

Mire jó az autópálya RST?

Az országutakon és az autópályákon történt közlekedési balesetek felszámolásának tapasztalataiból tartottak szakmai fórumot a Tiszaújvárosi Hivatásos Önkormányzati Tűzoltóságon 2006. november 28-án.

A részt vevők

Tiszaújváros, Mezőkövesd, Miskolc, Hajdúnánás HÖT, Hajdúböszörmény Önkéntes Tűzoltóság, Nyíregyháza HÖT, Tiszaújváros Rendőrkap.,REBISZ Emödi Autópálya Rendőrség, B.A.Z. és Hajdú B. megye Kat.Véd.Ig., ÁAK. Emödi Mérnöksége, Magyar Közút Kezelő Nyékládháza, Fővámhivatal Miskolc, Polgári Védelem Tiszaújváros, Országos Légimentő Kht., Tiszaújváros és Polgár Mentőállomás, TMM Kft., Flóriánpress, Rózsswagen Bt.(megkülönböztető jelzések)

A célok

A szakmai fórum célja az volt, hogy a beleseteknél együttműködő társszervek és szervezetek egymás feladatainak, hatásköreinek, képességeinek, riasztási, értesítési rendszerének megismerése révén a balesetek elhárítása folyamán a segélykéréstől (jelzéstől) a felszámolás idejéig eltelt időszakban a lehető legjobban működjenek együtt egymás biztonságos munkavégzésének támogatása mellett.

A szakmai fórumot nagy érdeklődés előzte meg, az elhangzottakról emlékeztető készült és a főbb megállapítások, tanulságok az alábbiakban olvashatók.

Néhány adat a világból

Naponta 3.000-en vesznek életüket, és 100.000-en sérülnek meg közlekedési balesetekben. Ez azt jelenti, hogy minden 29 másodpercben egy fő életét veszti és nem egészen 1 másodpercenként sérül meg valaki. A másik oldalról évente 1.095.000-en vesznek életüket és 36.500.000-en sérülnek meg.

Értelemszerűen nem mindegyik esemény igényel tűzoltói beavatkozást. Azonban elég nagy ez a szám ahhoz szűkebb hazánkban is, hogy foglalkozzunk a műszaki mentés eme területével és problémáival.

Vegyük sorra melyek is azok a feladatok, amelyeket el kell végezni egy közlekedési balesetnél (nem csak tűzoltói – műszaki mentési beavatkozási szempontból).

- A megfelelő legközelebbi segítség gyors időben történő kiérkezése.
- A beavatkozás haladéktalan megkezdése.
- A balesetet szenvedett állampolgárnak (-oknak) rövid időn belüli szakszerű kimentése további fájdalomkórosítás és testkárosítás nélkül.
- Gyors elsősegélynyújtás – beszorult helyzetében és a kimentése után is.
- Állapotstabilizálás, gyors kórházba szállítás.
- A kárhelyen a helyszínelés lefolytatása, a baleset okozó körülményeinek felderítése érdekében.
- A kárhely biztosítása, a biztonságos munkavégzés megteremtése az elhárítás valamennyi szakaszában.
- A kárhelyen a baleset következményeinek eltakarítása (szükség szerinti mentesítés) a további biztonságos közlekedés érdekében.
- A közút, autópálya visszaadása a forgalomnak.

Most nézzük az állampolgár elvárható jogos érdekét:

- A segélykérő jelzés vétele és gyors értékelése.
- A jelzés tartalmának és a baleset helyének pontos továbbítása a megfelelő egységhez.
- A legközelebbi egység és járműveinek vonultatása.
- Szakszerű-és biztonságos műszaki mentés, tűzoltás.
- Gyors elsősegélynyújtás, állapot stabilizálás.
- Gyors kórházba szállítás.
- A személyes értékek (autó, kiszóródott tárgyak, pénz), hozzátartozók biztonsága, további sorsa. (eltűnés, lopás)
- *Az autópálya-és közút visszaadása a forgalomnak.*

A fentiekben leírtak logikusan egymásra épülő magától értetődő feladatok. Azonban a szakmai fórumon a társszervek, szervezetek vezetői/képviselői sok problémára, saját tapasztalatra hívták fel a figyelmet, amelyet nekünk tűzoltóknak illik, sőt kötelességünk megjegyezni és figyelemmel lenni a jelzésvételtől kezdve a bevonulás megkezdéséig eltelt idő alatt a kárhelyen és a híradóközpontban egyaránt.

Tanulságok, megállapítások

- Hosszú a segélykérést követő jelzések, átjelzések időtartama, és azok torzulnak, lényeges információk - különösen a baleset pontos helyére vonatkozóan - veszhetnek el.
- Légi mentés esetén a pilóta is elfogadja, ha a műszaki mentést vezető tűzoltó veszélyesnek ítéli meg a leszállási hely megválasztását. (pld.

Robbanásveszély, amit a pilóta nem lát és nincs kommunikáció a kárhely és a pilóta között.)

- Az autópálya test jobb oldalán a helikopter biztonsággal landolhat, kivéve a madárvédő/zajvédő falat.
- Ha a kárhelyhez közeledő helikopter köröz a kárhely felett, vagy sokáig egy helyben lebeg, akkor az a pilóta tanácstalanságára utal, nem talál megfelelő leszállási helyet, ekkor segítséget vár a földön tartózkodóktól. (Kárjelzések ismeretének fontossága előtérbe kerül.) A műszaki mentést vezetőjének erre figyelemmel kell lennie.
- Éjszaka ne várjuk a mentőhelikoptert.
- A tolmács szerepe inkább életmentési szempontból érdemel figyelmet, amikor a mentősök kérdezik ki a sérültet.
- Forgalomterelést, útzárást, kárhely biztosítást országúton a rendőrség, autópályán az állami autópálya kezelő hivatalból és az autópálya rendőrség végzi. Országos közúton gyakorlatilag csak a mentés későbbi szakaszában számíthatnak a kárhelyen tevékenykedők a közútkezelő segítségére.
- A mentés vezetője kérheti a további útzárást a rendőrségtől.
- A rendőrség a biztosításhoz mindent megad, ami feltétlenül szükséges a biztonságos munkavégzéshez.
- Egyhangú igényként jelentkezett azokon a tűzoltóságokon az Autópálya RST elkészítése, amelyek elsődleges-és segítségnyújtási működési körzetében van autópálya. A határok lehetnek csomópontok, km szelvény, működési körzet határoknál úgymond területi átfedés az autópályasáv iránya a „határcsomópontig”. Másik megyébe átnyúló elsődleges működési körzetnél a megye határa nem határ az autópályán, ugyanakkor határ a közútkezelőnél közúton.

A fórum egyértelmű eredménye volt a személyes kapcsolatfelvétel megszerzése, és fontossága. Érdekesség, hogy a Tiszaújvárosi rendőrkapitány személyesen nem ismerte a REBISZ Emődi Autópálya rendőrség vezetőjét. Igaz az is, hogy Emőd nem területe a Tiszaújvárosi rendőrségnek, de az autópálya áthalad illetékességi területén. (A rendszer hibája.)

- Jelenlévők egy része nem tudta ki a műszaki mentés vezetője.
- A műszaki mentés vezetője felismerhető a tűzoltó sisakon elhelyezett jelek és/vagy szín alapján.
- Ki kell jelölni a kárhelyen a vezetésirányító helyét, ami közös igény. Pl. a tűzoltóknál piros zászlóval lehetne jelölni.
- Az autópálya hidak külön építmények, ezért e két híd között le lehet esni, mert távolságuk 80 cm - 1 m. Erre különösen éjszaka kell figyelemmel lenni.

- Fővámszolgálati szempontból a vámzárhoz is figyelni kell harmadik országbeli (nem EU-s) jármű baleseténél.

A fórum egyértelműen megmutatta, hogy valamennyi közlekedési balesetnél együttműködő, közreműködő szervezet, rendvédelmi szerv valójában csak hétköznapi szinten ismerte egymás tevékenységi körét, képességeit, segítségnyújtási, riasztási, értesítési, kommunikációs rendszerét. Egyetlen társszerv sem kapott eddig a másik feladataiból legalább ismeretszintű oktatást a tűzoltók elemi szintű elsősegély nyújtási ismeretein kívül. Nagy eredménynek tekintjük, hogy ez vélhetően a tanácskozás hatására pozitív irányban megváltozott, és ennek eredményét a jelenlévők már a közlekedési balesetek elhárítása során tudják alkalmazni, ami végül is a bajba jutott állampolgár érdeke is.

Sok hasznos információt adtunk át és kaptunk, ami nekünk tűzoltóknak egyértelmű volt, de nem tudták a társszervek és persze ez igaz fordítva is.

A jelzések érkezése

A jelzések 99%-a mobiltelefonról érkezik, melyet a sérült jármű utasa - ha képes rá, a többi járműből valaki, az állami autópálya kezelő (ÁAK) útellenőrző szolgálata, és az autópálya rendőrség (REBISZ Autópálya Alosztály illetékes egysége) jelez először az időrendiséget tekintve.

A jelzések további útja a kiindulástól a működési körzet szerinti tűzoltóságig:

- ÁAK Rt. - REBISZ illetékes autópálya rendőrség – 105 hívásával (Megyeszékhelyi Tűzoltóság) - Megyei Kat. Véd. Ig./ működési körzet szerinti Tűzoltóság. (Minden esetben vonulás után a megyei ügyeletre jelentés adása.)
- 107/112 - Megyei Rfk. – Megyei Kat.Véd. Ig. – működési körzet szerinti Tűzoltóság.
Rendőrségi szempontból: 107 - Megyei Rfk. - REBISZ területileg illetékes autópálya rendőrség/Budapest REBISZ autópálya ügyelet – REBISZ területileg illetékes autópálya rendőrség.
- 105 – Megyeszékhelyi Tűzoltóság ügyelete - Megyei Kat. Véd. Ig./ működési körzet szerinti Tűzoltóság.

Természetesen, ha Megyeszékhelyi Tűzoltóság az illetékes a hírláncnak ott vége szakad.

Cifrább a helyzet, ha a jelzés a tűzoltóság elsődleges működési körzetében de a szomszédos megyében történt balesetről érkezik:

- ÁAK Rt. ügyelet - REBISZ illetékes autópálya rendőrség ügyelet - 105 hívásával (Megyeszékhelyi Tűzoltóság ügyelete) - Megyei Kat. Véd. Ig. - szomszédos Megyei Kat. Véd. Ig. - működési körzet szerinti Tűzoltóság.

- 107/112 - Megyei Rfk. – Megyei Kat. Véd. Ig. – szomszédos Megyei Kat. Véd. Ig. - működési körzet szerinti Tűzoltóság.
Rendőrségi szempontból: 107 - Megyei Rfk. - REBISZ területileg illetékes autópálya rendőrség/Budapest REBISZ autópálya ügyelet – REBISZ területileg illetékes autópálya rendőrség.
- 105 – Megyeszékhelyi Tűzoltóság ügyelete - Megyei Kat. Véd. Ig. – szomszédos Megyei Kat. Véd. Ig. - működési körzet szerinti Tűzoltóság.

A jelzési információ útja, torzulásai

A jelzések általában elegendő információt tartalmaznak, azonban ez nagyban függ a jelzést fogadó ügyeletes rutinján, meghallgató képességén, helyismeretén és, hogy a sok áttételből mennyi jut le a ténylegesen beavatkozó egységhez. A városi és a megyei ügyeleteken szolgálatot teljesítők helyismerete kulcskérdés a riasztási folyamat helyes végrehajtásában.

Amint a jelzések útjából látható bőven van hely, ahol a jelzés lényegi információi elveszhetnek és/vagy torzulhatnak megfosztva ezzel az elsőnek vonuló egységet a fontos adatoktól pld. a pontos helyszínre vonatkozólag.

Szélsőséges esetben (szomszédos megyében) a hatodik helyre befutó jelzés is lehet az, ahonnan végül is a várt gyors segítség elindulhat. Tényleg „gyors”!?

Tudjuk, hogy egy közlekedési balesetről általában a mentőszolgálatot és a rendőrséget (autópálya kezelőt) értesítik elsőként majd csak később a tűzoltóságot. Tudjuk azt is, hogy a jelzések egy időben több jelzőtől is származhatnak, és több helyre futhatnak be párhuzamosan. A társszervek is riasztják egymást. Azonban a jelzések ésszerű összefogásával, és megfelelő helyekre juttatásával életeket is lehet menteni a gyors időben történő beavatkozással. Ebből következően egyetérthetünk abban, hogy a baleset helyszínéről érkező segélykérés eljutása a megfelelő egységhez, ami 10 perc is lehet nem tartható. Ez a rendszer sérti az állampolgárok egyenlő biztonságához való jogát különösen akkor, amikor országos törekvés a vonulási idők 15-20 percre való csökkentésének az igénye a tűzoltóságnál. Azaz hiába tesz az állam erőfeszítéseket és investál százmilliókat a vonulási idő csökkentésére, ha a jelzések nem érkeznek meg időben.

A jelzéstovábbítás okozta idők csökkenthetőek lennének – így az információvesztések is - a társszervek, szervezetek egymás közötti megállapodásával, valamint az Autópálya RST elkészítésével és ezeknek a Megyei Kat. Véd. Ig.-ok általi jóváhagyásával és természetesen az elkészített RST-k érdekelt társszervekhez való juttatásával.

Az RST alapján akár az Állami Autópálya Kezelő vagy az autópálya rendőrség szerve közvetlenül riaszthatná a legközelebbi tűzoltó egységet, melyről a tűzoltóság ügyelete útján a Megyei Kat. Véd. Ig. hivatalból értesülne, további segítség kérés esetén meg pláne. Ezzel értékes jelzésre fordított időt takaríthatnánk meg, ami a bajba jutott állampolgár elemi és jogos érdeke.

Az Autópálya RST és a csomópontok kapcsolata

Az RST évtizedek óta alapja a Magyar Tűzoltóság segítségnyújtási rendszerének, amely a településekre van elkészítve. Ez jól működik és alkalmazható az országutakra is annál az egyszerű oknál fogva, hogy a közút jól értelmezhető az elsődleges működési körzethez tartozóan. A közúti baleset megközelítése egyszerű – a szembe jövő sávon akár, mert vélhetően a forgalom áll vagy az csökken – a közúton bárhol meg lehet fordulni, továbbá nincs szükség a dolog természetéből fakadóan a szembe jövő sávba átszerelni a két külön álló útpályát elválasztó biztonsági korláton. Beavatkozás biztonsági szempontból valószínűleg a forgalom áll és a beavatkozás rendőri biztosítás alatt áll.

Merőben más a helyzet az autópályán.

Az autópálya-megye határ vagy két működési körzet határa egy megyén belül nem lehet működési körzet határa, hacsak nem, éppen ott van csomópont, ahol meg lehet fordulni. Ezért a földrajzi/közigazgatási működési körzet határa nem esik egybe – nem eshet egybe – az autópályán lévő határral. Ezt a határt célszerű kijelölni a legrövidebb megközelítési távolság alapján, ami majdnem biztos, hogy nem csomópontra fog esni. Ezért további szempont lehet a csomópont, valamint ezzel összefüggésben az autópályasáv iránya két csomópont között a határcsomópontig. Azaz a két csomópont között az autópálya két iránya két tűzoltóság működési körzete, mert a földrajzi/közigazgatási határ éppen a két csomópont között- esetleg félúton- van. Ilyen van Tiszaújváros HÖT-nek, Miskolc HÖT-nek az M30-on Tiszaújváros/Nyékládháza 35-ös főút csomópontja és a Kistokaj/Sajópetri csomópont közötti 7 km hosszú szakaszán. (Feltételezve azt, hogy mellőzzük a szembe sávba történő átszerelést beavatkozás biztonsági szempontból és azt, hogy szemből sem közelítjük meg a helyszínt.) Végül, pedig lehet közúti híd vagy mg.-i felüljáró, amely egy sávon szilárd burkolatú úttal van „bekötve” az autópályába, és kapu zárja el de van kulcsunk hozzá.

Ilyen van Tiszaújváros HÖT-nek, Hajdúböszörmény Önk. Tűo-nak az M3-on a 185 km szelvényénél lévő közúti híd és az M35-ön Hajdúnánás/Balmazújváros csomópont közötti 16 km hosszú szakaszán.

Autópálya elágazásnál (elágazó csomópont) megint más a helyzet, mert ez olyan csomópont, ahol nem lehet megfordulni, ezért megközelítési szempontból sem érdektelen különösen akkor, ha a legközelebbi megfordulás (csomópont) lehetősége távol van. Itt két, esetleg három tűzoltóság is közel lehet, így nyilvánvaló, hogy megfordulás lehetőségének hiányában mind a két-három

tűzoltóság elsődleges működési körzetéhez tartozhat az elágazáshoz való földrajzi fekvésétől függően.

Például az M3-M30 elágazást Mezőkövesd HÖT egy irányból, Tiszaújváros HÖT két irányból tudja megközelíteni. De a baleset helyétől függően egyáltalán nem mindegy, hogy melyik tűzoltóság riasztása történik meg.

Az M3-M35 (még épül, és itt van az M35-ös 0 km szelvénye) elágazást elkészülése után három tűzoltóság Tiszaújváros HÖT, Hajdúnánás HÖT, Hajdúböszörmény Önkéntes Tűzoltóság elsődleges működési körzetéhez fog tartozni a földrajzi fekvéstől függően. Az sem elhanyagolható szempont, hogy a baleset felszámolását követő bevonulásnál el kell menni a következő csomópontig, hogy vissza lehessen fordulni. Ez mindkét előbbieken említett csomópontnál így van.

Az elágazó csomópontból 2002. december 5-ig csak egy volt Magyarországon az M1/M7 közös szakaszának elágazása M1-re és M7-re. De itt a megfordulás biztosított az M0-ás csomópontjaiban, ami közel van az elágazó csomóponthoz.

Tekintettel arra, hogy a jövőben tovább folytatódik az autópályák építése, és további elágazó csomópontok épülhetnek, nem árt, ha mi tűzoltók az engedélyeztetés során oda figyelünk a fent említett visszafordulási lehetőség esetleges megteremtésére azért, hogy ne kelljen akár 20 km utat megtenni feleslegesen bevonuláskor. Ez megoldható mg.-i vagy vadfelüljáró elágazó csomópont közelébe történő építésével.

Az autópálya megváltoztatja, megváltoztathatja egy adott településhez tartozóan az RST szerinti vonulási sorrendet. Ez azt jelenti, hogy lesz olyan tűzoltóság, amelynek vonulási távolsága változatlan marad, de a vonulási ideje lényegesen lecsökken. Ez magával hozza azt is, hogy lesz olyan tűzoltóság, amely kiesik az RST-ből. A legutolsó RST már így készült. Ez természetesen igaz lesz az Autópálya RST-re is.

Összehasonlítás

Nézzük Ónod településre (Tiszaújváros HÖT területén van) elkészült RST összevetését az M30-as autópálya 14-21 km közötti 7 km-es szakaszára elkészített RST-vel Miskolc irányába. A település és autópálya szakasz földrajzilag szorosan egymás mellett van. (táblázatos dok.)

IV-es fokozatnál már az egységek vonulási sorrendje megváltozik, mert a távolság is rövidebb és autópályán történik a vonulás. Olyan tűzoltóság is belép, amely csak különleges szereivel volt eddig tervezve (Eger, Tiszafüred, Heves, Debrecen). Tovább vizsgálva nyilván a különleges szerek vonulási sorrendje is változik, és két műszaki mentő bázist tervezünk. (Lehet, hogy szükség van két darura.) A sorrendet a vonulási távolságok alapján állítottuk fel, ami a

valóságban biztos változik, mert pld. Heves, Eger esetleg Debrecen is, hamarabb érkezhettek ki mint, Szendrő, mivel nagy részben autópályán vonulhatnak.

Az RST többi részében elhagyható –nincs is értelme- az elsősegély nyújtási helynek, karitatív szervezetek igénybevételenek, tűzoltási tervvel rendelkező létesítményeknek, polgármesterek címének egyéb adatainak.

Azonban érdemes bele tenni a mentőállomásokat, a társtűzoltóságokat bele kell tenni, és szinte kötelező az Állami Autópálya Kezelő gépjárműveit felsorolni. Az ÁAK gépei legalább gyorsan igénybe vehetők, könnyen elérhetők, nem húzódik az idő a felkutatással, mint egy településen, és ami nagyon fontos biztosan az autópályán vagy a mérnökségen vannak.

Az autópályák „szerencsétlen” számozása és a logika

Az első autópályánk M7-es 1972-es átadása óta eltelt időben további autópályák épültek meg és jelenleg is épülnek. A számozásuk követi legalább is eddig követte a régi utak számozását. A régi 7-es út maradt 7-es az M7 mellett, az 1-es út maradt 1-es az M1 mellett, az 5-ös maradt 5-ös az M5-ös mellett. Lett azonban M30-as számozású pálya Miskolc irányába M3-as számozás helyett, sőt az M3-as tovább ment Görbeháza irányába és az éven Nyíregyháza irányába tart, olyan irányba, ahova a régi 3-as út sosem tartott, mert az Kassa irányába megy Miskolcon keresztül.

Az M3-as 187. km szelvényétől indul a 0. km-e az M35-ös autópályának Debrecenig. De van 35-ös főút is Nyékládháza-Debrecen között. Sőt a 35-ös főút több km-en 100-150 m-re az M35-ös autópálya mellett fut.

Az autópálya számozásnál egyszerűbb lett volna Miskolc felé meghagyni az M3-as elnevezést, Debrecen/Nyíregyháza felé pld. M30-as számozást alkalmazni az épülő elágazó csomópontig és onnan Nyíregyháza felé pld. az M30/A, Debrecen felé M30/B számozást alkalmazni. Analógiájára a Budapestről kimenő és Vác felé vezető 2/A, 2/B utaknak.

Miért is fontos ez? Nagyon egyszerű. Így nem kavarnának az útszámozások a segélykérést jelző állampolgárok tudatában és a híradó ügyeltesek tudatában sem. Volt már rá példa az M35-ös autópálya átadása napjának estéjén is, hogy a segélykérő jelzést adó állampolgár a közlekedési baleset helyszínéül az M35-ös autópályát adta meg a Hajdúnánás/Balmazújváros csomópontban, ami valójában a 35-ös út Hajdúnánás/Balmazújváros útkereszteződésben volt. De ez előfordult már az M30 autópálya Nyékládháza/Tiszaújváros (35-ös főút) csomópontjában történt balesetnél, de a jelzés a 3-as főút 35-ös főút kereszteződésébe jött, ami Nyékládháza belterületén van és működésileg egy másik tűzoltóság területe. A helyzetet

tovább tudja bonyolítani az M3-as autópálya, mint autópályaszám is. Összességében egyáltalán nem mindegy, hogy a baleset a 3-as főút 35-ös főút vagy M3-as autópálya 35-ös főút, vagy M30-as autópálya 35-ös főút kereszteződésében van. De igaz ez az előző példára is. Azaz egy rosszul vett segélykérő jelzéskor vagy hibás átadásakor nagyon mellé lehet nyúlni a dolognak.

Az elején, pedig már említve lett a jelzés pontos helyének a fontossága, a legközelebbi beavatkozó egység riasztása szempontjából, no és ugye, az állampolgár szempontjából.

A fórum szerepe

Végül, visszatérve a cikk megírását inspiráló szakmai fórumra.

Maga a tanácskozás iránti érdeklődés is felhívta a figyelmet a közlekedési balesetek - különösen az autópályákon történt balesetek – beavatkozásainak problémáira, annak jelzésétől a baleset felszámolásáig eltelt idő alatti cselekményekre. Különös hangsúlyt fektetve a beavatkozás biztonsági szempontokra valamennyi társszerv szemszögéből.

A szakmai fórumon elhangzottak valamint jelen cikk megírása alapján javaslom, hogy azok a tűzoltóságok, akiknek a működési körzetén autópálya halad át a helyi adottságok szintjén hívják össze a társszerveket egy hasonló eszmecserére. Vagy ez lehetne egy országos szintű konferencia is, amiből valamennyien tanulnánk. Gondoljunk csak bele, hogy nem csak nálunk, de a társszerveknél is hatalmas a fluktuáció, lassan nem lesz, aki átadja a rutint, és persze a személyes kapcsolatfelvételnek is nagy lehet a szerepe. Higgyük el, megéri.

Az autópályán bekövetkezett baleseteket felszámoló szervezetek beavatkozási képességei

A Tiszaujvárosi konferencián résztvevő szervezetek képviselőinek tájékoztatóiból értékes információkhoz juthatunk az együttműködők lehetőségeiről.

Az autópálya kezelő szempontjai

Az állami Autópálya Kezelő ZRt. Emödi mérnöksége részéről Miskolczi Zsolt forgalomtechnikai vezető előadásában ismertette az

- utópálya szakaszuk hosszát,
- a csomópont típusait,
- alapfeladataikat,

- hadrafoghatóságukat, létszámukat, gépjárműállományukat,
- az autópálya műtárgyait, műszereit.

Érdekes megemlíteni, hogy hat helyen folyamatosan mérik az autópályán a sebességet a legnagyobbat és a legkisebbet is, mert mind a kettő baleseti forrás, illetve valamilyen oka lehet a lassú sebességnek. Ha sok a gyorsajtó, akkor rendőr járőrt kérnek arra a szakaszra. Hat forgalomszámláló és nyolc térfigyelő kamera van telepítve nyolc meteorológiai állomással.

Csomópont típusok:

Klasszikus vagy Trombita csomópontnak nevezik azt a csomópontot, ahol nem lehet megfordulni. Ez a csomópont az, amikor autópálya autópályáról elágaz, keresztez. (M3-M30) Ennél a csomópont típusnál a megfordulás csak a következő csomópontnál lehetséges, ami jelentős vonulási időnövekedést jelent, és így a beavatkozás idejét is növelheti, ha nem a megfelelő egység van riasztva a kárhelyre. Ez azért is érdekes mert az M3 autópálya Görbeházi – jelenleg még épülő elágazó csomópontja is - ilyen típusú lesz Nyíregyháza (M3)-Debrecen (M 35) irányába.

A diszpécser szolgálatuk 24 órás, a segélykérő hívások 99%-a mobil telefonról érkezik be, amelyek az utastól, saját szolgálatuktól, vagy a rendőrségtől érkeznek. Az éjszakai létszámuk nyáron egy fő diszpécser, egy útellenőr, aki az autópályán van állandóan és két fő lakáskészenlétben. Télen a diszpécser, 8 útüzemeltető, és egy ügyeletes művezető.

Az autópálya kezelők valamennyi eseményhez kötelesek kimenni, legyen az szennyeződés eltávolítása, táblaigazítás, árokba csúszás, függetlenül attól, hogy az jár-e kárral vagy sem.

Azaz a közlekedési balesethez is automatikusan indulnak és végzik a terelési feladataikat, amikor:

- 350 m az esettől egyéb veszély+baleset táblát,
- 50 m-ként útszűkület + sebességkorlátozás 100-80-60 km/h-ra táblát és
- a baleset sávjában kikerülési iránytáblát bójákkal helyeznek el.

A közlekedési balesetről érkezett jelzéseket automatikusan a REBISZ autópálya alosztályához továbbítják és a rendőrség járőr kocsija azonnal indul, vagy oda irányítják.

Légi mentők

Az OMSZ Légimentő Kht. Részéről dr. Kunetz Zsombor orvos igazgató tájékoztatást adott a légimentő bázisokról és a helikopter típusokról.

- Légimentő Bázisok: Pápa, Pécs, Budapest, Miskolc, Debrecen.
- Helikopter típusok: MI-2 és AS-350B Ecureuil (Ekürel) francia gyártmány, mindkét típusnál a pilóta mellett két ülő és egy fekvő hely van. Az EC-135 típusú osztrák gyártmány, egy pilóta három ülő és egy fekvő hellyel.
- Egészségügyi személyzet lehet: Orvos (oxiológus, aneszteziológus, traumatológus, sürgősségi szakorvos), szakápoló, mentőtiszt.
- A gépek felszereltsége a legfontosabb műszerekből és gyógyszerekből, kötszerekből áll.

A hely szükséglethez tudni kell, hogy a rotorok magassága 180 cm, a leszálláshoz egy fél kézilabda pálya (20m-es kör) elegendő. A hátsó rotor megközelítése zárt rotor esetén is tilos. **Lehetőleg a földön tartózkodók jelöljenek ki területet a leszálláshoz.**

Jó tudni: a fénytörő hálók magasságát, ez 160 cm, a felüljárók, magasfeszültségű vezetékek helyeit, a madárvédő fal magasságát a Tisza folyó hídja után, ez 250 cm.

A mentősök a legfrissebb térképekkel rendelkeznek, GPS-el, ismerik a hidak, magasfeszültségű vezetékek helyeit. Akkor repülnek, ha a vízszintes látó távolság 2 km és 200 m a felhő alapja. Azonban mindig a pilóta dönti el, hogy a feltételek megfelelnek-e a repüléshez.

A rádiófrekvenciák nem találkoznak ezért a kommunikáció a kárhelyen csak vizuálisan lehetséges pld. a műszaki mentést vezető tűzoltóval. A kommunikációjuk csak a saját központjukkal van repülés közben rádióan.

Rendőrség, Rebisz

Közlekedési balesetnél a legközelebbi járőrt riasztják alapesetben egyet, és utána, ahogy a helyzet megkívánja. A járőr végzi a dolgot, utat biztosít, helyszínel, terel de nem biztos, hogy tud figyelni másra, azaz a mentés vezetője kérhet még további helyszíni biztosítást, útzárást.

Magyar Közút Nyékládházi Üzemmnöksége

Két útellenőr dolgozik 12/12 órás szolgálatban 7-től 19-ig. Alapesetben egy fő tud menni a közlekedési balesethez, és kisebb útletakarítási feladatot tud elvégezni. Éjszaka ügyelet csak Miskolcon van. Télen hószolgálat van. Egy ügyeletes éjjel nappal+ a szóró gépkocsik vezetői+ egy járőrautó. Az ügyeletes akár 110 km-re is lakhat/tartózkodhat a kárhelytől (2,5 óra). Feladat és hatáskörük az út és tartozékainak karbantartása.

Fővámhivatal

Csak harmadik országbeli (nem uniós) állampolgár esetén van feladatuk. A vámzárhoz nyúlni csak pénzügyőr jelenlétében szabad, ha megsérült akkor, felnyitható, de azt meg kell őrizni. A vámzár szerepe az áru azonosítása.

Csak hivatali időben érhetők el, a három megye regionális központjában van ügyelet.

Vámárúnak számít a határon beléptetett áru. Ha mozgásképes marad a jármű, akkor beviszik a vámraktárba vagy vámudvarba. Ha nem tudja folytatni az útját, akkor a pénzügyőrök jelenlétében át kell rakodni. Pld harmadik országból érkezett busz baleseténél a buszon lévő áru elvileg vámkezelt így azzal feladatuk nincs, kivéve, ha csempészet gyanúja merül fel. Külföldi személy holtteste vámárúnak minősül.

Amit a tűzoltók kértek

Az autópálya rendőrségtől, és az állami autópálya kezelőtől:

Ha a jelzésből egyértelműen kiderül annak helye, akkor csökkenthető a többszörös jelzések átadásának a száma úgy, hogy lehetőleg a legközelebbi (RST szerinti) tűzoltóság kapja a jelzést, és így a vonulási idő is lerövidül. Ettől még a saját riasztási feladatait el kell látnia. Ezzel értékes idő takarítható meg.

Válaszoljon a híradós kérdéseire, mert a jelzés pontos tartalmából már a laktanyában eldönthető, hogy milyen beavatkozás válik szükségessé.

Ha a jelzésből megállapítható, hogy a sérültek be vannak szorulva, akkor a legközelebbi tűzoltóságot automatikusan hívni kell, mert a tűzoltóság technikai eszközeivel a sérült kiszabadítható. A tűzoltóság a jelzés vételt követő riasztás után a vonulásról kötelezően tájékoztatja az illetékes megyei kat.ved.ig ügyeletét.

Általában a Mentőszolgálattól és a Rendőrségtől:

Mivel még mindig nem terjedt el teljesen a köztudatban, hogy a tűzoltókat is adott esetben hívni kell, kérjük, hogy a közúti, autópálya balesetről érkezett jelzése esetén, ha arról nem állapítható meg, hogy a sérültek beszorultak-e vagy sem, akkor riasszák a tűzoltókat, legfeljebb ha nincs rájuk szükség, akkor visszafordulnak.

Általánosságban a társszervektől:

Ha a jelzésből **egyértelműen** az derül ki, hogy a baleset következtében nem történt személyi sérülés, a baleset következtében sérült jármű(-vek) nem képez(-nek) forgalmi akadályt, nincs üzemanyagfolyás, veszélyes anyag jelenléte sincs,

akkor kérjük mellőzni a tűzoltóság riasztását, mert az a tűzoltóság szempontjából nem tartozik a vonulási kötelezettségek közé.

Bartovics Attila
tű. alez.
tűzoltósági tanácsos
tűzoltóparancsnok
Tiszaújváros HÖT