

ŘEŠENÍ KRIZOVÝCH SITUACÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Blanka Kalupová¹

Abstrakt:

Pozemní komunikace mají nezastupitelnou funkci při zajištění silniční dopravy a dopravní obslužnosti za běžných podmínek i za krizových situací. V případě vzniku mnohých mimořádných událostí a krizových situací je tato dopravní cesta vystavena jejich negativnímu působení. Tento příspěvek se týká problematiky řešení krizových situací na pozemních komunikacích.

Klíčová slova:

pozemní komunikace, mimořádné události, krizové situace,

Abstract:

Roads are of great importance for ensuring road transport and transport services under normal conditions and in crisis situations. In case of emergencies and crisis situations, this transport route is exposed to their negative effects. This paper deals with the issue of solving crisis situations on roads.

Key words:

road transport infrastructure, emergency events, crisis situations

ÚVOD

V životě společnosti nastávají různé mimořádné události, které mají negativní dopad na zdraví a životy obyvatel, dochází ke škodám na majetku a ohrožení životního prostředí. V mnohých případech se jedná o negativní dopady na dopravní infrastrukturu, která pak nemůže plnit svoji funkci. Přitom kvalitní infrastruktura je základní podmínkou pro provozování osobní i nákladní dopravy.

1 MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A KRIZOVÉ SITUACE

Mimořádné události provázejí lidstvo již od počátku jeho existence. Lidé se již od svého vzniku musely v zájmu své existence vypořádávat s různými živelními pohromami. V posledních desetiletích však lidstvo čím dále, tím více ohrožují i další mimořádné události vyvolané úmyslnou či neúmyslnou činností samotných lidí. Je nezbytné, aby společnost na tyto události reagovala a podle možností se na ně připravila.

Česká republika, v reakci na mimořádné události předchozích let doma i ve světě, přijala v roce 2000 právní předpisy, které se zabývají problematikou krizového řízení a záchranného systému. Jde zejména o Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení (krizový zákon) a jeho prováděcí předpis Nařízení vlády č. 462/2000 Sb., dále Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a jeho prováděcí předpis Nařízení vlády č. 463/2000 Sb. a Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy.

Pojem mimořádná událost je definován v zákoně o integrovaném záchranném systému jako škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie,

¹ Blanka Kalupová, Ing., Vysoká škola logistiky o.p.s., Palackého 25, 750 00 Přerov, ČR, externí doktorand FBI ŽU v Žilině, +420/581 259 132, blanka.kalupova@vslg.cz

kteří ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Mimořádná událost je nenadálý částečně nebo zcela neovládaný, časově a prostorově ohraničený děj, který vznikl v souvislosti s provozem technických zařízení, působením živelných pohrom, neopatrným zacházením s nebezpečnými látkami nebo v souvislosti s epidemiemi a dalšími negativními vlivy. [1]

Pokud se intenzita ohrožení zvyšuje, dosahuje značný rozsah a ohrožení již není možné odvrátit běžnou činností správních orgánů a složek integrovaného záchranného systému, je k řešení vzniklé situace nutné použít nadstandardních opatření státu a použít nadstandardní zdroje, síly a prostředky. Mimořádná událost přerůstá do krizové situace. Pro zdolávání následků krizových situací se vyhláší krizové stavy. Krizovou situací je tedy mimořádná událost, při níž je vyhlášen stav nebezpečí nebo nouzový stav nebo stav ohrožení státu. Přehled vybraných údajů ke krizovým stavům je v tabulce 1.

Tab. 1 Přehled vybraných údajů ke krizovým stavům

Krizový stav	Vyhlašuje	Pro území	Nejdelší doba trvání
stav nebezpečí	hejtman kraje	celý kraj nebo část kraje	30 dnů (déle se souhlasem vlády)
nouzový stav	Vláda ČR	celý stát nebo omezené území státu	30 dnů (déle se souhlasem poslanecké sněmovny)
stav ohrožení státu	Parlament ČR na návrh Vlády ČR	celý stát	není omezeno

Zdroj: vlastní zpracování podle [2]

Zvládat krizové situace efektivním způsobem umožňuje krizové řízení. Jedná se o souhrn řídicích činností orgánů krizového řízení zaměřených na analýzu a vyhodnocení bezpečnostních rizik a plánování, organizování, realizaci a kontrolu činností prováděných v souvislosti s přípravou na krizové situace a jejich řešením. [2]

2 KRIZOVÉ ŘÍZENÍ V OBLASTI SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ

Krizové řízení týkající se působení a dopadů mimořádných událostí a krizových situací na pozemní komunikace se týká všech úrovní orgánů krizového řízení v České republice, vlastníků a správců jednotlivých pozemních komunikací a Integrovaného záchranného systému ČR. Na nejvyšším stupni se jedná o vládu a jednotlivá ministerstva.

Ministerstva v rámci odpovědnosti za svoji připravenost na činnost za krizových situací plní podle krizového zákona funkci orgánů krizového řízení a vytváří pracoviště krizového řízení jako svůj odborný útvar. Koordinačním orgánem v přípravě na krizové stavy je ministerstvo vnitra.

Ministerstvo dopravy je orgánem krizového řízení a zároveň zřizovatelem správce pozemních komunikací ve vlastnictví státu, kterým je Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). ŘSD je státní příspěvková organizace, jejímž předmětem činnosti je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav i výstavby a modernizace těchto pozemních komunikací. Problematikou krizového řízení se zabývá odbor bezpečnosti.

Dalšími orgány krizového řízení jsou orgány kraje a obcí. Na krajských úřadech jsou vytvářeny oddělení krizového řízení jako součást odboru kanceláře hejtmána kraje. Zároveň jsou kraje vlastníkem silnic II. a III. třídy a pro výkon práv vlastníka zřizují správy a údržby silnic. V rámci těchto útvarů působí pracovníci krizového řízení, kteří úzce spolupracují s pracovníky oddělení krizového řízení kraje.

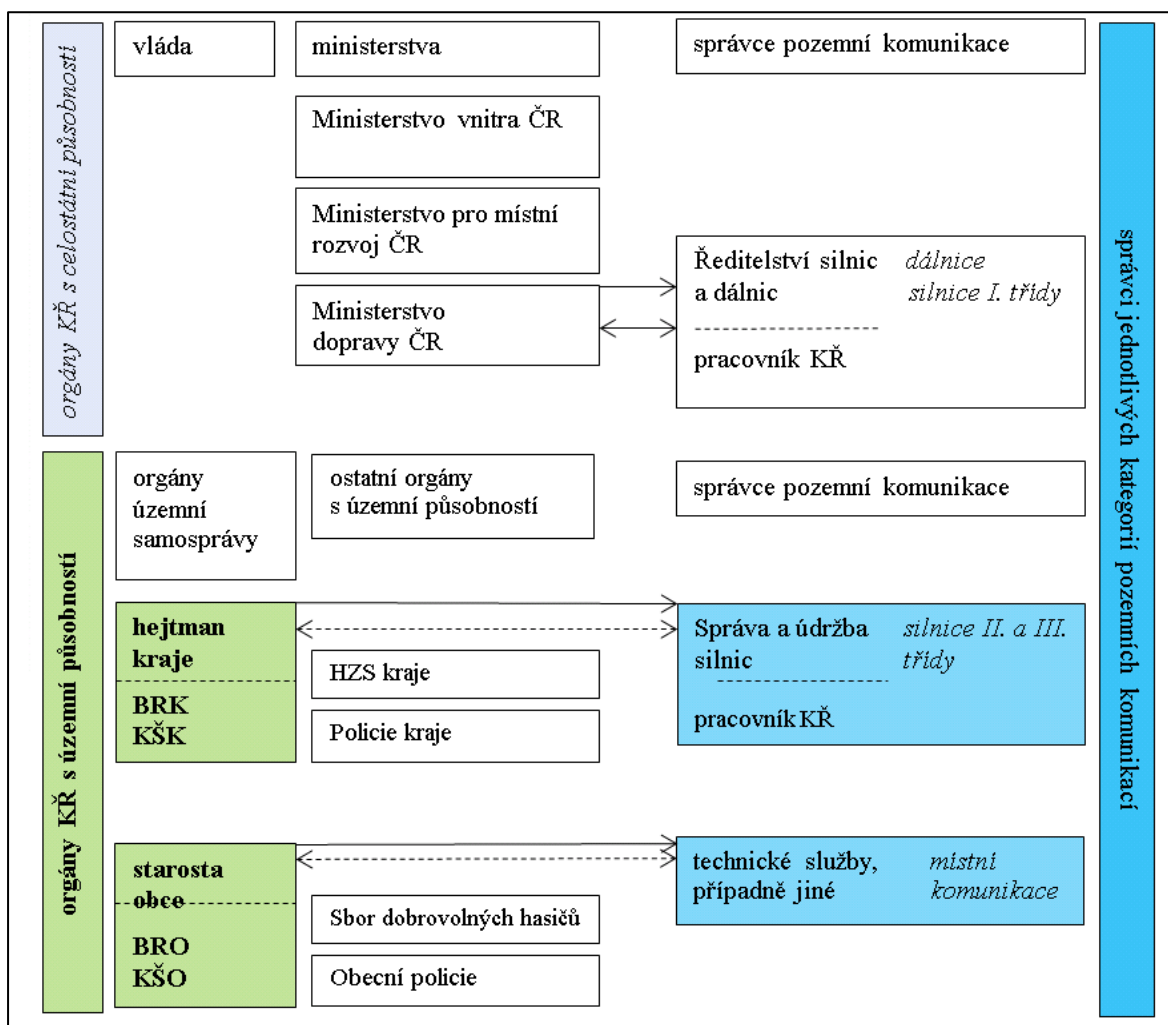
Pokud jde o jednotlivé obce, problematika krizového řízení spadá do kompetence starosty, příp. primátora. Na úrovni obcí je nutné pro vybrané kompetence rozlišovat obce a obce s rozšířenou působností. To se týká také problematiky krizového řízení. Obce jsou vlastníkem místních komunikací a prostřednictvím jimi zřizovaných organizací (např. technické služby) se starají také o běžný výkon správy místních komunikací, včetně činností týkajících se problematiky krizového řízení.

Nedílnou součástí tohoto systému krizového řízení jsou bezpečnostní rady a krizové štáby. Slouží pro koordinaci problematiky bezpečnosti České republiky a přípravu návrhů opatření k jejímu zajišťování. Na ústřední úrovni je to Bezpečnostní rada vlády a Ústřední krizový štáb. Na úrovni krajů a obcí s rozšířenou působností jsou to poradními orgány bezpečnostní rady (BR kraje a BR obce s rozšířenou působností) a jako výkonné orgány krizové štáby (KŠ kraje a KŠ obce s rozšířenou působností). [3]

Na úrovni obce může starosta obce k přípravě na krizové situace a jejich řešení zřídit jako svůj pracovní orgán krizový štáb obce. [3]

Propojení orgánů krizového řízení veřejné správy a krizového řízení u správců jednotlivých kategorií pozemních komunikací je uvedeno na obrázku 1.

Obr. 1 Schéma propojení orgánů krizového řízení veřejné správy se správcí pozemních komunikací



Zdroj: vlastní zpracování

3 DOPADY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ A KRIZOVÝCH SITUACÍ NA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Mimořádné události představující škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a jinými příčinami ohrožují svými dopady pozemní komunikace. MU vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Následně je potřebné provést obnovu zasaženého území, majetku, životního prostředí aj. [4]

Za mimořádnou událost na pozemních komunikacích lze pokládat takovou událost, která způsobí částečnou nebo úplnou ztrátu funkčnosti silničních objektů a zařízení, nebo může způsobit narušení dopravy.

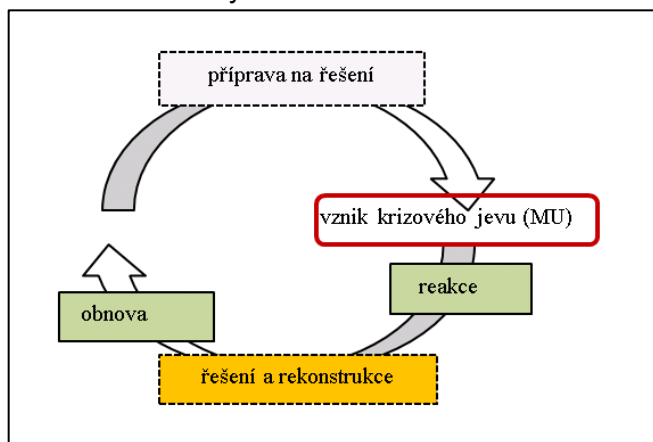
Mimořádnou událost s dopadem na pozemní komunikace mohou způsobit:

- přírodní živly,
- technické nebo technologické poruchy a selhání,
- lidská činnost.

V České republice patřily v minulém období k nejničivějším událostem povodně, ale negativní dopady měly i další mimořádné události způsobené přírodními živly. Jako ekonomicky vyspělé zemi ji hrozí rovněž riziko vzniku antropogenních mimořádných událostí. Mezi ně patří např. velké dopravní nehody, havárie dopravních prostředků přepravujících nebezpečné věci, havárie v chemickém průmyslu, havárie v některé ze dvou atomových elektráren. Rovněž zde hrozí potenciální nebezpečí spojené s terorizmem.

Problematika řešení dopadů mimořádné události v rámci cyklu krizového řízení spadá do období řešení a rekonstrukce. Viz obrázek 2.

Obr. 2 Schéma cyklu krizového řízení



Zdroj: [5]

Zahrnuje reakci na vzniklý krizový jev a obnovu systému. Jedná se o časový úsek od vzniku mimořádné události, kdy se jako první provádí záchranné a likvidační práce a poté se provádí rekonstrukce a obnova. Po vzniku mimořádné události se zapojí do řešení vzniklé situace složky integrovaného záchranného systému (IZS), které řeší mimořádné události a krizové situace v rámci svých kompetencí. Podílí se na záchranných a likvidačních pracích. Po jejich ukončení předá velitel zásahu (obvykle příslušník hasičského záchranného sboru) předmětné území, stavbu, dopravní stavbu apod. vlastníkově k provedení rekonstrukce a obnovy.

Dopady mimořádných událostí a krizových situací na pozemní komunikace představují širokou škálu následků vyžadujících různý charakter záchranných a likvidačních prací i prací na provedení rekonstrukce a obnovy.

Dle rozsahu dopadů krizové situace na území daného kraje se mohou rozčlenit na:

- lokální (město, obec). Zpravidla se týkají jednotlivých částí úseků silnic a místních a účelových komunikací.,
- regionální (kraj). Zpravidla se týkají silnic II. a III. třídy a místních komunikací v postižených obcích.,
- celostátní – dopady se týkají také silnic I. třídy a případně také dálnic.

V praxi je nutné řešit 3 základní typy dopadů mimořádných událostí a krizových situací:

1. dopady, které mají minimální přímý vliv na poškození pozemní komunikace, mají však vliv na sníženou nebo znemožněnou provozní funkčnost dané komunikace (např. spadané stromy po vichřici). Minimální poškození pozemní komunikace je např. v důsledku lokálního přívalemového deště, kdy je silnice zaplavena bahnem – viz ilustrační obrázek 3 - silnice po přívalemovém dešti na Přerovsku,
2. dopady MU a krizových situací, které poškodily pozemní komunikaci, ale funkční schopnost je pouze omezená (např. poškozená vozovka, porušení zemního tělesa silniční komunikace malého rozsahu),
3. dopady MU a krizových situací, které destrukovaly prvky pozemní komunikace, poškození je rozsáhlé, silniční komunikace není provozuschopná. Přívalemovým deštěm může být např. způsobena totální destrukce silniční komunikace, kdy ve spolupůsobení dalších faktorů dojde k poškození nejenom vozovky, ale i zemního tělesa, a tudíž z důvodu bezpečnosti musí být silnice pro provoz uzavřena – viz ilustrační obrázek 4 - po povodních na Šluknovsku).

Obr. 3 Silnice poškozené mimořádnou událostí pouze minimálně



Zdroj: [6]

Obr. 4 Komunikace se ztrátou funkčnosti po poškození mimořádnou událostí



Zdroj: [7]

ZÁVĚR

Pozemní komunikace mají pro společnost strategický význam a mají velkou těžko vyčíslitelnou hodnotu. Krizové situace mají dopad na pozemní komunikace, jejichž důsledkem je omezená sjízdnost nebo úplná uzavírka provozu na některých silničních komunikacích. Důsledkem dopadů na silniční hospodářství z důvodu omezených finančních zdrojů je zpomalení až zastavení údržby na úkor obnovy, zpomalení až zastavení investiční výstavby, nebo jejich kombinace. Sekundární dopad je na dopravní obslužnost, v jejímž důsledku dochází ke zpomalení až zastavení dalších činností v národním hospodářství.

Při řešení krizových situací na pozemních komunikacích je nezbytná spolupráce a koordinace všech zainteresovaných orgánů krizového řízení a útvarů krizového řízení vlastníků a správců jednotlivých pozemních komunikací. Významnou roli v celém systému má také Hasičský záchranný sbor ČR jako základní složka Integrovaného záchranného systému.

LITERATURA

[1] ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému. Praha: Parlament ČR, 2000.

[2] ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení. Praha: Parlament ČR, 2000.

[3] Hasičský záchranný sbor České republiky. *Systém krizového řízení*. [15. 11. 2019] [online]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/krizove-řízení-a-cnp-system-krizoveho-řízení-system-krizoveho-řízení.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

[4] ŠIMÁK, Ladislav. *Krizový manažment vo verejnej správe*. Žilina: EDIS, 2016. ISBN 978-80-554-1165-1.

[5] RISTVEJ, J. a kol. *Riešenie a rekonštrukcia v rámci komplexnej obnovy zameranej na spoločnosť*. In: *Riešenie krizových situácií v špecifickom prostredí*, Žilina: FBI, 2014.

[6] Přerovsko. [15. 11. 2019] [online]. Dostupné z: <http://fotogalerie.prerovan.cz>

[7] Šluknovsko. *Ras.penava*. [15. 11. 2019] [online]. Dostupné z: https://hankamata.rajce.idnes.cz/Raspenava_a_Frydlant_v_Cechach_po_povodni_-_17._8._-_5._9._2010#0052374.JPG