

TRI VAJE NA TEMO ZAŠČITE, REŠEVANJA IN POMOČI OB NESREČAH V CESTNIH PREDORIH

THREE PROTECTION, RESCUE AND RELIEF EXERCISES IN THE EVENT OF ROAD TUNNEL ACCIDENTS

UDK 614.86:624.19(497.4)

Bojan Kuntarič

bojankuntaric@yahoo.com

Povzetek

Leta 2015 smo na slovenskih cestah dobili dva nova cestna predora, in sicer predor Markovec na cesti med Koperom in Izolo ter predor Sten na škofjeloški obvoznici. V sistemu zaščite, reševanja in pomoči so izkoristili priložnost in v obeh predorih tik pred odprtjem pripravili vaji, na katerih so preverili, kako so različni reševalci pripravljene in usposobljeni za intervencije ob morebitnih nesrečah v teh dveh predorih. Tretjo vajo na temo intervencije ob nesreči v cestnem predoru so pripravili v predoru Podnanos na hitri cesti Vipava–Razdrto. Tako so imeli kar v treh regijah, obalni, severnoprimorski in gorenjski, vajo na isto temo, vendar ob drugačnih scenarijih, številu vpletenih vozil, številu ponesrečenih potnikov, teži poškodb, številu gasilcev, reševalcev, policistov in drugih sodelujočih. Na vseh treh so reševalci pokazali dobro znanje in usposobljenost, vendar so se pokazale tudi napake, ki jih bodo na prihodnjih izobraževanjih in usposabljanjih poskušali odpraviti in se še bolje pripraviti za posredovanje ob morebitnih nesrečah.

Abstract

In 2015, two new road tunnels opened in Slovenia, namely the Markovec tunnel on the road between Koper and Izola and the Sten tunnel on the Škofja Loka bypass. Just before bringing the tunnels into operational use, the system of protection, rescue and relief took the opportunity to organize exercises in both tunnels to test the readiness and competence of various rescue workers to intervene in the event of accidents. The third such exercise in the event of a road tunnel accident was prepared in the Podnanos tunnel on the trunk road Vipava – Razdrto. Exercises on the same topic were thus carried out in three different regions, namely the Coastal, the Northern Primorska and the Gorenjska region, yet they all had different scenarios, different numbers of vehicles involved, different numbers of passengers injured, different injury severities, and different numbers of firefighters, paramedics, police officers and other participants involved. In all three exercises, rescue workers demonstrated good knowledge and skills, yet also mistakes and minor errors which they will try to eliminate in the future education and training, and better prepare for the best possible intervention in cases of emergency.

Vaja Podnanos 2015

Pri vaji v predoru Podnanos je šlo za preverjanje pripravljenosti reševalcev za intervencijo pri množični prometni nesreči v predoru na hitri cesti Vipava–Razdrto.

Sicer je scenarij vaje, ki je potekala 17. maja 2015, predvideval, da je na hitri cesti Vipava–Razdrto v prvem predoru Podnanos v levi cevi, v smeri proti Postojni, prišlo do nepredvidene ustavitve tovornega vozila. Nekaj trenutkov za tem je zaradi prevelike hitrosti in neupoštevanja signalizacije na predoru prišlo do naleta treh osebnih vozil. Po prvi oceni so vsa štiri vozila obstala približno 200 m od vzhodnega portala predora Podnanos v smeri vožnje. V nesreči je udeleženih 12 oseb. Več oseb je bilo ukleščenih v pločevino.

Cilji vaje

Organizatorji so z vajo želeli preveriti zamisel zaščite in reševanja iz regijskega načrta zaščite in reševanja ob nesrečah v pokritih vkopih Rebernice I in Rebernice II ter predorih Barnica in Podnanos. Prav tako so želeli preveriti in izboljšati postopke obveščanja ter aktiviranja in preveriti ustreznost načina vodenja intervencij na vseh ravneh. Preveriti so želeli tudi način sodelovanja upravljavca HC, policije, javnih služb za zaščito, reševanje in pomoč, enot Civilne zaščite (CZ), RK ter nujne medicinske pomoči (NMP) in preveriti operativno usposobljenost in opremljenost sil za zaščito, reševanje in pomoč ob reševanju, evakuaciji in oskrbi poškodovanih in prizadetih zaradi dogodki, od zdravstvene in psihološke oskrbe do namestitve poškodovanih in prizadetih.

Naslednji cilj je bilo preverjanje algoritma aktiviranja prikolice za množične nesreče in njene uporabe ob množičnih nesrečah in preveriti možnost uporabe ekip prve pomoči Rdečega križa (PP RK) ob množičnih nesrečah in preveriti delovanje zvez ZARE.

Kako je potekala vaja

Po prejemu obvestilu o nesreči v Predoru Podnanos so operaterji v Regijskem centru za obveščanje Nova Gorica (ReCO Nova Gorica) skladno z načrti za aktiviranje najprej obvestili Nujno medicinsko pomoč Ajdovščina (NMP Ajdovščina). Glede na podatke o nesreči so operaterji v ReCO Nova Gorica predvidevali, da bo treba aktivirati še dodatne ekipe NMP iz Nove Gorice, Postojne in druge. Nato so aktivirali Gasilsko reševalni center Ajdovščina (GRC Ajdovščina) in Prostovoljna gasilska društva PGD Podnanos, Vipava in Vrhpolje. Med tem so zaradi razsežnosti nesreče o njej obveščali tudi NMP Nova Gorica. Preverili so še, ali je ReCO Postojna seznanjen z nesrečo in mu posredovali potrebne podatke. ReCO

Postojna je po svojih načrtih aktiviral PGD Postojna in druge PGD. Takoj po aktiviranju gasilskih enot so operaterji iz ReCO obvestili o izrednem dogodku Operativno komunikacijski center (OKC) Nova Gorica in Center za obveščanje Republike Slovenije (CORS).

Po prihodu na kraj nesreče je vodja intervencije poročal ReCO Nova Gorica o ugotovljenih dejstvih in zahteval aktiviranje dodatnih PGD-jev. Ker je šlo za nesrečo večjih razsežnosti, so o njej obvestili tudi regijskega poveljnika CZ in občinskega poveljnika CZ v Vipavi.

Regijski poveljnik CZ je z odobritvijo uporabe prikolice za množične nesreče ter uporabo dodatnih PGD aktiviral regijski načrt za reševanje v predorih in vkopih. ReCO Nova Gorica je aktiviral dodatne PGD s svojega območja.

Na kraju nesreče so gasilci iz GRC Ajdovščina in PGD Postojna izvajali tehnično reševanje ponesrečencev. Gasilci iz prostovoljnih gasilskih društev so jim pri tem pomagali in skrbeli za požarno varovanje, odstranitev nevarnih snovi, prenos ranjencev iz predora na triažno



Slika 1:
Ajdovski gasilci so prišli na kraj nesreče in vodja sektorja hiti, da bi pregledal, kakšen je položaj v vozilih, ki so vpletena v nesrečo.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 1:
The Ajdovščina firefighters have arrived to the scene of the accident and the head of division is rushing to examine the situation in the vehicle involved in the accident.
(Photo: B. Kuntarič)



Slika 2:
Gasilci so bili v nekaj trenutkih pripravljeni za razrez poškodovanih vozil in reševanje ranjenih potnikov.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 2:
In just moments, firefighters were prepared for vehicle extrication and the rescuing and treatment of injured passengers. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 3:
Vrata so odprta in ponesrečenci bodo kmalu v rokah reševalcev nujne medicinske pomoči.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 3:
The door is open and the victims will soon be in the hands of the paramedics. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 4:
Medtem so v predor prišli tudi gasilci iz PGD Postojna in začeli reševati.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 4:
Firefighters from the Postojna Volunteer Fire Brigade have arrived to the tunnel and started rescue operations. (Photo: B. Kuntarič)

mesto, postavitve šotorov za triažne cone, sprejemno mesto, prometno ureditev in drugo.

Policisti iz PU Nova Gorica so preverjali postavitve cestne zapore, zagotavljali so interventno pot gasilcem, zavarovali kraj nesreče in opravili ogled nesreče.

Ekipe NMP Ajdovščina, Postojna in Nova Gorica so izvajale triažo, oskrbele so poškodovance ter poskrbele za njihov prevoz v bolnišnico.

Kaj je pokazala vaja

Največja težava na vaji so bile zveze med udeleženci, čeprav so organizatorji pred vajo opravili kar nekaj preizkusov zvez na različnih kanalih. Kot so pozneje ugotavljali, je bil poglobitveni vir težav zaradi nedisciplin pri uporabi radijskih postaj ter preobremenjenosti nekaterih radijskih kanalov. V prihodnje bo treba nujno razmišljati tudi o drugačni postavitvi štabnega mesta, saj je bil na tej vaji preblizu portala predora.

Sicer je bila vaja dobro organizirana in izvedena skladno s scenarijem in regijskim načrtom za primere množične nesreče v predorih in pokritih vkopih na odseku HC Vipava–Razdrto. Izvajalci in organizatorji vaje so se pri pripravi vaje med seboj spoznali, kar omogoča boljše delovanje vseh enot v realnih situacijah.

V prihodnje bodo morali pripraviti izobraževanja za vodje intervencije za kompleksne naloge, določiti portalne gasilce, logistike, sprejemna mesta, kupiti dodatno opremo za interveniranje, kot so vozički, brezrokavniki, izolirani dihalni aparati (IDA), prenosne luči, table in radijske postaje.

Organizatorji in drugi iz sistema zaščite, reševanja in pomoči bodo morali tehnično urediti in dopolniti prikolico za množične nesreče, narediti operativno taktični načrt za intervencijske enote na HC-H4, vključno z načrtom zvez ob nesrečah večjega obsega, zagotoviti delovanje radijskih zvez, slišnost obvestil v predoru in določiti le enega koordinatorja in en regijski center za izvajanje intervencije.



Slika 5:
Delo na triažnem mestu
(foto: B. Kuntarič)
Figure 5:
Work at the triage area.
(Photo: B. Kuntarič)



Slika 6:
Poškodovanci so na triažnem mestu
in čakajo na nadaljnje postopke.
(foto: B. Kuntarič)
Figure 6:
The injured are at the triage area and
are waiting for further procedures.
(Photo: B. Kuntarič)

GRC Ajdovščina nima za posredovanje v predorih Podnanos in Barnica ustrezne reševalne opreme in tudi ne namenskega predorskega vozila. Problem je tudi prečni prehod pred predorom Barnica, ki ne omogoča varnega prevoza večjim gasilskim vozilom, saj so zavijalni radiji premajhni, zato ga bo treba sanirati.

V prihodnje bo treba izpopolniti označevanje oziroma sistem, ki bo ob posredovanju prvim posredovalcem določal, da na ustrezno mesto označijo položaj ponesrečencev v udeleženem vozilu. Lahko se uporabi tudi karton, ki ga uporablja ekipa nujne medicinske pomoči.

Udeleženci vaje so ugotavljali, da bo treba skrajšati čas obveščanja o dogodku iz Darsovega Regijskega nadzornega centra (RNC) Kozina z uporabo konferenčne zveze in uporabiti vzporedno predorsko cev tudi za sprejem in nadaljnjo oskrbo po iznosu oziroma izvozu ponesrečencev skozi predorski prečnik. Pri takšni vaji ni mogoče praktično preveriti vseh delov ukrepanja po načrtu, kot so na primer izvedba fizičnih zapor, sproščanje in preusmeritev prometa, skrb za nepoškodovane udeležence

in ugotavljanje poškodb objekta, zato naj bi v smiselnem obsegu opravili štabne analize konkretnih dogodkov iz prakse, predvsem na vajah v organizaciji DARS.

Vaja je sicer pokazala dobro usposobljenost in usklajenost reševalcev, ki so pristojni za reševanje na tem delu HC, po drugi strani pa je opozorila na pomanjkljivosti, ki jih bo treba čim prej odpraviti. Večja težava so radijske zveze (ZARE), ki jih bo treba reševati sistemsko. To pomeni, da bo treba v prihodnje tako v gasilskih društvih kot v nujni medicinski pomoči dati večji poudarek usposabljanju za uporabo radijskih postaj v sistemu ZARE.

Vsi vadbenci so na analizi poudarili, da je bila vaja koristna in da bodo izkušnje lahko uporabili za nadaljnje delo.

Vaja Markovec 2015

Namen vaje je bil preveriti ustreznost rešitev v načrtih zaščite in reševanja za nesreče v predorih, preveriti vodenje ter operativno delovanje in sodelovanje sil za

zaščito, reševanje in pomoč. Organizatorji so želeli z vajo Markovec izboljšati pripravljenost na take nesreče, preveriti rešitve v obratnih, občinskih in regijskih načrtih, v delih, ki se nanašajo na zasnovo odziva, opazovanja, obveščanja ter alarmiranje in določanje zaščitnih ukrepov. Ne nazadnje so želeli preveriti tudi vodenje na vseh ravneh in medsebojno usklajenost pri sprejemanju odločitev.

V teoretičnem in praktičnem delu vaje so se preverjali še vodenje in operativno delovanje ter pripravljenost in ustreznost koncepta zaščite in reševanja ob večji nesreči v predoru Markovec.

in nekaj minut pozneje tudi do požara. Avtobus, ki se je želel nesreči izogniti, je zavil desno in trčil v odstavno nišo. V nesreči so bila udeležena tri vozila, in sicer dva osebna avtomobila in avtobus. Po prvih obvestilih je bilo v nesreči poškodovanih več ljudi, izključene niso bile tudi smrtne žrtve.

V praktičnem delu vaje so bile izvedene aktivnosti, ki so predvidene v obratnem načrtu DARS-a za predor Markovec in v Regijskem načrtu zaščite in reševanja za nesreče v predorih ter zamisel rešitev in skladnost z novimi smernicami v Načrtu ukrepanja ob množičnih nesrečah na območju Slovenske Istre.

Scenarij vaje

Organizatorji so vajo pripravili in izpeljali na podlagi predpostavke, da je v predoru Markovec, na odseku hitre ceste Koper–Izola, približno 700 metrov od vhoda, v desni cevi predora iz smeri Kopra, zaradi nasproti vozečega vozila prišlo do prometne nesreče dveh osebnih vozil

Kaj so preverjali na vaji

Na vaji so preverjali zamisel zaščite in reševanja glede na obratni načrt zaščite in reševanja za predor Markovec ter rešitve v regijskem načrtu za nesreče v predorih, ustreznost vodenja intervencij na vseh ravneh, način sodelovanja upravljavca HC, nujne medicinske pomoči,



Slika 7:
Prizorišče »nesreče« v predoru Markovec (foto: B. Kuntarič)

Figure 7:
The scene of the accident at the Markovec tunnel. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 8:
Po prihodu na kraj nesreče je vodja gasilcev svoji ekipi najprej ukazal, naj pogasi požar na enem od osebnih vozil. (foto: B. Kuntarič)

Figure 8:
After arriving at the scene of the accident, the head of the firefighters first ordered his team to extinguish the fire on one of the vehicles. (Photo: B. Kuntarič)

policije, javnih služb za zaščito in reševanje in Civilne zaščite. Preverjali so tudi operativno usposobljenost in opremljenost sil za zaščito, reševanje in pomoč ter praktično izvajanje ukrepov in nalog zaščite in reševanja, ki so predvideni z načrti.

Udeleženci vaje so preverjali načrtovane aktivnosti, in sicer tako, da so pri izvedbi aktivnosti čim bolj upoštevali realne čase aktiviranja enot, prihoda na kraj nesreče in izvedbo nalog na mestu nesreče. Temu so prilagodili tudi čas trajanja vaje.

V teoretičnem delu vaje so vsi sodelujoči izmenjevali informacije in izvajali naloge le s sodelujočimi na vaji, ostale po načrtih pa fiktivno. Vsa gasilska vozila so izvozila s sedeža JZ Gasilska brigada Koper, policijska vozila so izvozila s sedeža Policijske postaje Koper, vozila NMP pa so bila na določenem mestu pred predorom. Vozila so izvozila na mesto nesreče po časovnici oziroma na zahtevo vodje intervencije. Pred predorom so se deloma ali v celoti razvila vsa delovišča, ki so bila predvidena v načrtih za tako vrsto in obseg nesreče.

Ugotovitve udeležencev in ocenjevalcev

Izpostava URSZR Koper je sodelovala predvsem v pripravah na vajo in v neposredni podpori pri izvedbi vaje ter z aktivno udeležbo ReCO. Že v pripravah na vajo in med vajo se je pokazalo, da izpostavi primanjkuje kadra, saj so bili v vajo vključeni vsi delavci izpostave.

Med vajo so ugotovili, da so enote, službe in organe aktivirali in obvestili skladno s standardnim operativnim postopkom. Komunikacija med vodstvom gasilske intervencije in ReCO je potekala po 12. in 31. kanalu ZARE ter po telefonu, skladno z navodilom o uporabi sredstev zvez in skladno z Načrtom za vajo. Komunikacija vodje zdravstvene intervencije in ReCO je potekala posredno – prek dispečerja Reševalne službe Slovenske Istre (RSSI) po telefonu. ReCO Koper ni prejel

informacij o številu mrtvih, težje in lažje poškodovanih oseb s kraja dogodka. Prikolico za množične nesreče so aktivirali z zamudo.

Scenarij vaje je bil precej realističen, nekoliko nejasna za opazovalca je bila razmejitev med predorskimi in portalnimi gasilci in odziv ob požaru v dvocevni predoru. Glede na scenarij se je od DARS-a pričakovala vidnejša vloga (npr. objava na tabli pred predorom).

Gasilci Gasilske brigade Koper in portalni gasilci iz PGD iz Obalne gasilske zveze so opravljali naloge v skladu s strokovnim znanjem za take nesreče v dvocevnih predorih. Vsi gasilci so opravljali svoje delo varno, kakovostno in hitro ter po smernicah stroke in po taktičnih postopkih, predvidenih za posredovanje v predoru.

Ob prejemu obvestila o dogodku so gasilske enote izvozile na lokacijo nesreče. Že med vožnjo na kraj dogodka je vodja gasilcev od ReCO zaprosil dodatne informacije ter dva delovna kanala za radijske zveze za potrebe vaje. Pred prihodom na kraj so bili že seznanjeni, da je prišlo v desni cevi predora Markovec do trčenja dveh osebnih vozil, od katerih je eno zagorelo, in da je prišlo do naleta avtobusa v odstavno nišo. Reševalci in policija so bili že obveščeni o izrednem dogodku.

Vožnja na kraj je bila otežena zaradi kilometra dolge kolone vozil na obvoznici proti Izoli. Ob prihodu na kraj nesreče sta v predor zapeljala tunelsko vozilo s petimi gasilci in vodja sektorja (VS). Njihova naloga je bil ogled, poročanje o stanju na kraju nesreče in pogasitev požara. Na portalu predora se je oblikovala skupina za skupno vodenje vaje, v kateri so bili reševalci, policisti in gasilci, hkrati je začelo delovati tudi sprejemno mesto.

Delo gasilcev

Med vožnjo predorskega vozila so v predoru približno 100 m pred nesrečo naleteli na skupino petih lažje pone-



Slika 9:
Gasilci so iz razbitin osebnega vozila rešili lažje poškodovano potnico.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 9:
Firefighters have rescued a lightly injured passenger from the wreckage of a private car. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 10:
Delavka nujne medicinske pomoči nosi s pomočjo gasilcev težko poškodovanega potnika na triažno mesto. (foto: B. Kuntarič)

Figure 10:
An emergency medical worker is carrying, with the help of the firefighters, a seriously injured passenger to the triage area. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 11:
Poškodovanec in ekipa nujne medicinske pomoči čakata na prevoz do triažnega mesta. (foto: B. Kuntarič)

Figure 11:
An injured person and the emergency medical team are waiting for the transport to the triage area. (Photo: B. Kuntarič)

srečenih. Vodja sektorja se odloči in dodeli enega gasilca za nadzor skupine ponesrečenih.

Ob prihodu tehničnega vozila je vodja sektorja razdelil delo gasilcem gasilske brigade za tehnični poseg na osebni vozilu ter pomoč ostalim ponesrečencem na avtobusu in okolici.

Po pogasitvi požara in opravljenem ogledu ter na zahtevo vodje sektorja, da potrebuje dodatno pomoč, je v predor zapeljalo tehnično vozilo s tremi gasilci. Vodja intervencije je dobil informacijo, da lahko pridejo reševalci v predor, jo posredoval vodji reševalcev in predlagal, naj z reševalnimi vozili vstopijo v levo cev. Medtem je vstopila tudi prva skupina portalnih gasilcev, ki so v predoru pomagali reševalcem pri oskrbi in prenosu ponesrečencev.

Vodja sektorja je reševalcem večkrat ponudil prevoz ponesrečencev z gasilskimi vozili, kar so ti tudi sprejeli. Tako se je začelo skupno delo reševalcev in gasilcev pri iznosu iz poškodovanih vozil in preostalih ponesrečencev.

Zunaj predora so postavili šotore za triažo poškodovanih.

Med vajo je prišlo do zapleta pri prevozu prikolice za množične nesreče na lokacijo, saj v Gasilski brigadi Koper nimajo dovolj gasilcev, ki imajo vozniški izpit za E-kategorijo. Sicer so prikolico aktivirali pozno, povratna informacija o aktiviranju prikolice pa je prišla z veliko zamudo.

Na lokaciji, kjer je potekalo operativno vodenje vaje, so zaznali veliko gnečo in posledično tudi neorganiziranost, saj so se udeleženci vaje samovoljno razporejali. Zaznali so tudi težave pri komunikaciji na 31. kanalu sistema ZARE.

Kot je predpisano, policisti v predor niso vstopili do odobritve vodje gasilske intervencije. Tudi če vodja gasilske intervencije ne bi nekoliko pozabil na odobritev policistom, pri takih nesrečah policisti v predor vstopijo s precejšnjim zamikom v primerjavi z gasilci.

Kraj prometne nesreče (PN), ki je navadno tudi kraj kaznivega dejanja, je zaradi intervencije gasilcev in



Slika 12:
Policist od potnikov zbira njihove osebne podatke. (foto: B. Kuntarič)

Figure 12:
A police officer has gathered the passengers' personal data. (Photo: B. Kuntarič)

zdravstvenega osebja zelo spremenjen. Delo policistov v predorih olajša video nadzorni sistem, ki je vzpostavljen v predoru.

Postavitev delovišča zdravstvene oskrbe (DZO) je bila prilagojena načinu izvedbe vaje. Kljub prvotni ideji, da bi vozila zapuščala vajo in se z rednim prometom vračala na vajo (do Žusterne in nazaj), so naknadno, zaradi gostega sobotnega prometa, odločili, da se reševalna vozila obrnejo na zaprti cesti pred izvozom Semedela in se vrnejo po istem pasu. V realni situaciji bi postavitev DZO bila ustrežnejša glede na smer prihoda, položaj čakanja in odhoda reševalnih vozil ter usklajena s koordinatorjem prevozov.

Predlogi izboljšav in odprave pomanjkljivosti

Po vaji so udeleženci v svojih delnih analizah zapisali tudi svoje predloge za izboljšanje pripravljenosti pri ukrepanju ob takih nesrečah.

Med drugim so zapisali, da morajo gasilci ob nevarnem vstopu v predor to ustrezno označiti oziroma za to zaprositi Policijo. Menijo tudi, da mora biti vodja intervencije vidno označen, smiselna bi bila uporaba trakov oranžne barve na levem rokavu. Vodje intervencije morajo bolje komunicirati in usklajevati aktivnosti. Priporočajo, da bi v sistemu radijskih zvez določili skupen kanal za komuniciranje vodstva intervencije. Po njihovem mnenju bi morali proučiti možnost, da bi se pri vstopu gasilcev v nevarno območje to fotografiralo oziroma posnelo zaradi zavarovanja dokazov in poznejših analiz. Veliko hitreje in ustrežneje bi morali določiti mesto zdravstvene oskrbe. Nujno je boljše medsebojno usklajevanje med službami, sodelovanje pri pripravi aktov in predstavitev lastnih aktov, strokovnih smernic in navodil drugim službam. Veljavne načrte za ukrepanje ob množičnih nesrečah je treba ustrezno

ažurirati in dopolniti. Predlagajo tudi, da se protokol o aktiviranju prikolice za množične nesreče spremeni le v delu, ko gre za aktiviranje. Tako bi jo lahko na podlagi podatka o številu poškodovanih aktiviral tudi vodja intervencije Gasilske brigade Koper. S to spremembo bi se izognili zapletom in precej skrajšali čas od alarmiranja do prevoza na lokacijo. Predlagajo še, da URSZR sofinancira vozniške izpite E-kategorije za zaposlene v Gasilski brigadi Koper. Glede na sedanje stanje lahko pride do velikih zapletov in zamud pri prevozu prikolice na mesto intervencije.

Nujna je kadrovska okrepitev enote rednega vzdrževanja DARS ter skrajšanje prevozne razdalje z izgradnjo izpostave na obalnem območju.

Odpraviti je treba težave na radijskih zvezah Policije (Tetra), ki sicer v predoru odlično delujejo in prav takšen je tudi sprejem na OKC-ju. Težave (prekinitve) so bile pri vstopu v predor. Gre za točke, ki so tudi v realnih situacijah pomembne za koordinacijo.

Vaja Predor Sten 2015

Organizatorji so vajo pripravili in izvedli na podlagi predvidevanja, da se je v enocestnem cestnem predoru z dvosmernim prometom Sten na poljanski obvoznici Škofje Loke zgodila huda prometna nesreča, v katero so bili vpleteni avtobus in več drugih vozil. Večje število oseb je bilo poškodovanih, na enem vozilu je izbruhnil požar. V predoru je bila ujeta kolona vozil v obeh smereh.

Praktična vaja je bila napovedana, enodnevna ter kombinirana in je potekala v soboto, 26. septembra 2015. Začela se je s klicem vodje vaje na številko 112 ob 10. uri, večina reševalnih dejavnosti se je končala približno ob 13. uri, čiščenje glavne predorske cevi, ubežnega rova in obeh portalov ter druga dela pa so bila končana po 15. uri.

Namen in cilji vaje

Organizatorji vaje so z njo želeli preveriti:

1. učinkovitost in usklajenost rešitev iz predlogov načrtov zaščite in reševanja ob nesrečah v cestnih predorih za enocestni cestni predor Sten na vseh ravneh načrtovanja;
2. organiziranje in ukrepanje enot za zaščito, reševanje in pomoč ter drugih služb in organov ob prihodu na kraj nesreče oziroma na oba portala predora;
3. operativno usposobljenost, pripravljenost ter skupno vodenje in delovanje različnih sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesreči v predoru Sten,
4. postopke aktiviranja prikolice za množične nesreče in organizacijo delovanja zdravstvene oskrbe na terenu;
5. načine skupnega vodenja evidenc o poškodovanih in drugih udeleženih v nesreči;
6. ukrepanje upravljavcev in pooblaščenih vzdrževalcev cest in predora ter Policije v zvezi z zagotavljanjem in označevanjem obvoznih poti ter zagotavljanjem proste poti za intervencijska vozila ter za odvoz ponesrečenih oseb;
7. poznavanje in uporabo radijskih zvez v smislu večnivojskega komuniciranja pri vodenju intervencije ob množični nesreči, delovanje zvez ZARE v predoru in zunaj njega, možnost direktne komunikacije med poveljniškim mestom, ReCO Kranj in Centrom za upravljanje in vodenje prometa Dragomelj (CUVP Dragomelj);
8. operativno usposobljenost in opremljenost sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah v cestnem predoru Sten;
9. povečati usposobljenost za usklajeno delovanje sil za zaščito, reševanje in pomoč, zlasti gasilskih in drugih reševalnih enot;
10. povečati usposobljenost za usklajeno posredovanje psihološke in psihosocialne pomoči udeleženiim v nesreči;
11. pripravljenost operaterjev v Centru za upravljanje in vodenje prometa Dragomelj (CUVP Dragomelj) za posredovanje ob nesrečah;

12. ustreznost načrtovanih lokacij za pristanelek helikopterjev.

Scenarij in potek vaje

Dežurni operaterji v Centru za upravljanje in vodenje prometa Dragomelj (CUVP Dragomelj), ki nadzirajo dogajanje pred predorom in v njem, so zaznali dogodek prek nadzorno-krmilnega sistema ter začeli delovati skladno s svojimi operativnimi postopki obveščanja in upravljanja predora.

Potniki iz vozil, ki so obstala bližje kraju nesreče, so začeli klicati na številko 112 in poročati o nesreči. Uporabljali so tudi SOS telefone, tipke SOS in tipke za požar, nameščene v predoru.

Intervencija se je začela

Regijski center za obveščanje Kranj je na podlagi podatkov o nesreči, ki mu jih je posredoval CUVP Dragomelj, in prijav očitvidcev začel izvajati postopke obveščanja in aktiviranja po Standardnem operativnem postopku ob nesreči v cestnem predoru Sten. Aktiviral je predorske gasilce PGD Škofja Loka, gasilske enote portalnih gasilcev GPO Škofja Loka in poklicne gasilce JZ GRS Kranj, skladno z osnutkom Načrta obveščanja in aktiviranja gasilskih enot ob nesreči v predoru Sten, obvestil je NMP Škofja Loka, OKC PU Kranj in druge organe in službe, in sicer skladno z osnutkom SOP RECO Kranj ob nesreči v predoru Sten.

Vodja intervencije je bil skladno z regijskim načrtom ZIR poveljujoči gasilski častnik iz PGD Škofja Loka. Posebno pozornost je namenil določitvi območja nesreče in zavarovanju območja, organiziranju in delovanju sprejemnega mesta ter postopnemu organiziranju in nadgrajevanju poveljniškega mesta, na katerem se je oblikovalo skupno vodenje predstavnikov vseh enot, služb in organov pod



Slika 13:
Kraj nesreče v predoru Sten
(foto: B. Kuntarič)

Figure 13:
The scene of the accident at the Sten tunnel. (Photo: B. Kuntarič)

vodstvom vodje intervencije. Sodelovanje z ReCO Kranj je upravljal z radijskim prometom na območju nesreče, s postopkom gašenja, reševanja, tehničnega reševanja, načrtovanjem potreb pri reševanju, zahtevami po aktiviranju dodatnih sil za zaščito, reševanje in pomoč, vodenjem ustreznih evidenc (o silah in sredstvih ZRP na območju nesreče, o ponesrečencih ...) in ustrezno uporabo brezpilotnih letalnikov (dronov) kot podporo vodenju intervencije. Vodja intervencije je svoje delovanje usklajeval tudi z operaterjem v CUVP Dragomelj in operaterjem v ReCO Kranj.

Policija je po prejemu obvestilu o nesreči začela izvajati postopke skladno s svojim načrtom dejavnosti. Skladno z dogovorom z vodjem intervencije je poskušala zavarovati območje nesreče na obeh straneh predora, zagotavljala je proste dovozne in odvozne poti silam za zaščito, reševanje in pomoč, sodelovala je pri delovanju sprejemnega mesta in pri skupnem vodenju intervencije.

Nekoliko zapoznalo aktiviranje prikolic za množične nesreče

Služba nujne medicinske pomoči Škofja Loka in NMP Kranj, Bled in Jesenice so po prvih pridobljenih informacijah o nesreči v predoru in ob sumu na večje število poškodovanih in pozneje tudi zastrupljenih oseb zaradi požara v predoru začele izvajati aktivnosti po Načrtu dejavnosti Osnovnega zdravstva Gorenjske ob množični nesreči, v katere se skladno s Smernicami za delovanje sistema NMP ob množičnih nesrečah vključijo druge službe NMP in drugi organi zdravstva. Zaradi pričakovanega velikega števila poškodovanih in s tem povezanih potreb po medicinskih materialnih sredstvih sta bili aktivirani tudi »prikolica za množične nesreče« Občine Škofja Loka, ki jo je na kraj pripeljalo PGD Stara Loka, in »prikolica za množične nesreče« Gorenjske regije, ki jo je na kraj pripeljala JZ GRS Kranj. Aktivirali so še helikopter Letalske policijske enote z ekipo helikopterske nujne

medicinske pomoči (HNMP), ki sta ustrezno izvedla prevoz ponesrečencev v bolnišnico (dejansko v letalsko bazo na Brniku).

Poveljnik Civilne zaščite občine Škofja Loka s štabom si je ogledal vajo z namenom izobraževanja in boljšega razumevanja aktivnosti ob nesreči.

Center za socialno delo Škofja Loka so aktivirali zaradi zagotavljanja psihosocialne pomoči morebitnim nepoškodovanim oziroma lažje poškodovanim udeležencem nesreče ter svojcem, ki so prihajali na mesto nesreče.

Območno združenje Rdečega križa Škofja Loka je na vaji sodelovalo z dvema ekipama prve pomoči. Izvajali sta naloge v smislu podpore ekipam nujne medicinske pomoči pri delovanju mesta zdravstvene oskrbe in dajanju prve pomoči. Podpirali naj bi tudi delovanje CSD pri upravljanju zbirnega centra in zagotavljanju psihosocialne oskrbe udeleženi potnikom v nesreči ali svojcem, a se odgovornim med vajo ni uspelo ustrezno povezati in zagotoviti usklajenega skupnega delovanja.

Pred predorom se je postopno oblikovalo triažno mesto, s katerega so odvažali ponesrečence z reševalnimi vozili. Možen je bil odvoz ponesrečenih z reševalnimi vozili iz nezadimljenega dela cevi (ko se še ni razvil požar), vendar vodja intervencije in vodja ekip nujne medicinske pomoči tega nista zagotovila. Vodila se je evidenca poškodovanih, poskušali so zagotavljati tudi njihovo sledljivost s prevozom v različne zdravstvene ustanove. Mesto zdravstvene oskrbe kljub temu ni bilo v celoti razvito in postavljeno z uporabo šotorov.

Reševanje ponesrečencev iz predora se je začelo

Potniki v predoru so se prek ubežnega rova in po glavni predorski cevi peš pomikali proti izhodoma iz predora, nekateri so ostali v vozilih nesposobni za umik, nekateri



Slika 14:
Poškodovanec v osebnem vozilu čaka na reševalce. (foto: B. Kuntarič)

Figure 14:
An injured person inside a private car is waiting for the rescue workers. (Photo: B. Kuntarič)

so imeli med umikom težave z gibanjem. Po preboju gasilskih enot do žarišča prometne nesreče so te začele z reševanjem in tehničnim reševanjem. Gasilci so se razporedili po cevi in začeli kontrolirano evakuacijo in pomagati umikajočim osebam iz glavne predorske cevi ter iz ubežnega rova. Zaradi velikih razdalj, ki so jih ob iznašanju ponesrečencev morali prehoditi peš, so bili do konca vaje zelo utrujeni. Pri tem so imeli tudi težave z uporabo vozičkov za transport opreme oziroma nosil, saj kolesa niso primerna za talno površino, ki je v ubežnem rovu, zato so jih po vaji zamenjali s primernejšimi.

Med reševanjem poškodovancev je v predoru izbruhnil požar, zato so morali opraviti reorganizacijo reševalnih dejavnosti. Zadimljenost predora je ovirala gibanje, nekaj potnikov in gasilcev pa se je, skladno s scenarijem, zastrupilo zaradi vdihavanja dimnih plinov. Gasilci so tako poleg drugih nalog še gasili. Število žrtev je, poleg posledic začetne prometne nesreče, naraslo tudi zaradi razvoja požara oziroma prepočasnega gašenja, skladno s pogoji gasilskega delovanja brez specialnega predorskega gasilskega vozila.

V prostorih Gasilskega doma na Trati je začel delovati zbirni center za nepoškodovane evakuirane osebe. Oskrbo so zagotavljali predstavniki Centra za socialno delo Škofja Loka ob podpori Policije in ob logistični podpori Občine Škofja Loka oziroma Štaba CZ občine Škofja Loka.

Kaj je pokazala analiza vaje

Po mnenju udeležencev vaje je treba preveriti učinkovitost in usklajenost rešitev iz predlogov načrtov zaščite in reševanja ob nesrečah v cestnih predorih za enocestni cestni predor Sten na vseh ravneh načrtovanja. Predloge načrtov je treba preveriti predvsem v delih, ki se nanašajo na opazovanje in obveščanje, aktiviranje sil za zaščito, reševanje in pomoč, vodenje izvajanja ukrepov ter nalog zaščite, reševanja in pomoči. Rešitve v načrtih ZiR so v večini primerov primerne in uporabne, dopolniti jih je treba na podlagi izkušenj z vaje ter potrditi in sprejeti skladno s predpisi. Obveščanje je potekalo skladno z načrti, odziv enot in organov je



Slika 15:
Lažje poškodovane potnice iz avtobusa se peš odpravljajo na mesta zdravstvene oskrbe.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 15:
Lightly injured passengers from the bus are walking to the medical care areas. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 16:
Med prvimi so gasilci poskrbeli za dojenčka in njegovo mamo, ki sta bila tudi med ponesrečenimi.
(foto: B. Kuntarič)

Figure 16:
Among the first, firefighters took care of a baby and his mother who were among those injured in the accident. (Photo: B. Kuntarič)

bil ustrezen. Proučiti in spremeniti je treba vrste in količino enot v prvih pozivih v Načrtu obveščanja in aktiviranja gasilskih enot ob nesrečah v predoru Sten vključno z aktiviranjem prikolice za množične nesreče CZ Gorenjske.

GPO Škofja Loka bo ponovno proučil in na podlagi izkušenj z vaje dokončal in sprejel Operativni gasilski načrt posredovanja ob nesrečah v predoru, popravil bo tudi taktični skici obeh portalov s postavitvenimi površinami, lokacijo sprejemnega in poveljniškega mesta, mesta zdravstvene oskrbe in podobno.

Ob prihodu na kraj nesreče so se enote in službe razporejale skladno s svojimi načrti in odločitvami vodij, hitro in učinkovito se je organiziralo poveljniško in sprejemno mesto, določeni so bili vodje portalov in druge funkcije. Slabša je bila koordinacija med službami v predoru, kar je nujno potrebno izboljšati in uigrati. Ustrezneje je treba načrtovati delo ekip predorskih in portalnih gasilcev, delitev dela, organizacijo in koordinacijo, vodenje, poročanje in podobno.

V prihodnje bodo gasilce bolj odločno oblikovali v skupine in jih pošiljali v predor. Usposobiti je treba večje število gasilcev za izvajanje funkcije »častnik za varnost.« Pripraviti je treba sistem označevanja pregledanih vozil v predoru, ker se je tudi na tej vaji dogajalo, da so se nekatera vozila pregledovala večkrat. Ob vstopu vseh služb z vozili v predor se je treba prej dogovoriti o vrstnem redu. Najprej bi šli v predor gasilci, ker morajo v neposredno bližino in zagotoviti varne pogoje za delo, nato NMP in potem policisti.

Še več prizadevanj bo treba vložiti v izobraževanje in urjenje koordinacije med različnimi predstavniki služb, vključenih v aktivnosti ob naravnih in drugih nesrečah. Koordinacija skupnega dela na poveljniškem mestu je potekala dobro, vzpostavljeno je bilo skupno poveljniško mesto na severnem portalu predora. Na poveljniškem mestu so bili prisotni vodja gasilske intervencije, vodja službe nujne medicinske pomoči in vodja policije. Ta rešitev je odlična in nujno potrebna za usklajeno in ustrezno vodenje velike intervencije.



Slika 17:
Gasilci so začeli pomagati poškodovanim potnikom v avtobusu. (foto: B. Kuntarič)

Figure 17:
Firefighters have started helping the injured passengers on the bus. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 18:
V avtobusu so ostali predvsem težje poškodovani ljudje. (foto: B. Kuntarič)

Figure 18:
Seriously injured people remained on the bus. (Photo: B. Kuntarič)

Pomanjkljiva je bila koordinacija zdravstvenega dela intervencije, tudi zaradi prevelike obremenitve razpoložljivih ekip NMP. Medicinsko osebje je treba še intenzivneje usposabljati in opremiti za vodenje velikih intervencij. Osnovna ugotovitev je, da je bilo število ekip NMP glede na obseg nesreče in število poškodovanih premajhno in njihovo delo zato zelo oteženo. Kljub temu so ekipe imele možnost preizkušanja svojega delovanja v takih razmerah, ki so ob pričakovanih velikih nesrečah povsem realne.

Tudi v prihodnje je treba vztrajati pri sistemu »lijaka« za izhajanje z območja nesreče zaradi boljšega

pregleda in vodenja seznama oseb, ki so na območju nesreče. Gasilci, ki so iznašali ponesrečene, so morali večkrat prehoditi velike razdalje (približno 400 m) z bremenom, ki so ga nosili. Kljub številčnosti udeležbe gasilcev je treba načrtovati, da bi ob res velikih nesrečah oziroma ob dolgotrajnih intervencijah potrebovali še več portalnih gasilcev.

Lokacija, predvidena za mesto zdravstvene oskrbe, se je izkazala kot premajhna. GPO Škofja Loka in NMP Škofja Loka naj skupaj ustrezno popravita taktični skici obeh portalov s postavitvenimi površinami ter ustrezneje umestita lokacijo mesta zdravstvene oskrbe.

Izpostava URSZR Kranj ima zdaj na svojem območju tri cestne predore: Karavanke, Ljubelj in Sten pri Škofji Loki. Kot pravi vodja izpostave URSZR Kranj Jernej Hudohmet, ki je tudi regijski poveljnik CZ za Gorenjsko, so imeli na njihovi izpostavi največ dela s prvim predorom. Takrat so se namreč začeli učiti, za kaj vse je treba poskrbeti pri pripravi na intervencijo, če v predoru pride do nesreče. Določiti so morali službe, ki se morajo odzivati kot prvi posredovalci, in osebe, ki jih je treba obveščati, saj njihove dejavnosti potekajo hkrati ali pozneje kot intervencija.

»Pri predoru Sten smo se lahko že pred njegovo otvoritvijo začeli ukvarjati tudi z načrtovanjem, od postavitvenih površin do komunikacij in vsega ostalega. Povedati je treba, da to ni malo dela, nasprotno, dela je veliko. Zelo veliko je usklajevanj in veliko je partnerjev, s katerimi je treba velikokrat sedeti za isto mizo in govoriti skupni jezik, da na koncu zadeve tečejo usklajeno. Zadeve so bile toliko lažje, ker imamo izkušnje od prejšnjih dveh predorov,« poudarja Jernej Hudohmet. Hkrati se je zahvalil Andreju Štremfiju in drugim škofjeloškimi gasilcem, ki so v usposabljanja in priprave na intervencije v predoru vložili veliko truda in prostega časa.

Po besedah gasilskega poveljnika za Gorenjsko Milana Dubravca so potekala usposabljanja gasilcev za intervencije v predoru že dobro leto pred odprtjem: »Na Gorenjskem že imamo ustrezen regijski načrt za enocestne cestne predore, zato smo pri organizacijskem delu oziroma vzpostavitvi zaščite predora Sten imeli kar nekaj izkušenj, ki smo jih pridobili v predoru Karavanke in predoru Ljubelj. Res je tudi, da so za predor Sten pristojne druge gasilske enote, in sicer gasilci z območja Škofje Loke. Menim, da so gasilci s tega območja strokovno dobro usposobljeni in ne bo treba izpeljati večjih izobraževanj. Nekoliko drugače pa je pri opremitvi. Gre seveda za predorsko gasilsko vozilo, za katerega menim, da ga škofjeloški gasilci nujno potrebujejo.«

Za intervencijo v predoru Sten potrebujejo usposobljene predorske in portalne gasilce. Gasilec namreč lahko opravi usposabljanje za posredovanje v predoru, če je opravil specialna usposabljanja za uporabo izoliranih dihalnih aparatov, tehnično reševanje in nevarne snovi. Slovensko gasilstvo ima veliko članov, zato tudi v Gasilski zvezi Škofja Loka niso imeli težav pri iskanju gasilcev za ti dve specialnosti.



Slika 19:
Reševanje ponesrečenca iz osebnega vozila (foto: B. Kuntarič)

Figure 19:
Rescuing an injured person from a private car. (Photo: B. Kuntarič)

»Za nas ni bila takšna intervencija nič posebnega, problem je bil v tem, da smo bili prej že eno uro na kraju nesreče in smo reševali poškodovance iz razbitin avtomobilov,« je povedal vodja notranjega sektorja Anže Debeljak, ki je s štirimi gasilci začel gasiti požar v predoru. »Kljub temu, da smo, vsaj po mojem mnenju, fizično zelo dobro pripravljeni, so bile to ob dodatni teži dihalnih aparatov ekstremne razmere. Vendar menim, da smo svoje delo opravili dobro, čeprav smo se na koncu morali umakniti s požarišča. Problem ni bil pri nas, ampak v naši opremi, saj imamo samo enojne jeklenke, morali pa bi imeti dvojne in bi lahko dalj časa gasili požar. Drugo vprašanje je utrujenost. Ali smo bili mi res pravi za gašenje požara, če smo prej sodelovali pri umiku poškodovancev s kraja nesreče, če smo rezali avtomobilsko pločevino in reševali potnike iz nje. Vsi drugi gasilci so sodelovali pri iznosu poškodovancev in na koncu nas je na kraju nesreče ostalo samo še pet.«

Zaradi hitrejšega in varnejšega posredovanja gasilcev ob požarih, varovanja življenj in tudi konstrukcije predora je treba predorski gasilski enoti PGD Škofja Loka nujno zagotoviti ustrezno specialno predorsko gasilsko vozilo.

Zaradi grobe betonske podlage v ubežnem rovu je treba zamenjati kolesa na vozičkih za prevoz opreme in ponesrečencev ter rešiti težavo pri namestitvi nosil. V drugih predorih po Sloveniji teh težav doslej niso zaznali, saj nimajo ubežnih rovov in vozičke prevažajo po asfaltni podlagi, ki pa za ta ubežni rov ni primerna. Trenutno gasilec primanjkuje izolirnih dihalnih aparatov na dvojno posodo ali aparatov drugačnega tipa, ki zagotavljajo daljše delovanje. Pokazale so se težave s hitrim polnjenjem dihalnih aparatov, v prihodnje pa bi lahko nastale težave tudi z banko zraka v specialnem predorskem gasilskem vozilu. Predlagajo nakup ustrezno zmogljive, samozadostne in mobilne banke zraka in ventilatorja za prezračevanje visoke zmogljivosti.



Slika 20:
Mesto zdravstvene oskrbe je bilo postavljeno na premajhnem prostoru. (foto: B. Kuntarič)

Figure 20:
The medical care area was too small. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 21:
Ko je na enem od osebnih vozil izbruhnil požar, ga je pet gasilcev, ki so še ostali na kraju nesreče, nemudoma začelo gasiti. Zaradi premalo zraka v jeklenkah so se morali umakniti. (foto: B. Kuntarič)

Figure 21:
When one of the private cars caught fire, five firefighters who had remained at the scene of the accident immediately started putting the fire out. However, due to the lack of air in the cylinders, they had to withdraw. (Photo: B. Kuntarič)



Slika 22:

Na vaji je sodelovalo več kot 210 udeležencev, ocenjevalci so jo ocenili z oceno dobro. (foto: B. Kuntarič)

Figure 22:

The exercise involved more than 210 participants; it was assessed as 'good' by the evaluators. (Photo: B. Kuntarič)

Ozko grlo je bilo premajhno število pripadnikov NMP

Po splošni oceni ocenjevalcev vaje je v regijski vaji Predor Sten 2015 izstopalo strokovno, motivirano in zelo zavzeto sodelovanje vseh služb (gasilci, NMP, policija, ReCO Kranj, CUVP, RK, CSD, taborniki, skavti, DRSI, GGD d. d., Vigred, d. o. o ...), kar kaže na to, da službe

sodelujejo in se medsebojno usklajujejo tudi v realnem življenju. Število in usposobljenost vadbencev sta bila na vaji večinoma dobra. Največ težav s kadri so imele ekipe NMP, saj sta bila pripravljen obseg nesreče in število poškodovancev zanje prevelika. Vendar je tudi ta scenarij predstavil izkušnjo realne množične nesreče, ko povsem realno pričakujemo premajhno število reševalcev v realnem času.

Viri in literatura

1. Sklep Vlade RS o pripravi in izvedbi vaje Množična nesreča v predoru Podnanos, Ljubljana, 5. 3. 2015.
2. Načrt o izvedbi vaje predor Markovec, Koper, maj 2015.
3. Poročilo o vaji predor Markovec, Koper, junij 2015.
4. Analiza vaje predor Markovec, Koper, junij 2015.
5. Poročilo o izvedbi vaje Podnanos 2015, Nova Gorica, 8. 7. 2015.
6. Načrt za izvedbo vaje »Predor Sten 2015«, 24. september 2015, Kranj.
7. Tonske izjave udeležencev, arhiv avtorja, 26. september 2015, Škofja Loka.
8. Analiza vaje »Predor Sten 2015«, 18. december 2015, Kranj.
9. Načrt za izvedbo regijske vaje Podnanos 2015, Nova Gorica, 14. 5. 2015.