

SCIENTIFIC PAPERS
OF THE UNIVERSITY OF PARDUBICE
Series B
The Jan Perner Transport Faculty
1 (1995)

KRIZOVÝ MANAGEMENT V DOPRAVĚ

František PAVLÍČEK

Katedra technologie a řízení dopravy

V poslední době se na stránkách odborného tisku zabývajícího se dopravou, zejména v souvislosti s aplikací zákona číslo 111/1994 Sb. O silniční dopravě, objevují články týkající se krizového managementu v dopravě. K této problematice je zaměřen i tento článek.

Problematika krizových situací je řešena nařízením vlády ČSFR č.284/ Sb. ze dne 30.4.1992, které pojednává o hospodářské mobilizaci státu.

Podle tohoto "nařízení" se krizovými situacemi rozumí:

- živelní pohroma
- ekologická katastrofa
- velká průmyslová havarie
- další mimořádná situace velkého rozsahu.

Podle metodických pokynů pro zpracování krizových plánů hospodářské mobilizace, které vydalo Ministerstvo hospodářství České republiky je krizová situace definována jako "stav takového narušení života společnosti, že hrozí jeho trvalá degradace. Je to rozrušení, kdy jsou ohroženy životně důležité prvky společenského systému a jsou bezprostředně či následně ohroženy značné majetkové hodnoty nebo životy lidí".

Členění krizových situací podle těchto pokynů je následující:

A. Podle vlivů, které je vyvolávají:

- narušení způsobená nepřátelskou činností (t.j.hlavně vojenskou, ale i např. obchodní válkou apod.),
- technické, technologické poruchy (jejichž důsledkem jsou požáry, výbuchy, únik škodlivin atd.) a takové poruchy ekonomických vztahů, které ohrožují fungování společnosti (např. dlouhodobá nedostupnost a nedostatek nezbytných a strategických zdrojů),
- živelní katastrofy způsobené přírodními vlivy (např.povodně, závaly, sesuvy půdy, mrazové kalamity, epidemie postihující lidi, hospodářská zvířata, rostliny apod.).

B. Podle velikosti postiženého území:

- místní (lokální), když postižení nepřesáhne rámec obce,
- oblastní (regionální), když postižení zasáhne více obcí v rámci jednoho okresu či několika sousedících okresů,
- celostátní, když je postiženo prakticky celé území státu,
- globální, když je postiženo několik států až celý svět.

Cílem krizového managementu je zajistit podle možností a prostředků, které jsou k dispozici, efektivní krizovou prevenci a pro případ vzniku krizové situace zabezpečit minimalizaci dopadů na společnost.

Systém hospodářské mobilizace je specifickým druhem krizového managementu pro oblast národního hospodářství. Je to systém správy státu pro usměrňování činnosti subjektů národního hospodářství z hlediska možných krizových situací. Subjekty národního hospodářství jsou podnikatelské subjekty (firmy, podniky, hospodářské organizace), orgány státní správy a občané.

Předmětem hospodářské mobilizace jsou nezbytné předměty a nezbytné zdroje za krizové situace schopné uspokojit potřeby prvořadého pořadí důležitosti.

Hospodářská mobilizace se připravuje a realizuje na úseku průmyslové výroby, paliv a energetiky, dopravy, spojení, zemědělství, zdravotnictví, obchodu, pracovních sil, investiční výstavby, speciálního vývoje a výzkumu, rezerv, zásob a finančního zabezpečení.

Subjekty hospodářské mobilizace jsou významní dodavatelé nezbytných předmětů a nezbytných zdrojů. K jejich stanovení slouží mechanismus krizového plánování. Stanovuje je vláda ČR a jí pověřené státní orgány.

Odvětvové orgány státní správy v rámci krizového plánování řeší problematiku jednotlivých druhů činností klasifikovaných produkcí odvětví, oborů, výrobců a výkonů průmyslu, zemědělství, lesnictví, dopravy, vodního hospodářství a pod.

Územní orgány státní správy v rámci hospodářské mobilizace řeší problematiku území včetně jeho obyvatel.

Integrovaní orgány státní správy sjednocují pohledy a opatření odvětvových a územních složek.

Materiální zabezpečení hospodářské mobilizace je dáno zásobami vytvořenými v podobě *státních mobilizačních rezerv (SMR)*, *hmotných rezerv (HR)*, a *zásob vybraných druhů potravin a průmyslového zboží (zvláštní zásoby - ZZ)*.

Krizový plán se zpracovává na období předpokládaného působení krizové situace. U déle trvajících krizových situací a pro případ válečného stavu se krizový plán zpracovává maximálně na dobu tří měsíců. Zpracovávají ho subjekty hospodářské mobilizace. Další období bude předmětem krizového managementu až za krizové situace. Každý subjekt hospodářské mobilizace zpracovává krizový plán zahrnující jeho působení za krizové situace.

Vyhlašování krizových situací přísluší orgánům k tomu zmocněným zákonem (Ústavou ČR § 43, zákonem o obraně č.40/1961 Sb. § 5, branným zákonem § 67, zákonem o okresních úřadech § 5, zákonem o obcích § 47).

Doprava jako soubor činností, jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování osob a věcí dopravními prostředky, nebo dopravními zařízeními má v moderní společnosti významné místo. Pro zabezpečení její odolnosti proti katastrofickým jevům si společnost vytváří systém, který na jedné straně umožňuje využít prioritně prostředky ve veřejném zájmu a na druhé straně systém, který umožní tyto prostředky ve veřejném zájmu skutečně účelně využít. Mám tím na mysli obnovu narušené dopravní infrastruktury, která je při působení destruktivních sil tu více, tu méně narušena. Lze říci, že čím kvalitnější dopravní infrastruktura je, tím je náchylnější pro narušení ničivými účinky, které jsou atributem krizové situace.

Krizová situace v dopravě je stav, kdy je narušena normální funkce odvětví dopravy, nebo celého dopravního systému a navození normálního stavu není zvládnutelné silami a prostředky rezortu, které jsou běžně dosažitelné. Pro obnovení funkčnosti systému, je nutno využít prostředků a opatření rozpracovaných v krizových plánech subjektů hospodářské mobilizace rezortu dopravy, popřípadě i státu. Krizový management rezortu dopravy je organizačně členěn takto:

- ministerstvo dopravy ČR je ústředním orgánem státní správy ve věcech silniční a městské dopravy, drah zvláštního určení, pozemních komunikací, vnitrozemské plavby a civilního letectví,
- samostatné oddělení krizových situací MD ČR je řídicím orgánem krizového managementu v rezortu dopravy,
- odbor obrany a ochrany Generálního ředitelství ČD usměrňuje plánování opatření hospodářské mobilizace v rámci ČD,
- dopravní úřady okresních úřadů a magistrátů měst zabezpečují přepravní potřeby prostřednictvím podnikatelských subjektů v silniční dopravě.

Obnovu a údržbu dopravní infrastruktury na teritoriu okresu (města) zabezpečují prostřednictvím stavebních organizací,

- další subjekty hospodářské mobilizace působící ve prospěch rezortu.

Mimo výše uvedených krizových plánů, zpracovávají subjekty hospodářské mobilizace havarijní plány, ve kterých řeší likvidaci následků mimořádných událostí v dopravě a likvidaci velkých nehod.

V železniční dopravě je tato problematika rozpracována ve služebním předpise D 17, který člení mimořádné události a železniční nehody takto:

1. Požáry výbuchy a úniky škodlivých chemických látek.
2. Živelní pohromy, sesutí zeminy, skal, lavin na trať.
3. Trestné činy a jednání namířená proti bezpečnosti železničního provozu, které neměly za následek nehodovou událost (překážky na trati, nálože, úmyslné poškození brzdových hadic, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a pod.)
4. Protiprávní napadení pracovníků ČD konajících službu, cestujících a jiných osob nalézajících se v prostorách dráhy, nebo jiných organizací žel.dopravy.
5. Střelba a házení předmětů na vlak.
6. Usmrcení a zranění osob, ke kterému nedošlo následkem nehodové události. Sebevraždy a pokusy o sebevraždu.
7. Usmrcení (uhynutí) a zranění zvířat, která nastala následkem dopravy, nebo při jejich přepravě, ne však následkem nehodové události.
8. Poškození železničního zařízení a přepravovaného zboží, ke kterému nedošlo následkem nehodové události, nebo nemělo za následek nehodovou událost (poškození závor a pod.).
9. Poškození věcí cestujících a třetích osob při provozu dráhy.
10. Únik ropy, ropných produktů a jiných škodlivých chemických látek ze železničních vozů, který znečištěním ohrožuje povrchovou nebo podzemní vodu.

Nehodové události v železniční dopravě se dělí na:

- velké nehody (označené A),
- nehody (označené B),
- ohrožení bezpečnosti železničního provozu (označené C),
- narušení bezpečnosti železničního provozu (označené D).

Z hlediska zaměření tohoto článku si uvedeme pouze velké nehody:

- A 1** srážky vlaků obsazených cestujícími s jinými vlaky nebo železničními vozidly bez zřetele na následky,
- A 2** srážky ostatních vlaků s jinými vlaky nebo železničními vozidly bez zřetele na následky,

- A 3** vykolejení železničních vozidel za jízdy vlaků obsazených cestujícími bez zřetele na následky,
- A 4** střetnutí železničních vozidel se silničními vozidly na železničních přejezdech i mimo ně, došlo-li k následkům podle A 5,
- A 5** ohrožení nebo narušení bezpečnosti železničního provozu, mají-li za následek:
- a) usmrcení, nebo těžkou újmu na zdraví osoby,
 - b) ublížení na zdraví více než šesti osob,
 - c) zrušení železničního vozidla následkem jeho poškození,
 - d) celkovou škodu větší, než 500 000,- Kč,
 - e) přerušení jízdy vlaků v přilehlém mezistaničním úseku na dobu delší než než 6 hodin na tratích hlavního tahu a spojovacích tratích, přičemž doba přerušení se počítá od doby vzniku.

V silniční dopravě kategorizace nehod není takto precizně vymezena. Zákon číslo 111/1994 Sb., a prováděcí vyhláška MD ČR č.187/1994 Sb., k tomuto zákonu důsledně vychází z evropské dohody ADR o dopravě nebezpečných věcí.

Tento rok nás přesvědčil, že provoz na našich dálnicích není imunní i k jevům běžným na těchto komunikacích v motoristicky vyspělých státech. Mám na mysli dopravní zácpy a hromadné havarie. O tom, jak řeší tuto situaci v Kanadě pojednává další část článku, jejíž autorem je pan Ing.Ugge, CSc., který působí na univerzitě v Torontu.

Závěr

Z obou článků snad vyplývá, že problematika krizového dopravního managementu je společensky významná a složitá činnost, která vyžaduje profesionálně zdatné, teoreticky fundované profesionály. Na Univerzitě Pardubice jsou mimořádně vhodné podmínky pro přípravu studentů, kteří se chtějí této problematice dále věnovat. Fakulta ekonomicko správní, chemicko-technologická a samozřejmě dopravní, svými možnostmi přípravy může nabídnout ucelenou přípravu odborníků ať již v bakalářském, inženýrském a snad i v doktorandském studiu.

Včasná reakce na tuto problematiku v souvislosti s připravovaným zákonem o obraně a o civilní ochraně, nevyhnutně povede ke zvýšení prestiže Univerzity mezi ostatními vysokými školami v České republice.

Lektoroval: Ing. Michal Pešan

Předloženo v únoru 1995.

Literatura

- [1] Nařízení vlády ČSFR č.284/1992 Sb., ze dne 30.4.1992.
- [2] Hájek a kol.: Základní dokumenty hospodářské mobilizace (MH ČR 1993).
- [3] Předpis pro hlášení a šetření nehodových událostí v železničním provozu - D 17 (FMD Praha, 1981).

Resumé

KRIZOVÝ MANAGEMENT V DOPRAVĚ

František PAVLÍČEK

Článek pojednává o řízení v krizových situacích z pohledu hospodářské mobilizace ČR v rezortu dopravy.

Uvádí přehled nehodových událostí v železniční dopravě a poukazuje na potřebu začlenění této problematiky do výuky na DF JP.

Summary

CRISIS MANAGEMENT IN TRANSPORT

František PAVLÍČEK

The article deals with control in crisis situations from the point of view of economic mobilization of the Czech Republic in department of transport.

It gives an overview of railway transport accidents and points out the need for including this subject in the reaching programme in the Jan Perner Transport Faculty.

Zusammenfassung

KRISEN - MANAGEMENT IM VERKEHR

František PAVLÍČEK

Der Artikel behandelt die Lösung der Krisensituationen auf dem Gebiet des Verkehrswesens.

Hier wird der Überblick von Eisenbahnunfällen angegeben und auf die Notwendigkeit der Eingliederung diese Problematik in das Studium an der Verkehrsfakultät - Jan Perner angewiesen.