

VAJA PREDORI 2000

“Tunnels 2000” Exercise

Rajko Simič*

Povzetek

Oktobra 2000 je bila na Ljubelju izvedena skupna praktična vaja zaščite in reševanja ob nesreči v cestnem predoru. Vajo so organizirali Uprava RS za zaščito in reševanje in Uprava za obrambo Kranj Ministrstva za obrambo, Ministrstvo za notranje zadeve, Policijska uprava Kranj, Ministrstvo za zdravstvo, poklicne in prostovoljne gasilske enote ter druge reševalne službe. Namen vaje je bil preizkusiti in izpopolniti organiziranost, opremljenost in usposobljenost izvajalcev za reševanje v primeru večje nesreče v cestnem predoru. Vaja je pokazala zadovoljivo raven usposobljenosti, opozorila pa je na nekatere organizacijske in tehnične pomanjkljivosti, ki jih bo treba odpraviti.

Abstract

In October 2000, a joint civil protection exercise based on an accident in a tunnel was conducted in the Ljubelj tunnel. This exercise was organized by the Slovene Administration for Civil Protection and Disaster Relief, the Defence Administration of Kranj, the Ministry of the Interior, the Police Directorate of Kranj, the Ministry of Health, voluntary and professional fire-brigades, and other rescue services. The objective of this exercise was to test and improve the organization, equipment and preparedness of disaster relief forces and organisations in performing rescue activities in the event of a major accident in a highway tunnel. The exercise indicated a satisfactory level of preparedness, but exposed certain flaws in organization and resources that should be eliminated.

Uvod

Po mednarodnem posvetovanju o požarni varnosti v cestnih predorih, ki je potekalo v Izobraževalnem centru RS za zaščito in reševanje na lgu 28. in 29. septembra 1999, je strokovna javnost z zanimanjem spremljala priprave in izvedbo napovedane reševalne vaje v cestnem predoru Ljubelj. K večjemu zanimanju širše javnosti so veliko prispevale zadnje hude nesreče v cestnih predorih v tujini. Omenjeno posvetovanje je teoretično odgovorilo na vprašanja, kako zagotavljati požarno varnost v obstoječih cestnih predorih in kako so ekipe za ukrepanje ob požarih v predorih organizirane, opremljene in usposobljene. Glavni namen skupne praktične vaje Predori 2000 je bil praktično preveriti in izpopolniti organiziranost in pripravljenost izvajalcev zaščite, reševanja in pomoči ob morebitni nesreči v cestnem predoru.

Cilji vaje

Vaja je bila izvedena na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije z dne 6. julija 2000. S sklepom o pripravi in izvedbi skupne vaje Predori 2000 so bili določeni tudi glavni cilji: preveriti možnost sodelovanja s silami za zaščito, reševanje in pomoč iz avstrijske Koroške, ki so določene za reševanje v primeru nesreče v cestnih predorih; preveriti organiziranost, usposobljenost in opremljenost vseh dejavnikov zaščite, reševanja in pomoči na Gorenjskem, ki so vključeni v primeru večje nesreče v cestnih predorih; preveriti načrte zaščite, reševanja in pomoči v primeru nesreče v predoru; preveriti sodelovanje Civilne zaščite z drugimi izvajalci zaščite in reševanja v primeru nesreče v predoru, zlasti z gasilskimi enotami, ki so določene za reševanje ob nesrečah v predorih, cestnimi in komunalnimi službami, službami za vzdrževanje predorov, policijo in zdravstveno službo; preveriti usklajenost sistema zvez ZARE s funkcionalnimi sistemi zvez drugih organov in organizacij, ki so vključeni v sistem zaščite in reševanja v primeru nesreče v predoru, ter povezavo z avstrijskim sistemom obveščanja v primeru nesreče v predoru; preveriti sistem obveščanja in vodenja intervencij pri reševanju ob nesrečah v predorih; preveriti sistem obveščanja medijev in javnosti prek Urada vlade za informiranje ter na podlagi pridobljenih izkušenj dopolniti načrte zaščite, reševanja in pomoči.



Slike 1–5. Nekaj prizorov z vaje Predori 2000
Figures 1–5. A few scenes from the “Tunnels 2000” exercise

Zamisel in izvedba vaje

Vaja je bila izvedena v soboto, 20. oktobra 2000. Njeno izhodišče je bila osnovna zamisel, da se je v mejnem cestnem predoru Ljubelj zgodila hujša prometna nesreča, v kateri je bilo udeleženih več vozil. V nesreči je bilo več ljudi poškodovanih, na enem vozilu pa je nastal tudi požar.

Zasnova vaje je bila, da se je med vožnjo skozi predor Ljubelj začelo močno kaditi iz motorja avtobusa, ki je vozil potnike iz Slovenije proti avstrijski meji. Voznik osebnega vozila je opazil dim in je že v predoru poskušal voznika avtobusa s svetlobnimi znaki opozoriti na nevarnost. Sprejeto je bilo nasproti vožeče osebno vozilo. Prišlo je do silovitega čelnega trčenja obeh osebnih vozil in avtobusa na točki, ki je bila 200 m oddaljena od vhoda v predor v smeri iz Slovenije proti Avstriji. V prometni nesreči sta bili obe osebni vozili močno poškodovani, potniki pa ranjeni in ukleščeni v razbitinah. Avtobus, ki se je izogibal obema osebnima voziloma, je zapeljal v desno steno predora ter se nanjo bočno naslonil. Izhod je bil možen le skozi zad-

* Ministrstvo za obrambo, Uprava za obrambo Kranj, Bleiweisova cesta 32, Kranj



nja vrata. Avtobus je v predelu motorja zajel požar, ki je nastal zaradi pregrevanja motorja pri premagovanju strmine proti mejnemu prehodu Ljubelj. Prometno nesrečo je v vzratnem ogledalu opazil voznik osebnega vozila, ki se je peljal mimo kraja nesreče v smeri slovenske meje. Natančnejših podatkov o nesreči ni bilo. Velja poudariti, da cestni predor na Ljubelju še nima urejenega umetnega prepračevanja, zato je širjenje dima odvisno od naravnih zračnih tokov.

Potek vaje

O dogodku v predoru je policista na mejnem prehodu opozoril voznik, ki je videl nesrečo v vzratnem ogledalu. Vodja izmene policije na mejnem prehodu je o dogodku takoj obvestil Operativno-komunikacijski center Policijske uprave Kranj (OKC PU). Določil je dva policista, da z dihalnima aparatoma vstopita v predor, zavarujeta kraj nesreče ter nudita udeležencem nesreče pomoč, če je to možno. Sočasno je potekalo obveščanje gasilskih in zdravstvenih reševalnih služb prek Regijskega centra za obveščanje Kranj. Vodja izmene na mejnem prehodu Ljubelj je takoj zaprl promet na izstopu iz Republike Slovenije, o tem obvestil avstrijske varnostne organe ter sočasno zagotovil izpraznitvev predora in površin na mejnem prehodu. OKC PU Kranj je o zapori prometa obvestil tudi OKC Generalne policijske uprave, sredstva javnega obveščanja, preiskovalnega sodnika in državnega tožilca. Dežurni operater v Regijskem centru za obveščanje Kranj je glede na obstoječe načrte alarmiranja v prvem pozivu alarmiral naslednje enote: ekipo nujne medicinske pomoči Zdravstvenega doma Tržič, Javni zavod Gasilsko reševalno službo Kranj, prostovoljni gasilski društvi Tržič in Tržiška Bistrica ter ekipo Prehospitralne enote za nujno medicinsko pomoč Zdravstvenega doma Kranj. Glede na obseg nesreče se je vodja intervencije kasneje odločil dodatno aktivirati še Poklicni gasilskoreševalni servis iz Jesenic ter Gasilsko brigado Ljubljana. Prva je na ploščadi pred predorom prihitela ekipa za nujno medicinsko pomoč Zdravstvenega doma Tržič, ki pa ni vstopila v predor, ker za to ni niti opremljena niti usposobljena. Zdravnik je članom svoje ekipe takoj določil naloge ter pripravil prostor za triažo in oskrbo. Sledil je prihod prostovoljnih gasilcev iz Tržiča in Tržiške Bistrice ter nekaj minut za njimi še prihod ekip Gasilsko reševalne službe iz Kranja s tremi vozili. Poveljnik teritorialnega PGD je sporazumno predal vodenje intervencije vodji izmene. Poklicni gasilci so takoj vstopili v predor in zamenjali prostovoljne gasilce. Na ploščadi sta se jim pridružili še obe ekipi Prehospitralne enote za nujno medicinsko pomoč iz Kranja. Za uspešno vodenje intervencije se je vodja intervencije po kratkem razgovoru z ostalimi vodji enot odločil

ustanoviti štab za vodenje intervencije, ki so ga sestavljali: vodja intervencije, namestnik vodje intervencije (poveljnik teritorialnega PGD), vodja ekip za nujno medicinsko pomoč, vodja policijske intervencije, predstavnik Cestnega podjetja Kranj. V predor so lahko vstopili le gasilci z zaščitnimi oblekami in dihalnimi aparati, ki so se vsakih osem minut menjali pri gašenju požara in reševanju sedmih ponesrečencev. Slednji so bili zastrupljeni s plini, eden hudo, trije pa so bili huje ranjeni, zato je imelo medicinsko osebje polne roke dela s prvo medicinsko pomočjo na ploščadi pred predorom, od koder je potekal prevoz ranjencev v bolnišnico z reševalnimi vozili. O razporeditvi poškodovanih, njihovem spremstvu, času odhoda s kraja nesreče ter sprejemni bolnišnici je odločal vodja medicinskega dela intervencije na predlog zdravnika za oskrbo. Še pred odstranitvijo posledic nesreče so si kraj nesreče ogledali policisti Prometne policije in kriminalistični tehnik Urada kriminalistične policije. Posledice so odstranili delavci Cestnega podjetja Kranj in baze Avto-moto zveze Slovenije Kranj. Vaja je bila v skladu s scenarijem končana v eni uri. Pripravljena sta bila tudi helikopterja Letalske brigade Slovenske vojske in Letalske policijske enote, ki pa zaradi slabih vremenskih razmer nista sodelovala.

Ugotovitve in predlogi za izboljšanje stanja

Varnost v predoru mora biti temeljna skrb upravljavca. Zagotovljena mora biti z ustreznimi tehničnimi in drugimi ukrepi. Naloge zaščite, reševanja in pomoči se izvajajo šele takrat ko vsi drugi ukrepi ne zadostujejo. Obstoječi cestni predor na Ljubelju še ni ustrezno tehnično opremljen.

Uslužbenci, ki opravljajo svoje delo, povezano s cestnim predorom, morajo biti ustrezno usposobljeni in opremljeni za gašenje začetnih požarov.

Zaščitna in reševalna oprema gasilcev ne zadošča za delo v zelo zahtevnih razmerah v predoru.

Na obmejnem področju se je treba glede vseh aktivnosti ob nesreči natančneje uskladiti z organi v sosednji državi v skladu z meddržavnim sporazumom o sodelovanju na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Ob tako velikih in zahtevnih intervencijah je treba pri odpravljanju posledic nesreče organizirati tudi psihološko pomoč tako za reševalce kot za žrtve.

Alarmni načrti morajo ob I. stopnji alarma ob prometni nesreči vključevati tudi domačo osrednjo gasilsko enoto.

Vaja je ponovno opozorila na velike razlike v razumevanju pristojnosti posameznih reševalnih enot ter ostalih služb, ki se srečujejo ob nesrečah.



V enoten sistem radijskih zvez ZARE niso vključene vse reševalne službe, ki sodelujejo ob takih nesrečah.

Sklepne misli

So bili osnovni cilji vaje Predori 2000 doseženi? Mnenja o tem so bila med udeleženci vaje zelo raznolična in kritična. Vaja je dokazala predvsem to, da so reševalne ekipe dobro organizirane in uigrane, primanjkuje pa jim določena zahtevna oprema, ki je za takšno reševanje specifična. Vaja je ponovno opozorila, da morajo biti reakcijski časi pri takšnih nesrečah zelo kratki. Za preživetje ponesrečencev so bistvene prav prve minute po nesreči, ko temperature še



niso visoke. Vaja bo nedvomno pospešila sanacijo našega najstarejšega tovrstnega predora; predvidoma bo opravljena že v letu 2001. Vajo Predori 2000 so si poleg predstavnikov Ministrstva za obrambo ter Uprave RS za zaščito in reševanje, Ministrstva za notranje zadeve, Ministrstva za promet in zveze ter drugih ogledali tudi predstavniki služb za zaščito in reševanje iz Avstrije in Italije.

Literatura:

1. Požarna varnost v cestnih predorih, Zbornik, Uprava RS za zaščito in reševanje, 2000
2. Sklep 6. seje Vlade Republike Slovenije, dne 6. 7. 2000 o pripravi in izvedbi skupne vaje Predori-2000