

Bérczi László¹

Közlekedéssel összefüggő tűzoltósági feladatok és a fejlesztés lehetőségei

Absztrakt

Évek óta tartó tendencia, hogy a tűzoltói beavatkozások során a műszaki mentések száma meghaladja a tűzeseti beavatkozások számát. Bár a műszaki mentések számának jelentős részét a rendkívüli időjárási viszonyokból keletkező események elhárítása teszi ki, mégis kiemelten szükséges foglalkoznunk a közlekedés során fellépő káreseményekkel, hiszen az emberéletet követelő, illetve sérüléssel járó esetek jelentős része ebben a szegmensben jelentkezik. Jelen cikkben e témakör vizsgálatát végzem el.

Kulcsszavak: műszaki mentés, tűzoltói beavatkozás, közlekedés

Abstract

Years-long trend is that the number of the technical rescue operations is higher than the number of firefighting interventions. However the significant part of the technical rescue operations is originating from extreme weather conditions, nevertheless we have to deal with the transport accidents, because the incidents involving death consequences and serious injuries mostly occur in this sector. In this article I am dealing with the above mentioned topic.

Keywords: technical rescue, fire interventions, transportation

¹ Bérczi László. BM OKF országos tűzoltósági főfelügyelő

1. Bevezetés

Az élet-, és vagyon mentés hatékony végrehajtásához speciális eszközökre, gépekre van szükség, amelyek szakszerű alkalmazása és kezelése nagyban elősegíti az eredményes feladatvégrehajtást. A közlekedés területén jelentkező tűzoltói beavatkozások sokszínűsége, gyakran bonyolultsága, a járműiparban alkalmazott műszaki, és biztonságtechnikai újítások okozta kihívásoknak, valamint a gyakran előforduló olyan káresemények, ahol a beavatkozó állomány a megszokottól eltérő veszélyforrásokkal találkozik, szükségessé teszi, hogy átfogó képet kapjunk az eddig végrehajtott és az előttünk álló feladatokról. [1]

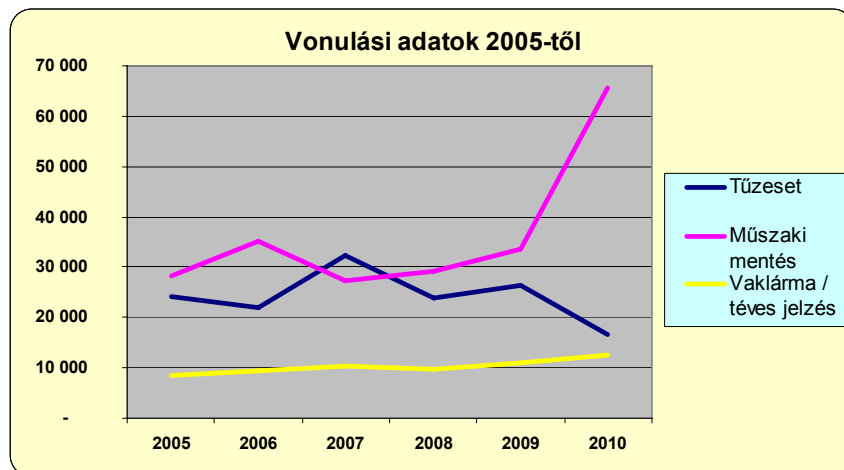
Természetesen a közlekedéssel kapcsolatos beavatkozások esetei között tűzesemények felszámolására is sor kerül, de ezek a műszaki mentésekhez képest jelentősen kisebb számban fordulnak elő, illetve a közlekedési eszközök fejlődése kevésbé befolyásolja a beavatkozások módszertanát, eszközigényét, mint a műszaki mentések esetében, ezért jelen dokumentum elsősorban a műszaki mentések szemszögéből közelít a témára. [2]

2. A vonulási adatok elemzése a közlekedési események függvényében

Az elmúlt évtizedben szinte folyamatosan emelkedett a tűzoltóságok által végrehajtott éves vonulások száma. Az éves vonulások számát az 1. ábra szemlélteti. Az elmúlt évben elértük az eddigi legmagasabb értéket, hiszen a hivatásos önkormányzati és önkéntes köztisztviselői tűzoltóságok összes vonulása 94.714 eset volt, amely 24,79 %-kal több, mint 2009-ben (71.226 eset). [3]

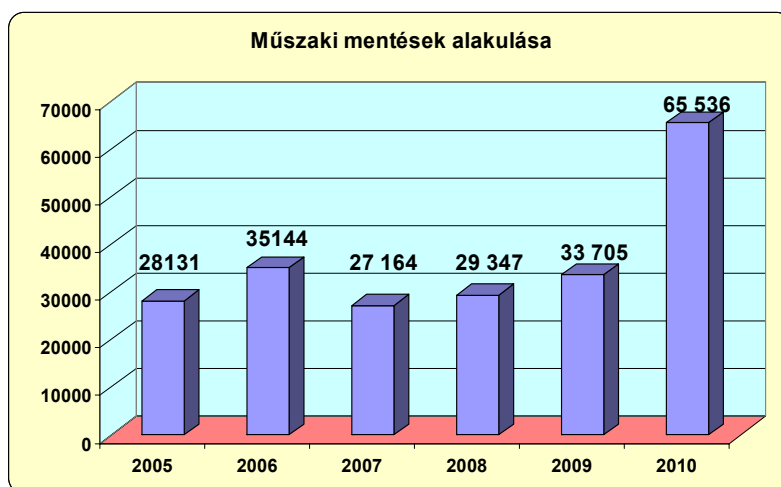
1. ábra: Az éves vonulási adatok összehasonlítása 2002-2010. között (forrás: BM OKF)

Az adatok elemzése során egyértelműen megállapítható, hogy „új korszak” köszöntött be a tűzoltóságok életébe. Korábban a tüzesetek száma szinte mindig meghaladta a műszaki mentések számát, az utóbbi években ez az irány megfordult, sőt a 2010. évben drasztikus különbség alakult ki a két érték között. A vonulások eset jellegű megoszlását a lenti ábra mutatja.

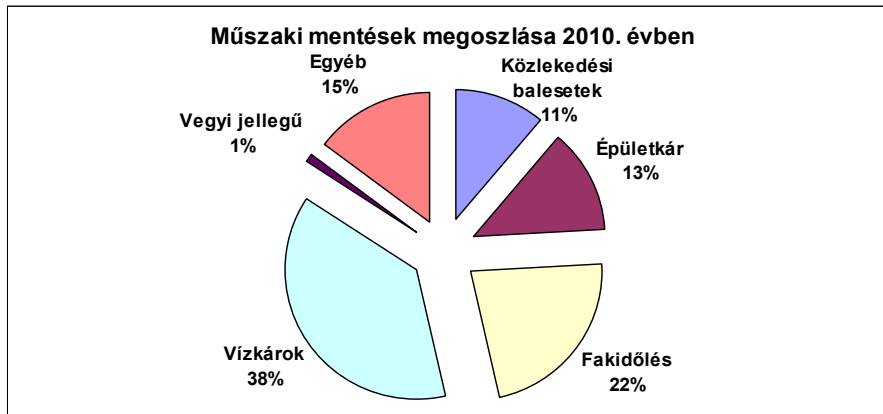


2. ábra: Vonulási adatok 2005-től (forrás: BM OKF)

A műszaki mentések során 2005 és 2009 között, növekvő tendenciában, átlagosan 30.698 vonulás történt, ezzel szemben 2010-ben 65.536 esetszámot regisztráltunk. Ez a kiugró növekedés egyértelműen a szélsőséges időjárási körülményekre vezethető vissza. A műszaki mentések számának változását a következő ábra szemlélteti. A rendkívüli időjárási jellemzők közül (heves, orkán erejű viharok; nagy mennyiségben lehullott csapadék, lokálisan jelentkező felhőszakadások, hóviharak, ár- és belvizek kialakulása) 2010-ben mindegyik jelentkezett és ezekkel kapcsolatos kárelhárítási, védekezési munkálatok miatt alakult ki a rekord számú beavatkozás.



3. ábra: Műszaki mentések alakulása 2005-2010 (forrás: BM OKF)



4. ábra: Műszaki mentések megoszlása 2010 évben (forrás: BM OKF)

A 2010-ben végrehajtott műszaki mentések jellegét a 26. ábra szemlélteti. A rendkívüli időjárási körülményekből adódó káresemények felszámolása, vízkár – fakidulás – épületkár, 73%-t jelentette az összes műszaki mentési beavatkozásoknak.

Az „Egyéb” kategóriában szereplő esetek (személymentés, keresés, elhunyt személy kiemelése, állatokkal kapcsolatos esetek, gázszivárgás, technológiai meghibásodás, területbiztosítás) minden évben közel azonos számban jelentkeznek. Ez 2010-ben az összes események 15%-t jelentik. [3]

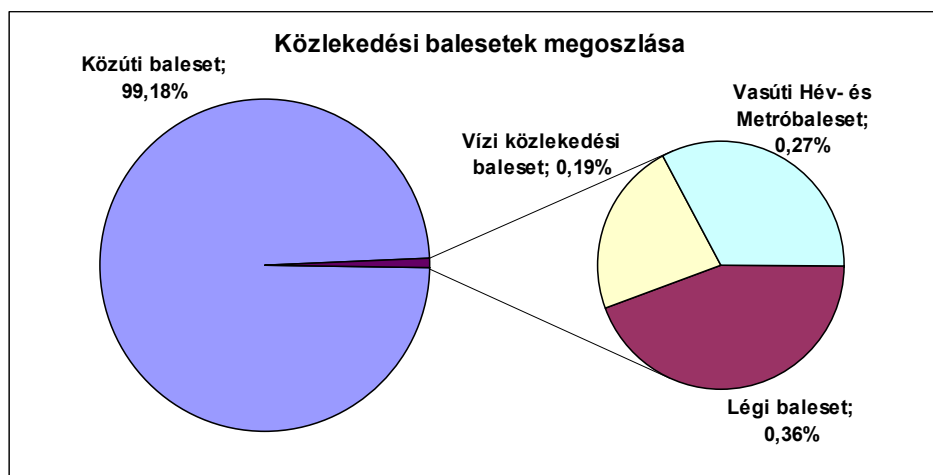
A közlekedés területén bekövetkezett balesetek száma évenként közel azonos nagyságrendben, 2005 és 2010 évek közötti átlagot véve 7650 esettel jelentkezett. 2010-ben a rendkívül nagy számú viharkárok miatt a közlekedés területén végzett műszaki mentések csak az összes műszaki mentések 11%-t tették ki, de a korábbi évek hasonló nagyságrendű adataival számolt arányok ennek 2-3-szorosát adják. Ez alapján elmondhatjuk, hogy a közlekedést érintő műszaki mentések száma az összes műszaki mentés negyedét adja.

A közlekedés területén végzett műszaki mentések és azok aránya az összes műszaki mentések számához a következő táblázatban található.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Közlekedés területén végzett műszaki mentés	9866	6631	8342	6244	7569	7248
Arány	35,07 %	18,86 %	30,7 %	21,27 %	22,45 %	11,05 %

1. táblázat: A közlekedés területén végzett műszaki mentések (forrás: BM OKF)

A műszaki mentéseken belül az elmúlt éveket vizsgálva megállapíthatjuk, hogy átlagosan naponta 20 olyan közlekedési esemény történik, ahol tűzoltó beavatkozásra is sor kerül. Az egyes közlekedési ágakat vizsgálva elmondhatjuk, hogy a közlekedéssel összefüggő káresemények számának 99%-át a közúti balesetek jelentik. Lásd a következő ábra.



5. ábra: Közlekedési balesetek megoszlása 2010 évben (forrás: BM OKF)

A fenti ábrából is egyértelműen kitűnik, hogy a mindennapos beavatkozásokat a közúti balesetek felszámolása jelenti, azonban nagyon fontos tisztában lenni a közlekedés további területén lévő beavatkozások sajátosságaival. Ismernünk kell a rendelkezésre álló saját és társ beavatkozók gépjármű és szakfelszerelés állományát, hiszen egy légi, vasúti, vagy akár vízi baleset esetén, jelentős mértékű személymentéssel kell számolnunk, ami az alapvetően meglévő személyi és eszköz állomány által nyújtott mentési kapacitást túllépheti, emellett ezen események felszámolása speciális ismereteket, eszközöket igényelhetnek. [3]

3. A műszaki mentések eszközei

A közlekedés területén bekövetkezett események felszámolásához a tűzoltóságokon 15 műszaki mentő szer, 69 gyorsbeavatkozó áll készenlétben, valamint a gépjárműfecskendőkön megtalálhatók a hidraulikus feszítő-vágó berendezések, gyorsdarabolók, különböző típusú fűrészek, övvágók és egyéb a mentéseknél alkalmazható felszerelések is. Ezek mellett rendelkezésre állnak a Regionális Műszaki Mentő Bázisokon (továbbiakban: RMMB) elhelyezett daruk, Műszaki és Vegyibaleset elhárító konténerek.

Elmondható, hogy a tűzoltóságoknál készenlétbe állított gépjárművek és szakfelszerelések alkalmasak a közlekedés területén bekövetkező műszaki mentési feladatok ellátásához.

A meglévő eszközök hatékony alkalmazásának elengedhetetlen feltétele a gépjárművek és szakfelszerelések működőképességének folyamatos fenntartása, az előírt karbantartási és felülvizsgálati munkák szigorú elvégzése, pontos dokumentálása, valamint a kezelői állomány magas szintű elméleti és gyakorlati képzettségének biztosítása.

A meglévő eszközeinket, ismereteinket folyamatosan vizsgálva, tisztában kell lennünk a jelenkor új kihívásaival, a modern kori technológiák térhódításával együtt járó veszélyekkel is. A közúti közlekedés területén végzett beavatkozásokkor az állománynak fel kell készülnie az autógyártók által nagy számban alkalmazott, a beavatkozási állományra is veszélyt jelentő biztonsági berendezések (légszákok, övfeszítők pirotechnikai elemei, magasfeszültségű rendszerek) jelenlétében történő munkavégzésre.

Ezért kiemelt fontosságú, hogy a beavatkozásokban résztvevők megismerjék a gépjárművek speciális kialakításainak sajátosságait, nyomon kövessék az újabb technológiák megjelenését. A gyártók a járműveket még biztonságosabbá akarják tenni, ezért nagyszilárdságú merevítéseket, egyre több pirotechnikai elemet alkalmaznak, amelyek a biztonságot növelik, de mentési munkát hátráltathatják. Egyedi problémákat vetnek fel az olyan gazdaságos üzemű járművek, mint a gázüzemű, vagy a hibrid meghajtású autók.

A robbanásveszély, illetve a hibrid járművek magas- és közép feszültségű kábelei, az akkumulátor és az áramtalanító kapcsoló elhelyezkedése, áramtalanítás után fellépő elektromos aktivitás, „alvó autó hatás” mind-mind potenciális veszélyforrásként jelentkeznek a beavatkozókra.

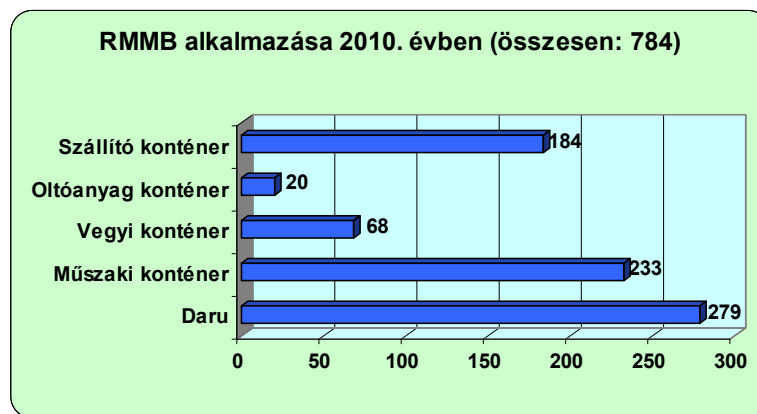
Ezért a rendszeresített tűzoltó technikát is meg kell vizsgálnunk arra vonatkozóan, hogy alkalmasak-e, alkalmazhatóak-e a mai, modern járművek baleseteinél. Nagyban javította a beavatkozások hatékonyságát, hogy a gépjárműfecskeendőkben kötelező málfelszerelés a hidraulikus feszítő-vágó berendezés, de azok korszerűsége, műszaki paraméterei – az eltérő típusúak miatt – változatos képet mutatnak. Ugyancsak a szakfelszerelések fejlesztésének igénye irányába mutat a gépjárművek karosszériájának fejlődése is. Nem mindegy ugyanis, hogy hagyományos acél, vagy alumínium karosszériából kell-e kiszabadítanunk a bent rekedt személyeket. A technikai eszköz beszerzések, pályázatok kiírása során figyelmet kell fordítani a fent említett problémákra.

A műszaki mentések szerves részét képezik a RMMB-ok, amelyek 2001-ben került be új elemként a tűzoltási és műszaki mentési feladatok ellátásának rendszerébe.

Nagyteljesítményű, speciális felszerelésekkel és regionális működési területtel rendelkeznek. Az 50-70 tonna teherbírású daruk nélkülözhetetlenek a közlekedés, az építőipar területén bekövetkezett baleseteknél. A műszaki mentő konténerre élet és vagyonmentéshez szükséges eszközök kerültek málfázásra, a vegyi balesetelhárító konténerek felszerelése a veszélyes anyagok kijutásának megakadályozására, összegyűjtésére, valamint a szükséges személy- és eszköz-mentésítés végrehajtására alkalmasak.

2010-ben az előző évi (176) alkalmazáshoz képest négyszeresére, 784-re nőtt az RMMB vonulások száma, amely a jelentős számú műszaki mentési esetszám mellett azt is jelzi, hogy a kárfelszámolások irányítói egyre inkább figyelembe veszik az RMMB-ok nyújtotta lehetőségeket.

Az üzemeltető tűzoltóságok által tartott közös képzéseken, valamennyi tűzoltóság megismeri az RMMB felszereléseit, így a káresemények kapcsán eredményesen alkalmazzák azokat. A RMMB-ok alkalmazását a következő ábra mutatja. [3]



6. ábra: RMMB alkalmazása 2010 évben (forrás: BM OKF)

4. Regionális Műszaki Mentő Bázisok az országban

Az ország 9 hivatásos önkormányzati tűzoltóságán működő egység az alábbi felszerelésekkel rendelkezik.

RMMB	Hordozó jármű (db)	Műszaki mentő konténer	Vegyimentesítő konténer	Oltóanyag konténer	Különleges darus gépjármű
Baranya (Pécs)	2	1	1	1	1
Borsod-Abaúj-Zemplén (Miskolc)	2	1	1	-	1
Csongrád (Szeged)	2	1	1	1	-
FTP	2	1	1	1	1
Győr-Moson-Sopron (Győr)	2	1	1	-	1
Hajdú-Bihar (Debrecen)	2	1	1	-	1
Jász-Nagykun-Szolnok (Szolnok)	2	1	1	1	1
Veszprém (Veszprém)	2	1	1	1	1
Zala (Zalaegerszeg)	2	1	1	1	1

2. táblázat: Regionális Műszaki Mentő Bázisok (forrás: BM OKF)

A táblázat nem tartalmazza a vezetési pont és a szállító konténereket.

Az RMMB állománya rendelkezik a feladat ellátásához szükséges kiképzett minimális létszámmal.

Problémát okoz azonban, hogy a kezelők helyettesítése nem minden érintett tűzoltóságon megoldott. A kiképzett kezelők több különleges szerre is beosztásra kerülnek, ami gyakran szolgálat szervezési nehézséget okoz. Az Igazgatóságok nyilatkozata szerint a megfelelő számú tűzoltó képzését a tanfolyamok számának és létszám befogadó képességének szűkössége akadályozza. A tapasztalatok szerint a nagyfokú képzési igényt a Katasztrófavédelmi Oktatási Központ nem képes kielégíteni, ezért kihelyezett képzések megszervezését és lebonyolítását javasoljuk.

Külön vizsgáltam a daruk alkalmazhatóságának kérdését, ahol a megállapításaim a következők voltak:

- A rendszeresített daruk: az alapfeladatuk ellátásához megfelelő paraméterekkel rendelkeznek és műszaki állapotuk megfelelő
- Darukezelők, teherkötözők: számuk több esetben indokolatlanul magas.
- Gyakorlatok: kevés a célzottan daru kezelésére vonatkozó gyakorlatok száma.
- Üzemeltetéshez szükséges dokumentációk hiányoznak

Az elvégzett témavizsgálatok is bizonyították, hogy az RMMB és a daruk személyi és technikai állománya alkalmas a műszaki mentési feladatok elvégzésére, azonban a kezelő utánpótlás, a képzések, továbbképzések, célgyakorlatok megtartása, a szükséges felülvizsgálatok és azok pontos dokumentációja folyamatos és kiemelt figyelmet kíván az érintett tűzoltóságoktól, valamint igazgatóságoktól.

5. A BM OKF és az áramszolgáltatók között kötött együttműködési megállapodás hatása a műszaki mentésekre

Az RMMB-k technikai fejlesztését, és a káresetek felszámolásának hatékonyság növelését szolgálhatja a BM OKF és az országos áramszolgáltatók által 2010. év novemberében kötött Együttműködési Megállapodás. A megállapodásban foglaltak szerint az áramszolgáltatók vállalják, hogy speciális járművek, eszközök beszerzéséhez közérdekű kötelezettségvállalás formájában hozzájárulnak. A beszerzésre kerülő gépjárművek, eszközök tárolása és üzemeltetése a Regionális Műszaki Mentő Bázisok feladataként jelentkezik.

Megítélésem szerint a bázisokon lévő nagyteljesítményű darus és konténeres gépjárművek mellett az áramszolgáltatók és a tűzoltók érdekeit is szolgálnák egyes mozgékony, terepjáró képességgel rendelkező gépjárművek, és eszközök, amelyek beszerzésére az együttműködésen belül javaslatot tettünk:

- 10-15 tonna teherbírású darus gépjármű,
- nagy teljesítményű aggregátor.
- 15-20 méter emelőmagasságú kosaras gépjármű,
- kisebb (2-3 t) teherbírású önrakodós tehergépjármű.

Ezen eszközök beszerzése nagyban hozzájárulna az „átlagos” közúti balesetek felszámolásához, a balesetet szenvedő gépjárművek mozgatásához. A helyszínen sokkal gyorsabb és mobilabb munkavégzést tenne lehetővé. [3]

6. Közlekedési ágazatok vizsgálata

A közlekedés egyik speciális ágát képezi a vasúti közlekedés. Ezzel kapcsolatos aktuális feladat a BM OKF és a MÁV Zrt. részéről korábban megkötött Együttműködési Megállapodás felülvizsgálata, aktualizálása.

2010. évben a MÁV Zrt. részéről végrehajtott műszaki mentési és segítségnyújtási tevékenység racionalizálása kapcsán, a már korábban megszüntetett tűzoltó vonatok után az eddig készenlétben tartott vízszállító tartálykocsik is kivonásra kerültek a rendszerből, valamint 2 baleseti segítségnyújtó telephelyet is megszüntettek. Így jelenleg a MÁV hálózatán 9 telephelyen működik műszaki mentő egység, ebből Budapesten, Szolnokon és Székesfehérváron nagy emelőképességű daru is készenlétben áll.

Az új együttműködési megállapodásban pontosításra kerülnek a MÁV részéről a műszaki mentések kapcsán igénybe vehető gépjárművek, felszerelések listája, valamint, hogy ezen gépjárművek melyik telephelyen állomásoznak. Fontos feladat, hogy a megyei igazgatóságok és valamennyi tűzoltóság ismerje meg a pontosított megállapodást, az abban foglalt vállalásokat. Elengedhetetlen, hogy a beavatkozó állomány elsajátítsa a vasúti kárelhárítás specialitásait, ezért a közös helyismereti és különböző szintű gyakorlatok előkészítésére és megtartására kiemelt hangsúlyt kell fektetni.

A BM OKF kiemelten kezeli a különböző szintű tűzoltási, műszaki mentési, katasztrófa-elhárítási gyakorlatok megtartását, ezért az új megállapodásban külön rögzíteni kívánjuk, hogy évente közösen hajtsunk végre olyan komplex gyakorlatot, ahol ténylegesen bevetésre kerülnek a különböző műszaki mentési gépjárművek (daruk), szakfelszerelések.

A vízi közlekedés kapcsán bekövetkezett események a műszaki mentések szintén speciális fajtáját képviselik. Egy részük a közlekedéssel kapcsolatos, amikor vízijárművet, vagy közútról a vízbe került járműveket kell menteni, másik részük a vízből történő személymentéssel, bűvártevékenységgel van összefüggésben. Országos szinten a hivatásos és önkéntes tűzoltóságoknál összesen 42 különböző típusú kishajó áll készenlétbe. Ezeket a kishajókat (rocsókat) nemcsak balesetek alkalmával lehet igénybe venni, hanem az ár- és belvíz elleni védekezés kapcsán is jelentős szerep hárul rájuk, úgy személymentés, mint anyagi javak mentésének tekintetében.

Magyarország egyetlen hivatásos tűzoltóhajója (Szent Flórián), Budapesten áll készenlétben. A hajó, tűzoltási feladatokon túl élet-, vagyon- és műszaki mentésre is alkalmazható (vontatás, gépjárműszállítás a kinyitható orr-rész segítségével, búvárok vízre bocsátása, vízi események biztosítása (pl. tűzijáték), árvíz során való élet és vagyonmentés. Korszerű radarjával lehetőség van akár a víz alatt lévő autók, hajóroncsok felderítésére, illetve vízbe került személyek keresésére is.

A tűzoltóhajó éves szinten 30-40 káreseménynél kerül alkalmazásra, de a vörösiszap katasztrófa kapcsán is hajtott végre feladatot a Dunán.

A veszélyes árut szállító hajókkal kapcsolatos veszélyhelyzetek megelőzése és az esetlegesen bekövetkező balesetek során végrehajtandó intézkedések elősegítése céljából, a szállítás megkezdésekor, illetve az ország területére lépésekor a hajó vezetőjének kötelessége bejelentkezni a NAVINFÓ rádióállomáson keresztül és megadni a kötelezően előírt információkat. A Nemzeti Közlekedési Hatósággal kötött szerződés alapján a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) a Magyarországi Folyami Információs Szolgáltatások üzemeltetője, így a BM OKF-en működő RSOE fogadja a hajók adatszolgáltatásait, majd on-line rendszeren keresztül a BM OKF Főügyelete nyomon követi a veszélyes anyagokat szállító teherhajók útját.

Amennyiben káresemény történik az adott hajóval, illetve hajózási útvonalon, a hajó által leadott, az RSOE-hez beérkező segélykérés után, a tűzoltó egységek riasztása időkéslekedés nélkül megtörténhet.

A légi közlekedés védelme érdekében a katasztrófavédelem szerepe és feladatainak pontosítása kiemelt feladatként jelentkezik, folytatjuk megkezdett tárgyalásainkat a Légiközlekedés Védelmi Bizottsággal, valamint a szakértői munkabizottságok munkájában továbbra is részt veszünk.

Az ország számos polgári és sport repülőtérral rendelkezik, de a légi közlekedéssel kapcsolatos tűzoltói beavatkozások elsődleges színtere a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, ahol a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság egységei látják el a beavatkozási feladatokat. Az igazgatóság gépjárművei, eszközei a lehetséges repülőeseményekhez kapcsolódó feladatok végrehajtásához kerültek kialakításra. A szerencsére nem túl gyakori események hatékony felszámolása érdekében szükséges az állomány folyamatos képzése, gyakorlatoztatása, melyre gyakorló repülőgép áll rendelkezésre.

Emellett a légi közlekedés specialitása, a légtér használat következményeként az ország bármely területén számolhatunk légi balesettel, ahol a tűzoltóságok állománya hajtja végre a beavatkozási feladatokat. Ezeknél az eseményeknél számolnunk kell azzal is, hogy a beavatkozás helyszíne nehezen, esetleg gépjárművel egyáltalán nem közelíthető meg, mert például erdős területen, hegyekben (hejcei repülőgép szerencsétlenség) következik be, vagy csak egyéb eszközök igénybevételével lehet eljutni a mentés helyszínére (hajó, vízbe esett repülőgép). Ezek jelentősen megnehezítik a beavatkozó állomány és a szükséges mentőeszközök helyszínre juttatását, valamint a kutató-mentő feladatok végrehajtását. Szükséges tehát, hogy a beavatkozók képzése erre szakterületre is kiterjedjen.

7. Veszélyes anyagok jelenlétében bekövetkező események

Napjaink egyik legdinamikusabban fejlődő iparága a vegyipar. Ezen iparág alapanyagainak, késztermékeinek szállítása potenciális veszélyforrásként jelentkezik a lakosságra és a természeti környezetre. A veszélyes áruk szállítása minden közlekedési területen potenciális veszélyt jelent, de a statisztikák és az egyes közlekedési ágak baleseti kockázata alapján kijelenthető, hogy a legnagyobb veszélyeztetést a közúti szállítás okozza. [4]

Fontos kihívást jelent továbbá a klímaváltozás, amely kihatással van a katasztrófavédelmi szervezetek műveleteire és a tűzoltóságok beavatkozásaira is, különös tekintettel a létfontosságú rendszerek és létesítmények kiesésével járó eseményekre. [53]

A veszélyes anyagok jelenlétében történő kárelhárítások esetén kiemelt fontosságú, hogy a tűzoltók tisztában legyenek a munkavégzés speciális szabályaival, a rendelkezésre álló segédletek (veszélyes anyag beazonosító kézikönyvek, programok) gyors, megbízható használatával, valamint az azok által nyert információk értelmezésével, ami a biztonságos beavatkozás elengedhetetlen feltétele.

Kulcsfontosságú a beavatkozási állomány részére a megfelelő védőképességet nyújtó speciális egyéni védőeszközök megléte és használhatósága, valamint a felderítést és a döntést támogató adatot szolgáltató mérőműszerek megléte. Ezek a műszerek jelenleg nem tartoznak a gépjárműfecskenők kötelező málhafelszerelése közé, pedig egy robbanásveszélyt jelző, vagy egyes gázokat, gőzöket kimutató készlet beszerzése és használata jelentős segítséget adhatna az elsőnek kiérkező egységeknek.

Több tűzoltóság rendelkezik olyan, általában néhány jellemző gáz, illetve robbanásveszélyes koncentráció kimutatására alkalmas készülékkel, de nem minden beavatkozó egység. Javasoljuk megvizsgálni annak lehetőségét, hogy tűzoltóságonként legalább egy, egyszerűen, gyorsan, megbízhatóan használható mérőműszer beszerzése, milyen módon valósulhatna meg.

A tűzoltói beavatkozások támogatására rendelkezésre áll a Katasztrófavédelmi Művelési Szolgálat, és a Katasztrófavédelmi Mobil Laborok. Eszközállománya rendelkezik különböző típusú mérő-, illetve kimutató műszerekkel, eszközökkel, amelyek alkalmazása hatékony támogatást nyújthat a veszélyelhárítás végrehajtásához.

A KML-ek alaprendeltetésük szerint közreműködnek a veszélyes anyagokkal kapcsolatos balesetek, természeti és civilizációs katasztrófák bekövetkezésekor a károk felmérésében, kiterjedésének meghatározásában, közvetlen életveszély esetén a mentésben, mentésítésben (fertőtlenítésben) és az elsősegélynyújtásban.

A KML-ek mellett a Regionális Műszaki Mentő Bázis eszközparkjában található vegyi konténer szakfelszerelése és kiképzett állománya is riasztható a veszélyes anyagok jelenlétében bekövetkezett tűzoltó beavatkozások végrehajtására, segítésére.

A katasztrófavédelem rendszerén túl különböző együttműködő szervezetek nyújthatnak segítséget a beavatkozásoknál. Hazánkban a Magyar Vegyipari Szövetség 1998-tól működteti a Vegyipari Riasztási és Információs Központot (VERIK) aminek fő feladata segítséget nyújtani veszélyes anyagok szállítási baleseteinél. A Magyar Vegyipari Szövetség VERIK és az OKF között élő együttműködési megállapodás van.

A VERIK rendszer működésének 3 fokozata van:

1. fokozat: azonnali tanácsadás telefonon vagy faxon,
2. fokozat: tanácsadás a baleset helyszínén,

3. fokozat: műszaki segítségnyújtás a helyszínen.

A központ szolgáltatása a nap 24 órájában elérhető, hazánkban hét VERIK központ található, melyek bázisai nagy vegyipari cégek, ez a szolgáltatás nagyban segíti az elsődleges beavatkozókat a veszélyes anyagok azonosításában. [6]

A légi, a vasúti és a vízi közlekedés biztonságának javítása, a balesetek szakmai kivizsgálásának gyors végrehajtása, továbbá a jövőbeni balesetek megelőzése érdekében létrejött a Közlekedésbiztonsági Szervezetet (továbbiakban: KBSZ), amely 2006-tól működik abból a célból, hogy legyen egy független szakmai vizsgáló szervezet a légi, vasúti és vízi balesetek vizsgálatára. A KBSZ 24 órás diszpécser szolgálatot tart fenn, ahol fogadják a bejelentéseket és meghatározott rend szerint, továbbítják az információkat mind házon belül, mind pedig külső szervezetekhez. Riasztástól számított 10 percen belül megkezdik a vonulást.

A légi, vasúti és a vízi közlekedési ág rendelkezik készenléti szolgálattal, így rövid időn belül rendelkezésre állhat képzett szakember. Az OKF és a KBSZ által megkötött együttműködési megállapodásban foglaltak szerint a KBSZ vállalja, hogy szakmai vizsgálata során, az adott szakterület ismerve alapján együttműködik a baleset helyszínén a balesetben érintett közlekedési eszközben fellelhető veszélyes anyagok meghatározásában.

Elősegíti a baleset helyszínén, az adott körülmények között jelentkező egészség-, illetve környezetkárosító hatások feltérképezését, részt vesz a megelőzés folyamatában.

A fent leírtakat összefoglalva tehát, a veszélyes anyaggal kapcsolatos tűzoltói beavatkozások legfontosabb alappillére a beavatkozó állomány megfelelő felkészültsége, tudása az adott szituációval kapcsolatban. Ismerni kell a saját és társ szervezeteink rendelkezésére álló eszközeit, beavatkozásuk lehetőségeit.

Ezen tudás eléréséhez pedig elengedhetetlen a folyamatos önképzés, a különböző szintű gyakorlatok szervezése, a gyakorlatokon, valamint éles esetekben felmerült problémák, eredmények megbeszélése, közreadása.

8. Összegzés

A technika fejlődésével az emberek közlekedésének biztosítása a mindennapi megélhetésük egyik legfontosabb feltétele. A gépjárművek számának rohamos növekedése a veszélyhelyzetek, balesetek számának növekedését is eredményezi.

A közlekedés területén jelentkező tűzoltói beavatkozások sokszínűsége, a járműiparban alkalmazott műszaki, és biztonságtechnikai újítások okozta kihívásoknak a beavatkozási állománynak nap, mint nap meg kell felelnie. A hatékony és biztonságos beavatkozások végrehajtásának feltétele a magas szintű felkészültség, a korszerű gépek és eszközök, valamint az alkalmas védőeszközök megléte.

Hivatkozások

- [1] Bérczi László: Javaslatok a veszélyes anyagok jelenlétében történő beavatkozásokhoz. Védelem – Katasztrófa- és tűzvédelmi szemle, 2004. XI. évfolyam 3. szám pp. 27-29.
- [2] Bérczi László: Új kihívások és válaszok a biztonságos tűzoltói beavatkozások érdekében. Védelem katasztrófa- és Tűzvédelmi szemle 2010. XVII. évfolyam 2. szám pp. 51-52.
- [3] Bérczi László: A tűzoltóságok 2010. évi mentő-tűzvédelmi tevékenysége. Katasztrófavédelem. 2011. LIII. Évfolyam 1. szám. (23-24)
- [4] Vass Gyula, Halász László, Solymosi József: A veszélyes ipari üzemekkel kapcsolatos hazai településrendezési szabályozás értékelése. TUDOMÁNYOS KÖZLEMÉNYEK SZENT ISTVÁN EGYETEM YBL MIKLÓS MŰSZAKI FŐISKOLAI KAR 3:(1) pp. 72-81. (2006)
- [5] Földi László: Impacts of climate change to disaster management tasks with special emphasis on critical infrastructures. HADMÉRNÖK 6:(3) pp. 50-57. (2011)
- [6] Bálint Török, László Földi: Possible use of the „VERIK” system in disaster relief of road accidents during transportation of dangerous goods. ACADEMIC AND APPLIED RESEARCH IN MILITARY SCIENCE 6:(4) pp. 647-658. (2007)