lehtikirjoitteluun ja ihmisten mielikuviin toivat myös tapahtumien aikataulut uutisissa, tieto onnettomuuden sattumisesta keskellä yötä, arviot, joiden mukaan useimmat uhreista nukkuivat ja kuolivat silmänräpäyksessä, ja ensimmäisten pelastajien kertomukset aavemaisesta hiljaisuudesta onnettomuuspaikalla. Pisimmälle tarinallisuuden hyödyntämisessä meni Ilta-Sanomien juttu "Lomamatka loppui järkyttävästi" (19.3.); se rakensi kuvan sosiaalisista, aktiivisista ja omatoimisista nuorista, matkalla "kaupunkien likaisenharmaasta lumisohjosta Rukan keväthangille":

"Bussilastillinen nuoria oli lähtenyt 800 kilometrin matkalle Helsingistä iltayhdeksältä. Heidän päämääränsä oli Kuusamon Ruka, jonne matkueen piti saapua varhain perjantaiamuna .. Heidän tarkoituksenaan oli viettää rentouttava viikonloppu kaukana kaupunkien likaisenharmaasta lumisohjosta. Matkalaiset olivat nuoria, joille pääasia oli päästä pohjoisen rinteille mukavassa porukassa. He eivät halunneet yllälistä matkaa, vaan viettää yhdessä mukavaa aikaa. Perillä heitä odotti kolme kokonaista päivää aurinkoisissa rinteissä ... iltaohjelmaksi pulkkakisoja ja nuotiobileitä... Nuorille oli luvassa myös mukava seuramatka bussilla halki Suomen, samanhenkisten uusien ja vanhojen tuttavuuksien seurassa. 'Matkalla katselemme videoita, kuuntelemme musiikkia, pelailemme, juttelemme ja nukumme', totesi matkanjärjestäjä esitteessään... Kahden aikaan bussi ohitti kuulun Konginkankaan taukopaikan.. Reilun kahden kilometrin päässä bussi lähti nousemaan loivaa mäkeä ylöspäin. Vastaantulevan rekan perävaunu alkoi heittelehtiä jäisellä tiellä. Sekunnin kuluttua nuorten lomamatka oli päättynyt."

Toisaalta lehtien uutisoinnista oli mahdollista löytää myös positiivinen tarina. Lehdet nimittäin seurasivat monen päivän ajan onnettomuudessa loukkaantuneiden tilan kehitystä: kerrottiin vammoista, leikkauksista, hoidon intensiteetistä, tilan vakaantumisesta, siirroista kotiseutujen sairaaloihin, kotiuttamisesta. Kuten seuraavasta otsikoiden sarjasta käy ilmi, ajallisesti tarkasteltuna tässä uutisoinnissa rakentui myönteinen tarina loukkaantuneiden toipumisesta:

"Neljä nuorta aamulla kriittisessä tilassa" (I-S 19.3.)

"Viisi teho-osastolla, useilla vakavia vammoja" (KS 20.3.)

"Bussiturman loukkaantuneista kolme tehostetussa hoidossa" (HS 21.3.)

"Konginkankaan loukkaantuneita siirrettiin kotiseuduille" (IL 23.3.)

"Ensimmäinen pääsi jo kotiin" (I-S 23.3.)

"Suurin osa potilaista tervehtyy entiselleen" (KS 23.3.)

Tällainen uutisointi voi hyvinkin lievittää katastrofin suuressa yleisössä synnyttämää ahdistusta: lääketieteen ja hoidon ammattilaiset palauttavat vaikeasti loukkaantuneet nuoret taas elämään, ja elämä yleensä palautuu normaaleille raiteille.

## **Henkilöinti**

Edellisessä jaksossa mainitsemani traagisen tarinan elementit - katkennut matka ja ennenaikaisesti päättynyt elämä - tulivat koskettavasti esille jutuissa onnettomuudessa menehtyneestä pyrkönmäkeläisestä 17-vuotiaasta Emiliasta. Hänen vanhempansa kertoivat lehdissä Emilian tulevaisuudensuunnitelmista ja tunnelmista ennen reissuun lähtöä ja omasta surustaan, ja lehdet saivat heiltä Emilian passikuvan käyttöönsä. Tutkimistani lehdistä Emilian tarina ja kuva julkaistiin Iltalehdessä, Ilta-Sanomissa ja Keski-suomalaisessa 20.3.. Erityisesti kahdessa viimeksi mainitussa rakentui kuva näitistä tytöstä, jolla oli paljon haaveita elämässään ja joka lähti iloisin ja reippain mielin kavereittensa kanssa kohti Rukaa:

"Vain hetki sitten 17-vuotias Emilia Lauttamäki ehti tanssia vanhojentansseja kauniina kuin ruusunnuppu. Toissa yönä kaikki unelmat sammuiivat .. Syyskuussa Emilia olisi täyttänyt 18. Hänellä oli elämä edessä. Hän odotti kovasti, että saisi ajokortin. Ammattihaaveetkin olivat viime aikoina esillä. Hän halusi matkaoppaaksi ... Emilia lähti niin iloisena. Teki eväät ja lähti tuvasta isän kyytiin yhdeksän maissa illalla. Eron hetki oli kaunis, äiti muistaa ... Emilia lähti matkalle kahden koulukaverinsa kanssa... Tytöt olivat erityisen innoissaan siitä, että saisivat asua ihan keskenään. Kävivät ruokakaupassakin, kun aikoivat tehdä itse siellä ruokansa. - Emilia sanoi vielä, että tälle reissulle lähtee nyt reippaat tytöt, eivät pelkurit. Rinteessä piti antaa mennä." (IS 20.3.)

Emilian ja hänen vanhempiensa kautta Konginkankaan onnettomuus "sai kasvot". Kenestäkään toisesta onnettomuudessa kuolleesta tai loukkaantuneesta tutkimani lehdet eivät julkaisseet kuvia. Uhrien nimiä jutuissa mainittiin vähän, ja myös heidän omaisensa, tuttavansa ja koulu- ja työtoverinsa kertoivat huolestaan ja järkytyksestään usein anonymisti. Poikkeuksen tähän linjaan muodostivat iltapäivälehtien uutiset neljästä tamperelaisesta "urheilijatytyöstä" ja heidän vanhemmistaan. Näiden juttujen sävy ja viesti oli kuitenkin Emilian traagisesta tarinasta poiketen

positiivinen: niin tytöt kuin heidän vanhempansakin säästyivät pahimmalta ja ovat pikku hiljaa toipumassa.

### ***Kuva pelastajista ja auttajista***

Traagisessa tarinassa esiintyy yleensä henkilöitä, jotka yrittävät auttaa keskushenkilöitä: estää uhkaavan onnettomuuden ja - ehkäisemisen epäonnistuessa - lieventää onnettomuuden tuhovaikutuksia, esimerkiksi vähentää kuolonuhrien lukumäärää. Konginkankaan onnettomuudessa tällainen rooli oli pelastus- ja hoitohenkilöstöllä. Utisoinnissa heidän toimintaansa kuvattiin erittäin positiivisesti, ja jälkikäteisarvioinnissa (mm. ministerit Leena Luhtanen, Kari Rajamäki ja Liisa Hyssälä, ja lehtien pääkirjoitukset) kehut ja kiitokset olivat voimakkaita:

"Sisäministeri Kari Rajamäki (sd) kiitti tiistaina Konginkankaan bussiturman pelastustöihin osallistuneita. Rajamäen mukaan viranomaisten nopean ja tehokkaan toiminnan ansiosta pystyttiin pelastamaan monen nuoren henki ... Rajamäki muisti kiitoksessaan pelastustoimen paikallista henkilöstöä, Keski-Suomen hätäkeskusta, poliisia, sosiaali- ja terveystoimea sekä toimintaan osallistunutta vapaaehtoisväkeä" (STT:n uutinen, HS 24.3.). "Suuronnettomuus on pelastusorganisaatiolle ankara haaste. Kaikki auttajat tekivät parhaansa ja katastrofin hoitaminen sujui ilmeisen kiitettävällä tavalla. Kriisiapua järjestettiin nopeasti uhrien omaisille. Hyvinvointiyhteiskunnan ammattitaitoisten palvelujen arvo korostui jälleen" (pääkirjoitus, KS 20.3.).

Voidaan sanoa, että pelastajat ja auttajat piirtyivät lehtikirjoittelussa esiin toisaalta *rautaisina ammattilaisina*, toisaalta *inhimillisinä olentoina*, joita onnettomuus myös kosketti syvästi. Yleisen järkytyksen keskellä tällainen julkisuus auttaa ihmisiä palauttamaan turvallisuudentunnetta ja luottamusta: onnettomuuden sattuessa olemme hyvissä käsissä ja kaikki tehdään mitä voidaan. Seuraavassa käyn tarkemmin läpi kirjoittelua pelastus- ja hoitotoimista vaihe vaiheelta.

Keski-Suomen hätäkeskuksen vuoromestari teki puhelinsoiton onnettomuudesta saatuaan oikean tilanearvion: lähtenyt hälytyskoodi oli korkein mahdollinen ja apuun kutsuttiin kaikki lähiseutujen pelastuslaitokset. Helsingin Sanomien toimittaja Antero Mukka kuuli tästä seminaarissa, jossa kyseisen hätäkeskuksen johtaja kertasi pelastustoimia, ja kommentoi kuulemaansa seuraavasti (HS 28.3.):

"Keski-Suomen hätäkeskuspäivystäjille on sadellut kehuja esimerkillisestä suorituksesta ... Kuolonuhrien osalta kelloa ei voinut kääntää taaksepäin. Muut saivat apunsa ajoissa. Toisinkin olisi voinut käydä ... Mitäpä jos sama hätäkeskusvirkailija olisi saanut edellisviikolla sapiskaa siitä, että lähetti turhaan yksikköjä palopaikalle. Uhkaava kerrostalopalo saattoikin olla vain tapaus 'nakit ja muusi' - humalaisen hellalla kärehtänyt ateria. Olisiko vuoromestariimme pelännyt uusia haukkuja: ehkei Konginkankaalla olekaan kuin pintanaarmuja? Kenties hän olisi päihkäillyt, paljonko turhasta suurlähdöstä tulee kustannuksia seudun kunnille."

Ensimmäiset pelastusyksiköt ehtivät onnettomuuspaikalle Konginkankaan paloasemalta 11 minuutissa ja ryhtyivät uutisten mukaan ripeästi ja varmaotteisesti toimeen. Ensimmäiset lääkärit Äänekoskelta ja Jyväskylästä ehtivät paikalle noin tunnin kuluttua. Ylilääkärit Keski-Suomen keskussairaala ja Äänekosken terveyskeskuksesta arvioivat nopeaa ja tehokasta toimintaa ja sen merkitystä lauantain Keski-suomalaisessa (20.3.): "Hyvin ammatillista, rautaista pelastustyöskentelyä. Minkäänlaista tilanteen menettämisen tunnetta en aistinut." "Henkiin jääneet selviytyivät turmasta ripeästi sujuneiden pelastustöiden ansiosta... Aamuyöstä paikalla ollut lääkintähenkilökunta onnistui mm. varmistamaan uhrien hengityksen, mikä auttoi selviytymistä."

Pelastus- ja poliisimiehet itse kertoivat uutisissa, että näkymä onnettomuuspaikalla oli ollut järkyttävä ja lohduton, mutta toimintaan keskittyminen oli työntänyt tunteet syrjään. "Se oli järkyttävä ja lohduton näky, luonnehtii Äänekosken palomestari Markku Kinnunen tuloaan onnettomuuspaikalle ensimmäisten pelastusmiesten joukossa ... -Mutta siinä ei pitänyt jäädä miettimään, vaan oli aloitettava heti toimia ... -Jos tuollaisessa tilanteessa ei keskity pääasiaan, ei koko hommasta tule mitään. Kai sitä voi ammattitaidoksi kutsua, että niin pystyy toimimaan" (IL 20.3.).

Tunteet tuli(si)vat pintaan vasta akuutin tilanteen lauettua: "-Kun tilanne on ohi ja lähden täältä, tiedän kokemuksesta, että suru tulee. Edessä on uneton yö" (kenttäjohtajana onnettomuuspaikalla toiminut vanhempi konstaapeli, KS 20.3.). "Ambulanssimiehetkin vapisivat ... Tuhon laajuus oli heillekin ennenkokematonta. Aamuviiden jälkeen eilen Hirvaskankaan Essolla oli ryhmä vakavia ambulanssinkuljettajia... Miehet olivat kalpeita ja päät painuksissa. Jotkut vapisivat, joku poltti tupakkaa ketjussa" (IS 20.3.). Uutisissa kerrottiin, että pelastus- ja hoitotoimiin osallistuneille järjestettiin jälkikäteen yhteisiä kriisikeskusteluja.

Positiivinen kuva lehtikirjoittelussa muodostui myös onnettomuusrekan kuljettajan ja paikalle pian turman jälkeen saapuneiden autoilijoiden toiminnasta. Turmarekan kuljettaja soitti itse ensimmäisenä Keski-Suomen hätäkeskukseen. Sen jälkeen hän ryhtyi varoittamaan ja ohjaamaan muuta liikennettä pelastusmiehistön tulon saakka. "Hän toimi, kuten tuollaisessa tilanteessa pitääkin", arvioi onnettomuuden tutkintaa johtanut rikoskomisario (KS 22.3.). Kuljettajan työnantajan Transpoint Oy:n toimitusjohtajan mielestä miehen toiminta onnettomuuden jälkeen kertoi "äärimmäisestä vastuuntunnosta" (IL 20.3.). (Onnettomuusrekan kuljettajan arviointia kirjoittelussa onnettomuuden syistä ja syyllisistä tarkastelen luvussa 3.)

Muut alueella yöllä liikkuneet rekankuljettajat varoittivat toisiaan onnettomuudesta LA-puhelimien kautta, ja onnettomuuspaikalle ennen tien sulkemista ehtineet pysähtyivät antamaan apuaan pelastustoimissa. Yhden katetun kuorma-auton lavalle tehtiin tilapäinen loukkaantuneiden sidontapaikka. Samanlaisia mainintoja vastuuntunnosta ja auttavaisuudesta esitettiin myös henkilöautojen kuljettajista: onnettomuusrekan perässä ajanut varoitti muita kulkijoita laittamalla hätävilkut päälle ja joku kuljetti yhden loukkaantuneen Äänekosken terveyskeskukseen. Iltalehden (20.3.) mukaan eräs miesautoilija oli antanut niin tarkan kuvan turmapaikasta ja uhrien lukumäärästä, että paikalle osattiin lähettää lisää pelastusyksiköitä.

Avunannon laiminlyönnistä ei epäilty tai syyllistetty myöskään sitä linja-auton kuljettajaa, joka oli ohittanut onnettomuuspaikan pysähtymättä heti turman jälkeen. Keskisuomalaisen (23.3.) otsikko oli huomiota herättävä - "Toinen linja-auto ohitti turmapaikan pysähtymättä" - mutta uutisen tekstistä (myös HS 24.3.) kävi ilmi, että kuljettaja ei ollut havainnut turmabussia rekan takana, vaan vain rekan ojassa ja keltapuseroisen miehen ohjaamassa liikennettä, ja oletti sen perusteella tilanteen olevan hallinnassa ja jatkoi matkaansa.

Keski-Suomen keskussairaala sai tiedon suuronnettomuudesta noin puoli kolmelta yöllä ja hälytti välittömästi töihin yli sata hoitajaa ja lääkäreitä. Kello neljän ja viiden välillä sairaalaan tuotiin 14 loukkaantunutta. "Siihen mennessä sairaala oli ehtinyt nostaa valmiuttaan, ja diagnoosit, röntgenkuvaukset, laboratoriotutkimukset, verensiirrot, nesteytykset ja nukutukset voitiin toteuttaa tarpeen mukaan" (HS 20.3.). Ortopedian ja traumatologian ylilääkärin mukaan kaikki potilaat oli tutkittu ja heidän hoitonsa suunniteltu jo aamun puoli seitsemään mennessä, ja tuntia myöhemmin sairaala purki hätävalmiutensa (KS 23.3.). Keskisuomalaisen (20.3.) mukaan "kuolleiden ja nuorten potilaiden suuri määrä oli järkytys myös hoitohenkilökunnalle", mutta toisaalta "henkilökunta

suhtautui onnettomuuteen ammattimaisen tyynesti. Muutamat aamuvuorolaiset halasivat yöllä töihin tulleita kollegojaan" (KS 23.3.).

Myös loukkaantuneiden ja omaisten henkinen kriisiapu sujui keskussairaalassa uutisten mukaan hyvin. Sitä antoi sairaalan kriisiryhmä apunaan SPR:n ja Mobilen työntekijöitä ja se sai kiitosta tutkimieni lehtien palstoilla: "Perhe haluaa antaa suurta kiitosta sairaala- ja kriisihenkilökunnalle. - Järjestelyt toimivat erittäin hyvin. Sillehän ei voi mitään, että kertoa ei voi, ennen kuin tietää" (IL 20.3.). "Kriisiapu toimi sairaalassa tosi hyvin. Meitä autettiin ja kaikki tehtiin meidän puolesta, Vesa kiittää" (IL 23.3.). Kriisiapua annettiin myös kouluissa ja työpaikoilla, joiden oppilaita ja työntekijöitä oli turmabussissa, ja onnettomuuden järkyttämille kansalaisille oli tarjolla keskustelutukea ja tietoa useiden järjestöjen auttavissa puhelimissa ja verkkosivuilla.

Ainut kriittinen teema pelastus- ja auttamistoimia käsitelleessä kirjoittelussa oli se, ettei pelastushelikopteri ollut käytettävissä. Puutteen nostivat aineistoni uutisoinnissa esiin Keski-Suomen keskussairaalan lääkärit. Ortopedian ylilääkäri ja ensihoidon vastuulääkäri arvioivat, että hoitotulokset olisivat voineet olla vielä paremmat, jos pelastushelikopteri Ilmari olisi saatu käyttöön Varkaudesta ja ensihoitoapu olisi näin ehtinyt onnettomuuspaikalle nopeammin kuin nyt tapahtui maanteitse (HS 20.3. ja KS 20.3.).

Esimerkiksi Helsingin Sanomissa kerrottiin, että pelastushelikopterin käytön esti huono lentosää. Keski-suomalaisen uutisissa (20. ja 24.3.) syyksi Ilmarin pysymiseen Varkaudessa sen sijaan nostettiin pätevän ensiapuryhmän puuttuminen Raha-automaattiyhdistyksen "rahoitusotkun" vuoksi: valtioneuvoston päätöksellä kaikkien pelastushelikoptereiden RAY:ltä saamat avustukset on vuosina 2003-2004 kohdennettu vain lentotoimintaan, ei lääkintähenkilökunnan palkkaamiseen.

Lehden arvostelu kohdistui siis viimekädessä valtiovaltaan. "Valtio ei ole ottanut pelastushelikoptereita suoraan ja jatkuvaan rahoitukseensa, vaikka ne ovat terveyden- ja sairaanhoidon kiistaton auttaja ... Nyt on ongelmana ollut viranomaisbyrokratia ja raha-automaattiyhdistyksen pykälänikkarointi, jossa muodollisten sääntöjen varjolla ohitetaan suuri ja hyvä tarkoitus" (pääkirjoitus, KS 24.3.). Samanhenkistä ihmettelyä oli aineistossani myös muutamassa yleisönosastojutussa. Sisäministeri Kari Rajamäki kiirehtikin ilmoittamaan, että ministeriössä valmistellaan esitystä, joka vakiinnuttaisi pelastushelikopterien rahoituksen ja kytkisi ne kiinteämmin pelastustoimen organisaatioon (HS 21.3.).

### 3. SYIDEN JA SYYLLISTEN ETSINTÄ

Kun ihmiset kuulevat suuronnettomuudesta, luultavasti useimmat kysyvät välittömästi "miksi?", mitkä tekijät aiheuttivat onnettomuuden? Vastaukset näihin kysymyksiin auttavat ymmärtämään poikkeuksellista tapahtumaa, saamaan sen ikään kuin ajatuksellisesti hallintaan, ja näin ehkä lievittävät sen synnyttämää järkytystä ja ahdistusta. Toisaalta vastausten löytäminen on välttämätöntä liikenneturvallisuuden kehittämisen kannalta. Niinpä onnettomuuden syiden käsittely on alusta alkaen yksi sen uutisoinnin keskeisistä teemoista. Se voi jatkua sitten pitkäänkin: vaikka itse onnettomuus syrjäytyy tuorempien uutisaiheiden tieltä, media uutisoi erilaisten onnettomuuteen liittyvien toimijatahojen (esim. onnettomuustutkijoiden) havainnoista ja kannanotoista. Päivien kuluessa uutisointi ja keskustelu kuitenkin siirtyy yhä enemmän onnettomuuden *välittömien syiden* käsittelystä sen *yleisempien taustasyiden* käsittelyyn.

Tarkastelen raportin tässä luvussa yksityiskohtaisesti sitä, millaisia välittömiä syitä ja syyllisiä tutkimieni lehtien uutisoinnissa ja mielipidekirjoituksissa esitettiin Konginkankaan onnettomuudelle. Uutisointia ja keskustelua yleisemmistä taustasyistä kuvaan seuraavassa luvussa. Turman tutkijat totesivat jo ensimmäisissä uutisissa, että "tällaiset onnettomuudet harvoin aiheutuvat yhden tekijän perusteella; kyse on ihmisen, ajoneuvon ja keliolojen summasta" (ylikomisario onnettomuuden tutkintaryhmästä, HS 20.3.). Tämä näkyi myös aineistossani: se sisälsi paljon erilaisia lausumia onnettomuuden olosuhteisiin, ajoneuvoihin ja kuljettajien toimintaan liittyvistä tekijöistä.

#### ***Keliolosuhteet***

Suurimmaksi välittömäksi syyksi Konginkankaan onnettomuuteen nousi tutkimassani uutisoinnissa se, että tie oli jäätyneen seurauksena *erittäin liukas*. Tämä mainittiin heti ensimmäisissä isoissa uutisjutuissa, toistettiin myöhemmin moneen kertaan, ja pian se levisi niin pääkirjoitusten kuin yleisöpuheenvuorojenkin kannanottoihin. Uutisissa tukeuduttiin Tiehallinnon edustajiin, pelastusmiehistön lausumiin ja muiden alueella yöllä ajaneiden arvioihin; usein tietolähde jäi kuitenkin teksteissä avoimeksi.

"Keli vaihteli tien pinnassa ajoittain melko paljon. Onnettomuuspaikan kohdalla se oli kuitenkin erittäin liukas. Sillä kohtaa on alava paikka, jossa oli jonkin verran myös sumua"

(onnettomuustutkinnan kenttäjohtaja, uutinen IL 20.3.). "Tiellä oli peilikirkasta jäätä. Minun piti ajaa aivan tien oikeassa laidassa lähes ojassa, koska siellä oli edes vähän pitoa ... 22 vuotta olen rekkaa ajanut, mutta tuo oli ihan pahimmasta päästä" (seudulla yöllä ajanut rekkakuski, uutinen IS 20.3.).

Puhe tien liukkaudesta nosti lehdissä tietysti esiin kysymyksen, olisiko ongelma voitu estää: olivatko tienpidosta vastaavat tietoisia kelin huonoudesta ja milloin tie oli viimeksi suolattu. Kysymykset kohdistettiin erityisesti Tiehallinnolle. Uutisissa kerrottiin, että tieosuus oli osittain (märät kohdat) suolattu edellisenä iltana, mutta yöllä suolausautoa ei hälytetty liikkeelle, koska Kelikeskuksella ei ollut tietoa tien jääytymisestä vähäisen sateen seurauksena. Lehdet otsikoivat: "Kelikeskus ei havainnut tien äkillistä jääytymistä" (HS 20.3.), "Liukkaus jäi Tieliikelaitokselta huomaamatta" (KS 20.3.). Suomen Kuorma-autoliitto kytki ongelman liukkauden torjunnan yleiseen heikentymiseen erityisesti yöllä (ks. luku 4).

Liukkaudesta uutisoinnin henki kokonaisuudessaan ei kuitenkaan ollut vastuutahoja syyttävä tai tuomitseva, vaan yöllisten olosuhteiden arvioinnin vaikeutta ymmärtävä: muutokset olivat olleet paikallisia ja nopeita, ja esimerkiksi erään rekkakuskin mukaan tienpinta oli ollut vielä tuntia aikaisemmin onnettomuuspaikalla kuiva. Meteorologi ja Tiehallinnon suunnittelupäällikkö arvioivat uutisissa muun muassa tiesääsaman tietojen perusteella, että tielle oli onnettomuusyönä muodostunut mustaa jäätä. Myös tienhoitopalvelut tilanneen Tiehallinnon Keski-Suomen piirin edustaja vapautti urakoitsijaa vastuusta: "Tässä on toimittu hoitosopimuksen mukaan, urakoitsijan suuntaan ei voi osoittaa laiminlyöntiä" (uutinen HS 20.3.).

### ***Rekan kuljettaja***

Onnettomuusrekan kuljettajasta olisi voinut muodostua julkisuudessa todellinen syyllinen turmaan - sitähan ei olisi tapahtunut, jos perävaunu ei olisi mennyt linkkuun bussin ajokaistalle. Tällaista syyllistämistä ei kuitenkaan esiintynyt aineistossani lainkaan. Sen sijaan rekan kuljettaja piirtyi uutisissa ja kannanotoissa esiin vastuullisena ammattimiehenä, joka ei voinut mitään ylivoimaisille olosuhteille.

Uutisissa korostettiin ensinnäkin sitä, että koko tapahtumaketju käynnistyi kuivan ja pitävän tienpinnan muututtua yhtäkkiä jäiseksi. Tämä yllätti kuljettajan, mutta ammattimiehen tavoin hän

viimeiseen saakka yritti saada ajoneuvon hallintaansa, varoittaa vastaantulevaa bussia ja väistää sitä oikealle: "Mies kertoi, että alamäessä keli yllättäen muuttui äärimmäisen liukkaaksi ja perävaunu alkoi heijata. Hän yritti oikaista perävaunun liikkeen, mutta ei onnistunut. Hän myös vilkutteli valoja varoittaakseen vastaan tulevan bussin kuljettajaa. Myös väistämisyritys epäonnistui... Kuljettajan kertomus on yhtäpitävä rekan perässä ajaneen silminnäkijän kanssa." (tutkintaa johtanut rikoskomisario, KS 22.3.)

Useampi ammattiliikenteen kuljettaja ilmaisi aineistossani ymmärtävänsä onnettomuustilanteen mahdottomuuden: "Ei siinä mitään voi tehdä kuin ottaa veto pois ja pitää kieli keskellä suuta ja toivoa parasta" (KS 21.3.). "Kun on paljon painoa ja huono keli, ei ammattitaitokaan aina pelasta. Jos tie on jäässä, välttämättä ei pysty tekemään yhtään mitään. Kaikkea ei voi edes ennakoida, vaikka kuinka yrittäisi" (IL 20.3.).

Myös uutisten tiedot kuljettajan ammattiurasta ja luonteesta olivat omiaan vakuuttamaan lukijoille, että ajoneuvon hallinnan menettämisessä ei ollut kyse varomattomuudesta tai taitamattomuudesta. Työnantajan Transpoint Oy:n toimitusjohtaja ja työtoverit luonnehtivat kuljettajaa kokeneeksi ja nuhteettomaksi ammattilaiseksi, joka ei ota turhia riskejä: "Hän ajaa yhdistelmää jatkuvasti ja tuntee erittäin hyvin myös tämän reitin, missä onnettomuus tapahtui... Hän on kuljettaja, joka ei ota riskejä, vaan on enemmänkin varovainen" (IL 20.3.).

Syytöksistä välttymisen kannalta erittäin tärkeää oli se, että alkoholilla ei ollut onnettomuudessa osuutta: uutisten mukaan rekan kuljettaja puhalsi puhtaan nollan poliisin alkometriin. Rekan nopeudesta ei tarkastelemassani uutisoinnissa vielä ollut selvyyttä, mutta kuljettaja itse vakuutti ajaneensa sallittua 80 kilometrin tuntinopeutta, ja hänen työnantajansa mukaan yhtiön rekoissa nopeudenrajoitin on asennettu hieman yli 80 kilometriin tunnissa ja yhtiö on myös ehdottomasti kieltänyt ajamasta tätä kovempaa (IL 20.3.).

Kritiikkiä ja syyllistämistä rekan kuljettajaa kohtaan olisi voinut aiheutua myös siitä, että paperirullalasti olisi ollut huonosti sidottu - kuljettaja nimittäin on vastuussa kuorman oikeasta lastauksesta ja kiinnityksestä. Tällaisesta laiminlyönnistä ei ainakaan onnettomuuspaikalta kuitenkaan saatu viitteitä: "Onnettomuustutkintakeskuksen mukaan paperirekan lasti näyttäisi olleen kiinnitetty asianmukaisesti. Tutkijat eivät löytäneet onnettomuuspaikalta mitään sellaista, mikä viittaisi huolimattomuuteen tai lainvastaisuuteen. Lastin nailonisista kiinnitysliinoista osa oli paikallaan ja osa löytyi tieltä, eli ne olivat repeytyneet irti" (IS 20.3.). Transpoint Oy:n

toimitusjohtajan mukaan yhtiön kaikkia kuljettajia koulutetaan jatkuvasti lastin kiinnityksessä, ja myös onnettomuusrekka oli lastattu Kemissä oikein.

Tiettyä epäilystä paperirullien sidonnan kunnollisuudesta saattoivat lukijoiden keskuudessa synnyttää kirjoitukset, joissa yleisemmällä tasolla tarkasteltiin lastauksessa ja sidonnassa usein esiintyviä laiminlyöntejä ja laittomuuksia muun muassa kuljetusalan yrittäjien ja rekkaratsioita tehneiden poliisien havaintoihin tukeutuen (kuvaan tätä teemaa tarkemmin raportin seuraavassa luvussa). Monessa kirjoituksessa korostettiin toisaalta sitä, että mitkään kiinnitykset eivät kestä Konginkankaan onnettomuuden kaltaisessa rajussa törmäyksessä: "Ei sellaista lastin sidontaa olekaan, joka estäisi raskaan paperikuorman syöksymisen rekan seinän läpi yhteentörmäyksessä" (rekkakuski, HS 20.3.).

Positiivista kuvaa rekan kuljettajasta loivat myös uutisten maininnat hänen käytöksestään onnettomuuden jälkeen. Kuten edellisessä luvussa totesin, hänen kerrottiin soittaneen välittömästi hätäkeskukseen ja sen jälkeen ohjanneen liikennettä onnettomuuspaikalla. Mutta pelastusmiesten saavuttua hän meni sokkiin ja hänetkin kuljetettiin sairaalaan. "Rekan kuljettaja ei ollut loukkaantunut, mutta hän oli sokissa. Hänet vietiin paikalta poliisiautolla ja sitten ambulanssilla sairaalaan" (tutkinnan kenttäjohtaja, uutinen IS 20.3.).

Kaikki edellä kuvattu heijastui tutkimassani kirjoittelussa ymmärryksenä ja myötätuntona onnettomuusrekan kuljettajaa kohtaan. Kansalaisten puheenvuorot lehtien haastatteluissa ja yleisönosastoissa viestivät hänelle tukea ja osanottoa: "Hänellä se kova paikka on, hän todennäköisesti muistaa ja muistelee tuota kyseistä yötä loppuelämänsä. Myös hänelle tahdon sanoa: Otan osaa!" (IL 23.3., yleisönosasto). - Uutisia ja kannanottoja ylipäänsä rekkakuskeihin onnettomuuden jälkeen kohdistuneesta häirinnästä tarkastelen raportin seuraavassa luvussa.

### ***Bussin kuljettaja***

Onnettomuudessa kuolleen bussin kuljettajan toimintaan ja ominaisuuksiin liittyviä lausumia oli aineistossani vähän, ja henkenä niissä oli se, että kuljettajalla ei ollut mitään tehtävissä onnettomuuden välttämiseksi. "Kerättyjen tietojen perusteella onnettomuusbussin kuljettaja ei ollut ehtinyt jarruttaa tai väistää vastaan tulevaa rekan perävaunua" (tutkintaa johtanut rikoskomisario,

HS 24.3.). Iltalehti kertoi (25.3.) selvitetyn, että bussin nopeus ei ylittänyt onnettomuuspaikan nopeusrajoitusta.

Vain yhdessä pikku-utisessa ja parissa yleisönosastokirjoituksessa pohdittiin sitä, olisiko kuljettaja voinut toimia niin, että suurkatastrofi olisi vältetty. Esimerkiksi jyväskyläläinen liikenneopettaja nosti Keski-suomalaisessa (20.3.) esiin mahdollisuuden väistää rekan perävaunua ajamalla ulos; näin olisi ehkä selvitty pienemmillä henkilövahingoilla. Heti perään liikenneopettaja toisaalta totesi, että kynnys ulos ajamiseen on iso, kun kyydissä on lähes 40 ihmistä.

Myöskään tausta- ja tutkimustiedot eivät antaneet aihetta arvostella tai syyttää bussin kuljettajaa. Keski-suomalaisen haastatteleman (23.3.) Aurinkobussit Oy:n paikallisjohtajan mukaan kuljettaja oli pitänyt ajo- ja lepoaikalain edellyttämän lepotaun Jyväskylässä ja ollut vapaalla ennen onnettomuusajoa. Iltalehdessä (20.3.) paikallisjohtaja luonnehti kuljettajaa ammatissa erittäin kokeneeksi, tarkaksi ja luotettavaksi työntekijäksi, joka piti autostaan ja kuljetuksista huolen.

### ***Turma-autot***

Kolmas iso teema onnettomuuden välittömien syiden uutisoinnissa oli rekan ja bussin kunnan ja turvalaitteiden selvittäminen. Näistä ei kuitenkaan löytynyt syytä onnettomuudelle. Uutisten mukaan sekä rekka että bussi olivat ensinnäkin uusia ja nykyaikaisia. Rekasta saatiin tietää, että sen vetoauto oli vain vajaan vuoden ikäinen ja moduulikäyttöön räätälöity perävaunu viitisen vuotta vanha. Turmabussin ominaisuuksia selvitettiin tarkemmin: Se oli noin kaksi vuotta vanha (iänmääritykset vaihtelivat hieman) "uusinta ja parasta tekniikkaa edustava Volvo B12M Carrus 9700H", jossa "oli kaikki lain vaatimat turvallisuusvarusteet ja lukkiutumattomat abs-jarrut" (HS 20.3.); kerrottiin myös, että auton nokan takana oli 2,5 millia paksu teräksinen turvaseinä, joka ulottui vasemmalle kyljelle etupyörään saakka. Näistä ja etupenkien turvavöistä ei kuitenkaan onnettomuuden rajuuden vuoksi ollut apua:

"Jos vastaan tullut rekka olisi ollut ilman lastia, olisivat bussin rakenteet ottaneet vastaan aiemmin. Paperirullien aikaansaamalle voimalle ei kuitenkaan ollut tehtävissä mitään" (AKT:n työsuojelusihteeri, IL 23.3.). "Normaalisti linja-auton rakenteet kestävät sen, että auto voi pyöriä ympäri ... Auton pitäisi kuitenkin olla rakennettu kuin panssarivaunu, että se voisi kestää näin rajun törmäyksen" (Linja-autoliiton toimitusjohtaja, KS 20.3.).

Toiseksi lehdet uutisoivat onnettomuustutkinnan edetessä, että rekan ja bussin renkaista, jarruista ja alustasta ei ollut löytynyt mitään poikkeavaa. Tältä osin uutisten tietolähteenä oli erityisesti tutkijaryhmän johtaja: "Konginkankaan bussionnettomuuden tutkijaryhmä keskittyi vielä sunnuntainakin...linja-auton alustaan, renkaisiin ja jarruihin... -Renkaissa ja jarruissa ei ollut mitään huomauttamista, Lähteenmäki sanoi" (KS 22.3.). "Maanantaina tekninen tutkinta siirtyi linja-autosta rekan perävaunuun... Tutkijaryhmä keskittyi päivän aikana perävaunun jarruihin, renkaisiin ja laakereihin. -Niistä emme löytäneet huomautettavaa" (KS 23.3.).

Parissa uutisessa todettiin, että onnettomuusrekan renkaissa ei ollut nastoja, mutta tätä ei esitetty syytöksenä, sillä nastattomuus on nykyisin yleinen käytäntö raskaissa ajoneuvoissa. Nastoista on uutisten mukaan hyötyä vain poikkeustapauksissa (kuten ehkä Konginkankaalla olisi ollut), yleensä niistä on enemmän haittaa, sillä ne jouduttavat teiden kulumista ja siten heikentävät liikenneturvallisuutta.

Yksi kriittinen teema turma-autoja koskeneessa keskustelussa nousi kuitenkin esiin. Varsinkin moni ammattiautoilija syytti onnettomuudesta rekkojen pakollista nopeusrajoitinta: arveltiin että se on estänyt Konginkankaalla kuljettajalta nopeuden lisäyksen, jolla hän kenties olisi saanut perävaunun oikeenemaan. "Isossa alamäessä raskaan ajoneuvon vauhti kiihtyy helposti niin paljon, että nopeusrajoitin alkaa toimia. Jos perä alkaa heittelehtiä, sitä ei saa rajoittimen takia oikaistua" (uutinen, IL 25.3.). Onnettomuuden tutkintaryhmä oli uutisten mukaan ottanut nopeusrajoittimen vaikutuksen selvitettäväksi. - Palaan tähän teemaan raportin seuraavassa luvussa.

#### **4. MIKSI LIIKENNEKATASTROFIT OVAT MAHDOLLISIA**

Konginkankaan onnettomuuden välittömien syiden ja aiheuttajien selvittelyn lisäksi aineistooni sisältyi runsaasti uutisia ja kannanottoja, joissa käsiteltiin onnettomuuden yleisempiä taustasyitä. Ne ovat suomalaisen liikenteen piirteitä ja ongelmia, joilla ei välttämättä ollut mitään tekemistä juuri Konginkankaan onnettomuuden kanssa, mutta jotka ylipäänsä tekevät vakavat onnettomuudet mahdollisiksi. Kun välittömien syiden ja syyllisten etsintä keskittyy muutamaan onnettomuuden jälkeiseen päivään, niin keskustelu yleisemmistä taustasyistä voi jatkua hyvinkin pitkään ja irtautua kauaksi sen alun perin virittäneestä tapahtumasta, kun siinä puretaan mielipideilmastossa kytenneitä liikenneturvallisuuden huolenaiheita.

Yleiskuvan Konginkankaan onnettomuutta seuranneesta liikenneturvallisuuskeskustelusta saa allaolevasta luettelosta, johon olen koonnut keskeiset taustasyargumentit:

- Suomen tiet ovat huonoja
- Maanteillä kuljetetaan vaarallisia lasteja
- Kuorman sidonnassa esiintyy laiminlyöntejä
- Ajo- ja lepoaikasäädöksiä rikotaan
- Liikennekulttuuri on huonoa
- Bussin kuljettajina on harrastelijoita
- Nopeudenrajoittimet ovat turvallisuusriski
- Rekkojen painot eivät ole kohdallaan

Seuraavassa kuvaan näitä argumentteja yksi kerrallaan: annan sisältöesimerkkejä ja kiinnitän huomiota siihen, mitkä tahot kutakin argumenttia käyttivät. Osa argumenteista on hyvinkin kiistanalaisia, ja tällaisten kohdalla tuon esiin sekä argumenttia tarjoavia että sitä torjuvia puheenvuoroja.

### ***Suomen tiet ovat huonoja***

Ylivoimaisesti useimmin mainittu taustasy Konginkankaan onnettomuudelle oli tutkimassani aineistossa *Suomen teiden, ja erityisesti nelostien tiettyjen osuuksien, huono kunto ja turvallisuustaso*. Tämä tuli esiin niin yleisöpuheenvuoroissa ja pääkirjoituksissa kuin päättäjien, virkamiesten ja erilaisten etujärjestöjen lausumissa, mutta erityisen vahvasti sitä painottivat ammattiautoilijat ja heidän edusmiehensä. Arvostelu kohdistui sekä teiden rakenteellisiin heikkouksiin (kapeus, mutkaisuus, mäkisyys) että niiden hoidon ja kunnossapidon puutteisiin. Eniten aiheesta kirjoitettiin Keskisuomalaisessa: nelostie Heinolan Lusin ja Vaajakosken välillä ja Jyväskylän ja Äänekosken välillä arvioitiin vaaralliseksi ja yhtenä erityisen pahana tieosana pidettiin Konginkankaan onnettomuuspaikan tienoota.

"Suomen tieverkko on kiistatta Euroopan huonoimpia. Uusia tiekilometrejä ei juuri ole viime vuosina syntynyt ja vanhojenkin korjaaminen - levittäminen, oikominen ja mäkisyyden leikkaaminen - on tuskallisen hidasta, eikä yhtä kunnollista baanaa valtakunnan läpi ole saatu aikaiseksi" (yleisönosastokirjoitus, HS 24.3.). "Nelostie sopii erinomaiseksi esimerkiksi pahoista

epäkohdista ... Rekkoja on kaatunut onnettomuuspaikan lähistöllä tiuhaan. Myös ihmisiä on kuollut ja mittavia aineellisia vahinkoja on kärsitty. Erityisesti Jyväskylän ja Äänekosken välinen nelostie on ahdas ja vaarallinen" (pääkirjoitus, KS 23.3.). "Tie on ammattiliikenteen kuljettajan työmaa. Työturvallisuus edellyttää, että tie on yöllä ja päivällä liikennöitävässä kunnossa. Kuljettajilta saadun palautteen perusteella näin ei aina ole ollut. Teiden talvihoidossa ja liukkauden torjunnassa on ollut turvallisuusriskeihin johtaneita puutteita" (Suomen Kuorma-autoliiton toimitusjohtajan yleisönosastokirjoitus, HS 31.3.).

Vastuu tiestön ongelmista langetetaan julkiselle vallalle: tiestön kunto ei vastaa lisääntyneen liikenteen vaatimuksia, koska kunnossapitoon ja perusparannukseen ei ole myönnetty riittävästi varoja. Suomen Kuorma-autoliitto väitti heti onnettomuuden jälkeen, että tierahojen säästökuuri on heikentänyt liukkauden torjuntaa. Pääkirjoituksissa ja yleisönosastoissa arvostelu oli osin varsin kovasanaista: puhuttiin muun muassa tieinvestointien vähättelystä, haluttomuudesta sijoittaa liikenneturvallisuuteen, poliitikkojen saamattomuudesta ja kotiinpäinvedosta, joista Konginkankaalla jouduttiin maksamaan aivan liian kova hinta.

"Viranomaiset tappoivat nuo onnettomuuden uhrit teiden hoitokustannusten säästöjen takia. Liikenneministerin pää vadille, tässä ei mitään tutkimuksia tarvita" (yleisönosastokirjoitus, KS 21.3.). "Suomessa täytyy rysähtää kunnolla ennen kuin päättäjät laittavat hankkeet järkevään järjestykseen. Tämän sanominen on murheellista, mutta totuus on kohdattava alastomana. Nelostien kehous on tiedetty vuosia... Silti varoja ei ole löytynyt. Ministerit ovat pelanneet hallituksessa kotiinpäinvetämisen peliä" (pääkirjoitus, KS 27.3.).

Muutamassa aineistoni jutussa tiestön ongelmat kytkettiin sen hoidon kilpailuttamiseen. Kaksikymmentä kansanedustajaa kysyi hallitukselta, "onko tienpidon yksityistäminen heikentänyt sen tasoa" (uutinen, HS 24.3.), Kuorma-autoliiton toimitusjohtaja vaati, että teiden "hoitourakoiden kilpailutus ei saa johtaa välttämättömien resurssien romuttumiseen" (yleisönosastokirjoitus, HS 31.3.), ja eräs rekkayrittäjä väitti suoraan, että hoitourakoiden kilpailutus heikentää teiden tasoa (uutinen, KS 26.3.).

Toisaalta aineistossani oli näyttäviä kirjoituksia, joissa myönteiseen sävyyn selvitettiin tiestön suolaus- ja perusparannustoimia ja kuultiin Tiehallinnon johdon käsityksiä liikenneturvallisuuden edistämisen mahdollisuuksista. Tiehallinnon edustajat myönsivät, että erityisesti 1970-luvulla rakennetut kaksikaistaiset päätiet kaipaivat kohennusta, mutta siihen tarvittaisiin rahaa miljardeja

euroja, mikä nyt ei tunnu realistiselta. Jotain on kuitenkin pystytty tekemään; esimerkiksi nelostiellä on jo monen vuoden ajan tehty parannustöitä muun muassa ohituskaistoja rakentamalla. "Kun päällystys ensi kesänä valmistuu, on nelostie koko pituudeltaan levitetty yhdeksään metriin, kertoo tiemestari...Keski-Suomen tiepiiristä" (uutinen, KS 27.3.). Liukkauden torjunnassa Tiehallinnon johtajat eivät uutisten mukaan nähneet olennaisia puutteita. Suolauksen tekniikkaa ja ajoitusta voitaisiin kyllä parantaa, mutta jatkuvien kesäkeliäen takaaminen on mahdotonta ja sekä liikenneturvallisuuden että ympäristön kannalta epäviisasta.

### ***Maanteillä kuljetetaan vaarallisia lasteja***

Konginkankaan turma muodostui tuhoisaksi, koska onnettomuusrekan lastina oli raskaita paperirullia. Se antoi konkreettisen sysäyksen ihmetellä, miksi liikenneturvallisuutta vaarannetaan kuljettamalla pohjoisen paperitehtaiden tuotteita rekoilla läpi Suomen lastattavaksi laivaan etelässä, kun pohjoisessakin on satamia, ja miksi Suomen huonokuntoisilla maanteillä ja usein huonossa kelissä ylipäänsä kulkee raskaita lasteja, kun ne voitaisiin siirtää turvallisemmin junilla ja laivoilla.

"Miksi paperirullia pitää kuljettaa yöstä myöten 38 tonnin rekalla jäisillä teillä Kemistä Sompassaareen ja sieltä Puolaan? Eikö Kemin satama ole auki läpi vuoden, eikö tehtaalle kulje rautatie?" (pääkirjoitus, IL 20.3.). "Miksi Suomen teillä saa arvaamattoman kelin yössä liikkua tällainen raskas ja vaikeasti hallittava hyökkäysvaunu kuin tonnien painoinen täysperävaunurekka ... Mitkä ovat ne taloudelliset arvot, jotka pakottavat öisiin maantiekuljetuksiin, kun esimerkiksi paperitehtaat ovat usein sekä radan varressa että meren rannalla?" (yleisönosastokirjoitus, HS 24.3.).

Parissa yleisönosastokirjoituksessa väitettiin, että pohjoisen paperiteollisuusyritykset ovat nimenomaan viime vuosina siirtäneet kuljetuksiaan maanteille, vaikka Kemin ja Tornion satamia on kehitetty. Tätä toi esille myös eduskunnan liikennevaliokuntaan kuuluva kansanedustaja Erkki Pulliainen (uutinen, KS 23.3.). Maantiekuljetusten käytön ja sen lisäämisen taustasyiksi nähtiin yritysten suppea kannattavuusajattelu: pyritään mahdollisimman nopeisiin kuljetuksiin eikä esimerkiksi liikenneturvallisuus- ja ympäristöriskejä lasketa kustannustekijöiksi. "Kansainvälinen kilpailu on kovaa, sille pitää uhrata kaikki - myös liikenteen turvallisuus ja nuorten ihmisten elämä... Eikö voisi myöntää, että turvallisuus vaatii osansa" (pääkirjoitus, IL 20.3.).

Kemissä toimivat metsäyhtiöt kiistivät (uutinen, KS 23.3.) väitteet rekkakuljetusten lisäämisestä ja turvallisuusnäkökohtien vähättelystä. Stora Enson tuotannosta kolme neljäsosaa lähtee laivoilla, 10 prosenttia junilla ja 15 prosenttia rekoilla. Puolaan menevä paperi täytyy kuitenkin ensin viedä maitse Helsinkiin, koska Kemistä ei ole suoraa laivayhteyttä. Yleensä tässä käytetään junakuljetusta, mutta Konginkankaan turmayönä VR:n tavaravaunut ilmeisesti olivat täynnä (syy poikkeukselliseen maantiekuljetukseen jäi uutisoinnissa epävarmaksi).

M-realin Kemin tehtaalta puolestaan kerrottiin, että sen kuljetuksista vain kymmenesosa lähtee maanteitse ja yhtiössä tullaan käymään Konginkankaan onnettomuuden seurauksena läpi kuljetusten turvallisuutta koskevat määräykset. Koko maan sisäisessä liikenteessä paperia kuljetetaan Metsäteollisuus ry:n edustajan mukaan (uutinen, HS 20.3.) 12-13 miljoonaa tonnia vuodessa, ja tästä määrästä noin puolet menee rekoilla ja puolet rautateitse.

Maantiekuljetuksia yleensä puolustettiin laajemmalla rintamalla: yritysmaailman edustajien lisäksi kannanottoja esittivät erityisesti kuljetusalan yrittäjät ja edunvalvojat. Puheenvuoroissa korostettiin, että pieniä tavaramääriä ei kannata kuljettaa laivoilla tai junilla, maantiekuljetukset ovat nopeita ja joustavia ja maanteitse pääsee kaikkialle. Muutamassa kirjoituksessa tämä argumentaatio kärjistyi voimakkaaksi kuorma-autoliikenteen puolustuspuheeksi: "Rekat eivät ole hirviöitä. Ihmisten ja yritysten tarvitsemat tavarat voidaan niillä siirtää täsmälleen sinne, missä tavaroita tarvitaan. Ilman kuorma-autoliikennettä Suomi pysähtyisi" (Suomen Kuorma-autoliiton toimitusjohtajan yleisönosastokirjoitus, HS 31.3.). "Asiakasta palvellaan ja työpaikat säilyvät... Säännöllinen tavaralinjaliikenne on yhteiskuntamme verenkierto, josta Suomi elää" (yleisönosastokirjoitus, KS 27.3.).

### ***Kuorman sidonnassa esiintyy laiminlyöntejä***

Edellä luvussa 3 totesin, että varsinaisten onnettomuus uutisten mukaan Konginkankaan turmarekan paperirullalasti näytti asianmukaisesti kiinnitetyltä. Yleisemmässä liikenneturvallisuus uutisoinnissa ja -keskustelussa kuorman lastauksessa ja kiinnityksessä esiintyvät puutteet ja laiminlyönnit sen sijaan nousivat isoksi ja yleiseksi ongelmaksi. Niistä raportoitiin erityisesti poliisien ja työsuojelutarkastajien havaintoihin tukeutuen: "Satamien vaarallisten aineiden ratsioissa on myös tarkistettu lastien sidontaa, ja 40 prosentissa kohteista löytyi puutteita" (työsuojelutarkastaja,

uutinen HS 20.3.). "Rekkalasti on usein heikosti kiinni. Joka kolmannesta kuormasta löytyi puutteita Hangon satamassa" (uutisotsikko, HS 8.4.).

Laiminlyöntien skaala hahmottui uutisten perusteella suureksi: kuorma voidaan jättää täysin sitomatta tai voidaan pyrkiä hämähäykseen sitomalla kuorman takaosa hyvin, mutta jättämällä sen etuosa irti. Liikenne- ja viestintäministeriön apulaisosastopäällikkö valisti Helsingin Sanomien Vieraskynä-kirjoituksessaan (1.4.) oikean sidonnan kriteereistä: kuorma on sidottava niin, että se pysyy paikallaan lievässä ojaanajossa ja tietyllä voimakkuudella tapahtuvassa jarrutuksessa. Jos sidonta ei ole kunnollinen, varsinkin painava lasti lähtee herkästi liikkeelle maantien mutkassa tai äkkijarrutuksessa, ja silloin kuljettaja menettää ajoneuvon hallinnan.

Tärkeänä taustasyynä laiminlyönneille kuorman sidonnassa pidettiin kuljetusten tilaajien ja alan kovan kilpailun luomia kiirepaineita: "ei ehditä" tehdä kunnollista sidontaa, koska se on työlästä ja aikaavievää. Usein ongelmassa on kuitenkin kyse myös todellisesta kiinnittämisen vaikeudesta: esimerkiksi paperirullat vaurioituvat herkästi väärässä kiinnityksessä. Muutamassa jutussa kyseltiin, mitä mahdollisuuksia työnantajat ja kuljetusten tilaajat antavat kunnollisiin kiinnityksiin. Onko tarjolla koulutusta ja riittäviä ja oikeanlaisia välineitä sidontaan?

"Vastuu kuljetusten turvallisuudesta ei voi kaatua yksinomaan kuljetusyrityksen tai kuljettajan harteille. Koko kuljetusketjun osalta on käytävä läpi menettely- ja vastuukysymykset muun muassa kuljetusten aikataulutuksessa sekä kuormien lastauksessa ja kiinnityksessä" (Suomen Kuorma-autoliiton toimitusjohtajan yleisönosastokirjoitus, HS 31.3.). "Yleensä kiinnityksessä fuskataan, koska ei haluta hankkia kalliita sidontaverkkoja ... On usein epäselvää, annetaanko kuljettajalle todellisia mahdollisuuksia kiinnittää kuorma haluamallaan tavalla. Ja onko kuljettajalle annettu kuormaukseen riittävä koulutus?" (työsuojelupiirin tarkastaja, entinen rekkakuski, uutinen IL 20.3.).

### ***Ajo- ja lepoaikasäädöksiä rikotaan***

Tämä ongelma tuli monta kertaa esiin yhdessä kuorman sitomisessa esiintyvien puutteiden kanssa: sekin on tuttu ilmiö poliiseille ja työsuojeluhenkilöille. "Liian pitkät ajorupeamat ja liian lyhyet lepoajat, huonosti kiinnitetyt lastit sekä ylikuormat ovat niitä teemoja, joihin poliisi ja työsuojeluviranomaiset joutuvat raskaan liikenteen valvonnassa puuttumaan... Viime vuonna ajo- ja lepoaikarikkomuksista kirjoitettiin noin 1400 sakkoa" (uutinen, HS 20.3.). "Ammattiliittoomme

tulleiden tietojen mukaan rekkaratsioissa sakkoja kirjoitetaan lähes poikkeuksetta kolmasosalle kuljettajia. Pääosin syynä on ajo- ja lepoaikarikkomukset, mutta myös kuormansidonnassa ja ajoneuvojen tekniikassa on puutteita. Sakotusruletti on pyörinyt jo vuosia ilman, että kuljetuselinkeino olisi muuttanut käytäntöjään" (AKT:n työsuojelusihteerin yleisönosastokirjoitus, HS 24.3.).

Ajo- ja lepoaikarikkomuksilla ja kuorman sidonnassa esiintyvillä laiminlyönneillä on myös yhteinen taustasy: työskentely kovassa kilpailutilanteessa, kun kuljetusten tilaajat yrittävät minimoida niiden kustannukset. Eräs rekkakuski ja yritystalouden asiantuntija ilmaisivat tämän hyvin: "Toiminta on epätervettä pakkoraossa pyörimistä ... Ei luulisi kustannusten hirveästi nousevan, vaikka lastin saapumisessa olisi muutaman tunnin varareivi ilman, että sentään prosessin alasajo uhkaa ja kuljettajaa uhataan potkuilla" (rekkakuskin yleisönosastokirjoitus, KS 3.4.). "Aina kun tavara seisoo, seisoo myös pääoma. Pääoma maksaa. Sijoittaja vaatii sille tuottoa ... Ennen markkinat antoivat helpommin anteeksi laiskan pääoman" (IS 23.3.).

Bussiliikenteen osalta ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen tuli esiin vain parissa Keski-suomalaisen jutussa, joissa nostettiin esiin pitkät bussimatkat etelästä pohjoiseen ilman vaihtokuljettajaa. AKT:n työsuojelusihteerin kertoi (uutinen, 23.3.), että liittoon tulee viestejä ajoaikojen rikkomuksista näissä yhteyksissä. Ne eivät kuitenkaan näy tilastoissa, koska poliisi ei juuri valvo bussiliikennettä etenkin yöllä. Jutussa heitettiin epäilyksen varjo myös Konginkankaan onnettomuusbussin ylle: työsuojelusihteerin mielestä on epärealistista, että yksi kuljettaja ehtisi ajaa Helsingistä Tampereen kautta Kuusamoon ajoaikasäädösten puitteissa.

### ***Liikennekulttuuri on huonoa***

Huono liikennekulttuuri vakaviakin onnettomuuksia mahdollistavana taustasyynä liitettiin aineistossani sekä yksityisautoiluun että rekkaliikenteeseen. Monessa jutussa ammattiautoilijat arvostelivat henkilöautojen kuljettajia erityisesti älyttömistä ohituksista: "Välillä suoraan sanoen kauhistuttaa. Ohitukset ovat joskus aivan mielettömiä" (rekkakuski, haastattelu KS 9.4.). "Kyllä siinä saa monesti vetää liinat kiinni ihan tosissaan. Viime talvena ainakin 15 kolaria olisi tullut, jos ei olisi jarruttanut rajusti, kun joku lähtee ohittamaan" (rekkakuski, uutinen KS 23.3.). "Ihmiset kiilaavat eteen eivätkä ymmärrä, ettei iso auto pysähdy äkkiä" (bussikuski, uutinen IL 20.3.).

Henkilöautoliikenteen kulttuuri ei kuitenkaan noussut isoksi teemaksi - Konginkankaan onnettomuus keskitti päähuomion raskaan liikenteen ongelmiin.

Rekkakuskeja arvosteltiin aineistossani ylinopeuksista, liian lähellä perässä ajamisesta ja huonosta keskittymisestä: "Vaikka ajoin sallittua nopeutta, teiden ritari ahdisti puskurissa niin, että onnistuin kääntymään...vasta kolmannesta liittymästä" (kolumni, HS 23.3.). "Yksi syy siihen, että perävaunu lähtee heittelehtimään, on liian korkea tilannenopeus ja erityisesti ylinopeus" (yleisönosasto, HS 25.3.). "Rekkaa ajetaan jopa jalat tuulilasissa, vaihdellaan cd-levyjä, soitellaan kaverille ja luetaan ajon aikana rahtikirjoja" (liikenneopettaja, uutinen HS 25.3.).

Konginkankaan onnettomuuden jälkeisinä päivinä "kritiikkiä" rekkakuskeja kohtaan esiintyi myös maanteillä: henkilöautoilijat olivat muun muassa näyttäneet keskisormea ja kurkun katkaisua ja hidastelleet tahallaan rekkojen edessä. Mielenilmaukset voidaan ymmärtää keinona käsitellä ja lievittää omaa katastrofiuutisen synnyttämää ahdistusta syntipukkeja osoittelemalla. Esimerkiksi Helsingin Sanomat uutisoi niistä 24.3. ja nosti otsikkoaiheeksi Liikenneturvan vetoamuksen häirinnän lopettamisesta. "Tällainen käytös ei edistä kenenkään turvallisuutta. Nyt tarvitaan malttia ja yhteispeliä... On kohtuutonta syyllistää ammattikuljettajia, joille viime päivät ovat olleet muutenkin hyvin raskaita."

Ymmärrystä ilmiölle ei aineistossani esiintynyt muutenkaan. Päinvastoin, häirintää ja mielenilmauksia arvosteltiin voimakkaasti yleisönosastokirjoituksissa ja ammattikuljettajien ja heidän edunvalvojien lausumissa. Niitä pidettiin "henkisenä pahoinpitelynä" ja "terrorina", "noitavainoina" ja "käsittämättöminä ylilyönteinä". Moni myös korosti rekkakuskiensa työn vaativuutta ja vastuullisuutta: "Näille keskisormen ja nyrkin näyttäjille, menkää itseenne ja katsokaa peiliin, onko teistä itsestänne tällaisten isojen autojen rattiin. Leipänsä eteen tämäkin ammattikunta työtään tekee" (yleisönosastokirjoitus, KS 14.4.).

### ***Bussin kuljettajina on harrastelijoita***

Iltalehti julkaisi 23.3. ison uutisen "AKT huolissaan ikäkuskiensa firabelikeikoista. Ammattikortti halutaan pois eläkeläiskuskeilta". Jutussa haastateltu AKT:n liittosihteeri totesi, että eläkeläiskuskit ajavat muun muassa koululaisten kevätretkiä ja urheiluseurojen matkoja, koska heitä saa halvalla. He ovat kuitenkin todellinen riski liikenteessä: "Heillä riittää hyvää tahtoa, mutta heiltä puuttuu

tuntuma tiehen... ja auton käsittelytaito heikkenee... Bussien karkaamisia eläkeläisten käsistä on sattunut tämän tästä." Arvostelu kohdistui myös bussiyhtiöihin, koska ne vuokraavat autojaan liian helposti ulkopuolisten ajettaviksi. Ratkaisuna ongelmaan jutussa tuotiin esiin bussin kuljettajien eläkeiän alentaminen ja ammattikorttioikeuden rajoittaminen. Nykyisin alan eläkeikä on 65 vuotta, ja ammattiajokortin saa pitää 70-vuotiaaksi saakka. Liittosihteerin mukaan eläkeikä voitaisiin pudottaa 60 vuoteen, ja AKT on jo pitkään yrittänyt saada aikaan lainmuutoksen, jolla eläkkeelle siirtyvän ajokortista otettaisiin heti pois oikeus raskaan kaluston kuljettamiseen.

Keskisuomalaisessa syntyi keskustelua muussa ammatissa työskentelevien "harrastelijoiden" toimimisesta kuljettajina esimerkiksi luokkaretkillä. Keskustelun käynnisti lehden toimittajan Pekka Tiihosen kolumni (21.3.) "Älä päästä lasta amatöörin kyytiin". "Seurakuntien, urheiluseurojen ja muiden järjestöjen matkoilla on näkynyt eri alojen ammattilaisia, poliisista aina uskonnon lehtoriin... Bussia voi ajaa oppilaan isä tai tuttu, joka tekee jotain muuta päätyökseen. Moni liikennöitsijä lainaa mieluusti auton, kun matkan järjestäjä hankkii kuskin." Tiihosenkin mukaan kyse on rahasta: retki tulee halvemmaksi käyttämällä omaa amatöörikuskia. Kuljettajan ammattitaito on kuitenkin "vihon viimeinen säästökohde", sillä "bussin kuljettaminen on vastuullinen työ, joka vaatii taidon ylläpitoa".

Kolumnin arvosteluun reagoitiin tutkimanani aikana kolmessa yleisönosastokirjoituksessa "harrastelijoiden" käyttöä puolustaen. Vastineissa muun muassa muistutettiin, että ammattiajokortin saaminen on Suomessa vaativa prosessi, ammattitaitoa voi ylläpitää jatkuvalla harjoittelulla, vaikka työkeikkoja olisikin vähemmän, ja "moniammattilaisuus" on nykyään muutoinkin yleistä. "Ison ja painavan auton turvallisessa hallitsemisessa on oleellista tietoa, taito ja taidon jatkuva ylläpito. Se hankkiiko kuljettaja leipänsä 'poliisista uskonnonlehtoriin' ... ei kyllä tee vielä hänestä epäkelvää kuljettajaa" (KS 25.3.).

### ***Nopeudenrajoittimet ovat turvallisuusriski***

Rekkojen suurin sallittu nopeus on Suomessa 80 kilometriä tunnissa, ja niihin asennettu nopeudenrajoitin katkaisee polttoaineen syötön 89 kilometrin tuntinopeudessa. Rajoitin ei estä alamäestä johtuvaa nopeuden kasvua tätä suuremmaksi, mutta se estää tällöin lisäkiihdytyksen. Tällaista automatiikkaa pidettiin Konginkankaan onnettomuuden jälkeisessä keskustelussa kahdella tavalla ongelmallisena: kun rekan nopeus nousee alamäessä, rajoitin voi päälle kytkeytyessään ja

autoa jarruttaessaan aiheuttaa perävaunun heittelehtimistä, ja toisaalta se estää rekan nopeuden nostamisen ("vedättämisen"), jolla perävaunun saisi takaisin hallintaan.

Ongelmaa toivat esiin erityisesti ammattikuljettajat pitäen nopeudenrajoitinta mahdollisesti syyllisenä moneen muuhunkin kuin Konginkankaan onnettomuuteen. "Kun nopeudenrajoittimet asennettiin, mietin, miten niin vaarallisia laitteita voi edes ajatella käytettäväksi näin vaikeissa tie- ja kelioloissa... Jos rajoitin lyö päälle, kaasun menee veteläksi, eli tärkein hallintalaite on pois pelistä, ja perävaunu työntyy rinnalle. Silloin voi enää vain rukoilla, ettei tulisi ketään vastaan" (rekkakuskin yleisönosastokirjoitus, HS 29.3.).

Helsingin Sanomissa julkaistussa (25.3.) yleisönosastokirjoituksessa arveltiin, että nopeudenrajoitinongelma "ratkaistaan" usein katkaisemalla tai vahingoittamalla rajoitin niin, että nopeuden nostaminen ei esty. AKT:n puheenjohtaja ja liikenneopettaja myönsivät toisessa yhteydessä (KS 23.3.), että tällaista tapahtuu - "työnantajan tai asiakkaan vaatimukset voivat houkutella rikkomuksiin".

Pari liikenneopettajaa, liikenne- ja viestintäministeriön apulaisosastopäällikkö, AKT:n puheenjohtaja ja eräs kuljetusalan yrittäjä olivat rajoitinongelmista eri mieltä kuin rekkakuskit. He korostivat, että perävaunun heittelehtimisen aiheuttaa jokin muu tekijä (esimerkiksi urat tiessä tai kuljettajan virhe) kuin nopeudenrajoittimen aikaansaama pieni jarrutusvoima, että kuljettajan on syytä jättää esimerkiksi alamäkeen tullessaan nopeuteen nostamisvaraa ongelmatilanteita varten ja että raskas ajoneuvo ei juuri kiihdy suuresta nopeudesta ilman rajoitintakaan. Voidaan sanoa, että näissä lausumissa syyllisyys siirretään nopeudenrajoittimilta kuljettajille itselleen:

"Perävaunun heijaus johtuu useimmiten 20-25 sekuntia aiemmin tehdystä ajovirheestä, ei nopeudenrajoittimesta. Kun rekan nopeus pidetään 70-80 kilometrissä, kuskilla on edes jotakin pelivaraa" (liikenneopettaja, HS 25.3.). "Vaikka rajoitinta ei olisi, kuormatun rekan teho ei riittäisi sellaiseen kiihdytykseen, että yhdistelmän oikaiseminen olisi mahdollista. Rajoittimen puuttuminen johtaisi vain entistä suurempiin nopeuksiin ja tuhoisampiin onnettomuuksiin" (liikenneministeriön edustajan Vieraskynä-kirjoitus, HS 1.4.).

## ***Rekkojen painot eivät ole kohdallaan***

Nopeudenrajoitinta lukuunottamatta Suomen teillä liikkuvien raskaiden ajoneuvojen ominaisuuksia onnettomuuksien taustasyynä käsiteltiin aineistossani suhteellisen vähän. Rekkojen osalta mainittiin huonot perävalot ja jarrujärjestelmiin tehdyt muutokset (muun muassa perävaunun erillisjarrun poistaminen). Myös rekkojen suurta kokoa ihmeteltiin. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmana pidettiin erityisesti vetoauton ja perävaunun väärää painosuhdetta. "Joskus vedetään liian pienillä autoilla liian isoa peräkärä. Se on ihan hirveä yhdistelmä" (työsuojelutarkastaja, entinen rekkakuski, uutinen IL 20.3.). "Henkilöauton ja sen perävaunun painon suhteen on tiukat rajoitukset. Ylikuormastapauksessa perävaunu alkaa 'ohjata'. Ovatko rekan ja sen perävaunun suhteen vaatimukset suhteellisesti lievempiä? ... Onko annettu liikaa periksi kannattavuudelle?" (yleisönosastokirjoitus, IS 23.3.).

Liikenne- ja viestintäministeriön apulaisosastopäällikkö vastasi kritiikkiin Helsingin Sanomien Vieraskynä-palstalla (1.4.) selvittäen, miten EU:n puitteissa päädyttiin rekkojen nykyisiin pituus- ja painorajoihin, ja kertoen, että ministeriö valmistelee kieltoa vetää täyttä perävaunua tyhjällä vetoautolla; vetoautoa raskaampien perävaunujen kieltäminen sen sijaan merkitsisi hänen mukaansa nykyisen perävaunuliikenteen loppua. Ajoneuvoyhdistelmien jarruvaatimuksia (muun muassa lukkiutumattomat jarrut) Suomessa apulaisosastopäällikkö piti maailman tiukimpina.

Tilausajoliikenteessä käytettävien bussien rakenteista ja tekniikasta kriittisiä huomioita esitti aineistossani vain yksi juttu. Iltalehdessä (23.3.) nykyaikaisen bussin riskialteimpana kohtana pidettiin matkustamon etuosaa: moottori ei suojaa, koska se on auton keski- tai takaosassa, etuoviaukko heikentää rakennetta ja valtavan suuri tuulilasi antaa huonon suojan. Etupenkien turvavyöt kompensoivat näitä heikkouksia, mutta niiden käyttö on vähäistä. Liikenneturva ehdottikin harkittavaksi turvavyöpakkoa käytön lisäämiseksi: Konginkankaalla mikään ei olisi pelastanut bussin etuosassa istuneita, mutta "tieltä suistumisissa ja pienemmissä törmäyksissä vyöstä olisi ehdottomasti apua" (uutinen, HS 24.3.).

Kokonaisuudessaan nimenomaan Suomessa nykyisin valmistettavat autot arvioitiin kuitenkin Iltalehden jutussa vankkarakenteisiksi ja turvallisiksi: "Uudet Suomessa valmistettavat bussit saadaan nykytekniikan avulla rakennettua äärimmäisen jäməköiksi ja vankkarakenteisiksi verrattuna vanhempiin malleihin ja esimerkiksi eurooppalaisiin busseihin. Korit valmistetaan niin, että törmäyssuojaa on mahdollisimman paljon." Lisäksi todettiin, että matkailualan yrittäjät pitävät

pitkiä matkoja ajavat kulkuneuvonsa parhaassa mahdollisessa kunnossa. "Niistä pidetään tarkasti huolta, ja bussin kuntoa, esimerkiksi renkaita, huolletaan jatkuvasti."

## **5. KESKUSTELU LIIKENNETURVALLISUUTTA EDISTÄVISTÄ TOIMENPITEISTÄ**

Keski-Suomen tiepiiri päätti välittömästi Konginkankaan onnettomuuden jälkeen nostaa nelostien hoidon Äänekosken ja Pihtiputaan välillä ylimmälle tasolle loppupalven ajaksi. Käytännössä tämä merkitsi tehokkaampaa liukkauden torjuntaa yöaikana. "Kyse ei ole pysyvistä linjanmuutoksesta, vaan oman itseni kannalta inhimillisestä päätöksenteosta. Tilanteeseen oli reagoitava jotenkin. Tämä oli vähän kuin ylimääräinen varotoimi" (tiepiirin johtaja, IL 23.3.). Laajemmin talvihoidon laatua ja sen luokituksen muutoksia oli uutisten mukaan tarkoitus selvittää Tiehallinnossa syksyyn mennessä.

Heti onnettomuuden jälkeisinä päivinä lehdet uutisoivat myös liikenne- ja viestintäministeriön "turvapaketista", joka sisälsi joukon "välittömiä toimenpiteitä" liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Uutisten mukaan ministeriö aikoi muun muassa selvittää pitkien rekkojen nopeusrajoituksen tiukentamista talviaikaan, raskaan liikenteen turvallisuutta ja liikennevalvonnan tehostamista pääteillä. Ministeriön edustajan mukaan "listan useat kohdat ovat olleet jo vireillä aiemminkin", mutta nyt ne ovat Konginkankaan onnettomuuden seurauksena "saamassa uutta vauhtia" (uutinen, HS 26.3.). Tärkeimpänä liikenneturvallisuutta edistävänä toimenpiteenä sekä ministeriössä että Tiehallinnossa (esim. IS 23.3.) pidettiin kapeiden pääteiden kohentamista esimerkiksi ohituskaistojen ja keskikaiteiden avulla.

Nämä konkreettiset toimenpideuutiset olivat kuitenkin vain pieni osa aineistoni kirjoittelussa, joka koski liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä. Tässä luvussa kuvaan tuota kirjoittelua. Olen tehnyt sen sisällön erittelyn yhtä aikaa onnettomuuksien taustasyitä koskevien kannanottojen erittelyn kanssa. Lausumat siitä, millä tavoin liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa ja onnettomuuksia ehkäistä, kietoutuvat nimittäin yksittäisissä jutuissa usein tiiviisti yhteen onnettomuuksien syitä koskevien lausumien kanssa. Kyse on pienistä näkökulma- ja painotuseroista, ja raportin edellisen luvun perusteella lukijan on helppo ennakoida tämän luvun keskeisiä tuloksia.

Konginkankaan onnettomuuden jälkeen esitettyjen toimenpidekannanottojen perusteella suomalaisessa liikenneturvallisuuskeskustelussa näyttäisi olevan esillä viisi eri toimintalinjaa:

- 1) tiestön ja tienhoidon parantamista korostava toimintalinja,
- 2) logistiikkaan tehtäviä muutoksia korostava toimintalinja,
- 3) valvontaa ja rajoituksia korostava toimintalinja,
- 4) ajoneuvoteknisiä uudistuksia korostava toimintalinja, ja
- 5) koulutusta ja asennekasvatusta korostava toimintalinja.

Näillä kaikilla oli aineistossani kannattajansa, mutta ajoneuvoteknistä toimintalinjaa ja koulutuksen ja asennekasvatuksen linjaa korostettiin niin harvoissa kirjoituksissa, että kuvaan ne tässä lyhyesti:

*Ajoneuvoteknisiä uudistuksia korostavaa toimintalinjaa* edustivat aineistossani lausumat, joissa ehdotettiin nopeudenrajoittimen poistamista, "paniikkinappulaa", jolla rajoittimen vaikutuksen voisi kiertää, perävaunun automaattista lukkiutumista suoraan kulkevaksi tietyssä nopeudessa, kunnollisia perävaloja rekkoihin, automatiikan vähentämistä rekoissa, ajonhallintajärjestelmän kehittämistä perävaunuihin, liukkaudesta varoittavan järjestelmän asentamista raskaisiin ajoneuvoihin - ja yksinkertaisesti rekkojen pienentämistä. Näitä ehdotuksia tekivät ammattiautoilijat, (muut) yleisönosastokirjoittajat ja kansanedustajat.

*Koulutusta ja asennekasvatusta korostava toimintalinja* kiinnitti päähuomion tietysti ajoneuvojen kuljettajiin: on muun muassa valittava ammattikuljettajiksi sopivia henkilöitä, kehitettävä ajotaitoja säännöllisellä harjoittelulla ja vaikutettava kaikkien tielläliikkujien asenteisiin. Linja tuli esiin muun muassa Suomen Kuorma-autoliiton toimitusjohtajan puheenvuorossa (HS 31.3.) ja monessa yleisönosastokirjoituksessa, joissa linjaa lähdettiin samantien toteuttamaan antamalla asenneohjeita liikenteeseen ja vinkkejä tiukkojen tilanteiden varalle. Jossain muussa kuin raskaan liikenteen kontekstissa tämä toimintalinja olisi luultavasti noussut paljon enemmän esille.

Muita kolmea toimintalinjaa kuvaan seuraavassa kutakin omassa jaksossaan. Logistinen linja ja valvonnan ja rajoituksien linja sisälsivät paljon erimielisyyksiä, jotka myös tuon esiin.

## ***Toimintalinjana tiestön ja tienhoidon parantaminen***

Edellä luvussa 4 totesin, että keskustelussa Konginkankaan onnettomuuden taustasyistä selvästi eniten mainintoja sai Suomen tiestön ja erityisesti nelostien tiettyjen osuuksien kunnon ja hoidon huonous. Tätä vastaavasti keskustelussa liikenneturvallisuutta edistävästä toimista etusijalle nousi tiestön ja tienhoidon parantaminen. Sen tarpeesta vallitsi aineistossa suuri yksimielisyys.

Toimintalinjaa ehdotettiin tai kannatettiin kaikilla tahoilla: ammattiautoilijoiden, virkamiesten, poliitikkojen ja etujärjestöjen edustajien lausumissa, pääkirjoituksissa ja yleisönosastokirjoituksissa. Konkreettisista ratkaisuista useimmin mainittiin moottoriteiden lisärakentaminen, ohituskaistojen lisääminen ja teiden varustaminen keskikaiteilla. Valtion liikenteeltä keräämien maksujen ja sen liikenneinvestointien rahamäärän epäsuhta oli yleisönosastoissa paljon käytetty argumentti.

"Tieliikenteestä kerätään vuosittain yli 6000 miljoonaa euroa veroina valtiolle. Tästä huikeasta rahavirrasta pitäisi ohjata merkittävästi nykyistä suurempi osa tiestön kehittämiseen ja ylläpitoon. Suomessa pääväylät tulisi rakentaa moottoritietasoisiksi. Ne on liikenneturvallisuuden kannalta todettu ylivoimaisiksi" (Suomen Kuorma-autoliiton toimitusjohtajan yleisönosastokirjoitus, HS 31.3.). "Valtion vastuulla on järjestää turvalliset olosuhteet hyvällä tienpidolla ja turvallisten teitten rakentamisella. Tieliikennehän tuo valtion kassaan rahaa vuosittain miljardeja euroja. Siitä voisi käyttää isomman osan turvallisuuden parantamiseen. Näyttäisi kannattavan" (yleisönosastokirjoitus, IS 20.3.).

Tutkimistani lehdistä erityisesti Keski-suomalainen antoi tälle aiheelle paljon palstatilaa. Se uutisoi monien alueellisten edunvalvontaorganisaatioiden - Keski-Suomen maakuntaliiton, Keski-Suomen kauppakamarin, keskustapuolueen Keski-Suomen piirikokouksen ja Nelostie-yhdistyksen - vaatimuksia nelostien pikaisesta perusparantamisesta, julkaisi runsaasti yleisönosastokirjoituksia ja otti itse kysymykseen kantaa neljässä pääkirjoituksessa maaliskuun lopulla.

"Määrärahat nelostielle heti'. Tien turvattomuudesta on varoiteltu päättäjiä pitkään - mutta turhaan. Nelostie ry ja alan ammattilainen vaativat, että nelostien ongelmat on pantava kuntoon välittömästi" (KS 23.3.). "Keski-Suomen liitto pyytää maan hallitusta nelostien korjaustalkoisiin ja rahaa myös kunnossapitoon" (KS 25.3.).

Aiheen käsittely sai näin vahvan maakunnallisen edunvalvonnan sävyn, ja liikenneturvallisuutta korostavien argumenttien rinnalle ellei ohikin nousivat kirjoittelussa varsin pian taloudelliset,

alueen kilpailukykyä ja työllisyyttä korostavat argumentit (esimerkiksi 30.3. julkaistu pääkirjoitus "Tiestöön panostaminen vähentää työttömyyttä").

Viikko onnettomuuden jälkeen Keski-suomalaisessa oli iso uutinen, jossa lupailtiin nelostien perusrakennuksen rahoituksen järjestymistä ja urakan pikaista aloittamista: "Valtion niukka budjetti ei kaadakaan tiehankkeita. Ministeri Mauri Pekkarinen väläyttää valtion myyntitulojen käyttöä maanteihin. Lusi-Vaajakoski -välin kunnostus alkaa kuluvalla vaalikaudella" (KS 25.3., otsikko). Toisaalta kansanedustaja Toimi Kankaanniemi esitti yleisönosastokirjoituksessaan (KS 31.3.) pessimistisemmän arvion nelostiehankeiden toteutumisesta, ja Tiehallinnon pääjohtaja arvioi (KS 30.3.), että valtioneuvoston menokehyspäätöksessä luvatuilla 30 miljoonalla eurolla "voidaan aloittaa ainoastaan muutama näytöstyylinen työmaa seuraavien eduskuntavaalien alla".

### ***Toimintalinjana logistiikan muuttaminen***

Logistiikkaa korostavalla toimintalinjalla tarkoitan aineistossani esiintyneitä vaatimuksia siirtää raskaita kuljetuksia maanteiltä turvallisemmille väylille rautateille ja merille: "Pommit pois maantieltä. Eikö tällaisia kuljetuksia voitaisi määrätä kuljetettavaksi rautateillä? Kiskoilta ei luiskahdeta vastaantulevien kaistalle" (yleisönosastokirjoitus, KS 25.3.). "Paperitehtaat ja monet muutkin tehtaat on aikoinaan perustettu rautateiden varrelle ja usein myös lähelle satamaa... joten rautatiekuljetuksiin tai merikuljetuksiin siirtyminen ei ole ollenkaan mahdotonta" (yleisönosastokirjoitus, IS 20.3.).

Vaatimusta nostettiin esiin myös eduskunnassa ja maakunnallisessa edunvalvonnassa: 20 kansanedustajaa kysyi hallitukselta, mitä se aikoo tehdä rautateiden kuljetuskapasiteetin nostamiseksi (uutinen, HS 24.3.), ja Keski-Suomen maakuntaliitto esitti, että pohjoisen rekkaliikenteen vaihtoehdoksi voisi tulla Haapajärven rata, jos se kunnostettaisiin (uutinen, KS 25.3.). Myös liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtasen mielestä rekkaliikennettä pitäisi hillitä siirtämällä kuljetuksia rautateille ja laivoihin, ja hän aikoikin ehdottaa budjettiin rahaa ratojen ja satamien rakentamiseen (esim. KS 20.3.).

Toisaalta vaatimuksia kuljetusmuotojen muutoksista torjuttiin tai epäiltiin monella eri taholla: Johtajat teollisuudessa, Suomen Kuorma-autoliitossa ja Tiehallinnossa korostivat tarkoituksenmukaista työnjakoa - pitkät ja raskaat runkokuljetukset voi hoitaa rautateitse, mutta

kiireisille ja pienille erille maantiet ovat paras kuljetusväylä - ja sitä, että rautatiekuljetusten osuus on Suomessa muihin EU-maihin verrattuna jo nyt korkea. "Kuljetusmuotoon ei varmaankaan voi vaikuttaa kovin paljon. Kansainvälisesti verrattuna meillä kulkee suuri osuus rautateillä... Sillä on sitten kansantaloudellista merkitystä, jos tähän suhteeseen väkisin puututaan" (Tiehallinnon johtajan haastattelu, IS 23.3.).

### ***Toimintalinjana rajoitukset ja valvonta***

Tämä oli aineistossani eniten erimielisyyttä sisältänyt toimintalinja. Argumentaation sisältö voidaan tiivistää sanomalla, että yleisiä ja pysyviä rajoitusten tiukentamisia vastustettiin muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, mutta olosuhteiden mukaan asettuvia rajoituksia ja ylinopeuksien ja kuormaus-, ajoaika- ym. rikkeiden valvonnan lisäämistä kannatettiin.

Yleisten rajoitusten vastainen henki tuli esiin, kun kommentoitiin liikenne- ja viestintäministeriön aikomusta selvittää rekkojen nopeusrajoituksen tiukentamista 70 kilometriin tunnissa talviajaksi. Arvostelijoiden mielestä rekat eivät hankkeen toteutuessa enää saisi riittävästi vauhtia ylämäkiin, ja hermostuttaisivat muutenkin hitaudellaan henkilöautoilijoita niin, että vaaralliset ohitukset lisääntyisivät. "Olisimme tien tukkona entistä pahemmin eikä kukaan enää kestäisi rekan perässä junnaamista. Henkilöautot sujahtaisivat ohi välittömästi - sen kummemmin paikkaa ja tilannetta katsomatta" (rekkakuskin haastattelu, KS 9.4.).

Huonoilla keleillä ja/tai yöaikaan sen sijaan voitaisiin ottaa tilapäisesti käyttöön voimakkaampiakin keinoja kuin nopeusrajoitukset, jopa määrätä ajokielto raskaalle liikenteelle: "Tarvittaessa raskas tieliikenne on kelin huonontuessa ja riskien kasvaessa pysäytettävä, kunnes tiet on saatu ajokuntoon" (keskisuomalaisten kansanedustajien vaatimus, uutinen KS 24.3.). "Rekkanainen... pysäyttäisi ainakin ammattiliikenteen heti, kun keliolosuhteet muuttuvat ajamisen kannalta liian vaarallisiksi... - Kuljetusten aikataulut menisivät sekaisin, mutta mielestäni se on pieni hinta turvallisuudesta" (haastattelu, KS 9.4.)

Myönteinen suhtautuminen liikenteen poliisivalvontaan tuli selvimmin esiin kommentoissa EU:ssa suunniteltuihin määräyksiin, jotka pidentäisivät raskaan liikenteen kuljettajien lepoaikoja ja lisääisivät ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaa. Muutos nostaisi tarkastettavien työpäivien osuuden yhdestä kolmeen prosenttiin. AKT:n liittosihteeri ilmoitti (IL 23.3.) järjestönsä tukevan

EU:n suunnitelmia ja myös toivovan rikkeistä annettavien rangaistusten lisäämistä. Nykyisin raskaan liikenteen valvonta Suomessa on liiton mielestä ala-arvoista. "Kuljettajia pitäisi pysäyttää lepoaikoille silloin, kun lepoaikoja on rikottu. Tätä mahdollisuutta käytetään nykyisin äärimmäisen vähän."

Myös sisäministeriössä uusiin EU-määräyksiin suhtaudutaan edellä lainatun Iltalehden uutisen mukaan "periaatteessa myönteisesti", mutta ne edellyttävät liikennepoliisien lisäkoulutusta, koska raskaan liikenteen valvonta vaatii korkeaa ammattitaitoa. Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen puolestaan kertoi (uutinen, KS 20.4.) ministeriönsä ehdottavan, että Suomi lieventäisi tähänastista torjuvaa suhtautumistaan uusiin säädöksiin, koska ne "parantaisivat selvästi liikenneturvallisuutta".

## 6. YHTEENVETOA

Konginkankaan onnettomuusbussissa oli paljon nuoria ihmisiä matkalla lasketteluviikonlopun viettoon. Onnettomuus katkaisi äkillisesti ja epäoikeudenmukaisesti sekä iloisen matkan että monen nuoren elämän. Tästä syystä se sopi hyvin kulttuurimme yhden perustarinan, tragedian, kaavaan. Tämä voimisti sen aiheuttamaa surua ja järkytystä.

Tutkimani lehdet antoivat lukijoilleen runsaasti konkreettisia aineksia tragedian konstruointiin. Niiden uutisointi onnettomuudesta oli asiallista, tarkkaa ja taustoittavaa. Utusten teksteistä ja niitä tukevista piirroksista ja aikatauluista sai yksityiskohtaisen kuvan niin tapahtumien kehityksestä, itse onnettomuudesta kuin pelastus- ja auttamistoimistakin. Onnettomuus myös kontekstoitii muun muassa luettelemalla aikaisempia pahoja onnettomuuksia ja selvittämällä raskaan liikenteen määrää Suomessa. Utusten kuvat ruhjoutuneista autoista, suurista paperirullista ja rojusta tiellä välittivät hyvin onnettomuuden rajuuden.

Toisaalta uutisoinnissa hyödynnettiin tapahtuman tarinallisuutta ja tarjottiin samaistumiskohteita: ylikorostettiin uhrien nuoruutta, kuvattiin matkan henkeä ja vaiheita, kerrottiin 17-vuotiaan Emilian elämänhaaveista ja ilosta ennen matkaa ja hänen vanhempiensa surusta. Tällainen tarinallinen, yksilöivä ja tunteisiin vetoava aines lisää suuren yleisön kiinnostusta ja tukee tiedotusvälineiden roolia kollektiivisen surutyön välineenä. Tässä suhteessa Helsingin Sanomat erosi jossain määrin

kolmesta muusta lehdestä: se keskittyi eniten itse onnettomuuden, sen (tausta)syiden ja liikenneturvallisuuskysymysten erittelevään tarkasteluun.

Traagisen tarinan lisäksi uutisoinnissa konstruoitui positiivinen, lohdullinen tarina pelastajien ja auttajien ammattitaitoisuudesta ja vaikeasti loukkaantuneiden vähittäisestä toipumisesta sen ansiosta. Tällainen sankaruuden (tiedostamaton?) esittäminen näyttää olevan yleistä suuronnettomuuksien uutisoinnissa; esimerkiksi Estonia-katastrofin yhteydessä suomalainen pelastushenkilöstö (helikopterilentäjät, pintapelastajat, kommodori Raimo Tiilikainen) hahmottui erittäin positiivisesti.

Sensaatihakuisia, turmalla ja sen aiheuttamalla surulla mässäileviä kirjoituksia tai kuvia ei aineistossani ollut. Onnettomuudessa kuolleista tai loukkaantuneista ei julkaistu kuvia tai haastatteluja, ja heidän lähiomaistensaakin haastatteluja ja kuvia käytettiin niukasti. Tässä suhteessa uutisointi noudatti Journalistiliiton onnettomuus uutisoinnista laatimia suosituksia ja Suomessa vakiintunutta käytäntöä: uhrien näyttämässä noudatetaan erityistä varovaisuutta eivätkä haastattelutkaan saa lisätä uhrien tai heidän omaistensa kärsimyksiä.

Tämä ei välttämättä tarkoita sitä, että kaikki toimittajat olisivat työskennelleet korrektisti. Varsinaisessa aineistossani oli vain yksi omaisen kriittinen kommentti median menettelytavoista, mutta muista lähteistä (Journalisti 16.4.-04, Kansan Uutiset 23.3.-04) kävi ilmi, että osa omaisista on pitänyt joidenkin toimittajien keinoja kuvien ja haastattelujen hankkimisessa loukkaavina ja häiritsevinä.

Myös esimerkiksi Estonia-katastrofin yhteydessä osa toimittajista turvautui hyvin kyseenalaisiin keinoihin haastatteluja ja kuvia saadakseen, vaikka varsinainen uutisjulkisuus muodostuikin asialliseksi ja arvokkaaksi. Toisaalta tuolloisista kokemuksista on otettu opiksi, sillä edellä mainitun Journalisti-lehden mukaan kriisityöntekijät ja vartijat pystyivät suojelemaan Konginkankaan onnettomuuden uhreja ja heidän omaisiaan entistä paremmin, ja useimmat toimittajat ymmärsivät tuon suojelun tarpeellisuuden.

Arviot ja pohdinnat Konginkankaan onnettomuuden syistä alkoivat heti ensimmäisissä isoissa uutisissa ja jatkuivat seuraavina päivinä, kun muun muassa kerrottiin onnettomuuden tutkintaryhmän havainnoista. Myös yleisempi keskustelu liikenneturvallisuutta heikentävistä tekijöistä alkoi nopeasti. Joku voi arvioida, kuten esimerkiksi psykologit Estonia-katastrofin

yhteydessä, että nopea syiden metsästys on onnettomuuden virittämän surutyön läpiviennin kannalta haitallista, mutta toisaalta täsmällinen ja nopeasti saatava syytieto vie pohjaa pois tapahtumaa vääristeleviltä spekulatioilta ja fantasioilta.

Oikeastaan ainoaksi välittömäksi syyksi Konginkankaan onnettomuuteen konstruointi uutisoinnissa tien yllättävä liukkaus. Tieosuuden hoidosta vastanneita ei kuitenkaan syyllistetty ongelmasta. Onnettomuusrekan kuljettajaa ei tutkimassani kirjoittelussa syytetty mistään. Päinvastoin hänet kuvattiin vastuullisena ammattimiehenä, joka viimeiseen saakka yritti estää onnettomuuden ja reagoi siihen voimakkaasti, ja hän sai yleisöpuheenvuoroissa paljon osanoton ja tuen ilmauksia. Myöskään turmabussin kuljettajan ja rekan ja bussin kunnan suhteen ei aineistossani ollut huomautettavaa.

Keskustelussa onnettomuuden yleisistä taustasyistä vastuu tai syyllisyys liikenneturvallisuuden heikkouksista langetettiin kolmelle eri taholle: julkiselle vallalle, markkinoille ja liikennekulttuurille:

Julkinen valta argumentoitiin vastuuseen ennen kaikkea siitä, että Suomen tiet ovat huonossa kunnossa, ja siitä, että raskaisiin ajoneuvoihin on määrätty tekniikkaa (erityisesti nopeudenrajoittimet), joka monen mielestä heikentää liikenneturvallisuutta. Markkinoiden tuotto-odotusten luomien paineiden vaikutus puolestaan löydettiin selvimmin vaarallisista kuljetusmuotoratkaisuista, laiminlyönneistä kuormien lastauksessa ja sidonnassa ja ajo- ja lepoaikamääräysten rikkomisista.

Se mikä ei palaudu julkisen vallan ratkaisuihin tai markkinoiden paineisiin on sitten kulttuurin puutetta: liikenneturvallisuutta vaarantavat ajotavat, mutta myös esimerkiksi kuljetusalan työkuultuuriin mahdollisesti liittyvät "omaehtoiset" rikkeet esimerkiksi lastauksessa. Kulttuurisiin tekijöihin viitattiin kuitenkin suhteellisen vähän Konginkankaan onnettomuuden jälkeisessä keskustelussa.

"Pääsyyllinen" liikenneturvallisuutta heikentäviin tekijöihin näyttää ainakin Konginkangas-kontekstin perusteella olevan julkinen valta. Oikeastaan kaikki keskustelun osapuolet pitivät päätiestömme tilaa epätydyttävänä ja toivoivat tieinvestointien lisäämistä, ja myös monessa muussa kysymyksessä julkista valtaa syytettiin kitsastelusta tai muista turvallisuutta heikentävistä

ratkaisuista. Eniten kritiikkiä julkista valtaa kohtaan suuntasivat aineistossani ammattiautoilijat ja heidän edunvalvojansa.

Syylinen on markkinat -teemaan puolestaan sisältyi vahva ristiriita kuljetusalan ja kuljetusten tilaajien välillä. Sitä toivat aineistossani esiin kuljetusalan edustajat, joiden mukaan vastuuta kuljetusten turvallisuudesta tulisi olla myös tilaajilla, kun nyt kuljettajilta vaaditaan usein kohtuuttomia suorituksia ja alan yrittäjät joutuvat kovassa kilpailutilanteessa taipumaan painostukseen ja rikkomaan esimerkiksi kuormausta ja työaikoja koskevia määräyksiä. Toisaalta kuljetuspalvelujen suorittajat ja tilaajat olivat samalla puolella puolustaessaan maantiekuljetusten asemaa.

Kaiken kaikkiaan tutkimani keskustelu liikenneturvallisuutta heikentävistä tekijöistä ja sitä parantavista toimintalinjoista erkani nopeasti varsin kauaksi alkuperäisestä onnettomuus-kontekstistaan. Konginkankaan turma viritti esiin ehkä pitkäänkin muhineita tyytymättömyyden aiheita ja toiminta-aloitteita. Tämä on havaittu aiemminkin: vakavat onnettomuudet - niiden käynnistämät selvitystyöt ja keskustelut - ovat usein olleet tärkeitä turvallisuuden parantamisessa.

Selvitystöiden ja uusien toimenpiteiden suunnittelemisen myötä alkuperäisen traagisen onnettomuustarinan ja positiivisen uhrien pelastamis- ja selviytymistarinan (ks. edellä) rinnalle ja ohi nousee kolmas tarina, jonka pääosissa ovat liikenneturvallisuuden asiantuntijat, etupiirit ja virkamiehet ja jonka viesti suurelle yleisölle on se, että ongelmat tunnetaan ja ne ollaan saamassa hallintaan entistä paremmin. Se, mitkä toimenpiteet toteutuvat, riippuu kuitenkin lopulta muistakin kuin liikenneturvallisuusnäkökohdista. Konginkangas-keskustelussakin taloudelliset argumentit - kuljetus- ja muiden yritysten kannattavuus, maakuntien kilpailukyky ja työllisyys, valtion budjetin raamit - nousivat nopeasti keskeiseen asemaan.

## VIIMEISIMMÄT LIIKENNETURVAN TUTKIMUSMONISTEET

Leena Sipinen Sirpa Rajalin	Autoillen kaiken ikää – alueellisen koulutuskokeilun tulokset 86/2000
Kalle Parkkari	Liikennekäyttäytymisen seuranta 1999 87/2000
Sirpa Rajalin Marita Koivukoski Kalle Parkkari	Minne vie autovarkaan tie? Nuorten autovarkaiden selviytyminen liikenteessä myöhempinä vuosina 88/2001
Jussi Heino Kalle Parkkari	Liikennekäyttäytyminen, ilmapiiri ja liikenneturvallisuustilanne 89/2001
Kalle Parkkari Leena Luukkanen Sirpa Rajalin	Rullaluistelu. Tuloksia rullaluistelijoiden tarkkailuista ja haastatteluista 90/2001
Leena Luukkanen Sirpa Rajalin Heikki Summala	Matkapuhelimen käyttö ajon aikana 91/2001
Sirkku Laapotti Esko Keskinen Mika Hatakka	Koulutus, tiedotus ja valistus liikennekäyttäytymisen ohjauskeinona. Autonkuljettajien informaatio- ja palautejärjestelmät liikenneturvallisuustoimenpiteinä. Osaraportti 2. 92/2001
Matti Heinonen	Autoilijoiden ja peruskoululaisten liikennesääntötiedot 93/2002
Leena Luukkanen	Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskikokemukset, eettiset tulkinnat ja suhtautuminen liikennekasvatukseen 94/2002
Matti Heinonen	Autoilijoiden arviointia Pidä pelivaraa -oppaasta 95/2003
Leena Luukkanen Sirpa Rajalin	Autoilijoiden ajonopeudet - Kuljettajien käsityksiä ylinopeudella ajamisen syistä ja niihin vaikuttamisesta 96/2003
Matti Heinonen	"Turvallisesti tien yli" esiopetusaineiston käyttö, 97/2003
Matti Heinonen	Ajetaan ihmisiksi -tiedotuskampanja 98/2004
Sirpa Rajalin	Rattijuopumus Suomessa 99/2004
Sirkku Laapotti Mika Hatakka Esko Keskinen	Liikenneturvajaksot osana rattijuoppojen yhdyskuntapalvelua -Mielekästä toimintaa 100/2004

## VIIMEISIMMÄT LIIKENNETURVAN TUTKIMUKSET

- 105 Jorma Kantola Liikennekasvatuksen mahdollisuudet ja rajoitukset, osa V. Liikenteen vaarojen havaitseminen dia-kuvista, Helsinki 1991
- 106 Leena Sammalmaa Perheen toiminta ja lapsen turvallisuus, Helsinki 1991  
Petri Raivola  
Tapio Nummenmaa
- 107 Matti Syvänen Nuori liikenteessä, Helsinki 1992  
Anna-Maija Kokko (ei julkaistu)  
Anne Kuismen  
Mika Nevala
- 108 Sirpa Rajalin Ajoneuvojen aikavälit ja lähellä perässä ajamisen syyt, Helsinki 1992  
Sven-Olof Hassel
- 109 Vesa Hämäläinen Opastuksen vaikutus ajoneuvoväleihin, Helsinki 1993
- 110 Sirpa Rajalin Vakavasta onnettomuudesta selviytyneiden myöhempi ajokäyttäytyminen, Helsinki 1993  
Tuula Immonen
- 111 Erkki Lähdeniemi Ennakoivan ajon koulutuksen vaikutukset linja-autoyrittäjissä, Helsinki 1994
- 112 Seppo Olkkonen Liikennevammojen muutokset Suomessa vuosina 1970-90. Osastohoitoon johtaneiden liikennevammojen analyysi, Helsinki 1995  
Liisa Forsten
- 113 Erkki Lähdeniemi Kuljettajien käsitykset nopeusvalvonnasta, Helsinki 1995
- 114 Erkki Lähdeniemi Pidä pelivaraa -alueellisen koulutuskokeilun tulokset, Helsinki 1996
- 115 Mikko Räsänen Moottoriajoneuvojen risteämis- ja suistumisonnettomuudet. Kehitys 1990-luvun alussa sekä osallisten, onnettomuustyyppien ja -paikan yhteyksiä, Helsinki 1997
- 116 Juha Luoma Heijastimien sijoittelun vaikutukset jalankulkijoiden tunnistamiseen pimeässä. Suomalaisten ja michiganilaisten kuljettajien vertailu, Helsinki 1997  
Merja Penttinen
- 117 Ilkka Koivisto Onnistuiko sääntömuutos ?  
Mikko Räsänen Kevyen liikenteen uusien sääntöjen tunteminen ja niiden vaikutukset liikennekäyttäytymiseen, Helsinki 1998  
Heikki Summala  
Pekka Kouri  
Hannu Leinonen
- 118 Sirpa Rajalin Poikkeava nopeuskäyttäytyminen tieliikenteen turvallisuusongelmana, Helsinki 1998
- 119 Sirkku Laapotti Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001, Helsinki 2002  
Esko Keskinen  
Sirpa Rajalin