

A 2024. augusztus 5-én az M0 autóúton történt ADR baleset tapasztalatai

Experiences of the ADR accident on the M0 motorway August 5, 2024

Szilágyi Károly
tűzoltó alezredes
Pest Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság
megbízott iparbiztonsági főfelügyelő
Email: karoly.szilagyi@katved.gov.hu
ORCID: -

Bevezetés

2024. augusztus 5-én a kora délutáni órákban az időszakra jellemző nagy forgalom és torlódás alakult ki az M0 autóút bal oldali pályáján (az M31 autópályától az M4 autóút felé vezető oldalon), Ecsér mellett. Ilyen közlekedési szituációban óhatatlanul kialakulnak lüktető sebességű járműoszlopok, hirtelen fékezések, türelmetlenség, szabálytalan sávváltások. Egy több tonnás járműszerelvénnyel még nagyobb kihívás ilyen körülmények között a közlekedésben való részvétel. Pláne akkor, ha a szállítmány az ADR előírásai alapján veszélyes árunak minősül.

Introduction

On August 5, 2024, in the early afternoon hours, heavy traffic and congestion typical of the period developed on the left lane of the M0 motorway (on the side leading from the M31 highway to the M4 motorway), near Ecsér. In such a traffic situation, pulsating columns of vehicles, sudden braking, impatience, and irregular lane changes inevitably develop. With a multi-ton vehicle combination, participating in traffic under such circumstances is even more challenging.. Especially if the shipment is classified as dangerous goods according to ADR regulations.

Kulcsszavak: közlekedés, ADR, veszélyes áru, Ecsér

Keywords: traffic, ADR, dangerous goods, Ecsér

A balesetről nagy vonalakban

2024. augusztus 5-én egy török honosságú szállító járműszerelvény közlekedett az M0 autópályán bal oldali pályáján. Az avatatlan szemnek csak az tűnhetett fel, hogy a szerelvény elején és hátulján egy-egy téglalap alakú narancssárga tábla volt elhelyezve. Viszont aki ért hozzá, az tudja, hogy a nyerges félpótkocsi rakománya veszélyes áru, mégpedig küldeménydarabos csomagolással. A forgalomban haladva egy hirtelen kialakuló közlekedési szituáció miatt a járművezető intenzíven fékezett. Ennek következtében a raktérben elhelyezett rakomány elszabadult, sőt megsérült, így a szállított folyékony halmazállapotú veszélyes áru kifolyt a raktérbe, majd onnan az úttestre.

Az ilyen esemény a vonatkozó jogszabályok és belső szabályozók alapján elsődleges beavatkozást igényel. A készenléti egységek mellett a Monori Katasztrófavédelmi Kirendeltség Katasztrófavédelmi Hatósági Osztályának képviselői is kivonultak a káresemény helyszínére, ahol a káreseti helyszíni szemlét és a hatósági ellenőrzést folytatták le. A helyszínen komplex feladatokat kellett végrehajtani: a közút kezelőjének meg kellett tisztítania a szennyeződött úttestet; a Rendőrség biztosította a kárhelyszínt, illetve lezárva tartotta a bal pályát; a tűzoltók a műszaki mentéshez kapcsolódó feladatokat hajtották végre; a hatósági kollégák pedig megkezdték a szállítás megfelelőségének vizsgálatát, valamint a veszélyes áru kiszabadulásának okait vizsgálták. Az ok gyorsan kiderült, a küldeménydarabok (1000 literes IBC-k) nem megfelelően voltak rögzítve, ezért mozdultak le a raktérben és sérült meg két IBC.

Katasztrófavédelmi szempontból az alábbi feladatokat kellett megoldani: jegyzőkönyvezés, helyszínen kiszabandó ADR bírság (nem helyszíni bírság) foganatosítása, járműszerelvény visszatartása, várakozási hely kijelölése, a szállítmány továbbhaladási feltételeinek tisztázása, intézkedés a rakomány szabályoknak megfelelő állapotba „hozása” érdekében.

A veszélyes áruk szállításának ellenőrzése során az ilyen szituációk adják a legtöbb feladatot, ilyenkor több lépéssel előrébb kell járni fejben, mint ami éppen zajlik a helyszínen. Szerencsére a jól képzett kollégák megfelelően kezelték a helyzetet.

Mi is történt pontosan?

A szállítmány Norvégiában került feladásra, a címzett egy török tengerparti városban található. Valószínűleg nagy hiány mutatkozott már a halászháló festékből. A szállított anyagot ugyanis erre a célra gyártják. Az anyag réz-oxid tartalmú víznél sűrűbb folyadék, mely vörös színű. A veszélyes áru paraméterei a következők voltak:

- UN 3082 KÖRNYEZETRE VESZÉLYES FOLYÉKONY ANYAG, m.n.n., 9, III (réz-oxid)
- 18 db IBC, összesen 21600 kg.

A fellépő erőhatások miatt a szállított küldeménydarabok (IBC-k) közül több elmozdult és 2 db felhasadt. A káreset következtében szerencsére személyi sérülés nem történt. Viszont a sérült IBC-kből kb. 1000 liter veszélyes áru a raktérbe, majd onnan az úttestre folyt.

A helyszínen párhuzamosan folyt a baleseti helyszínelés, a kifolyt nagymennyiségű veszélyes anyag felitatása és összegyűjtése, a szennyezett felitató anyag elszállítása történő intézkedés.

Eközben óriási torlódás alakult az M0 bal pályáján a 46-os kilométertől az M3 irányába. Ezért a hatósági ADR ellenőrzés és jegyzőkönyv felvétele a pár kilométerrel távolabb lévő M0 Alacsikai pihenőhelyen történt meg. Ehhez azonban egy különleges előírást kellett életbe léptetni: az ADR 1.1.3.1 d pontjában meghatározott mentességet. A tárgyi előírás alapján az ADR előírásait nem kell alkalmazni a veszélyhelyzet elhárításában illetékes hatóság felügyelete mellett végzett szállításokra, amennyiben a szállítás a veszélyhelyzet elhárítása érdekében szükséges, különösen a veszélyes árut tartalmazó, balesetet szenvedett szállító jármű által végzett szállításra.

A jegyzőkönyvezés közben egyeztetések folytak arról, hogy hol lehetne biztonságosan és őrzött módon a járműszerelvényt várakoztatni, valamint arról is, hol és hogyan lehet a szállított küldeménydarabokat lerakodni, átvizsgálni, megtisztítani, majd a rakteret kitakarítani, végül felrakodni és rögzíteni az IBC-ket. Nem utolsó sorban a szabályos fuvarokmányok elkészítése is a leendő feladatok között volt. Az egyeztetésekben és a végleges megoldásokban hatalmas segítséget nyújtott az Érdi Katasztrófavédelmi Kirendeltség iparbiztonsági felügyelője.

A járműszerelvény kijelölt visszatartási helyszíne, egyúttal a török sofőr elhelyezése egy Dunaharasztiiban lévő kft. telephelyén lévő kamion parkoló volt.

Másnap, augusztus 6-án a járműszerelvény átkísérésre került Százhalombattára, egy olyan cég telephelyére, ahol megvoltak a feltételek a le- és felrakodásra, a tisztításra, valamint a veszélyes anyag átfertésére. Ez a cég a korábban kialakult jó szakmai kapcsolatra tekintettel és előzetes megállapodás alapján vállalta el ezeket a feladatokat. Természetesen erre a helyszínre is katasztrófavédelmi kísérettel közlekedett a járműszerelvény.

A százhalombattai helyszínen a lerakodást követően került megállapításra, hogy ténylegesen hány IBC és milyen mértékben sérült és/vagy deformálódott. Összesen 6 db IBC károsodott olyan mértékben, hogy azokkal már nem lehetett veszélyes árut szállítani. Ebből kettő hasadt fel, ezekből folyt ki a környezetbe a halászháló festék.

A rakodási, tisztítási és átfertési folyamat mellett a bírságoló határozat is elkészült. A bírságot a szállítást végző török cég kapta, az összege 780.000 forint. A bírság a veszélyes áru szivárgása, valamint a rakomány elhelyezésére és rögzítésére vonatkozó szabályok be nem tartása miatt került megállapításra és kiszabásra. A bírság összegét POS terminálon fizette meg a gépkocsivezető.

Az új küldeménydarabok szükséges jelölése, a küldeménydarabok rögzítése és új fuvarokmányok elkészítése után egy újabb hatósági ellenőrzés keretében ellenőriztük a szállítóegység az ADR vonatkozó előírásainak való megfelelést. Az ellenőrzés nem tárt fel hiányosságot vagy szabálytalanságot, ezért a jelölt szállítóegység folytathatta útját Törökországba.

Tapasztalatok

Az eset kapcsán többértű tapasztalataink voltak.

A minősítéssel rendelkező IBC-k alkalmazása rávilágított arra, hogy a jóváhagyott csomagolóeszközök bírják a strapát. Ebben az eseményben bődületes erőhatások léptek fel, és a nem megfelelő rögzítés (pontosabban a semmilyen rögzítés) csak 2 db IBC repedt meg kisebb mértékben. A többi sérült IBC csak deformálódott, a bennük lévő veszélyes áru nem szabadult ki ezekből. Természetesen a deformálódás következtében a csak amorffá vált csomagolóeszközök már nem vehettek részt a további szállítási folyamatban.

Korábban volt tapasztalaton nem minősített csomagolóeszközök alkalmazásával. Abban az esetben csak felbuktak a műanyag kannák, de kb. a kannák fele elrepedt, vagy anyagdarabok törtek ki belőlük. Ennek következtében nagy mennyiségben folyt ki a raktérbe, majd onnan tovább a szállított veszélyes áru. Ennek az esetnek az érdekessége, hogy szinte az összes, erre a szállítási módra és az anyagra vonatkozó előírást nem tartották be, ezért az akkoriban hatályos maximum ADR-bírság került kiszabásra.

A másik konklúzió, hogy az ilyen események nem „vonzóak” az egyébként veszélyes anyaggal foglalkozó cégek részére. Egyszerűen nincs olyan gazdasági szervezet, aki a hasonló káresemények során az átfertéssel, átcsomagolással foglalkozna. Jelen esetben jól jött az érdi kollegina kapcsolatrendszer, hiszen az átfertést és átrakodást végző százhalombattai kft. a jó szakmai kapcsolat és előzetes megállapodás alapján vállalta el a kárelhárítási munkában való részvételt.

A harmadik, kicsit általánosabb következtetés, hogy a fővárost elkerülő és tehermentesítő M0 autópályát a lehető legjobban betölti funkcióját, hiszen az hasonló balesetek közvetlen következményei elkerülnek a lakott területeket. Közvetetten viszont a gyorsan kialakuló torlódás vissza tudja duzzasztani a környező települések M0 felé irányuló forgalmát. Már csak emiatt is fontos a szakmai tapasztalat, a rutin és a szabályozók átfogó ismerete, sőt még a megkülönböztető jelzésekkel ellátott járművel történő kíséret végrehajtásában való jártasság is.

Összefoglalás és következtetés

A veszélyes áru kifolyásával, szivárgásával, vagy kiszóródásával járó káresemények hatékony és gyors kezelése nagy tapasztalatot és határozottságot igényel. Ilyenkor a résztvevő társzervek és szervezetek képviselői a döntéseink és javaslataink alapján végzik a hatáskörükbe tartozó feladatok végrehajtását. A napi munkavégzés mellett folyamatosan „résen kell lennünk”, mert bármikor bekövetkezhet hasonló szituáció. Ami jó az M0-ban, az egyben átok is: elvezeti a nagy járműforgalmat a fővárostól és az agglomerációs településekről, azonban ez a forgalom már olyan erős, hogy a veszélyes árut szállító járművek egyre gyakrabban válhatnak ilyen események főszereplőivé. Jó példa erre az a közúti baleset, amely 10 nappal később ugyanott, ugyanazon az oldalon, ugyanúgy külföldi szállítóval történt. Abban az eseményben szintén a rakományrögzítés nem megfelelője okozta a problémát, de szerencsére veszélyes áru kiszabadulás nem történt – a szállított áru 14 tonna klór volt...

Irodalomjegyzék

- [1] A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló 284/2023. (VI. 30.) Korm. rendelet. [Online]. Elérhetőség: <https://njt.hu/jogszabaly/2023-284-20-22> (2024.12.15)
- [2] A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet. [Online]. Elérhetőség: <https://njt.hu/jogszabaly/2009-156-20-22> (2024.12.15)