

RIZIKA SOUVISEJÍCÍ S PŘEPRAVOU NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

THE RISKS IN CONNECTION WITH ROAD TRANSPORT OF DANGEROUS MATTERS

Pavčina Brožová¹

Anotace: Příspěvek se zabývá problematikou přepravy nebezpečných věcí v silniční dopravě a poukazuje na rizika vyplývající z této specifické přepravy. Cílem je poukázat na rizika, která mohou nastat nejen při dopravních nehodách, ale také vlivem různých logistických činností se snahou tato rizika minimalizovat.

Klíčová slova: Dohoda ADR, nebezpečné věci, riziko, Policie ČR

Summary: The paper deals with the questions of road transport of dangerous matters and the text is adverted to the risks sequent to this specific transport. The main goal is to advert to the risks possibly occurring in the case of traffic accident, but also to the risks occurring by the various logistic activities. There is endeavour to find the ways how to minimise these risks in the paper.

Key words: "ADR – Agreement", dangerous matters, risk, The Police of the Czech Republic

1. ÚVOD

V České republice se pro přepravu nebezpečných věcí nejvíce využívá silniční a železniční doprava. Protože nehodovost v silniční dopravě je mnohonásobně vyšší než u železniční dopravy, roste i riziko nehody silničního vozidla přepravujícího nebezpečné věci. Obecně lze konstatovat, že se zvýšenou přepravou nebezpečných věcí v silniční dopravě roste rizikový potenciál, a i když tato doprava podléhá právním předpisům (Dohoda ADR aj.), i ty nejpropracovanější právní předpisy a normy nezaručí nulový počet nehod a havárií u této specifické přepravy.

2. BUDOUCNOST NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY V EVROPĚ

Podle [1] se v zemích západní Evropy předpokládá, že objem nákladní dopravy v letech 1998 – 2010 naroste téměř o 40 %, kde největší podíl na rozvoji tohoto sektoru hospodářství bude mít silniční doprava, která například v roce 2000 s 1,4 biliónu tunokilometrů zajišťovala 79 % všech výkonů nákladní dopravy. Přitom počet dopravních jednotek, přepravujících nebezpečné věci po silnici bude tvořit až 80 % všech užitkových vozidel. Rovněž tak v zemích, které vstoupily do EU (Česká republika, Polsko, Maďarsko,

¹ Ing. Pavčina Brožová, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel. +420 466 036 202, Fax +420 466 036 303, E-mail: pavlina.brozova@upce.cz

Estonsko, Slovinsko) se předpokládalo, že téměř veškerý nárůst objemu nákladní dopravy do roku 2010 převezme silniční doprava.

Proto je důležité věnovat pozornost sledování dopravních nehod Policií ČR a případně stanovit, které nebezpečné věci vyloučit z nákladní silniční přepravy.

3. RIZIKA VZNIKAJÍCÍ PŘI LOŽNÝCH OPERACÍCH A PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

Při přepravě nebezpečných věcí, jak vyplývá z názvu, jsou přepravovány látky, které mají jednu nebo více nebezpečných chemických vlastností. Přepravované látky mohou být výbušné, oxidující, hořlavé, toxické, žíravé, dráždivé, karcinogenní aj., kde může dojít k největším rizikům vážného poškození zdraví, majetku i životního prostředí v souvislosti s únikem těchto nebezpečných věcí.

3.1 Rizika při ložných operacích

Při ložných operacích, kam je možné zařadit nakládku, překládku i vykládku nastávají nebezpečné situace, které mohou mít za následek případný únik nebezpečné věci:

- a) poškození obalu při manipulaci a následný únik nebezpečné věci,
- b) překročení celkové hmotnosti vozidla a dovoleného zatížení jeho náprav,
- c) porušení zákazu otevírání obalu s nebezpečnou věcí,
- d) použití nevhodného obalu,
- e) špatné umístění nákladu,
- f) špatné upevnění a zajištění nákladu proti pohybu,
- g) použití nevhodného vozidla pro přepravovaný druh zboží,
- h) použití nedostatečně dekontaminovaného vozidla,
- i) porušení zákazu společné nakládky nebezpečných věcí,
- j) porušení zákazu kouření v blízkosti nebezpečných věcí,
- k) další případy.

Z těchto vyjmenovaných nebezpečných situací nejčastěji dochází k porušení obalu nešetrným zacházením při manipulaci a k překročení celkové hmotnosti vozidla, které může zhoršit jízdní vlastnosti daného vozidla.

3.2 Rizika při přepravě nebezpečných věcí

Při přepravě nebezpečných věcí mohou vzniknout rizika jejich úniku a to nejen vlivem špatného umístění nebo zajištění nákladu, ale hlavně rizika úniku při dopravních nehodách.

3.2.1 Dopravní nehody vozidel přepravujících nebezpečné věci

Dopravní nehody při přepravě nebezpečných věcí představují velký problém, protože únik přepravovaných nebezpečných věcí může způsobit i trvalé poškození zdraví, majetku a životního prostředí.

Podle [1] se Policie ČR začala intenzivně zabývat sledováním a kontrolováním vozidel přepravujících nebezpečné věci až po dopravní nehodě, která se stala dne 21.3.1996 v Praze 5, kdy maďarský řidič nerespektoval sníženou rychlost nákladních vozidel na 40 km/h, nezvládl řízení a propadl s vozidlem z mostu na levý břeh Vltavy. Součástí nákladu byly i různé chemikálie, vesměs látky tř. 3 a 8 dle ADR. Dva policisté, kteří přijeli na místo jako první, nebyli řádně vyškoleni a informováni, proto došlo „zbytečně“ k vážnému narušení jejich zdraví.

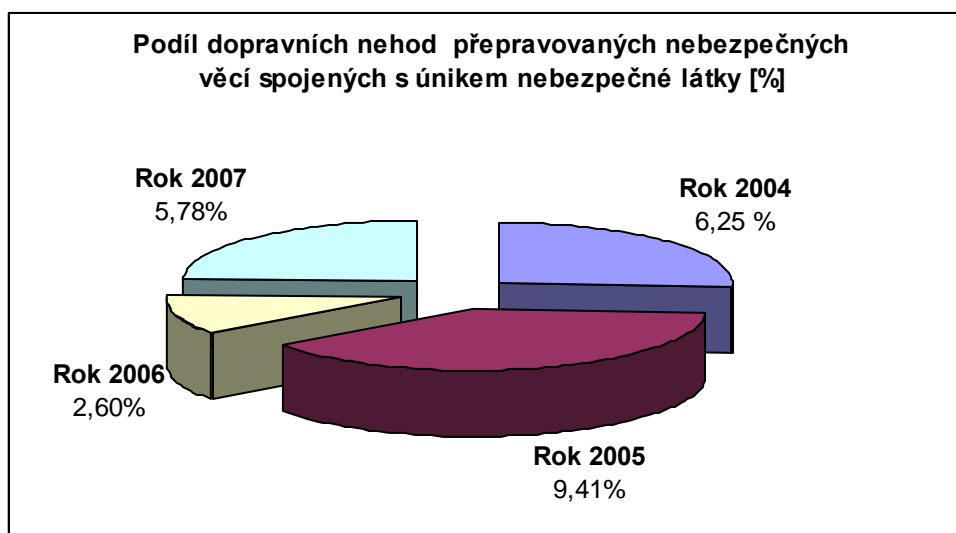
Jak je patrné z tabulky č.1, počet dopravních nehod s účastí vozidla s nákladem ADR se ročně pohybuje cca pod 200 nehod. Při těchto nehodách převažují nehody vozidel přepravujících nebezpečné kapalné látky, kterých je přepravováno nejvíce.

Tab. 1 – Počet dopravních nehod při silniční přepravě nebezpečných věcí v ČR

Rok	Počet dopravních nehod při přepravě nebezpečných věcí			celkem
	pevných	kapalných	plynných	
2004	13	146	17	176
2005	29	157	16	202
2006	14	152	26	192
2007	17	132	24	173

Zdroj: Statistiky Policejního prezidia Praha

Z tohoto celkového počtu 743 dopravních nehod došlo při 45 nehodách k úniku nebezpečné látky (v 38 případech došlo k úniku kapalných látek). I když, podle obrázku č.1, riziko úniku nebezpečné látky při dopravní nehodě nepředstavuje vysoké číslo (2,5 – 9,5 %), každá nehoda spojená s únikem těchto přepravovaných látek může způsobit nevyčíslitelné škody na zdraví, majetku atd.



Zdroj: Policejní prezidium Praha, vlastní zpracování

Obr. 1 – Podíl dopravních nehod přepravovaných nebezpečných věcí spojených s únikem (v letech 2004 – 2007)

Dopravní nehody, kde viníkem je vozidlo ADR nebo řidič vozidla ADR

Tyto dopravní nehody se vyskytují v menší míře v porovnání se všemi dopravními nehodami s účastí vozidel ADR. Nehody jsou většinou způsobeny:

- a) nízkou kvalitou řidičů (zaměstnavatel by měl před přijetím řidiče požadovat výpisy z evidenční karty řidiče, protože často způsobují dopravní nehody řidiči, kteří mají už nějaké záznamy v této kartě),
- b) nízkou kvalitou školení na ADR,
- c) únavou řidičů (dodržování bezpečnostních přestávek s nařízeným postihem nejen pro řidiče, ale také pro dopravce),
- d) nedodržováním bezpečnostních předpisů (např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů),
- e) špatný technický stav vozidla aj.

Dopravní nehody, kde viníkem není vozidlo ADR ani řidič vozidla ADR

Jedná se o dopravní nehody, které byly způsobeny řidičem jiného vozidla případně ostatními účastníky silničního provozu. V těchto případech se jedná zejména a porušení Zákona o provozu na pozemních komunikacích. Proto k eliminaci těchto nehod by měli řidiči a ostatní účastníci silničního provozu být více ohleduplní v silničním provozu, neporušovat výše uvedený zákon, ale i například dodržovat:

- a) bezpečnou vzdálenost, větší než obvykle,
- b) dostatečný boční odstup při předjíždění,
- c) při předjíždění neohrožovat ani neomezovat řidiče vozidel ADR,
- d) v případě dopravní nehody dbát na své zdraví a ihned informovat o přepravované nebezpečné věci (dle označení vozidel) Integrovaný záchranný systém (IZS) k zahájení dalších opatření,
- e) dbát pokynů pracovníků IZS.

4. PRAVDĚPODOBNOST DOPRAVNÍ NEHODY NA DANÉ TRASE V ČR

Pokud je potřeba přepravit nebezpečné věci, trasa² je plně v kompetenci dopravce (příp.přepravce).

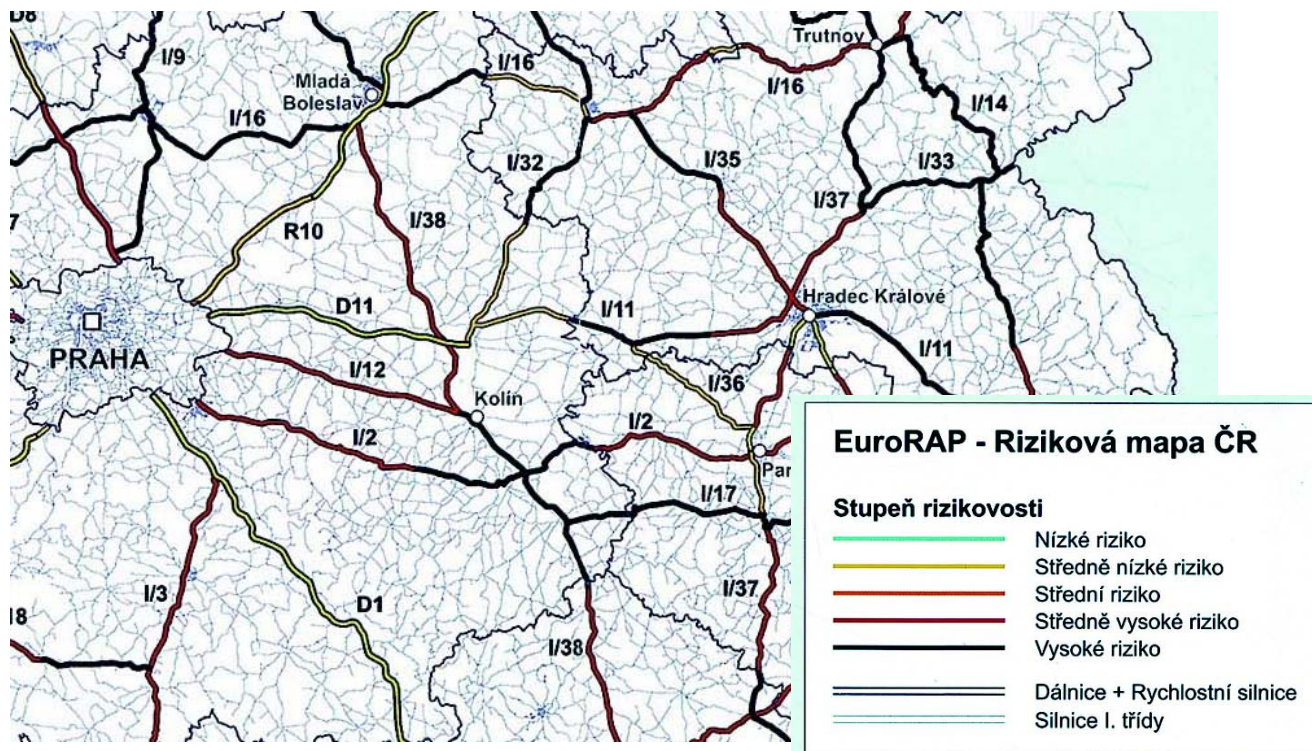
Při návrhu trasy by dopravce (příp. přepravce) měl vědět, zda se na jeho vytyčené trase vyskytují dopravní značky zakazující vjezd vozidlům s nebezpečnými věcmi. Například by nikdo nečekal, že na dálnici D1 se tyto značky objeví hned několikrát.

Ve Španělsku je však běžné, že jsou vytyčeny tzv. trasy RIMP, které vedou mimo města a z těchto tras se nesmí řidič odklonit (s výjimkou ložných operací), jinak bude finančně postihnut. Výhodou pak je, že řidič předem ví, kudy může jet a v případě nehody nedochází k výraznému počtu poškození zdraví lidí, protože trasy většinou vedou mimo obydlená území.

V tuto chvíli není pro ČR zpracována ani riziková mapa, týkající se míst, kde se vyskytly dopravní nehody vozidel přepravujících nebezpečné věci. Poslední tato mapa

² Poslední mapa tras pro přepravu nebezpečných věcí vyšla v roce 1992, ale v současné době je již neaktuální.

byla zpracována pro roky 2001 – 2004, ze které lze vyhledat místa s největším počtem těchto nehod, ale mapa není přístupná široké veřejnosti. Pokud bychom chtěli zjistit, jaké riziko nehody se vyskytuje na námi stanovené přepravní trase, toto riziko bychom mohli odvodit pouze z rizikové mapy ČR. Tato mapa (výřez z mapy je uveden na obrázku č.2), ve které jsou barevně odlišeny trasy od nízkého rizika dopravní nehody po riziko vysoké, byla zpracována s využitím statistik **všech** dopravních nehod v silniční dopravě.



Zdroj: www.cityplan.cz

Obr. 2 – Výřez z rizikové mapy nehodovosti ČR v silniční dopravě

5. ZÁVĚR

Závěrem lze říci, že problematika přepravy nebezpečných věcí je obsáhlé a zodpovědné téma, které sice podléhá mnoha právním předpisům, ale často a komplikovaně novelizovaným. K eliminaci rizik je potřeba přistupovat individuálně a spíše řešit praktické otázky týkající se bezpečnostních přestávek, přepravních tras, zajištění kvalitních parkovišť a odpočívek pro řidiče atd. případně do budoucna některé rizikové trasy i přepravované nebezpečné látky úplně vyloučit ze silniční přepravy.

POUŽITÁ LITERATURA

[1] Interní materiály z Policejního prezidia Praha, červenec 2008

Recenzent: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy