



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

URAD ZA OPERATIVO

Izpostava Kranj

Nazorjeva 1, 4000 Kranj

T: 04 281 73 30

F: 04 238 18 59

E: gp.kr@urszr.si

www.sos112.si/kranj

Številka: 8421-3/2022-1 - DGZR

Datum: 18. 01. 2022

O C E N A **OGROŽENOSTI ZARADI MNOŽIČNE NESREČE NA AVTOCESTI GORENJSKE** **REGIJE**

Verzija: 2.0

	NAZIV ORGANA	ODGOVORNA OSEBA/PODPIS
OCENO USKLADIL/SKRBNIK	Izpostava URSZR Kranj	Janez PRAŠIČEK
SPREJEL	Izpostava URSZR Kranj	Robert SKRINJAR

K A Z A L O

1. UVOD	4
2. PODATKI O AVTOCESTI	7
2.1. Opis avtoceste	10
2.2. Posebnosti na odsekih avtoceste	13
2.3. Posebnosti urejanja prometa ob poslabšanih vremenskih razmerah	13
2.3.1. Veter	13
2.3.2. Toča, močni nalivi	13
2.3.3. Poledica	13
2.3.4. Sneg	13
3. VRSTA, OBLIKA IN ZNAČILNOSTI NESREČ NA AVTOCESTI	15
3.1. Izredni dogodek – nesreča	15
3.2. Manjša nesreča	15
3.3. Množična nesreča	15
4. VIRI NEVARNOSTI IN MOŽNI VZROKI NASTANKA NESREČ NA AVTOCESTI	16
5. DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA NESREČ NA AVTOCESTI	17
5.1. Vremenske razmera	17
5.2. Potresna ogroženost	17
5.3. Terorizem in druge oblike množičnega nasilja	17
5.4. Požari na prevoznih sredstvih	18
5.5. Poplave	18
5.6. Plaz ali erozija	18
5.7. Močno sneženje in toča	19
5.8. Požari v naravnem okolju	19
5.9. Nevihte	19
6. VERJETNOST POJAVLJANJE NESREČ NA AVTOCESTI	21
7. POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČ NA AVTOCESTI	22
8. VRSTE IN KOLIČINE NEVARNIH SNOVI	23
9. VERJETNE POSLEDICE NESREČ IN VERJETNOST NASTANKA VERIŽNE NESREČE	24
9.1. Posledice izrednih dogodkov	24
9.2. Posledice manjše nesreče	24
9.3. Posledice množične nesreče	24

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

10. VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČ IN MOŽNOST PREDVIDEVANJA NESREČE	25
10.1. Verjetnost pojavljanja izrednih dogodkov	25
10.2. Verjetnost pojavljanja manjših nesreč	25
10.3. Verjetnost pojavljanja množičnih nesreč	25
11. SCENARIJI TVEGANJA NESREČ NA AVTOCESTI	26
11.1. Scenarij tveganja 1: Avtobus polen potnikov zapelje v obcestni jarek	26
11.2. Scenarij tveganja 2: Prevrnjen tovornjak naložen s peskom	26
11.3. Scenarij tveganja 3: Zaustavitev vozila na viaduktu	26
11.4. Posledice nesreč na avtocesti	26
12. PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC NESREČ NA AVTOCESTI	27
12.1. Zaščitni ukrepi	27
12.1.1. Prostorski, urbanistični, gradbeni in tehnični ukrepi	27
12.1.2. Ukrepi pri nesreči z nevarno snovjo	28
12.1.3. Umik udeležencev v prometu iz mesta nesreče in ogroženega območja	28
12.1.4. Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev	28
12.2. Naloge zaščite, reševanja in pomoči	28
12.2.1. Gašenje in reševanje ob požarih	29
12.2.2. Reševanje ob množičnih nesrečah	29
12.2.3. Nujna medicinska pomoč	29
12.2.4. Pomoč ogroženim in prizadetim	29
12.2.5. Prva veterinarska pomoč	30
12.5.6. Obravnava in odprava posledic množične nesreče	30
12.3. Osebna in vzajemna zaščita	30
13. KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI	31
13.1. Razvrščanje občin	32
13.2. Razvrščanje Gorenjske regije	32
14. ZAKLJUČEK	36
15. RAZLAGA OKRAJŠAV	38
16. VIRI	39

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

1. UVOD

Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije, Verzija 2.0 je izdelana za primer nesreče na avtocesti A2 Karavanke – Obrežje (Ilirika) na relaciji »predor Karavanke – priključek Vodice«, ki je v upravljanju Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji, d.d. (DARS d.d.), Avtocestne baze Hrušica (ACB Hrušica).

Ceste delimo na državne in občinske. Državne ceste so v lasti države, občinske pa so v lasti posameznih občin.

Državne ceste delimo na avtoceste (štiri in večpasovne), hitre ceste (štiri, tri in dvopasovne), glavne in regionalne ceste. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) skrbi za upravljanje, vzdrževanje in razvoj glavnih in regionalnih cest ter državnega kolesarskega omrežja. DARS d.d. pa upravlja, vzdržuje in načrtuje razvoj avtocest ter hitrih cest.

Državne ceste, ki jih upravlja Direkcija za infrastrukturo (DRI), delimo na glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda in turistične regionalne ceste (RT).

Glavne ceste I. reda (G1) so državne ceste namenjene prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena. Navezujejo se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav.

Glavne ceste II. reda (G2) so ceste namenjene prometnemu povezovanju med večjimi središči lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije ter vzporednim povezavam avtocestam in hitrim cestam ter na cestni sistem sosednjih držav.

Regionalna cesta I. reda (R1) je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije.

Regionalna cesta II. reda (R2) je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije.

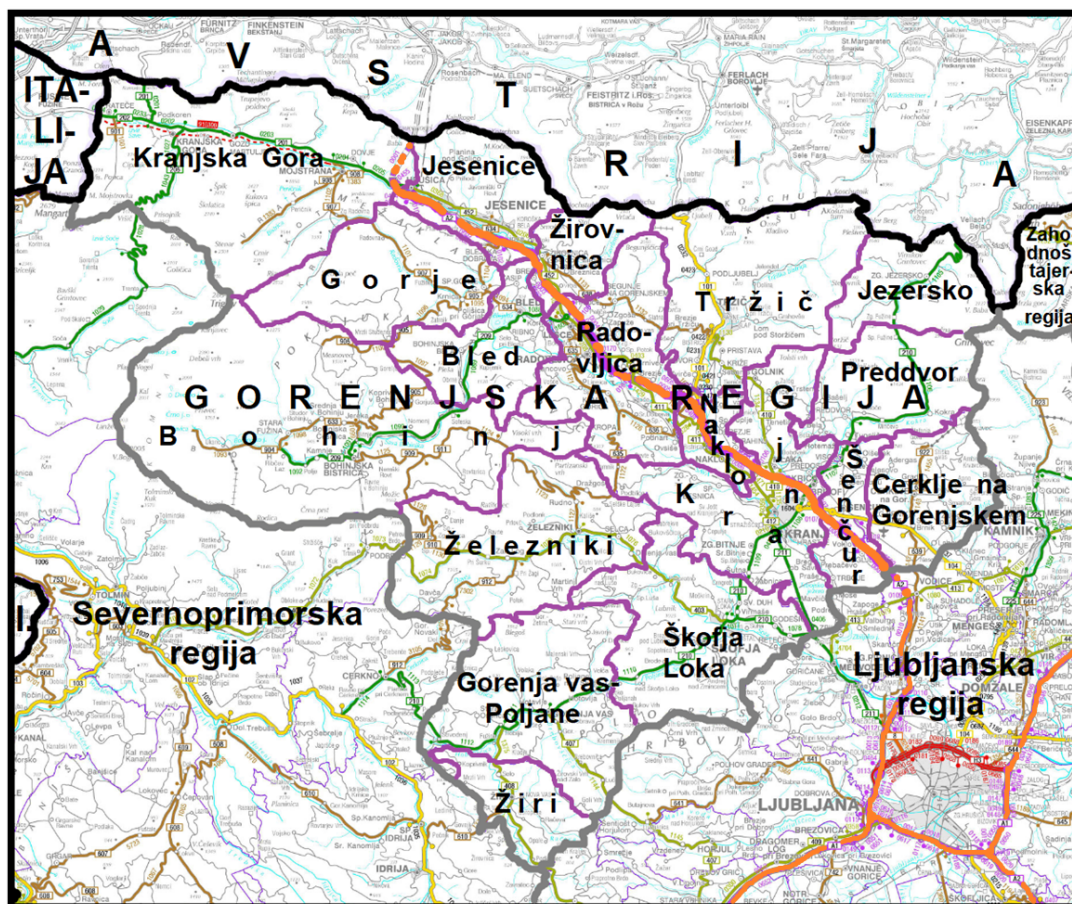
Regionalna cesta III. reda (R3) je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih cest in obmejnih območij ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne doseže višje kategorije.

Občinske so ceste javnega cestnega omrežja, ki so v upravljanju občin. Te tudi skrbijo za njihovo izgradnjo in vzdrževanje. Delimo jih v skladu s kategorizacijo občinskih cest, ki jo sprejme občina. Med občinske ceste spadajo lokalne ceste in javne poti.

Zakon o javnih cestah (Ur. list. RS, št. 33/06-UPB1, 45/08, 57/8-ZLDUVCP, 42/09, 109/09, 109/10-ZCes-1, 48/12-ZCes-1A, 36/14.odl. US, 46/15-ZCes-1B in 10/18 ZCes-1C), deli in kategorizira avtoceste glede na pomen in povezovalne funkcije v prostoru kot državno javno cesto. Javne ceste so prometne površine splošnega pomena za cestni promet, ki jih lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost prometa na njih. Javne ceste so javno dobro in so izven pravnega prometa. Avtocesta (AC) je državna cesta, namenjena daljinskemu prometu motornih vozil, ki izpolnjujejo predpisane pogoje za avtoceste in je označena s predpisanim prometnim znakom.

Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije je pripravila Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Kranj (Izpostava URSZR Kranj). Ocena je izdelan na podlagi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Ur. list RS, št. 51/06-UPB1, 97/10 in 21/18-ZNOrg), Uredbe o vsebini in izdelavi načrtov zaščite, reševanja (Ur. list RS, št. 24/12, 78/16 in 26/19) in sklepa Vlade RS št. 84200-1/2006-3, z dne 7. 12. 2006. Pri izdelavi načrta so bili upoštevani tudi Zakon o varstvu pred požarom (Ur. list RS, št. 3/07-UPB1, 9/11, 83/12 in 61/17-GZ), Zakon o gasilstvu (Ur. list RS, št. 113/05-UPB1, 120/08 in 23/19), Zakon o javnih cestah (Ur. list RS, št. 33/06-UPB1, 45/08, 57/08-ZLDUVCP, 42/09,

109/09, 109/10-ZCes-1 in 24/15_ZCestn), Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur. list RS, št. 56/08-UPB5, 57/08-ZLDUVCP, 73/08, 58/09, 36/10, 106/10-ZMV, 109/10-ZPrCP, 109/10-ZVoz, 39/11-ZJZ-E, 75/17ZMV-1 in 10/18-ZCes-1C), Zakon o prevozu nevarnega blaga (Ur. list RS, št. 33/06-UPB1, 41/09, 97/10 in 56/15), Pravilnik o službi nujne medicinske pomoči (Ur. list RS, št. 81/15), Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Ur. list RS, št. 92/07, 54/09, 23/11 in 27/16), ter izvedbenimi programi upravljalca cestne infrastrukture, DARS, d.d..



Legenda:

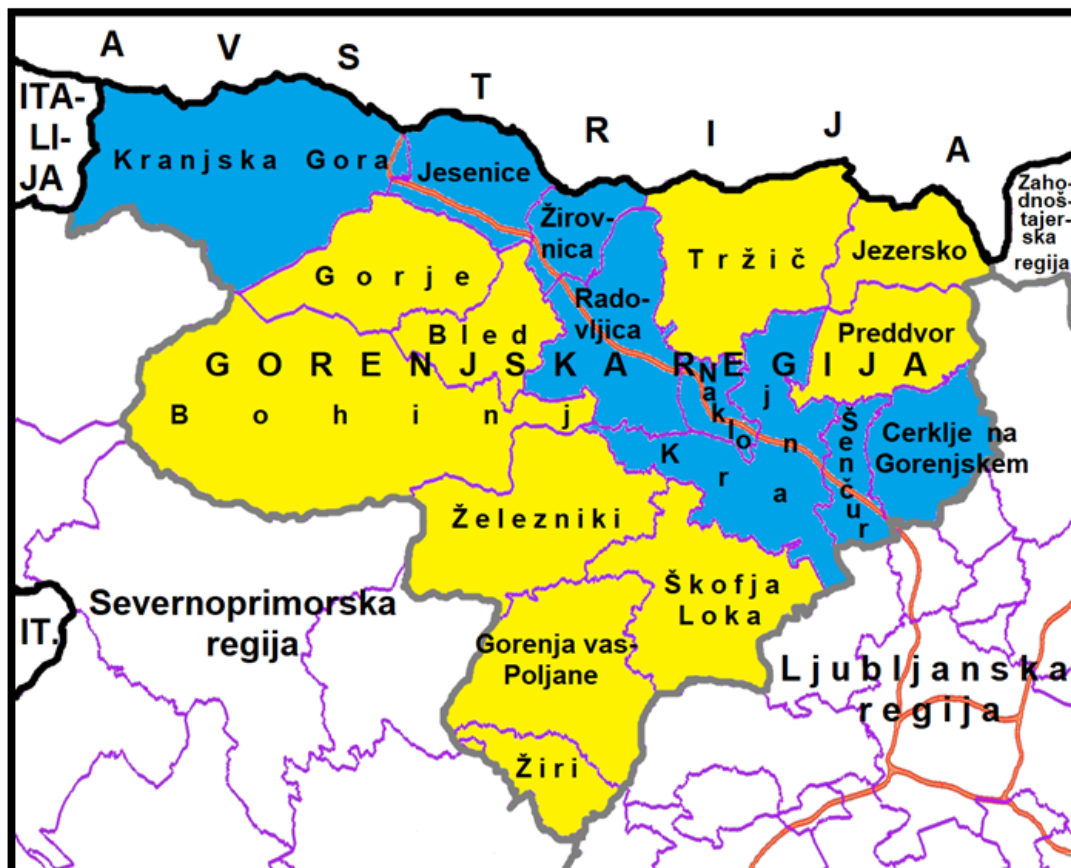
	AVTOCESTA, AVTOCESTA Z LOČENIMI PASOVI, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA AVTOCESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		AVTOCESTA ALI ŠTIRIPASOVNA HITRA CESTA V GRADNJI ALI V PROJEKTU
	HITRA CESTA - ŠTIRIPASOVNA, DVOPASOVNA, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		DVOPASOVNA HITRA CESTA ALI GLAVNA CESTA V GRADNJI ALI V PROJEKTU
	GLAVNA CESTA I - ŠTIRIPASOVNA, DVOPASOVNA, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		DRŽAVNA KOLESARSKA POT, ŠTEVILKA POTI
	GLAVNA CESTA II, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		KARAVANKE
	REGIONALNA CESTA I, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		MEDNARODNI MEJNI PREHOD
	REGIONALNA CESTA II, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		PAVLČEVO SEDLO
	REGIONALNA CESTA III, REGIONALNA CESTA - TURISTIČNA, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		MEJA DRŽAVE
	OSTALE CESTE		MEJA REGIJE
			MEJA OBČINE

Slika 1: Pregledna karta cestnega omrežja v Gorenjski regiji (Vir: povzeto in prirejeno po DRSI)

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

Trasa avtoceste poteka od meje z Avstrijo do priključka Vodice poteka po naslednjih občinah v Gorenjski regiji: Občini Kranjska Gora, Občini Jesenice, Občini Žirovnica, Občini Radovljica, Občini Naklo, Mestni občini Kranj (MO Kranj), Občini Šenčur in Občini Cerklje na Gorenjskem.

Traso avtoceste od meje z Avstrijo po Gorenjski regiji pokrivajo naslednje gasilske zveze (GZ): GZ Kranjska Gora, GZ Jesenice, GZ Radovljica, GZ Naklo, GZ MO Kranj, GZ Kokra in GZ Cerklje na Gorenjskem in poklicni enoti širšega pomena JZ GARS Jesenice in JZ GARS Kranj.



Legenda:				
Državna meja	Regijska meja	Občinska meja	Trasa avtoceste	Občine z avtocestno infrastrukturo

Slika 2: Občine z avtocestno infrastrukturo

Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije je usklajena z DARS d.d., Javnim zavodom gasilsko reševalno službo Jesenice (JZ GARS Jesenice), Javnim zavodom gasilsko reševalna služba Kranj (JZ GARS Kranj), gorenjskimi občinami in gasilskimi zvezami (GZ) po katerih poteka trasa avtoceste.

Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije je podlaga za izdelavo Regijskega načrta zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti za Gorenjsko regijo.

Z dnem sprejetja te ocene ogroženosti, preneha veljati točka 3.9.0. Ocena ogroženosti zaradi množičnih nesreč na avtocesti iz Ocene ogroženosti zaradi naravnih in drugih nesreč na območju Gorenjske, Dopolnjena verzija 8.1 (november 2021), št.: 8421-26/2018-1-DGZR, z dne 08. 05. 2018.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

2. PODATKI O AVTOCESTI

Po območju Gorenjske regije poteka avtocesta A2 Karavanke – Obrežje (Ilirika), ki povezuje Gorenjsko z osrednjo Slovenijo, oziroma glavnim mestom Ljubljana, ter poteka naprej v smeri proti jugovzhodu, oziroma Dolenjski.

Na območju Gorenjske regije ima avtocesta štiri avtocestne odseke in sicer državna meja A – plato Karavanke, plato Karavanke – Vrba, Vrba – Peračica in Peračica – priključek Vodice, oziroma celotni odsek Peračica – Šentvid. Avtocestni odsek državna meja A – plato Karavanke je večinoma speljan v predoru Karavanke. Predor je enocestni z dvosmernim prometom. Tudi izven predora do platoja Karavanke se promet odvija dvosmerno, nato pa trasa preide v avtocesto z enosmernim prometom brez odstavnih pasov, vse do odseka Vrba – Peračica, od koder poteka klasična avtocesta z odstavima pasovoma. Celotna smer je povezava iz Avstrije (predor Karavanke) na enem kraku ter s Hrvaško na drugem kraku (mejni prehod Obrežje) in je sestavni del X. evropskega prometnega koridorja oziroma TEN omrežja (TransEuropean Network – transevropsko prometno omrežje).

Za vzdrževanje trase avtoceste na območju, ki je v pristojnosti za ukrepanje ob množični nesreči na avtocesti Izpostave URSZR Kranj je zadolžen DARS d.d., ACB Hrušica z izpostavo Podtabor.

Naziv DARS, d.d. ACB	Dolžina vseh smernih vozišč	Dolžina 4 pasovi	Dolžina 2 pasova	Dolžina priključkov	Dolžina počivališč
ACB Hrušica	126.179	50.310	4.000	17.945	3.614

Tabela 1: Dolžina cest v upravljanju ACB Hrušica v metrih (vir DARS d.d.)

Celotna trasa avtoceste poteka po Ljubljanski kotlini, tako da prevzema večino regionalnega prometa, hkrati pa predstavlja tudi glavno tranzitno prometnico na relaciji jugovzhod – severozahod (X. evropski prometni koridor).

1. Trasa avtoceste državna meja med Republiko Avstrijo in Republiko Slovenijo – plato Karavanke poteka večino v predoru, ki je enocestni, dvosmerni predor dolžine 7864 m, z galerijo pa 8.019 m. Dolžina slovenskega dela predora Karavanke je 3.450 m, širina vozišča 7,5 m in širina hodnikov 2 x 0,85 m. Od predora do platoja trasa avtoceste poteka preko mostu, ki prečka regionalno cesto Jesenice – Kranjska Gora in reko Savo Dolinko, prav tako po dvosmernem vozišču. Za ta del trase avtoceste je izdelan Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesrečah v predoru za Gorenjsko regijo.
2. Trasa avtoceste plato Karavanke – Vrba je zgrajena v varčnem prečnem profilu brez odstavnih pasov, z odstavnimi nišami in zoženim srednjim ločilnim pasom. Trasa ima štiri vozne pasove široke 3,4 m, vmesni ločni pas NY razen odseka 0001, kjer je odbojna ograja in zeleni pas. Zgrajenih je pet viaduktov in sicer: Podmežakla 1 dolžine 273,3 m, Podmežakla 2 dolžine 177,3 m desni, 147,3 m levi, Podmežakla 3 dolžine 477,92 m desni, 517,92 m levi in Podmežakla 4 sestavljen iz treh delov dolžine 165 m, 136 m, 591 m levi in Moste dolžine 440 m, pet podvozov v dolžini 82,64 m, štirje nadvozi dolžine 312,8 m (eden je železniški), galerija Moste dolžine 184 m, podporne konstrukcije dolžine 1648,4m. Na tej trasi je zgrajeno tudi eno večje počivališče z bencinskim servisom (Jesenice) in eno manjše počivališče (Lipce). Za naselje Blejska Dobrava je bila zgrajena protihrupna zaščita.
3. Trasa avtoceste Vrba – Peračica je zasnovana kot štiripasovna cesta z normalnim prečnim profilom širine 27,7 m in vsebuje v vsaki smeri vozni in prehitevalni pas širine 3,75 m, odstavni pas širine 2,5 m, robni pas širine 0,5 m, bankino širine 1,2 m, med smernima voziščema pa je vmesni ločilni pas širok 3,2 m. Odsek je projektiran za računsko hitrost 120 km/h, najmanjši horizontalni radij 3.000 m, najmanjši vertikalni radij pa 50.000 m. Trasa avtoceste v pretežnem delu poteka po ravnini, saj doline premošča s premostitvenimi objekti, drugod (na Radovljiškem polju) pa je delno vkopana, kar določa največji vzdolžni nagib vozišča zgolj 1,3%. Na tej trasi so trije priključki (Lesce, Radovljica in Brezje) in več objektov in sicer: dva večja viadukta (Zgoša dolžine 186,6 m levi in 192,6 m desni, ter Dobruša dolžine 326,4 m levi in 328,1 m desni), ter devet podvozov, dva nadvoza (v priključku Radovljica dolžine 109,7 m in v priključku Brezje dolžine 71,5 m in en podhod. Zgrajeno je

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

tudi eno večje počivališče z bencinskim servisom (Radovljica) in izvedena je protihrupna zaščita z protihrupnim nasipom na Radovljiškem poljem in na viaduktu Dobruša z protihrupno ograjo, ter za zaščito arheološkega najdišča Mošnje (Vila Rustika) je bi zgrajen armirano betonski zid.

4. Trasa avtoceste Podtabor – (priključek Vodice) Ljubljana Šentvid je štiripasovnica z vmesnim ločilnim pasom. Normalni prečni profil znaša 28,0 m: srednji ločilni pas je širok 4,00 m, robna pasova 0,50 m, vozna in prehitevalna pasova 3,75 m, odstavna pasova 2,50 m, zunanja robna trakova 0,20 m in bankini 1,30 m. Najmanjši horizontalni radij je 1.600 m, najmanjši vertikalni radij 30.000 m, največji podolžni nagib pa znaša 1,59%. Avtocesta je projektirana za računsko hitrost 120 km/h. Na tem odseku so zgrajeni šest viaduktov (Peračica dolžine 378 m, Ljubno dolžine 118,4 m, Lešnica 186,3 m, Tržiška Bistrica dolžine 417 m, Rupovščica dolžine 167,1 m levi in 162,05 m desni, Kokra dolžine 150,6 m levi in 158,2 m desni), ter most čez potok dolžine 5,45 m, predor Ljubno dolžine 260 m, 16 podvozov, devet nadvozov, razcep Podtabor, ter pet priključkov (Naklo, Kranj zahod, Kranj vzhod, Brnik in Vodice) in večje počivališče z bencinskim servisom (Voklo). Protihrupna zaščita je izvedena s protihrupno ograjo za zaščito pred hrupom naselij Naklo in Cegelnica.

Najmanjši horizontalni radij je 1.600 m, najmanjši vertikalni radij 30.000 m, največji podolžni nagib pa znaša 1,59%. Avtocesta je projektirana za računsko hitrost od 100 do 130 km/h.

Na celotni trasi je 21 službenih prehodov med smernimi vozišči, interventni dostop je eden in sicer iz magistralne ceste na portal pred predorom Karavanke. Na območju protihrupnih ukrepov (v armirani zemljini pri Lescah, ter protihrupni nasip pri Radovljici) sta izvedena dva interventna izhoda v sili – za pešce.

Na delu avtoceste A2 Karavanke – Obrežje, ki je v upravljanju ACB Hrušica so površinske vode vodene na tri načine in sicer:

1. na trasi državna meja med Republiko Avstrijo in Republiko Slovenijo – Vrba so vodene v regulacije, te pa v reko Savo Dolinko, razen objekta VP1 (Podmežakla) in viadukta Moste, ter del odseka 0603 od km 5,0 dalje do nadvoza Vrba, ki ima svoj oljni lovilec.
2. na trasi Vrba – Peračica je izveden sistem kontroliranega odvodnjavanja. Vse vode z vozniških površin so zajete v vodotesno kanalizacijo, ter preko zemeljskih zadrževalnikov in koalescentnih lovilcev olj z ponikanjem spuščene v okoliški teren. Vsega skupaj je 22 zemeljskih zadrževalnikov.
3. na trasi Peračica – (priključek Vodice) Ljubljana Šentvid po ločilnem pasu kanalizacije. Na vsakih 50 m so kanalske rešetke. Desni rob vozišča v smeri vožnje so travne bankine in jarki, delno kanalizacija z vtočnimi jaški na odstavnem pasu ali iztoki pod robnikom. Skupno število vodnih zadrževalnikov, ponikovalnic in oljnih lovilcev je 33, od tega je devet betonskih, ostali zemeljske (glinene) izvedbe.

Celotno traso avtoceste v Gorenjski regiji prečijo naslednji vodotoki:

1. Sava Dolinka dvakrat in to med predorom Karavanke in platojem Karavanke, ter pri Mostah,
2. Zgoša pri Mošnjah,
3. Dobruša pri Mošnjah,
4. Peračica pri Brezjah,
5. Lešnica pri Podtaboru,
6. Tržiška Bistrica pri Bistrici,
7. Rupovščica (Kokrica) pri Ilovški gmajni in
8. Kokra pri Vočanovem gozdu.

Trasa avtoceste poteka v neposredni bližini številnih naselij in enega zahtevnega objekta. Naselja, oziroma zahtevni objekt, ki se nahaja v kilometrskem pasu od trase avtoceste so prikazani v spodnji tabeli.

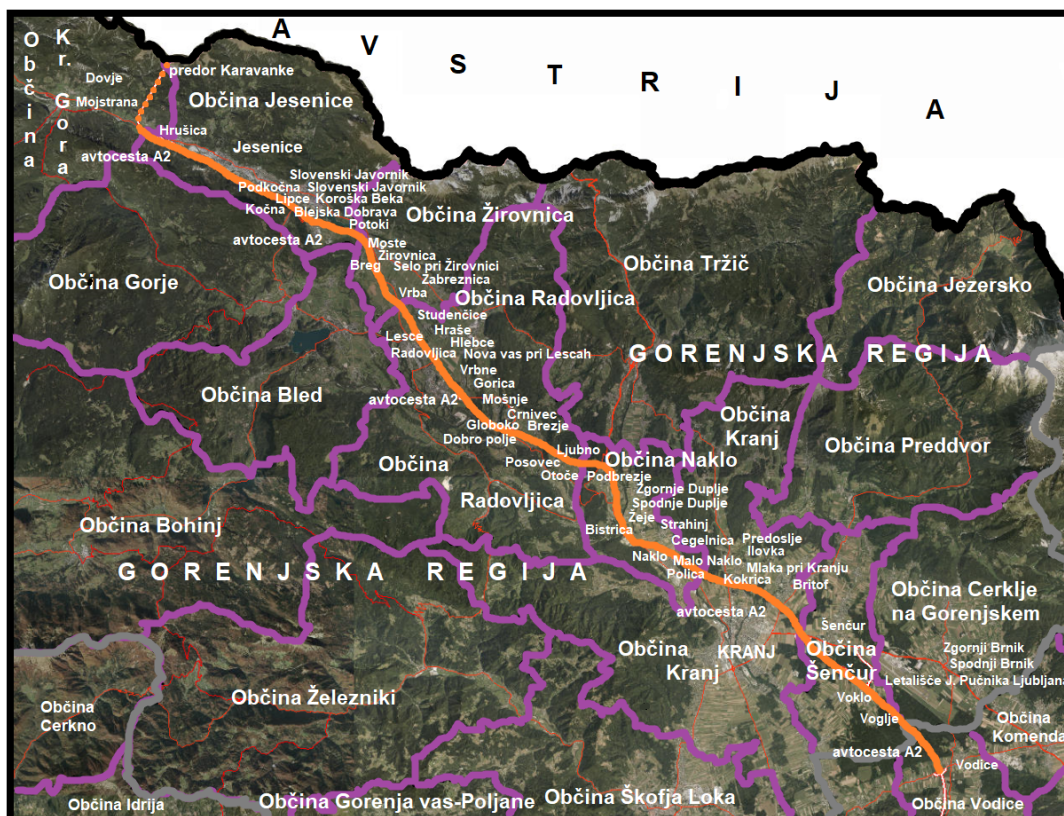
Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

Zap. št.	Naselja in zahtevni objekti	Število prebivalcev	Pristojna občina
	ni naselij		Kranjska Gora
1.	Hrušica	1.843	Jesenice
2.	Jesenice	13.351	Jesenice
3.	Podkočna	58	Jesenice
4.	Slovenski Javornik	1.953	Jesenice
5.	Koroška Bela	2.209	Jesenice
6.	Kočna	225	Jesenice
7.	Lipce	262	Jesenice
8.	Blejska Dobrava	965	Jesenice
9.	Potoki	115	Jesenice
10.	Moste	591	Žirovnica
11.	Žirovnica	589	Žirovnica
12.	Selo pri Žirovnici	281	Žirovnica
13.	Breg	629	Žirovnica
14.	Zabreznica	490	Žirovnica
15.	Vrba	490	Žirovnica
16.	Studenčice	94	Radovljica
17.	Hraše	208	Radovljica
18.	Lesce	2.860	Radovljica
19.	Hlebce	270	Radovljica
20.	Radovljica	5.780	Radovljica
21.	Nova vas pri Lescah	183	Radovljica
22.	Vrbnje	332	Radovljica
23.	Gorica	86	Radovljica
24.	Mošnje	357	Radovljica
25.	Globoko	29	Radovljica
26.	Črnivec	228	Radovljica
27.	Brezje	498	Radovljica
28.	Dobro polje	125	Radovljica
29.	Otoče	170	Radovljica
30.	Posavec	353	Radovljica
31.	Ljubno	479	Radovljica
32.	Podbrezje	769	Naklo
33.	Zgornje Duplje	519	Naklo
34.	Spodnje Duplje	477	Naklo
35.	Bistrica	77	Naklo
36.	Žeje	86	Naklo
37.	Strahinj	732	Naklo
38.	Naklo	1.670	Naklo
39.	Cegelnica	331	Naklo
40.	Malo Naklo	22	Naklo
41.	Polica	90	Naklo
42.	Mlaka pri Kranju	1.590	Kranj
43.	Kokrica	1.657	Kranj
44.	Kranj	34.500	Kranj
45.	Ilovka	66	Kranj
46.	Predoslje	957	Kranj
47.	Britof	1.734	Kranj
48.	Šenčur	2.865	Šenčur
49.	Voklo	487	Šenčur
50.	Vogljje	670	Šenčur
	Letališče J. Pučnika Ljubljana		Cerklje na Gorenjskem
50.	SKUPAJ	85.402	

Tabela 2: Naselja in zahtevni objekti v kilometrskem pasu od trase avtoceste

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

V Tabeli: 2 ni omenjenih naselij v Občini Kranjska Gora in Občini Cerklje na Gorenjskem po katerih območju prav tako poteka trasa avtoceste, vendar so naselja od avtoceste oddaljena več kot en kilometer. Najbližji naselji v Občini Kranjska Gora sta Dovje in Mojstrana, v Občini Cerklje na Gorenjskem pa sta to naselji Spodnji Brnik in Zgornji Brnik. V Občini Cerklje na Gorenjskem je najbližji večji objekt trasi avtoceste, na območju katerem se nahaja večje število ljudi, le kilometer od nje, Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana.



Legenda:			
Državna meja	Regijska meja	Občinska meja	Trasa avtoceste v regiji oz. v upravljanju ACB Hrušica

Slika 3: Naselja in zahtevni objekti v kilometrskem pasu od trase avtoceste po občinah (Vir: prirejeno po Atlas okolja)

2.1. Opis avtoceste

Trasa avtoceste se prične v predoru Karavanke, ki je enocestni in se po izhodu iz predora po 500 m razširi v obojestranski servisni plato, skupne velikosti 65.000 m². Trasa se najprej polagoma povzpne v pobočje Mežakle, tako, da se izogne naseljem pod vznožjem. Trasa je odmaknjena od pobočja Mežakle s tremi viadukti v dolžini 1.291 m. V nadaljevanju se trasa izvije iz pobočja Mežakle na odseku Lipce, kjer prečka železniško progo Jesenice – Sežana v nasipu, na tem mestu pa je izveden tudi priključek na regionalno cesto R-318 Jesenice – Bled. Naslednja 2 km avtoceste sta ravninska, potem pa sledi 71 m visok in 456,5 m dolg viadukt Moste. Za viaduktom trasa poteka po Žirovniškem polju ob naseljih Žirovnica in Vrba na severni strani, naselje Moste pa razdeli na dve polovici. Od tu se avtocesta usmeri proti jugovzhodu od podvoza lokalne ceste Lesce – Hlebce ter vzdolž glavne ceste G I-8 Vrba – Črnivec do Predtrškega polja. Na severnem robu Predtrškega polja trasa avtoceste ne poteka več vzporedno z glavno cesto, ampak južno od sadovnjaka Resje in naselja Mošnje. Dolini Zgoše in Dobruše avtocesta prečka z viaduktoma. V nadaljevanju trasa poteka po ježi severno od Dobrega Polja ter se tik pred viaduktom Peračica priključi na dograjeni del obstoječe hitre ceste,

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

ki po izvedeni rekonstrukciji predstavlja južni smerni pas avtoceste. Trasa novega severnega smernega pasu avtoceste sledi poteku obstoječe hitre ceste. Teren je zelo razgiban. Avtocestna trasa na začetnem delu prečka razmeroma veliko globel potoka Peračica, se usmeri v predor skozi greben Ljubno, prečka globel pri Ljubnem in se v nadaljevanju usmeri po ravninskem območju Ljubenskega polja ter na njegovem vzhodnem robu prečka še eno večjo globel in sicer potok Lešnica. Trasa avtoceste še naprej sledi poteku trase hitre ceste, tako, da se severno od naselja Podtabor spusti v globel Tržiške Bistrice. Na območju prečkanja Tržiške Bistrice se trasa avtoceste dvigne in situativno premakne ter pri naselju Naklo prečka Jurčkovno polje in malo naprej še Kranjsko polje. Sedaj se na ravninskem delu trasa avtoceste usmeri jugovzhodno proti Ljubljani. Pri Ilovški gmajni prečka potok Rupovščico in pri Vočanovem gozdu prečka reko Kokro nakar se skozi Primskovski boršt južno od naselja Šenčur spusti proti naselju Voklo in Voglje. Trasa avtoceste poteka severno nad obema naseljema tako, da približno 2.700 m pred naseljem Vodice prečka mejo Gorenjske regije. Do Šentvida, približno 11.500 m trasa avtoceste poteka po ozemlju Ljubljanske regije.

Na trasi avtoceste je zgrajeno večje število objektov, ki so navedeni v spodnji tabeli:

Vrsta objekta	DARS d.d., ACB Hrušica z Izpostavo Podtabor
Obojestranski priključki na AC	Jesenice zahod Jesenice vzhod Lesce Radovljica Brezje Podbrezje Naklo Kranj zahod Kranj vzhod Kranj Brnik Vodice
Predori	Karavanke Ljubno
Galerije	galerija predora Karavanke galerija Moste
Viadukti	Podmežakla 1, Podmežakla 2, Podmežakla 3, Podmežakla 4, Podmežakla 4a, Moste, Zgoša, Dobruša, Peračica Ljubno Lešnica Bistrica, Rupovščica, Kokra
Nadvozi	22
Podvozi, podhod	28
Čelna cestninska postaja	Hrušica
Mostovi	2
Servisni platoji oziroma počivališča	Jesenice, Lipce Radovljica Voklo
Prehodi med voznimi smermi	0 prehodov odprtih, 21 prehodov zaprtih, skupno 21 prehodov.

Tabela 3: Opis trase AC



Slika 4: Pomembnejši objekti – Predor Karavanke, ACB Hrušica in plato Karavanke (Vir: prirejeno po Atlas okolja)



Slika 5: Pomembnejši objekti – Viadukt Peračica in predor Ljubno (Vir: prirejeno po Atlas okolja)

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

2.2. Posebnosti na odsekih avtoceste

Posebnosti na odsekih avtoceste so naslednji:

- na trasi avtoceste državna meja med Republiko Avstrijo in Republiko Slovenijo – plato Karavanke je večina trase v predoru. Predor Karavanke je enocevni dvosmerni, dolžine 3450 m, širina vozišča predora je 7,50 m z dvema voznima pasovima širine 3,50 m in obojestranskima robnima trakovima širine 0,35 m. Vertikalna višina voznega svetlega profila je 4,70 m. Na vsaki strani vozišča je pločnik širine 0,85 m, s projektirano hitrostjo 80 km/h. Za ta del trase avtoceste je izdelan Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesrečah v predoru za Gorenjsko regijo;
- na trasi avtoceste plato Karavanke – Vrba je cesta projektirana, kot avtocesta brez odstavnih pasov, z odstavnimi nišami, s projektirano hitrostjo 100 km/h, poteka po senčni strani, zato je velika nevarnost poledice;
- na trasi avtoceste Peračica – Šentvid je cesta projektirana kot avtocesta z odstavnimi pasovi, s projektirano hitrostjo 120 km/h;
- celotna trasa je opremljena s klicem v sili na vsaka 2 km, ki je vezan neposredno na DARS, d.d., PNC Hrušica do Peračice. Od Peračice do priključka Vodice in naprej pa na DARS d.d. Regionalni nadzorni center Ljubljana;
- viadukti so mesta, kjer je nastanek poledice v zimskem času verjetnostno pogostejši, kot na drugih delih ceste;
- med priključkoma Jesenice vzhod in Lesce delno poteka trasa na senčni strani, zato je pozimi velika nevarnost poledice. Med tema priključkoma je občasno zaradi močnega vetra in pozimi zaradi snežnih zametov oviran promet.

2.3. Posebnosti urejanja prometa ob poslabšanih vremenskih razmerah

2.3.1. Veter

Ob močnem vetru je najbolj izpostavljen odsek med priključkoma Jesenice vzhod in Lesce. Že zaradi vetra poslabšane vozne razmere se še poslabšajo predvsem pozimi, ko je ob avtocesti zasneženo in veter sneg nanaša na avtocesto, kar poleg nanosov snega, povzroči tudi zmanjšano vidljivost. Potrebno je upočasniti vožnjo in biti skrajno previden.

2.3.2. Toča, močni nalivi

Ob močnejših nalivih, toči vozniki upočasnijo vožnjo, poslabšajo se vozne razmere in vidljivost. Velikokrat pa vozniki ustavljajo pod nadvozi in s tem povzročajo ovire na cesti.

2.3.3. Poledica

Nastanek poledice je najbolj verjeten na vseh viaduktih in na vseh ostalih manjših objektih, pri katerih je večja možnost podhladitve v zimskem času. Upravljevec ceste redno meri temperaturo tal in zraka na najbolj izpostavljenih točkah in preventivno posipa cestišče.

2.3.4. Sneg

Sneg na avtocesti na relaciji predor Karavanke - Šentvid ne predstavlja resnejše grožnje za zastoje v prometu, razen med odsekoma Jesenice vzhod in Lesce, kjer se zaradi vetra pojavljajo snežni zameti. Sneg je z območja betonske varnostne ograje (BVO) potrebno odvažati. Vzdrževalec avtoceste ima za pluženje pripravljenih zadostno število plužni skupini z vozili, ki so namenjeni za pluženje cestišča in za čiščenje priključkov. Plužni čas skupine znaša cca. 2 uri.



Legenda:					
Državna meja	Regijska meja	Občinska meja	Avtocesta	Meje tras v upravljanju ACB Hrušica	Avtocestna baza

Slika 6: Avtocestni odseki (Vir: prirejeno po 3D GIS-Analytics)

3. VRSTA, OBLIKA IN ZNAČILNOSTI NESREČ NA AVTOCESTI

Nesreča na avtocesti je dogodek, pri katerem je prišlo do večje prekinitve v cestnem prometu, je ena ali več oseb izgubilo življenje ali bilo huje poškodovanih, je nastala velika materialna škoda, ali je prišlo do nenadzorovanega uhajanja nevarne snovi v okolje, ki neposredno ogroža življenje ali zdravje ljudi in živali oziroma povzroči uničenje ali škodo na premoženju ter ima vpliv na okolje.

Na avtocesti lahko pride do:

- izrednega dogodka,
- manjše nesreče,
- množične nesreče.

3.1. Izredni dogodek-nesreča

- onesnaženo ali spolzko cestišče (zimske razmere),
- poslabšanje vidljivosti (megla, dim),
- pojav živali na cestišču,
- stoječe vozilo (okvara vozila),
- vožnja vozila v nasprotni smeri,
- telefonskega klica »klic v sili«,
- zastoj na avtocesti.

3.2. Manjša nesreča

- prometna nesreča I. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda,
- prometna nesreča II. kategorije – so nesreče, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana,
- prometna nesreča III. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana,
- prometna nesreča IV. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali zaradi posledic nesreče umrl v 30 dneh po nesreči.

3.3. Množična nesreča

Množična nesreča na avtocesti je kadar je v nesreči umrlo ali je težje telesno poškodovanih več kot 10 oseb. Prav tako se šteje za množično nesrečo na avtocesti, če je v nesreči udeleženo eno ali več tovornih vozil, ki prevažajo nevarno blago in je ob nesreči prišlo do eksplozije ali uhajanja nevarne snovi v okolje, ki ima škodljive učinke na ljudi in širše okolje.

4. VIRI NEVARNOSTI IN MOŽNI VZROKI NASTANKA NESREČE

Viri nevarnosti za nastanek nesreče na avtocesti so:

- promet, ki se odvija po avtocesti,
- onesnaženo ali spolzko cestišče,
- poslabšanje vidljivosti (megla, dim),
- pojav živali na cestišču,
- stoječe vozilo na cestišču (okvara vozila),
- zastoj na avtocesti,
- prometna nesreča I., II., III. ali IV. kategorije,
- požar na vozilu, tovoru ali eksplozija,
- nesreča pri prevozu nevarnega blaga, prevozu živine ipd.,
- naravne nesreče (potres, sneg) ali druge nesreče.

Vzrok za nastanek nesreče na avtocesti so:

- človeški faktor (neprilagojena hitrost, nepravilna stran (smer) vožnje, neustrezna varnostna razdalja),
- malomarnost,
- tehnološke napake strojev in opreme,
- vremenski pogoji (poledica, megla, toča, sneg),
- neznani oziroma ostali vzroki.

Za nesreče na avtocesti je značilno da:

- je udeleženih veliko število vozil, voznikov in sopotnikov,
- je veliko mrtvih in ranjenih, ki jih je potrebno oskrbeti,
- je poškodovanih veliko število živali,
- lahko nastane velika materialna škoda,
- negativno vpliva na okolje ob avtocesti ali širše (požar, nevarna snov),
- povzroča zastoje v prometu zaradi zaprtja avtoceste, ki traja več ur,
- pritegne veliko pozornost medijev,
- je lahko istočasno več nesreč na več odsekih avtoceste zaradi naleta vozil,
- povzroča psihološke težave tako pri preživelih, kot pri reševalcih in svojcih.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

5. DEJAVNIKI, KI POVEČUJEJO VERJETNOST NASTANKA NESREČE NA AVTOCESTI

5.1. Vremenske razmere

Neugodne vremenske razmere so lahko tudi med vzroki za nesrečo na avtocesti, kot so neurja ob nevihtah, močni vetrovi, močno sneženje ipd..

Prav tako lahko vremenske razmere kot so neurja, močni vetrovi, bistveno vplivajo na posledice nesreče z nevarnimi snovmi.

Močno neurje ob nevihti spremljajo nalivi, nevihtni piš, strele in lahko tudi toča. Število dni z nevihtami je pri nas v evropskem merilu zelo veliko, vendar je nevihtna aktivnost iz leta v leto zelo spremenljiva. Nekatere nevihte prinesejo tudi točo do tal (povprečno manj kot vsaka deseta), pojav toče pa je še bistveno bolj prostorsko variabilen od pojava neviht. Vetrovi ob nevihtah so zelo turbulentni, hitrost pa se jim naglo spreminja. Toča nastaja izključno v spomladanskem in poletnem času, pogosto pa je povezana s pojavom nevihtnega piša. Obilno deževje lahko privede do poplav kar lahko povzroči poškodbe infrastrukturnih objektov po katerih poteka avtocesta.

V Gorenjski regiji so vetrovi večinoma šibki, saj splošnim zahodnim vetrovom zapirajo pot Alpe. Hitrost vetrov narašča z višino, močnejši vetrovi pa se pojavljajo tam, kjer se zrak steka ali pada po pobočjih. Močnejši vetrovi pri tleh so karavanški fen in nevihtni piš. Veter lahko doseže tudi orkansko hitrost.

Sneženje pozimi je v Gorenjski regiji redni pojav, občasno so količine novozapadlega snega tolikšne, da lahko ohromijo promet po avtocesti. Predvsem se pojavljajo zastoji zaradi zdrsov tovornih vozil.

Zgoraj navedene vremenske razmere lahko povzročijo poškodbe infrastrukturnih objektov po katerih je speljana avtocesta in s tem povzročijo nesrečo ali pa v primeru nesreče otežijo reševanje, povečajo negativne vplive nesreče na uporabnike avtoceste, prebivalce, objekte, živali, okolje in kulturno dediščino.

5.2. Potresna ogroženost

Ozemlje Gorenjske regije spada med aktivnejša potresna območja, zato potres v določeni meri lahko ogrozi tudi varnost dela z nevarnimi snovmi zaradi poškodbe objektov in infrastrukture. Na našem območju lahko pričakujemo potrese VII. in VIII. stopnje po evropski potresni lestvici (EMS). Trasa avtoceste poteka od meje za Avstrijo do vstopa na območje Občine Naklo po območju kjer se lahko pričakujejo potresi VII stopnje po EMS lestvici, od tu naprej pa do priključka Vodice pa na območju kjer se lahko pričakuje potres VIII stopnje pa EMS. Vsi infrastrukturni objekti so zgrajeni potresno varno.

V primeru takega potresa lahko pričakujemo poškodbe, ne pa porušitve infrastrukturnih objektov po katerih poteka avtocesta.

5.3. Terorizem in druge oblike množičnega nasilja

Nevarnost terorizma, vključno z uporabo radioloških, kemičnih in bioloških sredstev ter drugih oblik množičnega nasilja v sodobnih razmerah zahteva, da pristojni državni organi načrtujejo in izvajajo učinkovite preventivne ukrepe za hitro in učinkovito zaščito in reševanje ljudi in premoženja tudi v primeru nesreče na avtocesti še prav v primeru nesreče z nevarnimi snovmi zaradi terorizma, kamor spada tudi opustitev dolžnega ravnanja z nevarnimi snovmi.

Zato je pomembna dejavnost ustrezen stalni nadzor prevozov nevarnih snovi, predvsem pa vozil, ki te nevarne snovi prevažajo po avtocesti, kar zmanjša tveganje za onesnaženje okolja večjega obsega.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

5.4. Požari na prevoznih sredstvih

Požari na prevoznih sredstvih na avtocestah niso tako redki. Nastanejo zaradi pregretosti pogonskega agregata ali drugih delov vozila, kratkega stika na električni napeljavi, samovžiga goriva ob prometni nesreči in podobnih vzrokih. Avtoprevozniki in ostali upravljavci oziroma lastniki prevoznih sredstev sprejmejo učinkovite preventivne ukrepe za preprečitev nastanka požara in za hitro in učinkovito zaščito in reševanje ljudi in premoženja tudi v primeru, ko pride do takega požara.

Pomembna dejavnost je zato dobro vzdrževanje vseh prevoznih sredstev ne glede na to ali prevažajo tovor ali potnike.

5.5. Poplave

Poplave so naravni dejavnik, ki ob različni tehnološki razvitosti neposredno vplivajo na namembnost prostora in rabo tal. So tudi prevladujoči naravnogeografski preoblikovalec pokrajine. Poplave navadno ne nastopijo iznenada (razen ob porušitvi vodnega jezua). Delna izjemo so hudourniške poplave, ki se lahko na omejenih območjih pojavijo v zelo kratkem času.

V Gorenjski regiji so poplave pogoste in lahko povzročijo tudi znatno škodo. Pojavljajo se lahko vse leto, bolj pogoste pa so v spomladanskem in jesenskem času ob obilnih in dolgotrajnejših padavinah. Poleti so poplave povezane z neurji in so predvsem krajevne in hudourniške. Poplav ni mogoče preprečiti, je pa do določene mere mogoče omejiti njihove posledice in se nanje bolj ali manj učinkovito pripraviti.

V letu 2016 smo v Sloveniji stopili v drugi cikel izvajanja Direktive 2007/60/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o oceni in obvladovanju poplavne ogroženosti (UL L št. 288 z dne 6. 11. 2007, str. 27) (v nadaljevanju: poplavna direktiva). V drugem ciklu je bilo tudi zahtevano, da se pregleda in preverijo obstoječa območja pomembnega vpliva poplav (OPVP). Za OPVP se upravičeno pričakuje, da na teh območjih v primeru poplav lahko pride do največjih škod na podlagi kriterijev ogroženosti iz poplavne direktive na zdravju ljudi, okolju, kulturni dediščini, gospodarskih dejavnostih, socialni infrastrukturi in infrastrukturi.

Za območja pomembnega vpliva poplav v RS se nevarnostni potencial opredeli s kartami poplavne nevarnosti. Na tej podlagi so izdelane karte razredov poplavne nevarnosti (razred majhne, srednje, velike in preostale poplavne nevarnosti), ki se uporabljajo za določitev pogojev in omejitev za izvajanje dejavnosti in poseganje v prostor.

Trasa avtoceste v Gorenjski regiji ni speljana po OPVP, vsekakor pa visoke vode, predvsem ob hudourniških poplavah lahko poškodujejo infrastrukturne objekte po katerih poteka avtocesta.

Zato je pomembna dejavnost varovanje infrastrukturnih objektov po katerih poteka trasa avtoceste, da se zmanjša tveganja za nesreče na avtocesti zaradi poškodovanosti infrastrukturnih objektov.

5.6. Plaz ali erozija

Zemeljski plaz je nekontroliran premik večje količine zemlje, blata, kamenja in drobirja po pobočju hriba navzdol. Plaz je posledica fizikalnih in kemijskih sprememb, ki nastanejo zaradi več dejavnikov, kot so potresi, erozije rek, tresenje zemlje zaradi prometa, večjih strojnih del, večjih nenadnih prekomernih zbiranj vode, ki so posledica močnih padavin (dežja ali snega). Ti dejavniki vplivajo na spremembo sil, predvsem na silo teže. Posledica je, da nestabilni sestoji zdrsijo v ugodnejši stabilnejši položaj.

V Gorenjski regiji je plazenje tal dokaj pogost pojav. Najbolj izrazito je v južnem delu, nekoliko manj pa v severnem delu regije. Razlikuje se glede na hitrost in globino. Plazovite površine sestavljajo labilna in pogojno stabilna zemljišča, ki se običajno plazijo ob veliki namočenosti tal ali zaradi neustreznih posegov v prostor.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

V primeru takega plazu bi lahko prišlo tudi do poškodb infrastrukturnih objektov po katerih poteka avtocesta.

Trasa avtoceste v Gorenjski regiji ne poteka po plazovitih območjih.

Kljub temu je pomembna dejavnost varovanje infrastrukturnih objektov pa katerih poteka trasa avtoceste, da se s tem zmanjša tveganja za nesreče na avtocesti zaradi poškodovanosti infrastrukturnih objektov.

5.7. Močno sneženje in toča

Sneg in toča je padavina v trdem stanju, ki nastane iz drobnih kapic vodne pare, ko je zrak zasičen z vodno paro pod 0 °C. Tedaj vodna para resublimira (takoj preide v trdo stanje). Če je resublimacija postopna, ledeni kristali dobivajo več ali manj pravilno obliko, se pri padanju spajajo in tako nastane snežinka. Toča so ledena zrna (kroglice) različnih velikosti.

V Gorenjski regiji je predvsem sneg redni pojav, toča pa malo manj pogost pojav. Sneženje lahko traja dalj časa, dočim je toča bolj kratkotrajen pojav. Oba pojava pa lahko močno vplivata na povečanje možnosti nesreče na avtocesti, predvsem v primerih, ko udeleženci v prometu niso opremljeni z ustrezno zimsko opremo, se ne izločajo iz prometa oziroma se ob toči zaustavljajo pod nadvozi in v predorih.

Da se ta dejavnik čim bolj minimalizira je potrebno, da upravljavec avtoceste pravočasno in ustrezno pristopi k pluzenju, da so udeleženci v prometu ustrezno opremljeni z zimsko opremo, se pravočasno izločajo iz prometa, ter se ob toči ne zaustavljajo pod podvozi in v predorih.

5.8. Požari v naravnem okolju

Gorenjska regija je v Sloveniji ena najbolj gozdnatih regij, saj gozdovi pokrivajo okoli 69% celotnega območja regije. Podoba gozda in s tem tudi krajine ni odvisna zgolj od gozdnatosti, temveč tudi od zgradbe gozda in drevesne sestave. V lesni zalogi gorenjskih gozdov prevladujejo iglavci.

Požarna ogroženost naravnega okolja je odvisna od podnebnih in vremenskih značilnosti posameznega območja, vrste tal, vrste in strukture gozda ter ostalega rastja, negovanosti gozda, količine in vlažnosti goriv ter od bližine potencialnih povzročiteljev požarov.

V dolgoletnem povprečju sta značilni dve obdobji z nadpovprečnim številom gozdnih požarov in nasploh požarov v naravnem okolju. Prvo je običajno v pozno zimskem in zgodnjem spomladanskem času, od začetka februarja do začetka aprila, drugo pa poleti, predvsem julija in avgusta.

Posledice gozdnih požarov so odvisne od tipa gozdnega požara, vrste in oblike gozda, drevesne sestave gozda, časa nastanka in trajanja požara, razpoložljive količine biogoriva, velikosti pogorele površine in ekološke ranljivosti območja požara.

Trasa avtoceste je v Gorenjski regiji speljana tudi skozi gozdnata območja, kar bi ob požaru lahko vplivalo na varnost prometa na tem delu avtoceste.

5.9. Nevihta

Nevihta je vremenski pojav. Nastane predvsem tedaj, ko se ustvari nevihtni oblak. V nevihtnem oblaku, ali med njimi in zemeljskim površjem se ustvarijo električni pojavi, ki z bliskanjem in grmenjem razelektrijo oblak. Razelektritev spremljajo kratkotrajne močne padavine dežja, redkeje toče. Nevihte se pojavljajo predvsem v poletnih mesecih. V naših krajih nastajajo nevihte vzdolž poletnih hladnih front (frontalna nevihta), ali pa v vlažnih in nestabilnih toplih zračnih masah (toplotna nevihta).

Ministrstvo za obrambo RS		Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije		

Nevihta se lahko stopnjuje v vihar, zelo močan veter, ki lomi drevje, razkriva strehe, ruši barake ter druge improvizirane in lažje objekte.

V Gorenjski regiji so nevihte reden pojav predvsem v poletnem času, niso pa izključene tudi v drugih letnih časih.

Močne padavine dežja povzročijo zmanjšano vidljivost, močan veter pa lahko celo prevrne vozilo, kar vse pomeni povečano možnost za nastanek nesreče na avtocesti.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

6. VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE

Glede na to, da je promet na avtocesti primarni vir ogrožanja potnikov, blaga in okolice imamo dve vrsti ogroženosti in sicer:

- ogroženost zaradi nesreče na avtocesti,
- ogroženost zaradi tovora – nevarnega blaga, ki se prevaža po avtocesti.

Oblika ogroženosti:

- trčenje vozil,
- požaru na vozilu, tovoru ali eksplozija,
- nesreče pri prevozu nevarnega blaga, prevozu živine ipd.,
- naravne nesreče (potres, plaz, nevihta, sneg, toča) ali druge nesreče.

Verjetnost ogroženosti je težko določiti saj po statističnih podatkih Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, delež prometnih nesreč na avtocestah glede na celotno državno cestno omrežje znaša 5,73%, kljub temu, da se letno vsaj 50% vsega prometa odvija po avtocestah.

Ob upoštevanju prometa ter vseh prometnih nesreč so slovenske avtoceste v povprečju mnogo varnejše od ostalih slovenskih cest.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

7. POGOSTOST POJAVLJANJA NESREČE

V primeru nesreče na avtocesti so ogroženi:

- potniki in vozila na avtocesti,
- avtocestna infrastruktura,
- ožje in širše območje ob avtocesti, v primeru nesreče z nevarnim blagom,
- prebivalci, ki prebivajo v ožjem oziroma širšem območju avtoceste.

Množičnih nesreč na avtocestah ni veliko. Do leta 2011 na našem območju ni bilo množične nesreče na avtocesti. Dne 16. 05. 2011 se je na gorenjski avtocesti zgodila ena večjih nesreč in sicer nesreča avtobusa, iz Zvezne Republike Nemčije, ki je zapeljal v obcestni jarek, prevažal pa je dijake na Hrvaško. Po tem dogodku so se zgodile še naslednje hujše nesreče:

- junija 2011 nesreča avtobusa z nemškimi turisti, ki se je prevrnil na bok v jarek,
- januarja 2016 smrtna nesreča na viaduktu Peračica zaradi zaustavitve vozila (parkiranja),
- aprila 2017 smrtna nesreča pri izvozu za Vodice voznika osebnega vozila,
- septembra 2018 smrtna nesreča pri izvozu Lesce,
- maja 2019 prevrnjen tovornjak naložen s peskom na viaduktu Rupovščica,
- julija 2019 smrtna nesreča motorista pri izvozu Jesenice zahod,
- november 2019 smrtna nesreča zaradi naleta osebnega vozila v tovorno vozilo pred platojem Karavanke,
- januarja 2020 nesreča dveh tovornjakov in avtobusa,
- februarja 2020 nalet osebnega vozila v tovorno vozilo pred platojem Karavanke,
- avgusta 2020 nesreča dveh tovornjakov in osebnega vozila,
- marca 2021 nalet osebnega vozila v tovorno vozilo pred platojem Karavanke,
- junija 2021 smrtna nesreča nalet osebnega vozila v tovorno vozilo pred platojem Karavanke.

Bolj pogosto se pojavljajo izredni dogodki za katere poskrbijo delavci Avtocestne baze Hrušica in manjše nesreče.

V primeru, da bi prišlo do nesreče na avtocesti na vozilu, ki bi prevažalo nevarno blago in bi se to pričelo nenadzorovano širiti v okolje, kjer živi ali dela večje število ljudi bi bilo potrebno izvesti umik oziroma evakuacijo ljudi iz ogroženega okolja.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

8. VRSTE IN KOLIČINE NEVARNIH SNOVI

Ne razpolagamo s podatki kakšne vrste nevarnega blaga in kolikšne količine nevarnega blaga se prevaža po odsekih avtoceste, ki so na našem območju. Ocenjujemo pa, da tega ni tako malo. Prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu z Zakonom o prevozu nevarnega blaga in Sporazumom o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR). Še prav posebna pravila veljajo za prevoz nevarnega blaga skozi predor Karavanke.

Prevoz nevarnih snovi, za katere veljajo določbe Sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR), ki se opravljajo s prevoznimi enotami, ki jih je treba skladno z ADR označiti z oranžnimi tablam, morajo biti opremljeni z vsaj eno opozorilno lučjo, ki oddaja oranžno svetlobo in zagotavlja učinkovito opozarjanje (to je, da je svetloba opozorilne luči vidna z vseh strani in da se opozorilna luč vključi najmanj 50 metrov pred cestninsko postajo in ostane vključena med celotno vožnjo skozi predor), razdalja med vozečimi ali ustavljenimi prevoznimi enotami v predoru pa mora biti najmanj 150 metrov.

Prevozne enote, ki morajo imeti v skladu s predpisi o prevozu nevarnega blaga oranžne oznake, katerih številke za oznako nevarnosti se začnejo s številko 2 ali s podvojeno številko 3, 4, 5, 6 ali 8, ali je pred številkami napisana črka X, smejo peljati skozi predor le, če so tudi varovane še z enim spremljevalnim vozilom, vozečim za prevozno enoto. Spremljevalno vozilo mora biti prav tako opremljeno z opozorilno lučjo, ki oddaja oranžno svetlobo, z napravami, ki vseskozi zagotavljajo obojestransko govorno povezavo s spremljano prevozno enoto in nadzornim centrom za predor ter gasilnimi aparati in drugo opremo po ADR, ki ustreza nevarnemu blagu spremljane prevozne enote. Najmanj en član voznega osebja spremljevalnega vozila mora imeti certifikat o posebni usposobljenosti voznikov skladno z določbami ADR, znati ravnanje z varnostnimi napravami v predoru in imeti sposobnosti, znanje in pooblastila, da lahko ukrepa skladno s pisnimi navodili, ki so predpisana po ADR za voznika, in sprejme druge potrebne ukrepe do prihoda intervencijskih ekip. Spremljevalno vozilo bo zagotovljeno v okviru Avtocestne vzdrževalne baze Hrušica, iz katere se predor Karavanke tudi nadzira.

Ob prevozu posebej nevarnih snovi velja, da je promet skozi predor Karavanke možen le v naprej določenih terminih tako, da prevoznik na posebnem obrazcu vsaj 24 ur v naprej napove prevoz. V času trajanja tovrstnega prevoza je za vse druge uporabnike predor zaprt.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

9. VERJETNE POSLEDICE NESREČE IN VERJETNOST NASTANKA VERIŽNE NESREČE

9.1. Posledice izrednih dogodkov

Največja verjetnost je pojavljanje zastojev. Sledi omejitev hitrosti in omejitev vožnje po prometnem oziroma prehitevalnem pasu, ter preusmeritev prometa. Izredni dogodek lahko traja od nekaj minut do ure ali več, kar je odvisno od posameznega dogodka, vremenskih razmer ter gostote prometa.

9.2. Posledice manjše nesreč

Posledice so lahko različne, od posledic pri prometni nesreči I. kategorije, kjer nastane samo materialna škoda, pa do prometne nesreče IV. kategorije pri kateri kdo umre ali zaradi posledic nesreče umre v 30 dneh po nesreči.

9.3. Posledice množične nesreče

Posledice se kažejo v tem, da je več kot 10 ljudi umrlo ali bilo težko telesno poškodovanih in je nastala velika materialna škoda. V najslabši možni varianti je v primeru nesreče na avtocesti ogroženo tudi do nekaj sto ljudi.

Prometni nesreči velikokrat sledi iztekanje nevarne snovi v okolje v hujših primerih pa se lahko razvije v požar in eksplozijo. Pri nesreči z nevarno snovjo obstaja tudi možnost ogrožanja ljudi in živali v bližini nesreče, iztekanje nevarne snovi v podtalnico in vodotoke.

Pri nastanku požara se posledice predvidevajo na gradbenih objektih. Obstaja tudi možnost širjenje požara v naravno okolje – gozd. Ogroženost avtoceste pred naravnimi nesrečami je majhna, vendar ni zanemarljiva.

Nesreča na avtocesti lahko povzroči naslednje verižne nesreče:

- nalet vozil-verižno trčenje,
- požar na vozilih in ostalih objektih v bližini avtoceste,
- eksplozijo kot posledico požara na vozilih,
- onesnaženje vodotokov in podtalnice,
- onesnaženje okolja z nevarnim blagom,
- požar v naravnem okolju (gozdni požar).

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

10. VERJETNOST POJAVLJANJA NESREČE IN MOŽNOST PREDVI-DEVANJA NESREČE

10.1. Verjetnost pojavljanja izrednih dogodkov

Glede na znane podatke je možno pojavljanje zastojev, ki se najpogosteje pojavljajo tekom dneva (v časovnih terminih, ko je tudi frekvenca prometa gostejša), prav tako med vikendi ter v času dopustov in praznikov. Med izrednimi dogodki je tudi pojavljanje vožnje v nasprotni smeri in slaba vidljivost.

10.2. Verjetnost pojavljanja manjših nesreč

Verjetnost pojavljanja manjših nesreč je odvisna od preobremenjenosti avtoceste na objektih prometne infrastrukture. Največ se na avtocestah pojavljajo prometne nesreče I. in II. kategorije, pri katerih ni potrebna intervencija sil za zaščito, reševanje in pomoč. Manjšo nesrečo obvladuje redna služba ACB Hrušica, v sodelovanju s policijo in rednimi intervencijskimi enotami in službami.

10.3. Verjetnost pojavljanja množičnih nesreč

Verjetnost pojavljanja množičnih nesreč, kadar bi v nesreči umrlo ali bilo težje telesno poškodovanih več kot 10 oseb je zelo majhna. Največja verjetnost, da do takšne nesreče pride je ob gosti megli ali poledici, ki se pojavlja na bolj izpostavljenih delih cestišča.

Večjo nevarnost pa predstavljajo nesreče z nevarnim blagom, ker ni možno pridobiti točnih podatkov o količini še manj pa o vrstah nevarnih snovi, ki se jih prevaža po avtocestah. Glede na vsakodnevne velike količine prevozov naftnih derivatov in drugih nevarnih snovi po avtocestah, obstaja bistveno večja možnost nesreče z nevarnim blagom, kot pa jo priznavamo.

Možnost naravnih in drugih nesreč je minimalna. Vsi objekti na avtocesti so zgrajeni potresno varno. Verjetnost pojavljanja nesreč zaradi terorizma ni mogoče definirati, možnost pa obstaja. Tudi verjetnost pojavljanja nesreč na avtocesti zaradi podnebnih sprememb je težko definirati, možnost pa obstaja zaradi povečanja pogostosti ekstremnih vremenskih dogodkov.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

11. SCENARIJI TVEGANJA NESREČE NA AVTOCESTI

Trije scenariji tveganja za nesrečo na avtocesti so v nadaljevanju predstavljeni v tej oceni ogroženosti. Scenariji so izdelani na podlagi nesreč, ki so se zgodile na tej avtocesti in sicer scenarij večje nesreče ko je avtobus polen potnikov zapeljal v obcestni jarek, scenarij prevrnjenega tovornjaka naloženega s peskom in scenarij smrtna nesreča voznika, ki je na viaduktu Peračica parkiral vozilo.

11.1. Scenarij tveganja 1: Avtobus polen potnikov zapelje v obcestni jarek

Za večjo nesrečo se predpostavi, da avtobus polen potnikov zapelje v obcestni jarek avtoceste in se prevrne.

Zaradi utrujenosti voznika polen avtobus potnikov zapelje v obcestni jarek, kjer prevrnen obstane s poškodovanimi potniki. Tri osebe so ukleščene, več oseb je poškodovanih, na srečo smrtnih žrtev ni.

Reševalne službe uspešno sanirajo posledice nesreče. Vsi poškodovani so prepeljani v zdravstvene ustanove, nepoškodovani se začasno za nekaj ur, do prihoda nadomestnega avtobusa nastanijo v hotel. Nudena jim je psihosocialna pomoč.

11.2. Scenarij tveganja 2: Prevrnjen tovornjak naložen s peskom

Za to nesrečo se predpostavi, da se zgodila na viaduktu zaradi predrtje pnevmatike na tovornem vozilu, ki prevaža pesek.

Prevrnjen tovornjak na viaduktu, obrnjen na bok, okoli njega pa kupi raztreščenega peska. Pesek je razsut po obeh straneh cestišča, zato pristojne službe avtocesto med obema izvozoma zaprejo v celoti, ter uredijo obvoz. Tam je vse do odstranitve posledic nesreče poteka promet v počasni koloni.

Policija zaradi suma, da je vzrok prometne nesreče predrtje pnevmatike le-to zasežejo in jo predajo v nadaljnje preverjanje. Poškodovanega voznika odpeljejo v zdravstveno ustanovo. V prometni nesreči je bilo udeleženo samo to vozilo.

Po avtocesti se kmalu po nesreči lahko peljejo samo vozila, ki so med zaporo ostala ujeta na tem odseku avtoceste. Ko je cesta očiščena peska, promet steče po odstavnem pasu v obe smeri samo za določena vozila (predvsem tovorna vozila in avtobuse).

11.3. Scenarij tveganja 3: Zaustavitev vozila na viaduktu

Predpostavka je, da voznik osebnega vozila ustavi vozilo na viaduktu in izstopi iz njega.

Tovornjak je na viaduktu povozil voznika, ki na sredini nevarnega viadukta izstopi iz avtomobila. Ni jasno zakaj voznik ustavi na viaduktu, tam parkiral, kljub temu, da ustavljanje vozil tam ni dovoljeno, izstopi iz vozila, ga zbije tovornjak, ter za posledicami trčenja na kraju nesreče umre.

11.4. Posledica nesreče na avtocesti

Posledice nesreč na avtocesti so lahko neposredne in posredne. Med neposredne posledice se lahko štejejo posledice, ki nastanejo pri udeležencih nesreče na območju nesreče in poškodovanost infrastrukturnih objektov na območju nesreče. Med posredne posledice pa se lahko štejejo posledice, ki nastanejo zaradi prizadetosti ljudi, prizadetosti članov reševalnih ekip, škode na okolju ipd..

Večjih vplivov na ljudi, gospodarstvo, okolje, kulturno dediščini, ter politični in družbeni vpliv množične nesreče na avtocesti nimajo. Še največji je vpliv na ljudi, na udeležence nesreče na območju nesreče.

12. PREPREČITEV, UBLAŽITEV IN ZMANJŠANJE POSLEDIC MNOŽIČNE NESREČE NA AVTOCESTI

Za preprečitev, ublažitev in zmanjšanje posledic nesreč na avtocesti je potrebno zagotoviti, da:

- upravljavec avtoceste upošteva normativno ureditev, nadzira stanje avtoceste, nadzira prometno ureditev in izvaja naloge rednega vzdrževanja na avtocesti,
- se usposobi dežurne delavce DARS d.d. v Nadzornih centrih avtocestnih baz in Prometno-informacijskih centrih (PIC) za državne ceste za pravočasno in ustrezno obveščanje ter izvedbo vseh potrebnih ukrepov v skladu s predpisi in navodili,
- da se izvede pravočasno obveščanje udeležencev v prometu na preusmeritev prometa oziroma obvoz na druge državne ceste,
- se zagotovi takojšnje in učinkovito zavarovanje kraja dogodka in izvedbo s tem povezanih ukrepov,
- se zagotovi možnost prihoda interventnim službam na kraj nesreče (sprostitev prevoznosti voznih pasov, pravočasna odstranitev zaščitne ograje do prihoda intervencijskih vozil), oziroma ustrezno urediti intervencijske dostope,
- se zagotovi ustrezna koordinacija intervencijskih sil (vzpostavitev ustreznega poveljniškega mesta na mestu nesreče ali v avtocestni bazi),
- se skrajša čas prihoda intervencijskim silam na kraj nesreče (hitro tehnično vozilo oziroma namestitve reševalnih enot v avtocestni bazi),
- se opreми reševalne službe z ustrezno reševalno opremo (prostovoljna gasilska društva) in jih usposobi za ravnanje z opremo,
- se v regiji zagotovi potrebno zalogo materialnih sredstev in opreme za množične prometne nesreče,
- se dogradi inteligentni prometni sistem (ITS) za nadzor in vodenje prometa,
- pristojni organi in službe nadzirajo udeležence v prometu, da upoštevajo določila Zakona o varnosti v cestnem prometu (spoštovanje predpisane hitrosti vožnje na avtocesti in skozi predore ter spoštovanje signalizacije) in druge predpise s področja varnosti v cestnem prometu,
- se dopolni priročnik za kandidate za voznike motornih vozil »Varna vožnja« programa teoretičnega in praktičnega usposabljanja v zvezi posebnosti prometa na avtocesti,
- se poveča aktivnost Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na preventivnem področju s poudarkom na obveščanju javnosti, osveščanju voznikov o varni vožnji, izdelavi in delitvi preventivnega materiala voznikom, obvezni uporabi odsevnih brezrokavnikov, dosledno upoštevanje prometnih predpisov, signalizacije ter obvestil DARS d.d..

12.1. Zaščitni ukrepi

Od zaščitnih ukrepov se ob množični nesreči na avtocesti izvajajo naslednji ukrepi:

- prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi,
- ukrepi pri nesreči z nevarno snovjo,
- umik udeležencev v prometu iz mesta nesreče in ogroženega območja,
- sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev.

12.1.1. Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi

Ob izrednem dogodku oziroma nesreči upravljavec organizira pregled opreme, naprav oziroma objekta. Pregled opravi upravljavec oziroma vzdrževalec avtoceste, ki oceni poškodovano opremo in če je možno jo z enostavnimi ukrepi popravi ali zamenja. Naloga upravljavca oziroma vzdrževalca avtoceste je tudi ureditev obvoza, zavarovanje poškodovanih vozil in mesta nesreče, sprostitev intervencijskih poti, obveščanje pristojnih organov.

Na javni cesti (državni cesti) ustrezno signalizacijo za obvoz postavi vzdrževalec ceste.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

Nadzor upoštevanja postavljene prometne signalizacije, urejanje cestnega prometa in zavarovanje mesta nesreče je v pristojnosti policije, Policijske uprave Kranj v skladu z načrtom dejavnosti in zakonskimi pristojnostmi.

12.1.2. Ukrepi pri nesreči z nevarno snovjo

Ob nesrečah, kjer je prisotno nevarno blago se aktivira pristojna gasilska enota širšega pomena. V kolikor te ne morejo identificirati vrste nevarnosti se na zahtevo vodje intervencije ali drugih odgovornih oseb aktivira najbližji ekološki mobilni laboratorij (ELME, MEEL, IRE KLOR), ki:

- opravljajo izvidovanje nevarnih snovi (detekcija, identifikacija, dozimetrija, enostavnejše analize),
- ugotavljajo in označujejo mejo koncentriranih območij,
- izvajajo vzorčenje za analize in preiskave.

Če bi prišlo do večje koncentracije, bi za izvajanje nalog RKB izvidovanja in nadzor dekontaminacije aktivirali regijsko RKB enoto, naloge dekontaminacije pa izvedejo gasilske enote širšega pomena. Sile, ki intervenirajo na ogroženem območju morajo imeti zagotovljeno osebno zaščitno opremo.

12.1.3. Umik udeležencev v prometu iz mesta nesreče in ogroženega območja

Umik ogroženih udeležencev v prometu v primeru množične nesreče na avtocesti odredi vodja intervencije, kadar uhajajo nevarne snovi v ozračje oziroma obstaja nevarnost eksplozije. Umik iz vplivnega območja nevarne snovi izvaja upravljavec oziroma vzdrževalec avtoceste, DARS, d.d. ACB Hrušica s svojimi dežurnimi službami in intervencijske sile, ki so vključene v reševanje. Evakuirane se glede na kraj nesreče namesti v DARS, d.d. ACB Hrušica ali DARS, d.d. ACB Hrušica, Izpostavo Podtabor.

Če je zaradi nesreče ogroženo življenje in zdravje okoliških ljudi in živali, njihovo evakuacijo izvede lokalna skupnost. Odredi jo župan ali poveljnik CZ prizadete lokalne skupnosti skladno z dokumentom o izvajanju zaščitnih ukrepov.

12.1.4. Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev

Sprejemno mesto evakuiranih ljudi določi vodja intervencije. Na sprejemnih mestih se poskrbi za evakuirane in se jih glede na kraj nesreče takoj namesti v DARS, d.d. ACB Hrušica ali DARS, d.d. ACB Hrušica, Izpostavo Podtabor.

Oskrba zajema tudi nudenje prve medicinske pomoči in nadaljnjo oskrbo.

Oskrbo ogroženih prebivalcev ob nesrečah z nevarnimi snovmi izvede lokalna skupnost.

12.2. Naloge zaščite, reševanja in pomoči

Od nalog zaščite, reševanja in pomoči (ZRP) se ob nesreči z nevarnimi snovmi izvajajo naslednje:

- gašenje in reševanje ob požarih,
- reševanje ob množičnih nesrečah,
- nujna medicinska pomoč,
- pomoč ogroženim in prizadetim,
- prva veterinarska pomoč,
- obravnava in odprava posledic nesreče.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

12.2.1. Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja in reševanja na avtocesti izvajajo lokalno pristojna gasilska društva in gasilske enote širšega pomena.

Gasilske enote izvajajo naloge gašenja in reševanja (gašenje požarov in reševanje ob požarih in eksplozijah, sodelovanje pri prenosu poškodovancev s kraja nesreče, pomoč pri pripravi ponesrečenih za prevoz, preventivne naloge varstva pred požarom preprečevanje nastanka požarov), naloge zaščite in reševanja ljudi ter premoženja in opravljanje drugih splošnih reševalnih nalog.

Zaščito in reševanje ob nesreči pri prevozu nevarnega blaga, reševanje ukleščenih in blokiranih potnikov izvajajo gasilske enote širšega pomena (Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Ur. list RS, št. 92/07, 54/09, 23/11 in 27/16).

12.2.2. Reševanje ob množičnih nesrečah

Tehnično reševanje ob nesreči na avtocesti izvajajo Gasilske enote širšega pomena, dežurna služba DARS, d.d. ACB Hrušica in Avto-moto zveza Slovenije, PE Kranj.

Tehnično reševanje zajeme odkrivanje ponesrečenih v razbitinah, reševanje ljudi in materialnih dobrin iz razbitin, reševanje živali iz razbitin (izvaja se po navodilih UVHVVR – veterinarskega inšpektorja), odstranitev in odvoz poškodovanih vozil in izvajanje drugih nalog iz svoje pristojnosti.

12.2.3. Nujna medicinska pomoč

Naloge nujne medicinske pomoči izvaja Osnovno zdravstvo Gorenjske s Službami nujne medicinske pomoči po zdravstvenih domovih.

Za zdravstvo pomembne informacije o številu in stanju udeležencev v nesreči po možnosti zagotovi DARS, d.d. PNC Hrušica. ZD Jesenice, Služba NMP vprašalnik posreduje na DARS, d.d. PNC Hrušica.

V okviru nujne medicinske pomoči ob množični nesreči na avtocesti se izvajajo najnujnejši ukrepi za ohranitev življenja in varovanja zdravja ljudi.

Preživele in poškodovane udeležence nesreče je potrebno čim prej prepeljati na varno območje, ki ga določi vodja intervencije. Na tem mestu se organizira mesto zdravstvene oskrbe, na katerem služba nujne medicinske pomoči, organizira in izvede najnujnejšo zdravstveno oskrbo, pripravi preživele za prevoz v zdravstvene ustanove, psihološka pomoč, registracija udeležencev v nesreči in ugotavljanje smrti.

Ob nesreči z večjim številom žrtev, se po potrebi poleg rednih služb Ministrstva za notranje zadeve (MNZ), ki opravljajo identifikacijo oseb, aktivira tudi enoto za identifikacijo oseb pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

12.2.4. Pomoč ogroženim in prizadetim

Ob velikem številu prizadetih ob množični nesreči na avtocesti se aktivira poizvedovalna služba pri RKS, ki izvaja naloge poizvedovalne službe v skladu s svojimi pristojnostmi.

Ob nesreči so zaradi njenih značilnosti, učinka in posledic praviloma hudim stresom izpostavljeni preživelci ter reševalci. Učinki nesreče so lahko dolgotrajni tako za reševalce, kot za preživele in njihove svojce. Psihološko pomoč na evakuacijskem sprejemališču (avtocestne vzdrževalne baza) nudijo različni strokovnjaki (psihologi, terapevti, duhovniki). V programe usposabljanja sil za zaščito, reševanje in pomoč morajo biti vključene tudi vsebine psihološke pomoči.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

12.2.5. Prva veterinarska pomoč

Prva veterinarska pomoč pri prevozu živine v primeru nesreče na avtocesti, se izvaja na podlagi navodil, ki jih izda veterinarski inšpektor Uprave Republike Slovenije za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin. Reševanje živine iz vozil izvajajo redne službe upravljavca avtoceste, DARS, d.d. ACB Hrušica in gasilske enote širšega pomena (po potrebi se vključijo ostala gasilska društva) po navodilih Uprave RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin – veterinarskega inšpektorja.

Prevozna sredstva, ki prevažajo živali so praviloma grajena tako, da onemogočajo pobeg živalim. V ekstremno negativnih pogojih za živali, možnost pobeg s prevoznega sredstva vedno obstaja. Žival, ki ji pobeg uspe in predstavlja nevarnost za živali in ljudi se usmrti.

Prevoz živalskih trupel izvajajo javne službe za prevoz in ravnanje z živalskimi odpadki ter veterinarska higienska služba.

12.2.6. Obravnava in odprava posledic množične nesreče

Ogled kraja nesreče in preiskovalna dejanja v večini primerov vodi preiskovalni sodnik, prisoten je lahko tudi državni tožilec. Ogled kraja nesreče in določena preiskovalna dejanja preiskovalni sodnik lahko prepusti policiji. Policijo lahko usmerja tudi državni tožilec. Z začetkom ogleda kraja nesreče, po določilih Zakona o kazenskem postopku, je delo vseh organov na kraju nesreče, podrejeno vodji ogleda kraja nesreče.

Prepovedana oziroma kazniva je vsaka sprememba kraja kaznivega dejanja ali prekrška, če gre za prometno nesrečo s telesnimi poškodbami ali večjo materialno škodo. Sprememba kraja nesreče zaradi zavarovanja ali reševanja življenja ali premoženja se ne šteje za kaznivo.

Upravljavec in vzdrževalec DARS, d.d. ACB Hrušica mora v najkrajšem možnem času zagotoviti prevoznost avtoceste. Avto-moto zveza Slovenije mora zagotoviti odstranitev poškodovanih vozil. Pri odstranitvi vozil sodeluje tudi upravljavec oziroma vzdrževalec avtoceste ali druge pooblašene službe.

12.3. Osebna in vzajemna zaščita

Osebna in vzajemna zaščita vse ukrepe, ki jih ogroženi prebivalci in udeleženci nesreče na področju, kjer se zgodi nesreča, izvajajo za preprečevanje in ublažitev posledic nesreče za njihovo zdravje in življenje ter varnost njihovega premoženja.

DARS, d.d. (upravljavec in vzdrževalec avtoceste) je dolžan pravočasno obveščati vse udeležence v prometu o stanju in vseh nevarnostih na cestah, o pravilnem ravnanju ob nesreči in izvajanju zaščitnih ukrepov.

V primeru, ko zaradi množične nesreče na avtocesti, pred območjem nesreče nastane stoječa kolona vozil daljša od 1.500 metrov, delavci DARS, d.d. ACB Hrušica pričnejo z delitvijo napitkov uporabnikom v stoječi koloni. Ob daljših zastojih lahko delavcem DARS, d.d. ACB Hrušica v pomoč pridejo tudi zunanji izvajalci (gasilci, RKS).

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skrbi za izvajanje nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, preventive, vzgoje in izobraževanja, analitsko-raziskovalnih nalog, povezanih z varnostjo v cestnem prometu v skladu z Zakonom o varnosti cestnega prometa.

13. KRITERIJI ZA RAZVRŠČANJE V RAZREDE OGROŽENOSTI

To poglavje, skuša ugotoviti teritorialno porazdelitev ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti in je izdelano za 18 občin (Občino Bled, Občino Bohinj, Občino Cerklje na Gorenjskem, Občino Gorenja vas-Poljane, Občino Gorje, Občino Jesenice, Občino Jezersko, MO Kranj, Občino Kranjska Gora, Občino Naklo, Občino Preddvor, Občino Radovljica, Občino Šenčur, Občino Škofja Loka, Občino Tržič, Občino Železniki, Občino Žiri in Občino Žirovnica), ter Gorenjsko regijo. Z nazivom Gorenjska regija je v tem poglavju mišljena Izpostava URSZR Kranj. Gorenjska regija je ozemeljsko in glede vključenosti občin vanjo identična z območjem pristojnosti Izpostave URSZR Kranj.

Podatki o številu prebivalcev po občinah, Izpostavi URSZR Kranj in v državi so povzeti iz podatkov Statističnega urada RS, citirano 12. 04. 2017.

Uporabljena je predpostavka, da območja, kjer poteka avtocest in kjer so na njej zgrajeni infrastrukturni objekti (obojestranski priključki na avtocesto, predori, galerije, viadukti, servisni platoji oziroma počivališča, mostovi ipd.), pomenijo večjo verjetnost, da pride do nesreče in potrebe za zaščito ljudi, živali in okolja na teh območjih in predpostavka, da na območjih, kjer poteka avtocesta brez zgoraj navedenih objektov, obstaja manjša verjetnost, da pride do nesreče in večjega števila žrtev.

Kriteriji za točkovanje območij po občinah in Gorenjski regiji, kjer poteka trasa avtocesta so zgrajeni infrastrukturni objekti na trasi avtoceste, bližina naselij ob trasi avtoceste in bližina objektov ob trasi avtoceste, kjer se zadržuje večje število ljudi so prikazani v spodnji tabeli.

1 točka	2 točki	3 točke	4 točke	5 točk
	Območja občin, kjer poteka trasa AC na kateri so zgrajeni infrastrukturni objekti, v neposredni bližini (v kilometrskem pasu) ni naselij in objektov, kjer se zadržuje večje število ljudi	Območja občin, kjer poteka trasa AC na kateri ni zgrajenih infrastrukturnih objektov, v neposredni bližini (v kilometrskem pasu) ni naselij, so pa objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi		Območja občin, kjer poteka trasa AC na katerih so zgrajeni infrastrukturni objekti, v neposredni bližini (v kilometrskem pasu) so naselja in objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi

Tabela 1: Kriteriji za točkovanje po občinah in regiji

Razred ogroženosti občina/regije	Točke iz tabele 1
1	-
2	2
3	3
4	-
5	5

Tabela 2: Razvrščanje občin/regije glede na kriterije

Razred ogroženosti	Stopnja ogroženosti
1	zelo majhna
2	majhna
3	srednja
4	velika
5	zelo velika

Tabela 3: Razredi in stopnje ogroženosti nosilcev načrtovanja (občin, Gorenjske regije)

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

13.1. Razvrščanje občin

V **prvi razred ogroženosti** (zelo majhna ogroženost) zaradi množične nesreče na avtocesti ne spada nobena občina.

V **drugi razred ogroženosti** (majhna ogroženost) zaradi množične nesreče na avtocesti sodi Občina Kranjska Gora. Na njenem območju poteka skoraj celotni del trase avtoceste državna meja med Republiko Avstrijo in Republiko Slovenijo – plato Karavanke. Večina trase je v predoru Karavanke. Celotna trasa je zgrajena z dvema voznima pasovoma tako, da promet poteka v obe smeri. V neposredni bližini trase avtoceste (v kilometrskem pasu) ni naselij in prav tako ni objektov, kjer se zadržuje večje število ljudi.

Občini Kranjska Gora za ta razred ogroženosti sicer ni potrebno izdelati občinskega načrta zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, priporočljivo pa je da pripravi občinski delni načrta zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, oziroma dokumente v katerih je predvideno obveščanje in sodelovanje v primeru množične nesreče na avtocesti za primer, ko bi ob množični nesreči na avtocesti z nevarno snovjo prišlo do sproščanja te snovi in bi bila ogrožena življenja ljudi, živali in naravno okolje.

V **tretji razred ogroženosti** (srednja ogroženost) zaradi množične nesreče na avtocesti spada Občina Cerklje na Gorenjskem. Trasa avtoceste poteka po skrajnem jugo-zahodnem delu Občine Cerklje na Gorenjskem in na trasi ni zgrajenih infrastrukturnih objektov. Prav tako v neposredni bližini trase avtoceste (v kilometrskem pasu) ni naselij, so pa objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi. Najbližje avtocesti je Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana.

Občina Cerklje na Gorenjskem za ta razred ogroženosti mora izdelati občinski delni načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, oziroma dokumente v katerih predvidi način obveščanja ter razdela izvajanje zaščitnih ukrepov in nalog ZRP ob množični nesreči na avtocesti za primer, če bi ob množični nesreči na avtocesti z nevarno snovjo prišlo do sproščanja te snovi in bi bila ogrožena življenja ljudi, živali in naravno okolje.

V **četrti razred ogroženosti** (velika ogroženost) prav tako, kot v prvi razred ogroženosti (zelo majhna ogroženost) zaradi množične nesreče na avtocesti ne sodi nobena občina.

V **peti razred ogroženosti** (zelo velika ogroženost) zaradi množične nesreče na avtocesti so po zgornjih kriterijih uvrščene naslednje občine: Občina Jesenice, MO Kranj, Občina Naklo, Občina Radovljica, Občina Šenčur in Občina Žirovnica. Na območjih teh občin je na trasi avtoceste zgrajeno večje število infrastrukturnih objektov in, v neposredni bližini avtoceste (v kilometrskem pasu) so naselja in objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi.

Te občine morajo izdelati občinski načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti v celoti, s poudarkom na izvajanju zaščite, reševanja in pomoči za primer, ko bi ob nesreči uhajanje nevarne snovi v okolje, ogroženi ljudi, živali in naravno okolje v občini.

Obveznosti občin iz naslova načrtovanja ob množični nesreči na avtocesti bodo glede na njihovo ogroženost določene tudi z Regijskim načrtom zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti za Gorenjsko regijo.

13.2. Razvrščanje Gorenjske regije

Gorenjska regija je uvrščena v peti razred ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti, saj je na trasi avtoceste, ki poteka po območje Gorenjske regije in je v upravljanju ACB Hrušica veliko število infrastrukturnih objektov in v neposredni bližini trase avtoceste (v kilometrskem pasu) so številna naselja in objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

To pomeni, da se v Gorenjski regiji izdelata načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti v celoti – Regijski načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti za Gorenjsko regijo. Regijski načrt ZiR ob množični nesreči na avtocesti za Gorenjsko regijo izdelata Izpostava URSZR Kranj v sodelovanju s pristojnimi nosilci načrtovanja (občine, DARS d.d., gasilci, policija, zdravstvo ...).

Občine po katerih poteka trasa avtoceste glede na ogroženost izdelajo načrte ZiR ob množični nesreči na avtocesti v skladu s podtočko 10.1. Razvrščanje občin.

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji izdelata obratni načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti v celoti, ki se imenuje Obratni načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti na območju ACB Hrušica.

V sodelovanju z gasilci (GZ Kranjska Gora, GZ Jesenice, GZ Radovljica, GZ Naklo, GZ MO Kranj, GZ Kokra, JZ GARS Jesenice in JZ GARS Kranj) Izpostava URSZR Kranj izdelata Načrt obveščanja in aktiviranja gasilskih enot ob nesreči na avtocesti za Gorenjsko. Poklicni gasilski enoti širšega pomena JZ GARS Jesenice in JZ GARS Kranj pa izdelata načrta dejavnosti ob množični nesreči na avtocesti.

Policija, oziroma Policijska uprava Kranj izdelata načrt dejavnosti policije ob množični nesreči na avtocesti za primer, ko bi prišlo do množične nesreče na avtocesti, ki je v upravljanju ACB Hrušice, oziroma na območju pristojnosti PU Kranj.

Zdravstvo, v Gorenjski regiji Osnovno zdravstvo Gorenjske (OZG) izdelata načrt dejavnosti zdravstva ob množični nesreči na avtocesti za primer, ko bi prišlo do množične nesreče na avtocesti, ki je v upravljanju ACB Hrušica, oziroma na območju pristojnosti OZG.

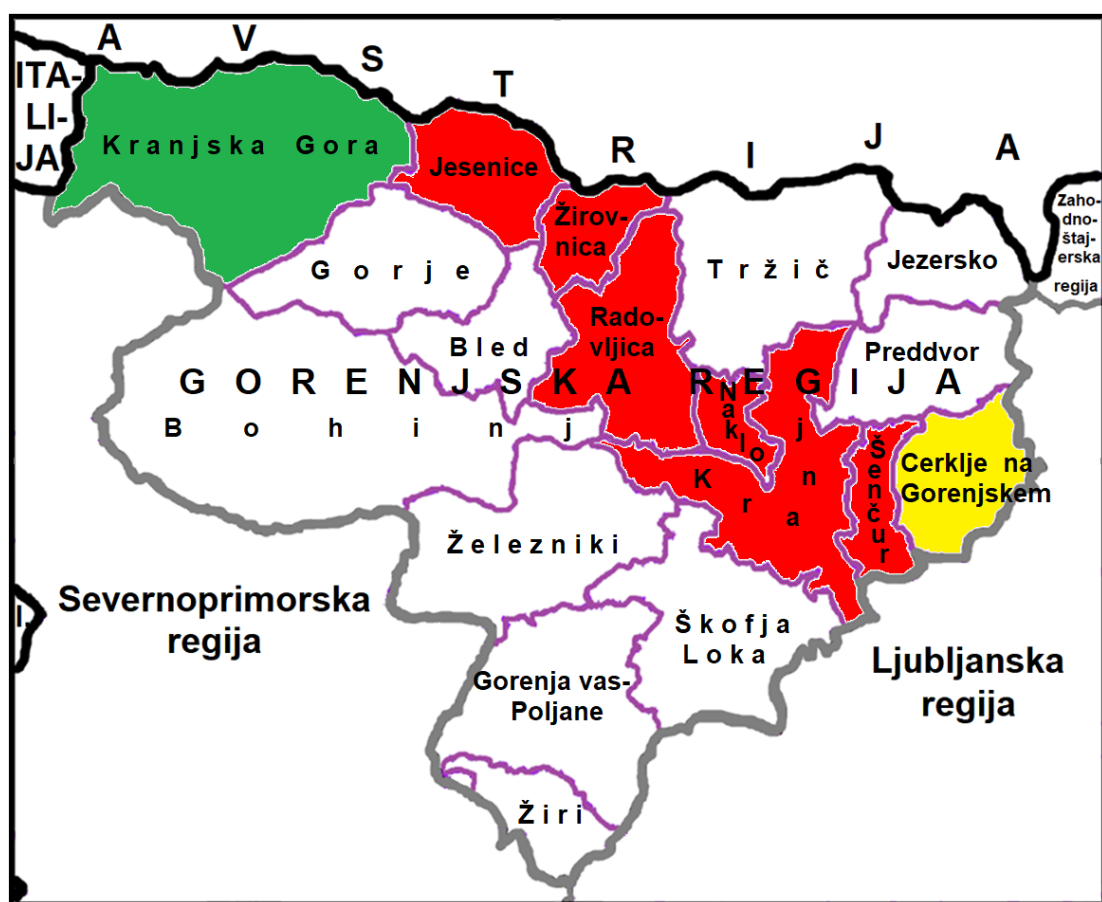
Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

Regija: Gorenjska

Zap. št.	Občina	Površina v km ²	Število ljudi	Gostota poseljenosti	Rang območja, kjer poteka AC, so zgrajeni infrastrukturni objekti, v kilometrskem pasu ni naselij in objektov, kjer se zadržuje večje število ljudi	Rang območja, kjer poteka AC na katerih ni infrastrukturnih objektov, v kilometrskem pasu ni naselij, so pa objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi	Rang območja, kjer poteka AC na katerih so infrastrukturni objekti, v kilometrskem pasu so naselja in objekti, kjer se zadržuje večje število ljudi	Razred ogroženosti
1.	Bled	72,3	7.998	110,6				
2.	Bohinj	333,7	5.127	15,4				
3.	Cerklje na Gorenjskem	78,0	7.532	96,6		3		3
4.	Gorenja vas-Poljane	153,3	7.481	48,8				
5.	Gorje	116,2	2.828	24,3				
6.	Jesenice	75,8	20.713	273,3			5	5
7.	Jezersko	68,8	618	9				
8.	Kranj	150,9	56.081	371,6			5	5
9.	Kranjska Gora	256,3	5.289	20,9	2			2
10.	Naklo	28,3	3.592	126,9			5	5
11.	Preddvor	87,0	3.592	41,3				
12.	Radovljica	118,7	18.823	158,6			5	5
13.	Šenčur	40,3	8.585	213			5	5
14.	Škofja Loka	146,0	22.942	157,1				
15.	Tržič	155,4	14.839	95,5				
16.	Železniki	163,8	6.689	40,8				
17.	Žiri	49,3	4.847	98,3				
18.	Žirovnica	42,7	4.360	102,1			5	5
18.	SKUPAJ	2136,8	201.936	111,3				

Tabela 4: Ogroženost občin in Gorenjske regije zaradi množične nesreče na avtocesti

Obratni načrt ZiR ob množični nesreči na avtocesti na območju ACB Hrušica, Načrt obveščanja in aktiviranja gasilskih enot ob nesreči na avtocesti za Gorenjsko, Načrt dejavnosti JZ GARS Jesenice ob množični nesreči na avtocesti, Načrt dejavnosti JZ GARS Kranj ob množični nesreči na avtocesti, Načrt dejavnosti Policijske uprave Kranj ob množični nesreči na avtocesti in Načrt dejavnosti Osnovnega zdravstva Gorenjske ob množični nesreči na avtocesti so posebne priloge k Regijskemu načrtu ZiR ob množični nesreči na avtocesti za Gorenjsko regijo.



Legenda:				
				
Zelo majhna	Majhna	Srednja	Velika	Zelo velika

Slika 7: Ogroženost občin v Gorenjski regiji zaradi množične nesreče na avtocesti

14. ZAKLJUČEK

Avtocesta A2 Karavanke – Obrežje (Ilirika) povezuje Gorenjsko regijo s osrednjo Slovenijo, oziroma glavnim mestom Ljubljano ter poteka naprej v smeri proti jugovzhodu oziroma Dolenjski. Ta smer je povezava iz Avstrije (Karavanški predor) na enem kraku (gorenjski krak), ter s Hrvaško na drugem kraku (dolenjski krak), ki se konča z mejnim preходом Obrežje in je sestavni del X. evropskega prometnega koridorja oziroma TEN omrežja (TransEuropean Network – transevropsko prometno omrežje).

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d.d. je po Zakonu o spremembah in dopolnitvah zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji odgovorna za upravljanje in vzdrževanje avtocest. Na podlagi Zakona o javnih cestah je DARS d.d. odgovoren za določene naloge in odgovornosti, med drugim tudi za nadzor stanja, prometno ureditev in izvajanje nalog rednega vzdrževanja avtocest. Podrobneje so razmerja opredeljena v koncesijski pogodbi o upravljanju in vzdrževanju avtocest, ki jo ima DARS d.d. sklenjeno z Republiko Slovenijo, kjer je določeno tudi omrežje javnih cest, ki so v pristojnosti DARS d.d..



Legenda:					
Državna meja	Regijska meja	Občinska meja	Avtocesta A2 v upravljanju ACB Hrušica	Avtocesta A2 v upravljanju ACB Ljubljana in ACB Novo mesto	Avtoceste A1 in Avtocesta A4

Slika 8: Celoten potek Avtoceste A2 Karavanke-Obrežje (Ilirika) (Vir: povzeto in prirejeno po DRSI)

Trasa avtoceste poteka po osmih občinah v Gorenjski regiji in sicer: Občini Kranjska Gora, Občini Jesenice, Občini Žirovnica, Občini Radovljica, Občini Naklo, MO Kranj, Občini Šenčur in Občini Cerklje na Gorenjskem.

Potrebno je izdelati Ocene ogroženosti zaradi množičnih nesreč na avtocesti tako na ravni regije kot v vseh lokalnih skupnostih, preko katerih poteka trasa avtoceste.

Na regijski ravni se izdelata načrt zaščite in reševanja ob množičnih nesrečah na avtocesti-Regijski načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti za Gorenjsko regijo.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

Občinske načrte zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti izdelajo Občina Jesenice, MO Kranj, Občina Naklo, Občina Radovljica, Občina Šenčur in Občina Žirovnica. Te občine glede na razred ogroženosti izdelajo celoten občinski načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti.

Občina Cerklje na Gorenjskem glede na razred ogroženosti izdela občinski delni načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, v katerem se določi način opazovanja, obveščanja in alarmiranja ter izvajanje zaščitnih ukrepov in nalog zaščite, reševanja in pomoči.

Občini Kranjska Gora glede na razred ogroženosti sicer ni potrebno izdelati občinskega načrta zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, priporočljivo pa je da pripravi občinski delni načrta oziroma dokumente v katerih je predvideno obveščanje in sodelovanje v primeru množične nesreče na avtocesti.

Občine pri izdelavi občinskih načrtov zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, občinskih delnih načrtov zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti, ter občinskih zaščitnih ukrepov in nalog zaščite reševanja in pomoči ob množični nesreči na avtocesti razčlenijo zamisel izvajanja zaščite, reševanja in pomoči ob množični nesreči na avtocesti za primer, ko bi prišlo do množične nesreče na avtocesti in bi pri tem prišlo do razširjanja večje količine nevarne snovi v okolje, posledično pa bi bili ogroženi ljudje, živali in naravno okolje v bližini trase avtoceste.

Obratni načrt zaščite in reševanja ob množičnih nesrečah na avtocesti izdela DARS d.d..

Načrt obveščanja in aktiviranja gasilskih enot ob nesreči na avtocesti za Gorenjsko se izdela v sodelovanju z gasilci.

PU Kranj, OZG, JZ GARS Jesenice in JZ GARS Kranj izdelajo Načrte dejavnosti ob množični nesreči na avtocesti za primer ukrepanja ob množične nesreči na avtocesti v upravljanju ACB Hrušica, oziroma na območju njihove pristojnosti.

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

15. RAZLAGA OKRAJŠAV

A	Avstrija
AC	avtocesta
ACB	Avtocestna baza
ADR	Sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga
BVO	betonska varnostna ograja
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRI	Direkcija za infrastrukturo
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
d.d.	delniška družba
EU	Evropska unija
GZ	Gasilska zveza
GARS	Gasilsko reševalna služba
ITS	Inteligentni prometni sistem
JZ	Javni zavod
MO	Mestna občina
OZG	Osnovno zdravstvo Gorenjske
PIC	Prometno informacijski center
PNC	Podporni nadzorni center
PU	Policijska uprava
RS	Republika Slovenija
UPB	uradno prečiščeno besedilo
URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
ZiR	Zaščita in reševanje
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč

Ministrstvo za obrambo RS	Izpostava URSZR Kranj
Ocena ogroženosti zaradi množične nesreče na avtocesti Gorenjske regije	

16. VIRI

- Podatki za avtocestni odsek Hrušica - Vrba Avtocestne baze Hrušica,
- Podatki DRSI o cestni infrastrukturi,
- Načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti za Zahodno Štajerski regijo, številka 842-00-1/2006-3, z dne 7. 12. 2006,
- Zakon o javnih cestah (Ur. list RS, št. 33/06-UPB1, 45/08, 42/09, 109/09, 110/10 in 24/15),
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur. list RS, št. 56/08-UPB5, 73/08, 58/09, 36/10 in 7/11),
- Obratni načrt zaščite in reševanja ob množični nesreči na avtocesti na območju ACB Hrušica, verzija 1, z dne 7. 3. 2011,
- Obratni načrt zaščite in reševanja za primer množične nesreče na avtocesti na območju ACB Hrušica, Verzija 2.0,
- Zakon o prevozu nevarnega blaga (Ur. list RS, št. 33/06-UPB, 41/09, 97/10 in 56/15),
- Sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (Ur. list RS, št. 26/21), Sklep sveta EU 2020/1421,
- Spletna aplikacija Atlas okolja,
- Spletna aplikacija 3D GIS-Analytics.