



LOGISTICKÉ ZABEZPEČENÍ ŘEŠENÍ KRIZOVÝCH JEVŮ V DOPRAVĚ

Kamil Peterek *)

ABSTRAKT

Text tohoto příspěvku poukazuje na úlohu a význam dopravy při řešení krízových javov. V příspěvku je představené základné delenie krízových javov so zameraním na dopravu, a to podľa zdrojov mimoriadnej udalosti, rozsahu následkov a z pohľadu riešenia mimoriadnej udalosti. Hlavné fázy procesu krízového riadenia v doprave sú popísané pomocou základného modelu krízového riadenia.

Klíčová slova:

Doprava, kritická infraštruktúra, krízový manažment, logistika

ABSTRACT

The text of this paper describes the role and the importance of the transport in solving of critical phenomena. The article presents the basic division of crisis phenomena, focusing on the transport, according to sources of emergencies, extent and consequences in the terms of dealing with emergencies. The main phase of the crisis management process in transport are described using the basic model of crisis management.

Key words:

Transport, critical infrastructure, crisis management, logistics

1 ÚVOD

Doprava je účelný a zámerný pohyb dopravných prostriedkú po dopravných cestách a premisťování osob, věcí a informací dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními. Mobilita je determinujícím faktorem pro nutnost udržení provozu způsobilého dopravního systému. Lze říci, že čím je dopravní infrastruktura sofistikovanější, tím je citlivější na narušení mimořádnými událostmi [3].

*) Kamil Peterek, Mgr., Vysoká škola logistiky o.p.s., Palackého 1381/25, 750 02 Přerov I – Město, kamil.peterek@vslg.cz; externí doktorand Fakulty Bezpečnostného Inžinierstva Žilinské Univerzity v Žilině

Pro zachování její funkčnosti během krizových situací a k rychlému odstranění následků mimořádných událostí v dopravě a její následné obnově po skončení krize byl vytvořen systém, který zajišťuje odpovídající reakce na vzniklé mimořádné situace.

2 KRIZOVÉ JEVY V DOPRAVĚ

Doprava a kvalita dopravních systémů je limitujícím faktorem podpory rozšiřování všech lidských aktivit. Má nesporný význam rozvoje společnosti a hraje důležitou roli v národním hospodářství. Ale ani doprava se nevyhne mimořádným událostem. Její narušení má negativní vliv na všechny sféry života společnosti.

Doprava je ovlivňována nepodstatnými odchylkami od normálu, kritickými situacemi v podobě dopravních nehod, přes havárie, až po rozsáhlé narušení infrastruktury a dopravních systémů. Takových odchylek od normálu může být hned několik. Pokud bychom se je snažili definovat či kategorizovat, nejčastěji se tak děje na základě zdrojů (původů) mimořádných událostí, a podle rozsahu následků.

Podle původu dělíme mimořádné události v dopravě na dvě skupiny. První skupinu tvoří ty krizové jevy, které jsou způsobeny příčinami vně dopravního systému. Jedná se o situace, na které reagují státní orgány vyhlášením krizových stavů, v nichž doprava plní svoji nezastupitelnou funkci. Příkladem mohou být živelné pohromy, havárie nebo teroristické útoky.

Druhou skupinu bychom mohli charakterizovat jako krizové jevy vzniklé uvnitř dopravního systému. Zde se jedná o situace vzniklé událostmi způsobené například člověkem jako obsluhou dopravního prostředku, technickým stavem dopravního prostředku, sjízdností dopravní cesty, dopravní technologií nebo dopravní informací.

Dle rozsahu následků (materiálních škod a ztrát na životech) dělíme mimořádné události na nehodové události, havarijní události a krizové události. V tabulce 1 je uvedena základní kvantifikace mimořádných událostí, a to podle rozsahu materiálních ztrát a ztrát na životech.

Nehodový stav v dopravě nastává dle uvedené tabulky 1 pro mimořádné události: závada, vada, porucha a nehoda. Svým rozsahem výrazně naruší plynulost provozu po dopravních cestách, případně si vyžádají jistá opatření v provozu v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek.

Havarijní stav v dopravě je charakterizován stavy mimořádných událostí: havárie, závažná havárie a pohroma. Dle tabulky 1 se již jedná o mimořádné události s poměrně nákladnými materiálními ztrátami. Nejčastěji se jedná o narušení funkčnosti dopravní cesty, však na obnovu jsou zcela dostačující síly a prostředky určené na běžnou údržbu a obnovu dopravní cesty, a to v součinnosti s jednotkami a prostředky integrovaného záchranného systému.

Jako **krizový stav** v dopravě nastává pro mimořádné události: havárie, závažná havárie, pohroma, katastrofa, kataklyzma a apokalypsa. Funkčnost dopravního systému je narušená na větším území, také na celém území státu. Obnova dopravního systému není možná bez účasti specializovaných složek a prostředků uvedených v krizových plánech. Často jsou nutná opatření, např. hospodářská.

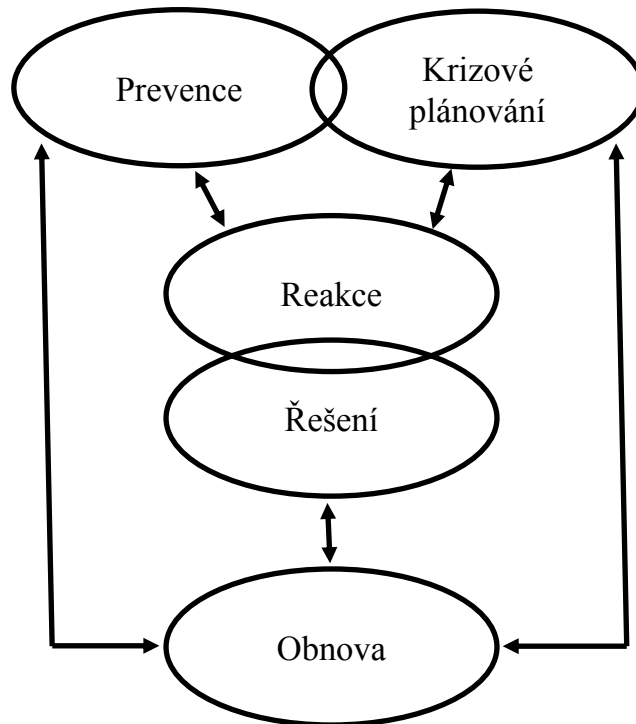
Tabulka 1 Mimořádné události podle rozsahu následků

Číslo a typ mimořádné události	Ztráty na lidských životech	Materiální ztráty [v Kč]
1. ZÁVADA	žádné	stovky
2. VADA	žádné, dílčí ohrožení zdraví	stovky až tisíce
3. PORUCHA	žádné, dílčí ohrožení zdraví	tisíce až desetitisíce
4. NEHODA	jedinec, hromad ohrožení zdraví	statisíce
5. HAVÁRIE	několik jedinců	milión
6. ZÁVAŽNÁ HAVÁRIE	desítky osob	milión až desítky miliónů
7. POHROMA	desítky až stovky	desítky až stovky miliónů
8. KATASTROFA	stovky až tisíce	stovky miliónů až miliarda
9. KATAKLYZMA	desetitisíce až statisíce	miliarda až desítky miliard
10. APOKALYPSA	milióny a více	bilion a více

Zdroj: [4], upraveno

3 MODEL ŘEŠENÍ KRIZOVÝCH JEVŮ V DOPRAVĚ

Jednotlivé fáze krizového řízení, viz následující obrázek 3, na sebe nejen navazují, ale vzájemně se velmi ovlivňují. Například, čím pečlivější a kvalitnější bude prevence, tím menší budou vlastní nároky na plánování, které ovlivňuje zdroje, vynaložené síly a prostředky pro řešení vzniklého krizového jevu. Obdobně spolu souvisí také vlastní reakce na krizový jev, čas řešení a možné náklady na obnovu postiženého území.



Obrázek 2 Základní model krizového řízení [6]

Popis jednotlivých fází krizového řízení v dopravě: [2]

Prevence vzniku krizových jevů v dopravě úzce souvisí s krizovým plánováním, jak bylo popsáno výše. Hlavní činností je zde analýza rizik a monitorování rizikových faktorů v dopravních systémech. Účelem je zvyšování bezpečnosti dopravních procesů a snižování možnosti vzniku krizových jevů v dopravě.

Pro fázi **krizového plánování**, jak již název napovídá, je charakteristické plánování a sumář všech potřeb a požadavků, které jsou nutné pro řešení krizových jevů v dopravě. Jedná se například o stanovení sil a prostředků, sanační a stavební práce nevyhnutelné při obnově po skončení krize. Pro plánování zdrojů a postupů se vychází primárně ze zpracovaných krizových plánů.

Na základě zpracovaných postupů a metodik z krizových plánů je **reakce** cílený proces, jak minimalizovat škody a ztráty v návaznosti na krizový jev. Reakce na krizový jev musí být okamžitá a účinná, proto se uskutečňuje prostřednictvím speciálně připravených sil a prostředků. Při řešení krizových jevů je nutná i součinnost postiženého obyvatelstva, proto je nutné ihned postižené obyvatelstvo informovat o vzniku krizového jevu.

Pro **řešení** krizových jevů v dopravě je charakteristické zavedení zvláštní dopravní organizace. Zachování mobility základních potřeb obyvatelstva je zde determinujícím faktorem pro udržení provozu způsobilého dopravního systému, proto je dle charakteru krizového jevu v dopravě nutné nasazení speciálních sil

a prostředků na sanační a stavební práce na dopravní infrastrukturu. Důležitou úlohou je v této fázi také koordinace evakuace obyvatelstva, zvířat a majetku z postižených oblastí.

Oproti předchozím dvěma fázím krizového řízení v dopravě není **obnova** okamžitou záležitostí. Obnovení kapacit zdrojů, sil a prostředků v podobné formě a rozsahu jako před krizí, se uskutečňuje často po etapách. Provizorní dopravní stavby a zařízení dopravní infrastruktury jsou postupně nahrazovány stálými. Obnova jako poslední ze všech fází krizového řešení slouží také k návrhu změn a doplnění v krizovém plánování během přípravy krizového řízení.

4 ZÁVĚR

Doprava hraje při řešení krizových jevů nezastupitelnou roli. Není možné ji izolovaně posuzovat dle jednotlivých procesů, na kterých se při řešení krizových jevů podílí. Na jedné straně zabezpečuje základní distribuci vody, potravin, léků a potřebných materiálů, techniky a jiných prostředků pro postižené obyvatelstvo, na straně druhé by bez funkční dopravy, ač v průběhu krize se značným omezením, by byla nemyslitelná přeprava zraněných, evakuace postiženého obyvatelstva a doprava speciálních sil nejen záchranných složek IZS. Ze všech dopravních systémů má rozhodující postavení v dopravním zabezpečení řešení krizových jevů doprava silniční.

LITERATURA

- [1] MAŇAS, P., R. SOUŠEK, a kol.: *Stavba provizorních mostů ze soupravy TMS*. IJP Brno 2010, 166 s., ISBN 978-80-86530-74-1.
- [2] NOVÁK L., M. SEIDL, L. ŠIMÁK, M. TOMEK: *Krizové plánovanie v doprave*. FŠI ŽU Žilina, EDIS 2011, 225s., ISBN 978-80-554-0388-5.
- [3] SOUŠEK R.: *Některé aspekty bezpečnosti a krizového řízení v dopravě*. In: *Krizový management 2011* (21-22 April 2010, Bílé Poličany v Podkrkonoší, Czech Republic). Univerzita Pardubice, 2011, s. 56-65, ISBN 978-80-7395-411-6.
- [4] SOUŠEK R.: *Logistické zabezpečení řešení krizových situací v dopravě*. In: *Logistics and Transport*, Vol 5, No 2, 2007, s. 101-114, ISSN 1734-2015.
- [5] SVENTEKOVÁ, E.: *Dopravné zabezpečenie riešenia krizových javov*. Perner's contacts [online]. 2012, 7 (III.) [cit. 2015-05-18]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/27_2012/Sventekova.pdf.
- [6] ŠIMÁK, L.: *Krizový manažment vo verejnej správe*. FŠI ŽU Žilina, EDIS 2001, 238s., ISBN 80-88829-13-5.
- [7] Zákon č.240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon).