

VLOGA URSZR V INTERVENCIJI OB HUDI PROMETNI NESREČI NA AVTOCESTI PRI GROSUPLJEM

ACPDR in the Intervention at a Severe Car Accident on a Highway near Grosuplje

Bojan Kuntarič* UDK 614.86(497.4)"2010"

Povzetek
27. novembra 2010 se je na avtocesti Obrežje-Ljubljana pri Grosupljem zgodila huda nesreča, v katero je bilo vpletenih 38 osebnih vozil. V njej so umrli trije ljudje, šest jih je bilo huje, štirinajst pa lažje ranjenih. Reševalna akcija se je začela zelo hitro in usklajeno, saj se je nesreča zgodila ob 16.35, okoli 19.00 pa so v Ljubljanski klinični center pripeljali še zadnjega poškodovanca. Za uspešno posredovanje je bila nujna usklajenost med reševalnimi ekipami, gasilci in policijo. Preiskava je pokazala, da je bila glavni vzrok nesreče hitrost, neprilagojena razmeram na cesti.

Abstract
On 27 November 2010, a major traffic accident involving 38 cars happened on the motorway Obrežje-Ljubljana in the vicinity of Grosuplje. The accident claimed three lives and twenty injured victims, six of whom suffered major and fourteen of them minor injuries. The rescue operation was launched quickly and was conducted in a coordinated manner, given the fact that the accident occurred at 14.35 and the last injured victim was taken to the Ljubljana University Medical Centre at around 19.00. Successful emergency response was the result of a well coordinated action among rescue services, fire fighters and the police. The investigation has shown that the main reason of the accident was speeding.

Na slovenskih cestah se je v preteklosti zgodilo že več hudih nesreč, v katerih je umrlo več ljudi. Toda nesreča, ki se je zgodila 27. novembra lani pri Grosupljem in v katero je bilo vpletenih 38 vozil in 50 oseb, tri osebe pa so izgubile življenje, je neke vrste prelomnica pri obravnavi takih izrednih dogodkov pri nas, saj brez dvoma spada v kategorijo najhujših prometnih nesreč v Sloveniji. Zakaj prelomnica?

Agencija za varnost v prometu je v sodelovanju z vsemi službami, ki so sodelovale pri reševanju, prvič pri nas pripravila analizo nesreče, ki je nastala po vzoru natančnih preiskav letalskih nesreč. Strokovnjaki so vzeli pod drobnogled ne le vzroke zanjo, temveč vse okoliščine, ki so privedle do naleta tolikšnega števila vozil. Po treh mesecih so različni strokovnjaki ugotovili, da je bila glavni vzrok za to nesrečo neprilagojena hitrost oziroma vozniki niso prilagodili hitrosti razmeram na cesti.

Kot so zagotovili vodilni z Agencije za varnost v prometu, naj bi takšen pristop k preiskovanju večjih prometnih nesreč še letos postal stalnica. Začeli naj bi na avtocestah, pozneje pa naj bi preiskovali prometne nesreče tudi na drugih cestah.

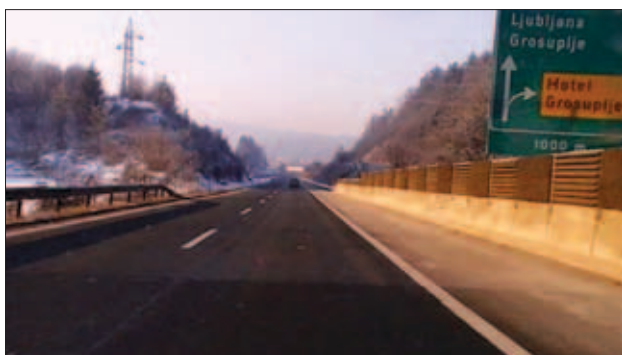
Strokovnjaki so v analizi tudi zapisali, da bi bile posledice grosupeljske nesreče veliko hujše, če reševalne službe ne bi delovale tako usklajeno.

Kako se je nesreča zgodila

V soboto, 27. novembra 2010, se je ob 16.35 zgodila množična prometna nesreča na avtocesti A2 Obrežje-Ljubljana, na odseku številka 0622, pred izvozom za Grosuplje. Nesreča se je zgodila na enem smernem vozišču, ki poteka v smeri od Obrežja proti Ljubljani.

V tem času se je mračilo, hrapavo asfaltno vozišče je bilo mokro in spolzko, bila je megla v pasovih, zaradi česar je bila vidljivost na kraju nesreče manjša od 50 metrov.

* Ministrstvo za obrambo RS, Vojkova c. 59, Ljubljana, bojan.kuntaric@mors.si



Slika 1: Odsek avtoceste Ljubljana–Obrežje pred izvozom Grosuplje, kjer je konec novembra 2010 prišlo do verižnega trčenja 38 vozil (foto: DARS)

Figure 1: The section of the Ljubljana–Pobrežje motorway before exit Grosuplje, the scene of a chain car crash involving 38 cars, end of November 2010. (photo: Motorway Company in the Republic of Slovenia).



Slika 2: Prvi trenutki po prihodu gasilcev, policije in reševalcev na kraj nesreče (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 2: First moments after the arrival of fire fighters, police officers and rescue personnel to the scene of the accident. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)

Na tem odseku, ki je dolg 1,5 kilometra, poteka vozišče v ravnini po klancu navzdol. Smerni vozišči sta ograjeni z obojestransko kovinsko varnostno ograjo in zelenico. Na desnem smernem vozišču so označeni dva prometna pasova in odstavni pas. Prometna pasova ločuje bela, dobro vidna vzdolžna talna označba, in sicer ločilna prekinjena črta (V-2), odstavni pas pa je od desnega prometnega pasu ločen z belo, dobro vidno, vzdolžno talno označbo – robno črto (V-1,1). Ob desnem robu vozišča, ob odstavnem pasu, je postavljena protihrupna in betonska varnostna ograja.

Hitrost vožnje je s prometnim pravilom za avtomobilске ceste omejena na 130 km/h. Na tem odseku je postavljena prometna signalizacija, ki uporabnike obvešča o priporočeni vozni hitrosti 110 km/h. Zaradi goste megle je bila vidljivost v času nesreče manjša od 50 metrov, zaradi česar je bilo treba hitrost vožnje zmanjšati na 50 km/h.

Promet je pred nesrečo potekal normalno, brez večjih posebnosti.

V prometni nesreči na avtocesti A2, številka odseka O622, od km 0,876 in km 1678, je bilo udeleženih 38 vozil in 50 ljudi, bile so tri smrtne žrtve, od tega sta dve osebi umrli na kraju nesreče, ena je zaradi poškodb umrla pozneje v bolnišnici, šest je bilo huje in 13 lažje poškodovanih.

Vozila so bila pred krajem nesreče v dveh kolonah, levo in desno, v dolžini 300 metrov. Dostop intervencijskim vozilom, to je gasilcem, policiji in reševalnim vozilom nujne medicinske pomoči, je bil zagotovljen v sredini med kolono stoječih vozil na voznem in prehitevalnem pasu.

V množični prometni nesreči ni bilo udeleženih tovornjakov oziroma težkih tovornih vozil, ki bi povečali razsežnosti ter posledice te nesreče.

Po do zdaj znanih podatkih lahko sklepamo, da sta poglobljena vzroka nesreče neprilagojena hitrost in prekratkarna varnostna razdalja, saj posamezni vozniki niso vozili s tako hitrostjo, da bi vozilo ves čas obvladovali in bi ga lahko ustavili pred oviro, ki bi jo glede na okoliščine lahko pričakovali. Poleg tega niso prilagodili hitrosti in načina vožnje lastnostim in stanju ceste ter preglednosti na njej, gostoti in drugim značilnostim prometa ter vremenskim razmeram.

Kakšno je bilo stanje na cesti pred nesrečo

Pred nesrečo je bilo vozišče pretežno suho, na odseku številka O622 tudi lokalno vlažno do mokro, vidljivost spremenljiva, od megle do jasnega vremena, temperatura zraka je bila 1 °C in tal 2 °C, prometna signalizacija je dovoljevala vozno hitrost do 130 km/uro, na odseku je postavljena prometna signalizacija, ki priporoča vozno hitrost do največ 110 km/uro, na kraju, kjer se je zgodila prometna nesreča, ni videonadzora prometa, prav tako ni sistema za nadzor in vodenje prometa, redni pregled ceste je upravljavec opravil lani, na tem odseku pa je bil cestni preglednik na dan nesreče med 12.10 in 12.15, avtocesto so preventivno posuli s soljo okrog 15.40.

Kako je v intervenciji sodelovala URSZR

V intervencijo ob grosupeljski prometni nesreči je bila poleg gasilcev, nujne medicinske pomoči, policije in delavcev Darsa vključena tudi Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, predvsem njena izpostava Ljubljana in Regijski center za obveščanje Ljubljana.



Slika 3: Zveržena pločevina (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)
 Figure 3: Demolished cars. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)

Regijski center za obveščanje

Regijski center za obveščanje Ljubljana je prejel prvi klic¹ v sili oziroma informacijo o prometni nesreči ob 16.35.

Prvega je posredoval neposredni udeleženec, ki je bil ukleščen v osebnem avtomobilu. Prva informacija je bila, da je na avtocesti med Višnjo Goro in Grosupljem prišlo do prometne nesreče, v kateri je udeleženih približno 50 vozil. Pozneje je klicalo še več drugih udeležencev in prosilo za pomoč. Prvotna informacija o številu udeležencev

nih vozil in številu poškodovanih oziroma mrtvih se je v nadaljevanju spreminjala. Operaterja sta bila prepričana, da gre za množično nesrečo, v kateri je udeleženih najmanj dvajset vozil, med njimi tudi dve kombinirani vozili, in da je v prometni nesreči večje število ranjenih in tudi mrtvih oseb.

¹ Zanimivo je, da je Regijski center za obveščanje Ljubljana v prve pol ure po nesreči prejel samo dva klica v sili.

V ReCO Ljubljana so dejavnosti in postopki potekali skladno z regijskim načrtom zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti na območju Ljubljanske regije ter s standardnimi postopki za ukrepanje ReCO Ljubljana ob množični nesreči na avtocesti na območju Ljubljanske regije, prav tako pa se je smiselno uporabljal Načrt ZIR ob množičnih nesrečah Mestne občine Ljubljana.

Kaj predvideva regijski načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti

Regijski načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti je narejen za ukrepanje ob množični nesreči na avtocesti, v kateri je udeleženo večje število vozil ali je več oseb izgubilo življenje ali se telesno poškodovalo, okoliščine nesreče pa zahtevajo posredovanje in usklajeno delovanje večjega števila intervencijskih enot ali različnih služb. Množična prometna nesreča na avtocesti je tudi nesreča, ki ne izpolnjuje predhodnih pogojev, pa okoliščine te nesreče (razlitje nevarnih snovi, večje oviranje prometa, dalj časa onemogočen promet ipd.) zahtevajo takojšnje ukrepanje več različnih intervencijskih ekip.

Oceno o množični nesreči da policija, ko pride na kraj nesreče.

Ob nesreči v cestnem prometu je za operativno izvajanje nalog zaščite, reševanja in pomoči na kraju nesreče odgovoren vodja intervencije, ki so mu neposredno podrejene vse sile, ki sodelujejo pri izvajanju teh nalog. Vodja intervencije se imenuje iz vrst gasilske enote širšega regijskega pomena v sodelovanju s pooblaščen osebno upravljalca ter vodi drugih intervencijskih enot.

Odločitev o uporabi regijskega načrta zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti sprejme poveljnik CZ za Ljubljansko regijo oziroma njegov namestnik.

Standardni postopki za ukrepanje ReCO Ljubljana ob takšni nesreči so pripravljene skladno z regijskim načrtom.

Kako je potekalo aktiviranje reševalnih služb

Operativna delavca v ReCO Ljubljana sta hkrati aktivirala Gasilsko brigado Ljubljana in Reševalno postajo UKC Ljubljana. Nato sta aktivirala še prostovoljna gasilska društva Grosuplje in Šmarje - sap ter dodatno še zdravstvene domove Ivančna Gorica, Škofja Loka, Logatec, Kranj in Domžale, ZD Novo mesto pa je bil v pripravljenosti. V nadaljevanju sta o prometni nesreči obvestila še Operativno-komunikacijski center Policijske uprave Ljubljana, regijska centra za obveščanje v Novem mestu in Kranju, Center za obveščanje Republike Slovenije, DARS oziroma njegovo avtocestno bazo Ljubljana in pristojne inšpekcijske službe na regijski ravni oziroma Ob-



Slika 4: Vodja intervencije je moral na streho vozila, da je imel pregled nad prizoriščem. (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 4: Emergency response commander had to climb the roof of the car to oversee the scene. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)

močni veterinarski urad Ljubljana². Preostale inšpekcijske službe je o nesreči pri Grosupljem obvestil Republiški center za obveščanje.

² Vodja intervencije je bil prisiljen poklicati veterinarja, da je na kraju nesreče omamila psa, ki reševalcev ni pustil do svojega poškodovanega lastnika.



Slika 5: Gasilci so morali skakati z avtomobila na avtomobil, da so lahko prišli do ponesrečencev. (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 5: Fire fighters had to jump from car to car to get access to the injured victims. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)



Slika 6: Veliko delo je pri tej nesreči opravila tudi policija. Na posnetku si eden izmed 36 policistov, ki so bili na kraju nesreče, ogleduje prizorišče. (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 6: An important part of emergency response was also played by the police. In the photo: one of the 36 police officers located at the scene of the accident is inspecting the area. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)



Slika 7: Gasilci med reševanjem ponesrečenih iz zveržene pločevine (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 7: Fire fighters rescuing victims from demolished cars. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)

Poleg intervencijskih služb so bili obveščeni tudi pristojni delavci Izpostave URSZR Ljubljana in namestnica poveljnika CZ za Ljubljansko regijo.

Izpostava URSZR Ljubljana

Kot je povedal Tomaž Igljič, ki je usklajeval te dejavnosti, je Izpostava URSZR Ljubljana za strokovno pomoč aktivirala sekretarko Območnega združenja Rdečega križa Ljubljana in ekipo za prvo pomoč ter psihologa, pripadnika ekipe Civilne zaščite za psihološko pomoč na URSZR.

V avtocestni bazi Ljubljana na Griču so skupaj z Darsom organizirali začasno sprejemališče za udeležence v prometni nesreči, ki so ostali brez prevoza oziroma niso mogli do njega. Pripravili so ogrevan prostor, tople napitke in prigrizke.

Prav tako so pripravili sobo s telefonsko zvezo, če bi želeli komunicirati s svojci.

V bližnjem hotelu so preverili informacijo o namestitvenih zmogljivostih, tako da so, še preden so udeleženci prišli, vedeli, kje jih bodo namestili, če ne bi mogli nadaljevati poti.

Prav tako je po naročilu Darsa prišel na kraj nesreče ogrevan avtobus, ki je manjši del udeležencev po tem, ko jih je policija popisala, odpeljal v Avtocestno bazo Ljubljana.

Še prej so večino udeležencev odpeljali v Hotel Kongo, ker so ti tako želeli, ker so se zaradi organizacije svojega prevoza že povezali s svojci.

Pripravili so se tudi na možnost, da bi potrebovali prevajanje, vendar se je izkazalo, da je bila skrb odveč. Štirje udeleženci od šestih so prenočili pri svojcih v Šmartnem pri Litiji in v Ljubljani, dva pa v bližnjem hotelu.

Za tiste, ki so imeli svojce v Šmartnem pri Litiji, je delavec Darsa organiziral prevoz, dva, ki sta prenočila v hotelu Mons, je pospremila prostovoljka RK, eden, ki je imel svojce v Ljubljani, pa jih je počakal v Avtocestni bazi.

Med intervencijo je potekala nenehna komunikacija tudi med vodjo izpostave in operaterjem, ki je vodjo sproti seznanjal o stanju ob nesreči.

Prostovoljna ekipa prve pomoči Območnega združenja Rdečega križa Ljubljana je oskrbela udeležence nesreče. V prostorih Darsa so udeležencem nesreče, ki jih je dogodek pretresel, preprosto pomagali s toplo človeško besedo in sporočilom, da v stiski niso sami. Oskrbeli so jih s toplim napitkom, prigrizkom in oblačili ter nekatere pospremili na kraj prenočevanja. Prostovoljke in prostovoljci Rdečega križa OZRK Ljubljana, ki delujejo v ekipi prve pomoči OZRK Ljubljana, so se na nesrečni dogodek odzvali hitro in učinkovito ter skladno z navodili URSZR.

Ugotovitve in predlogi iz analize nesreče

- V dnevni izmeni sta delala dva operaterja. Potrebe po vključitvi v delo še enega oziroma več dodatnih ni bilo.
- Ukrepanje ReCO Ljubljana je bilo skladno s standardnimi operativnimi postopki.
- Sodelovanje operaterjev v centru z vsemi reševalnimi službami, vodjo intervencije in dežurnimi službami je bilo zelo dobro.



Slika 8: Največji del reševanja so opravili tako poklicni kot prostovoljni gasilci. (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 8: A lion's share of the rescue was carried out by both professional and volunteer fire fighters. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)



Slika 9: Težko je verjeti, da so v tej nesreči umrli samo trije ljudje. (foto: Arhiv Gasilske brigade Ljubljana)

Figure 9: It is hard to believe that such a huge accident claimed only three deaths. (photo: Ljubljana fire brigade Archives)

- Pri dodatnem usposabljanju operaterjev je treba posebno pozornost nameniti uporabi standardnih operativnih postopkov.
- Uresničiti je treba pripravo dogovora med URSZR in Darsom zaradi oskrbe, prenočevanja in zagotavljanja avtobusa za udeležence nesreče. Vanj je treba vključiti tudi ustrezno oskrbo reševalnih služb ob več časa trajajoči intervenciji.
- Ob podobnih dogodkih je treba takoj po obsežni intervenciji sklicati skupno tiskovno konferenco. Tako bi posamezne službe razbremenili pritiska medijev.
- Predvideti je treba uporabo avtobusa LPP za nepoškodovane in lažje poškodovane ob množični nesreči ter se dogovoriti o njej, zaradi širine je v avtobusu tudi možnost namestitve nosil (dogovoriti se je treba s policijo za ustrezno spremstvo oziroma dovoljenje za vožnjo tega tipa avtobusa po avtocesti).
- Odločitev o sprejemu poškodovanih mora biti odvisna od zmogljivosti posamezne bolnišnice, ki je najbolj optimalna, in ne od volje poškodovanega.
- Psihološka pomoč reševalcem in drugim sodelujočim službam ob takih nesrečah (policija in reševalna služba imata to interno urejeno, druge službe ne. Darsu se posreduje informacija o delavnicah na temo preventive pred stresom, ki jih organizira in izvaja Izobraževalni center za zaščito in reševanje).
- Zagotoviti je treba ustrezno označitev vodij intervencij in izboljšati triažne kartone (predvsem vidnost v temi) ter definirati način označevanja pregledanih vozil in območij prometne nesreče.
- Vzpostaviti je treba enotno komunikacijo med reševalnimi vozili in različnimi reševalnimi službami prek enotnih radijskih zvez in zagotoviti dodatna oblačila, opremo (svetilke, megafon, barvna pršila, magneti) in zdravila.
- Posebno pozornost je treba nameniti identifikaciji, namestitvi potnikov in lažje poškodovanih v primerne objekte Darsa ali druge primerne objekte, vendar bli-

zu kraja nesreče. To naj bi predvideli v fazi priprav in ažuriranja načrtov zaščite in reševanja za množične prometne nesreče.

- V načrtih zaščite in reševanja za množične prometne nesreče je treba opredeliti in določiti deponije za poškodovana vozila, na katerih bo mogoče urediti fizično varovanje.
- Pripraviti je treba študijo primera množične prometne nesreče na avtocesti.
- Na začetku leta 2011 se bo spreminjala Uredba o izdelavi načrtov zaščite in reševanja, pri tem naj se zagotovi enotnost načrtov za takšne nesreče na regijski ravni oziroma naj se na podlagi izkušenj dopolnijo dosedanje rešitve.

Sklepne misli

Prometna nesreča na avtocesti pri Grosupljem se je zgodila ob 16.35, nalet avtomobilov pa naj bi trajal le dobri dve minuti. Okoli 19.00 so v ljubljanski klinični center pripeljali zadnjega poškodovanega. Gasilci in preiskovalni organi so bili na kraju nesreče do 4.15 naslednjega dne, ko so cesto spet odprli za promet.

Policisti so na javno tožilstvo vložili kazenske ovadbe za osem oseb zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, proti enajstim osebam pa so podali obdolžitvene predloge.

Do podatkov o povzročiteljih nesreče je policija prišla tako, da so strokovnjaki z ljubljanske strojne fakultete za vsako vozilo, ki je bilo udeleženo v nesreči, izdelali izvedensko mnenje.

Kot pravijo predstavniki Agencije za varnost prometa, bodo po direktivi Sveta EU za varnost v cestnem prometu opravili analizo vseh prometnih nesreč četrte ka-

V intervenciji so sodelovali: Gasilska brigada Ljubljana (tri vozila in 12 gasilcev, med intervencijo še eno vozilo in trije gasilci), PGD Grosuplje (eno vozilo in trije gasilci, do 4.20 zaradi menjav skupaj devet gasilcev), PGD Šmarje - Sap (tri vozila in 13 gasilcev, do 4.20 zaradi menjav skupaj 16 gasilcev). Na kraju nesreče je bilo 36 policistov, še veliko več pa jih je bilo na širšem območju nesreče, na katerem so urejali in preusmerjali promet. Nujna medicinska pomoč je na prizorišče nesreče poslala 18 svojih ekip.

Na dan nesreče je v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje na lgu pri Ljubljani potekalo usposabljanje zdravniškega osebja. Osem zdravnikov je nemudoma priskočilo na pomoč rednim ekipam nujne medicinske pomoči.

tegorije na naših hitrih cestah in avtocestah. To pa so nesreče, v katerih umirajo ljudje.

Viri in literatura

1. Analiza množične prometne nesreče na avtocesti A2, ki se je zgodila 27. 11. 2010, Agencija za varnost prometa, februar 2011.
2. Po vzoru letalskih nesreč, Mitja Felc, Delo, str. 4, 24. februar 2011.
3. V dveh minutah do tragedije, Damijana Žist, Večer, stran 28, 2. marec 2011.
4. Pisna izjava Tomaža Igljčiča, delavca Izpostave URSZR Ljubljana.