

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**DOPRAVNÍ NEHODA VOZIDLA JEDOUCÍHO  
V REŽIMU DOHODY ADR A ČINNOST  
INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU**

**Autor práce: Josef Hromádka, DiS.**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: kombinovaná**

**Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Josef Hromádka, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Prezenční / Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice / Příbram

**Název bakalářské práce:** Dopravní nehoda vozidla jedoucího v režimu dohody ADR a činnost integrovaného záchranného systému



**Název bakalářské práce v anglickém jazyce:** Traffic accident of vehicle going in ADR mode and the operation of the Integrated Rescue System

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií




Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2020

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce je popsat činnost integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu dohody ADR, provést rozbor modelového případu dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu ADR s únikem nebezpečné látky a zpracovat návrh metodické příručky upravující postup policie na místě dopravní nehody vozidel jedoucích v režimu ADR.

Student: Josef Hromádka, DiS.	2. 11. 2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.	2. 11. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23. 11. 20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jaroslavu Konečnému, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

HROMÁDKA, J. *Dopravní nehoda vozidla jedoucího v režimu dohody ADR a činnost integrovaného záchranného systému*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021, 89 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

**Klíčová slova:** Integrovaný záchranný systém, Policie ČR, Zdravotnická záchranná služba, Hasičský záchranný sbor, dopravní nehoda, ADR

Bakalářská práce obsahuje popis činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu dohody ADR s únikem nebezpečné látky, rozdělení silničních dopravních nehod podle různých hledisek, činnost policie na místě těchto dopravních nehod, stručný úvod do problematiky přepravy nebezpečných věcí po silnici v souladu s dohodou ADR a statistiku dopravních nehod s účastí vozidel jedoucích v režimu ADR. Praktická část práce obsahuje případovou studii modelového případu vážné dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu ADR s fatálním následkem a koncepci návrhu metodiky upravující postup policie na místě dopravní nehody s účastí vozidel jedoucích v režimu ADR.

## ABSTRACT

HROMÁDKA, J. *Traffic accident of a vehicle running in the mode of ADR agreement and operation of the Integrated Rescue System*. České Budějovice: University of European and Regional Studies, 2021, 89 pp. Thesis supervisor: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

**Keywords:** The Integrated Rescue System, The Police of the Czech Republic, Medical Emergency Service, The Czech Republic Fire Rescue Corps, Traffic accidents, ADR

The bachelor's thesis contains a description of the activities of individual components of the integrated rescue system at the place of a traffic accident of a vehicle driving in the mode of ADR agreement with leakage of hazardous substances, classification of road accidents according to various aspects, police activities at the place of these accidents, a brief introduction to the issue of the transport of dangerous goods on the road in accordance with the ADR agreement and statistics of traffic accidents involving vehicles driving in the ADR mode. The practical part of the thesis includes a case study of a model case of a serious traffic accident of a vehicle driving in ADR mode with a fatal consequence and the concept of a draft methodology for regulating the police procedure at the scene of a traffic accident involving vehicles driving in ADR mode.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>11</b>
1.1 Cíl bakalářské práce .....	11
1.2 Metodika bakalářské práce .....	11
<b>2 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM</b> .....	<b>12</b>
2.1 Základní složky IZS .....	13
2.1.1 Policie České republiky .....	14
2.1.2 Hasičský záchranný sbor ČR .....	16
2.1.3 Zdravotnická záchranná služba.....	18
2.2 Ostatní složky IZS .....	20
<b>3 DOPRAVNÍ NEHODY</b> .....	<b>21</b>
3.1 Rozdělení dopravních nehod .....	22
3.1.1 Dopravní nehody dle charakteru .....	22
3.1.2 Dopravní nehody dle nutnosti zásahu složek IZS.....	22
3.1.3 Dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci .....	23
3.1.4 Dopravní nehody dle způsobu řešení.....	25
3.2 Základní znaky silničních dopravních nehod .....	27
3.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody.....	28
3.4 Činnost hlídky DI na místech dopravních nehod .....	28
3.5 Postup policie při šetření dopravních nehod .....	30
<b>4 PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ</b> .....	<b>32</b>
4.1 Právní úprava mezinárodní silniční dopravy nebezpečných věcí.....	32
4.2 Třídy nebezpečných látek.....	34
4.3 Formy přepravy nebezpečných věcí.....	34
4.4 Označování NV podle formy přepravy .....	35
4.4.1 Označování dopravních jednotek.....	35

4.4.2	Označování obalů (kusů) .....	39
<b>5</b>	<b>STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD S ÚČASTÍ VOZIDEL ADR.....</b>	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>MODELOVÝ PŘÍPAD DOPRAVNÍ NEHODY VOZIDLA ADR .....</b>	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>NÁVRH METODIKY .....</b>	<b>51</b>
7.1	Postup hlídky po příjezdu na místo dopravní nehody .....	52
7.2	Postup hlídky při šetření a dokumentaci dopravní nehody .....	54
7.3	Postup hlídky po návratu z místa dopravní nehody .....	55
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>56</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>58</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....</b>	<b>62</b>
	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>63</b>



## ÚVOD

Za úplný počátek fungování Integrovaného záchranného systému České republiky (dále jen IZS) lze považovat rok 1993, kdy bylo rozhodnutím vlády schváleno jeho prvních 13 zásad. Základním právním dokumentem IZS je zákon č. 239/2000 Sb., o Integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů. Dle tohoto zákona se za mimořádnou událost (ustanovení § 2. písm. b) zákona č. 239/2000 Sb.) považuje škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.<sup>1</sup>

Integrovaný záchranný systém vznikl z důvodu každodenní spolupráce policistů, hasičů, záchranářů a dalších složek IZS, při řešení mimořádných událostí (požárů, havárií, dopravních nehod atd.) vzniklých každodenní činností člověka, při okolnostech, které nelze předvídat nebo při živelných pohromách, jako jsou například povodně a v poslední době i silné větrné poryvy. Při této každodenní spolupráci je potřebné koordinovat a usměrňovat společnou práci všech složek IZS přítomných na místech mimořádných událostí, které provádějí záchranné a likvidační práce vedoucí k záchraně majetku a životů ohrožených osob. Při těchto záchranných pracích je nutná spolupráce a společná koordinace všech složek IZS, orgánů státní správy a místní samosprávy.

Současný stále se zvyšující provoz na pozemních komunikacích má každý rok za následek spousty dopravních nehod a havárií motorových, ale i řidičů nemotorových vozidel, jako jsou cyklisté. V minulých letech počet silničních dopravních nehod každý rok klesal, ale v současné době počet dopravních nehod, kdy zasahují složky IZS stoupá. Na druhou stranu vzhledem ke konstrukci motorových vozidel, která jsou vyráběna z kvalitnějších materiálů a jsou vybavena nejmodernějšími bezpečnostními elektronickými systémy, zvyšující se agresivitou řidičů a stále silnějšímu provozu na pozemních komunikacích je zásah složek IZS čím dál složitější. Jedním z dlouhodobých cílů policie je snížení počtu dopravních nehod a následků spojených s dopravními nehodami, a to zejména snížení osobních následků (tj. počtu lehce a těžce zraněných osob a počtu usmrcených osob) při dopravních nehodách.

---

<sup>1</sup> ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky* [online]. 2000 [cit. 2020-15-12]. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=447>>.

Bakalářská práce obsahuje popis činností složek Integrovaného záchranného systému na místech silničních dopravních nehod, zejména na místech dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu ADR.

Havárie vozidla ADR s únikem nebezpečných látek je považována za mimořádnou událost v silniční dopravě a její odstranění je vždy velmi časově a fyzicky náročné, přičemž zasahujícím složkám IZS vždy na místě hrozí ohrožení zdraví. V souvislosti s těmito událostmi často vznikají i škody na životním prostředí, které zasahují i větší část území, než je samotné místo dopravní nehody.

Materiály důležité k dosažení cíle bakalářské práce byly získány z dokumentace základních složek IZS, tzn. Policie ČR, Hasičského záchranného sboru a Zdravotnické záchranné služby, studiem odborné literatury a elektronických zdrojů. Při zpracování bakalářské práce jsem vycházel i z dlouholeté praxe dopravního policisty.

Bakalářská práce je zpracovaná dle právního stavu ke dni 31. 1. 2021.

# **1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

Bakalářská práce je jednou z kvalifikačních prací, u které si musíme stanovit reálný cíl, ke kterému chceme při jejím zpracování dojít a vybrat správnou metodiku pro její tvorbu. Jedním z prvních kroků při tvorbě bakalářské práce je stanovení hlavního cíle a popřípadě několika dílčích cílů bakalářské práce. Dalším krokem je stanovení vhodné metodiky, která nám umožní dosáhnout stanoveného cíle nebo všech stanovených cílů (tj. hlavního a dílčích cílů) bakalářské práce.

## **1.1 Cíl bakalářské práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je popsat činnost Integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu dohody ADR s únikem nebezpečné látky, provést rozbor modelového případu dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu ADR s únikem nebezpečné látky a zpracovat návrh metodické příručky upravující postup policie na místě dopravní nehody vozidel jedoucích v režimu ADR.

## **1.2 Metodika bakalářské práce**

Teoretická část bakalářské práce bude zaměřena na problematiku dopravních nehod vozidel jedoucích v režimu ADR, na jejich znaky, příčiny a následky, ale i na činnost jednotlivých složek integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) na místě dopravní nehody s únikem nebezpečné látky. Uvedená část je pro názornost doplněna o statistiku dopravních nehod vozidel jedoucích v režimu dohody ADR. Praktická část bakalářské práce obsahuje popis případu dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu ADR s únikem nebezpečné látky a návrh metodické příručky upravující postup policie na místě dopravní nehody vozidel jedoucích v režimu ADR. Při tvorbě bakalářské práce budou použity následující výzkumné metody: analýza, syntéza, komparace a případová studie.

## 2 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Na přelomu 20. a 21. století byla v České republice uskutečněna myšlenka soustředit výše uvedené služby do jednotného celku, který by byl schopný jednotlivé postupy složek integrovaného záchranného systému koordinovat, a to z důvodu jednotného postupu při likvidačních pracích související s dopravními nehodami, požáry a podobnými katastrofami. Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) je používán v situacích, kdy je potřeba současně při likvidačních a záchranných pracích použít minimálně dvě složky integrovaného záchranného systému. Integrovaný záchranný systém je systém pravidel spolupráce a koordinace záchranných a bezpečnostních složek orgánů státní správy a samosprávy při společné přípravě a následném zásahu na místě mimořádné události. Integrovaný záchranný systém je soubor složek podílejících se na přípravě mimořádné události.<sup>2</sup> Z tohoto důvodu bylo potřeba realizovat vznik Integrovaného záchranného systému na území České republiky a v souvislosti s tím vydat příslušné zákony a vyhlášky. Na základě toho dne 9. srpna 2000 vyšlo ve Sbírce zákonů celkem pět nových zákonů, označovaných jako "balík bezpečnostních zákonů", které tvořily tyto zákony:

- Zákon č. 237/2000 Sb., kterým se mění zákon č.133/85 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů;
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) a o změně některých zákonů;
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení (krizový zákon);
- Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů.

Vzhledem ke skutečnosti, že jednotlivé složky integrovaného záchranného systému mají i svou právní subjektivitu, vztahuje se k činnosti IZS i řada dalších právních předpisů a interních aktů řízení těchto jednotlivých složek IZS. Zde je nutné uvést zejména zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ve znění pozdějších předpisů.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> RAK, R. et al. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. 17 s. ISBN 978-80-87236-26-0.

<sup>3</sup> HLADÍK, Václav. *Inovace. Několik slov o Integrovaném záchranném systému v ČR* [online]. 2003, [cit. 2021-01-11]. Dostupné z www: < [http://www.hzspraha.cz/soubory/inf\\_izs.html](http://www.hzspraha.cz/soubory/inf_izs.html)>.

Podle úkolů spojených s likvidačními a záchrannými činnostmi na místě mimořádné události rozdělujeme složky IZS na:

- Základní složky IZS
- Ostatní složky IZS

Rozdělení složek IZS slouží ke správnému fungování systému pomoci občanům. Tam, kde základní složky IZS nestačí a nejedná se přímo o ohrožení životů, zdraví a majetků osob nastupují ostatní složky IZS.

Při organizaci záchranných a likvidačních prací v místě zásahu složek IZS koordinuje záchranné a likvidační práce velitel zásahu, kdy touto osobou je většinou velitel jednotky Hasičského záchranného sboru. Velitel zásahu má pravomoc k zásahu do osobnostních a majetkových práv a svobod občana, protože každý je povinen poslouchat rozkazy velitele zásahu, který může zakázat nebo omezit vstup na místo zásahu nebo nařídít, aby místo zásahu opustila konkrétní osoba, jejíž přítomnost není potřebná. Velitel zásahu může vyzvat osobu k prokázání totožnosti, kdy je taková osoba tuto výzvu povinna poslechnout.<sup>4</sup>

## 2.1 Základní složky IZS

K základním složkám integrovaného záchranného systému patří Policie ČR, Hasičský záchranný sbor ČR a jednotky požární ochrany zařazené v plošném pokrytí území kraje a Zdravotnická záchranná služba ČR. Základní složky IZS pracují v nepřetržitém provozu z důvodu ohlášení vzniku mimořádné události, tuto informaci vyhodnocují a provádí neodkladný zásah v místě mimořádné události.

Dle ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, jsou ostatními složkami integrovaného záchranného systému: *„vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Ostatní složky integrovaného záchranného systému poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání.“*<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> RAK, R. et al. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. 165 s. ISBN 978-80-87236-26-0.

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky* [online]. 2000 [cit. 2020-15-12]. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=447>>.

### 2.1.1 Policie České republiky

Policie ČR vznikla 15. července 1991 přeměnou Veřejné bezpečnosti. Policie České republiky (dále jen Policie ČR) je ozbrojený bezpečnostní sbor, který plní úkoly dané zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

V § 2 výše uvedeného zákona je uvedeno, že policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je:

- chránit bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek,
- předcházet trestné činnosti,
- plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropských společenství nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky.<sup>6</sup>

Každý policista by měl být ohleduplný, bezúhonný, nestranný a plně odpovědný za svou práci. Závazkem Policie ČR vůči společnosti je prosazovat zákony přiměřenými prostředky s maximální snahou o spolupráci s veřejností, státními a nestátními institucemi.

#### **Policista by se měl při výkonu služby chovat:**

- důstojně a důvěryhodně,
- jednat se všemi lidmi slušně a korektně s porozuměním,
- respektovat důstojnost osob,
- uplatňovat rovný a korektní přístup ke každé osobě bez rozdílu,
- v souladu s respektováním kulturní a hodnotové odlišnosti příslušníků menšinových skupin všude tam, kde nedochází ke střetu se zákony,
- jednat taktně a vhodně uplatňovat princip volného uvážení,
- používat donucovacích prostředků pouze v souladu se zákonem,
- nikdy nezacházet s žádnou osobou krutě, nehumánně či ponižujícím způsobem, nést odpovědnost za každou osobu, která byla omezena Policií ČR na osobní svobodě,
- zachovávat mlčenlivost o informacích zjištěných při služební činnosti,
- zásadně odmítat jakékoliv korupční jednání,
- netolerovat tuto protizákonnou činnost u jiných příslušníků Policie ČR,

---

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 18. července 2008, zákon o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů české republiky*. [online]. 2008 [cit. 2021-01-12]. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=5&T=439>>.

- odmítnout dary nebo jiné výhody, jejichž přijetím by mohlo dojít k ovlivnění výkonu služby, zásadně se vyhýbat jakémukoliv jednání, které by mohlo být střetem zájmů.<sup>7</sup>

Jedním z hlavních úkolů Policie ČR na místě dopravní nehody je zejména zajištění bezpečnosti silničního provozu a jeho následného usměrňování. Policie ČR provádí činnosti, které směřují k rychlému a co nejrychlejšímu provedení záchranných a likvidačních prací. Znak Policie České republiky je vyobrazen na obrázku 1. Základní činnost Policie ČR na místě dopravní nehody je správné zadokumentování dopravní nehody, zajištění co největšího počtu upotřebitelných stop, které vedou ke správnému zjištění příčiny a podezřelého ze spáchání dopravní nehody.

*Obr. 1: Znak Policie ČR<sup>8</sup>*



Policie je v současné době rozdělena na 14 krajských ředitelství, která spravují územní celky. Krajská ředitelství policie kopírují krajské rozdělení ČR a územní odbory policie ČR kopírují bývalá okresní ředitelství policie ČR. Jedná se o tyto krajská ředitelství a jejich územní odbory:

- Hlavní město Praha: Praha I (1,6,7), Praha II (2,5), Praha III (3,8,9), Praha IV (4,10);
- Středočeský kraj: Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha venkov jih, Praha venkov západ, Příbram, Rakovník;
- Jihočeský kraj: České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor;
- Plzeňský kraj: Domažlice, Klatovy, Plzeň, Plzeň – jih, Plzeň – sever, Rokycany, Tachov;
- Karlovarský kraj: Cheb, Karlovy Vary, Sokolov;

<sup>7</sup> ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 18. července 2008, zákon o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů české republiky*. [online]. 2008 [cit. 2020-12-15]. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=5&T=439>>.

<sup>8</sup> MĚSTSKÝ ÚŘAD HRADEC KRÁLOVÉ. Integrovaný záchranný systém [online]. 2020 [cit. 2020-12-27]. Dostupné z WWW: <https://www.hradeckralove.org/integrovaný-zachranný-systém/d-55385>.

- Ústecký kraj: Děčín, Chomutov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice, Ústí nad Labem;
- Liberecký kraj: Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec, Semily;
- Královéhradecký kraj: Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Trutnov;
- Pardubický kraj: Chrudim, Pardubice, Svitavy, Ústí nad Orlicí;
- kraj Vysočina: Jihlava, Pelhřimov, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod, Třebíč;
- Jihomoravský kraj: Blansko, Brno – město, Brno – venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov, Znojmo;
- Olomoucký kraj: Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk;
- Moravskoslezský kraj: Bruntál, Frýdek – Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava, Ostrava;
- Zlínský kraj: Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín, Zlín.<sup>9</sup>

### 2.1.2 Hasičský záchranný sbor ČR

Činnost Hasičského záchranného sboru (dále jen HZS) upravuje zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů a zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů.

Zřizovatelem HZS je Česká republika a mezi hlavní povinnosti HZS patří provedení záchranných a likvidačních prací, ochrana života, zdraví a majetku obyvatel před požáry. Zřizovatelem Jednotek požární ochrany (dále jen JPO) je obec, ale i soukromé firmy, které si zřizují vlastní podnikové jednotky. Povinnost JPO je provádění záchranných prací při živelních pohromách a mimořádných událostí. Jednotky požární ochrany provádějí i požární zásahy.<sup>10</sup>

Hasičský záchranný sbor ČR je tvořen Generálním ředitelství HZS ČR, které je organizační součástí Ministerstva vnitra, 14 hasičských záchranných sborů krajů, Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku-Místku a Záchranný útvar HZS ČR v Hlučíně a Jihlavě. Součástí Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR jsou také vzdělávací, technická a účelová zařízení: Odborná učiliště požární ochrany (ve Frýdku-Místku, Brně, Chomutově a Borovanech),

<sup>9</sup> POLICIE ČR. *Útvary s územně vymezenou působností* [online]. 2021 [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW <<http://www.policie.cz/clanek/utvary-s-uzemne-vymezenou-pusobnosti.aspx>>.

<sup>10</sup> RAK, R. et al. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. 17 s. ISBN 978-80-87236-26-0.



Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč, Technický ústav požární ochrany Praha, Opravárenský závod Olomouc a Základna logistiky Olomouc.

Hasičský záchranný sbor ČR má znak (viz obrázek 2) a Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany mají znak (viz obrázek 3), plní úkoly v oblasti ochrany obyvatelstva, technických zásahů a požární ochrany při jakýchkoliv mimořádných událostech a krizových stavech. Hasičský záchranný sbor ČR je hlavním koordinátorem integrovaného záchranného systému.

Obr. 2: Znak HZS ČR<sup>11</sup>



Obr. 3: Znak Sdružení dobrovolných hasičů<sup>12</sup>



V praxi to znamená, že pokud na místě události zasahuje více složek IZS, tak většinou velí příslušník PČR. To neplatí při dopravní nehodě vozidla přepravující nebezpečné látky. V tomto případě řídí součinnost a spolupráci ostatních složek IZS a koordinuje práce spojené se záchranou a likvidací následků dopravní nehody. Operační středisko IZS rozhoduje o povolání další potřebné síly a prostředků jednotlivých složek IZS k místu dopravní nehody. Hasičský záchranný sbor České republiky organizuje integrovaný záchranný systém a podílí se na havarijním a krizovém plánování. Zabezpečuje a koordinuje organizační technická opatření v oblasti ochrany obyvatelstva, především varování, ukrytí, evakuaci a nouzové přežití. Tísňová linka Hasičského záchranného sboru je číslo 150.

Doba výjezdu jednotky PO je stanovena vyhláškou č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek PO, ve znění pozdějších předpisů. Tato doba je maximálně:

- 2 minuty pro jednotky PO složené výlučně z hasičů z povolání,
- 10 minut pro jednotky složené výlučně z hasičů, kteří nevykonávají službu v jednotce jako své povolání,

<sup>11</sup> MĚSTSKÝ ÚŘAD HRADEC KRÁLOVÉ [online]. 2020. [cit. 2020-12-27]. Dostupné z WWW: <https://www.hradeckralove.org/integrovaný-zachranny-system/d-55385>.

<sup>12</sup> MĚSTSKÝ ÚŘAD HRADEC KRÁLOVÉ [online]. 2020. [cit. 2020-12-27]. Dostupné z WWW: <https://www.hradeckralove.org/integrovaný-zachranny-system/d-55385>.

- 5 minut pro jednotky PO složené z hasičů uvedených v předchozích dvou bodech nebo hasičů, kterým byla určena pracovní pohotovost mimo pracoviště.<sup>13</sup>

Hasiči provádějí i jiné činnosti než zásahy na místech mimořádných událostí, dopravních nehodách nebo požárech. Příslušníci HZS provádějí šetření ke vzniku požárů a zjišťují, zda požár nevznikl úmyslným jednáním osoby nebo technickou závadou, provádějí požární prevenci a vydávají metodické příručky a stanoviska. V rámci svých preventivních programů provádějí vzdělávání obyvatelstva v rámci ochrany obyvatelstva a krizového řízení. Mezi další oblasti činnosti HZS můžeme zařadit i poskytování psychologických služeb hasičům a jejich rodinám a lidem zasaženým mimořádnou událostí, zejména při tragických následcích události.

### 2.1.3 Zdravotnická záchranná služba

Činnost Zdravotnické záchranné služby upravuje zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě.

Zřizovatelem Zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS) je kraj. Zdravotnická záchranná služba je služba garantovaná státem a spravované prostřednictvím krajských úřadů. K hlavním činnostem ZZS je přijímání tísňového volání, poskytování přednemocniční neodkladné péče a doprava zraněných do zdravotnických zařízení.<sup>14</sup>

Zdravotnická záchranná služba usměrňuje také činnost ostatních složek IZS, spolupracující na činnostech vedoucí k zajištění zdravotní péče v místech záchranných prací, které vyžadují přednemocniční péči. Tísňová linka Záchranné zdravotnické služby je číslo 155 a její znak je vyobrazen na obrázku 3.

*Obr. 4: Zdravotnická záchranná služba<sup>15</sup>*



<sup>13</sup> ČESKO. Vyhláška 247 ze dne 22. června 2001 o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky* [online]. 2001[cit. 2021-01-13]. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=544>>.

<sup>14</sup> RAK, R. et al. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. 18 s. ISBN 978-80-87236-26-0.

<sup>15</sup> MĚSTSKÝ ÚŘAD HRADEC KRÁLOVÉ [online]. 2020 [cit. 2020-12-27], Dostupné z WWW: <<https://www.hradeckralove.org/integrovaný-zachranný-system/d-55385>>.

Zdravotnická záchranná služba zajišťuje odbornou péči na místě události před prevozem zraněných osob do lékařských zařízení. Odborná péče zdravotníků vede k záchraně lidských životů. Na místě události provádí ošetření lehkých a těžkých zranění. Dále zajišťuje přednemocniční neodkladnou péči na místě události, po dobu přepravy zraněných osob do nemocnice a jejich následnému předání do zdravotnického zařízení. Přednemocniční neodkladná péče se poskytuje při stavech, které bezprostředně ohrožují život postiženého, mohli by způsobit trvalé následky, působí náhlou bolest a změny v chování. Dále se přednemocniční neodkladná pomoc poskytuje zraněným a nemocným osobám, jejichž jednání bezprostředně ohrožuje sebe a své okolí. K dalším činnostem ZZS patří doprava související s transplantační činností, přeprava materiálů, které vyžadují zvláštní podmínky přepravy, přeprava krve, transporty raněných a nemocných osob z a do zahraničí, výuková a školící činnost.

#### **Typy posádek Zdravotnické záchranné služby:**

- Výjezdová skupina rychlé lékařské pomoci (RLP) - výjezdová skupina, kterou tvoří lékař, záchranář a řidič-záchranář.
- Výjezdová skupina rychlé zdravotnické pomoci (RZP) – výjezdová skupina, kterou tvoří záchranář a řidič-záchranář. Tato výjezdová skupiny RZP poskytuje přednemocniční péči na základě indikace buď samostatně, spolupráci s lékařem nebo ve spolupráci s LZS.
- Výjezdová skupina "Rendez vous" (RV) - osádka s nejméně dvojčlennou posádkou ve složení řidič – záchranář a lékař. Tato výjezdová skupina spolupracuje s výjezdovými skupinami RZP v případě, že je potřeba lékař.
- Letecká výjezdová skupina zdravotnické záchranné služby (LZZS) – posádka, kterou tvoří pilot, lékař a záchranář. Provádí transporty v rámci celé České republiky.<sup>16</sup>

Od 1. 1. 2003 vzniklo v ČR 14 krajských záchranných služeb, která se nejdříve jmenovala „Územní středisko záchranné služby“. Tento název byl později změněn na „Zdravotnická záchranná služba“ s doplněním názvu kraje. V každém kraji provozuje ZZS jedno krajské zdravotnické operační středisko, které zajišťuje příjem volání na tísňovou linku 155 a následně je vyhodnocuje. Operační středisko operativně řídí

---

<sup>16</sup> ZÁCHRANNÁ SLUŽBA KRAJE VYSOČINA. *Typy posádek ZZS Kraje Vysočina* [online]. 2021 [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW <<http://www.zzsvysocina.cz/index.php?page=posadky>>.

výjezdovou skupinu ZZS, jejichž základny musí být rozmístěny tak, že zajišťují dostupnost celého území kraje do 20 minut jízdy od nahlášení události.<sup>17</sup>

## 2.2 Ostatní složky IZS

V případech, kdy základní složky IZS nemají dostatek sil a prostředků k provedení záchranných a likvidačních prací nebo budou záchranné a likvidační práce vyžadovat zvláštní síly či prostředky k vyřešení situace a předpokládá využití ostatních složek IZS, které mají uzavřenou dohodu o plánované pomoci na vyžádání.<sup>18</sup>

K ostatním složkám IZS patří např. Armáda ČR, obecní policie, horská služba, bezpečnostní služby, orgány hygieny, letecká záchranná služba, Český červený kříž nebo Svaz civilní obrany ČR.

Ostatní složky IZS jsou potřeba k záchranným a likvidačním pracím. Důležitým znakem je povaha mimořádné události. Tyto složky IZS poskytují při záchranných a likvidačních pracích pomoc na vyžádání.

V době krizových stavů se mezi ostatní složky IZS řadí také poskytovatelé lůžkové péče, kteří mají zřízen urgentní příjem. Pokud ale poskytovatelé akutní lůžkové péče uzavřou dohodu o plánované pomoci na vyžádání s příslušným poskytovatelem zdravotnické služby nebo krajským úřadem, začlení je HZS do poplachového plánu kraje i na dobu, kdy neplatí krizový stav.<sup>19</sup>

Plánovanou pomoc na vyžádání jsou povinni poskytnout:

- Ministerstva, územní správní úřady, kraje a obce s rozšířenou působností,
- Zdravotnická zařízení,
- Vojenské záchranné útvary, Armáda ČR,
- Osoby, které se k tomu smluvně zavázaly,
- Právnícké nebo FO, které vlastní nebo užívají stavby civilní ochrany.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> ZÁCHRANNÁ SLUŽBA ČR. *Systém ZZS v České republice* [online]. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW <<https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr/>>.

<sup>18</sup> ŠENOVSKÝ, MICHAEL. *Integrovaný záchranný systém*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 53 s. ISBN 978-80-7385-007-4.

<sup>19</sup> HUMLÍČEK, VOJTĚCH. *Krizové řízení učební text pro vysokoškolskou výuku*. Hradec Králové: Univerzita obrany, 2016, 82 s. ISBN 978-80-7231-361-7.

<sup>20</sup> SMETANA, MAREK. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007, 54 s. ISBN 978-80-7368-337-5.

### 3 DOPRAVNÍ NEHODY

Pojem dopravní nehoda nalezneme v ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení, zranění osoby, anebo ke škodě na majetku přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“<sup>21</sup>

Silniční dopravní nehoda má několik znaků, které musí být splněny, abychom mohli mluvit o dopravní nehodě. Pokud v rámci konkrétní události nedojde ke zranění nebo úmrtí osoby, nedojde k žádné škodě na majetku nebo se událost nestane na pozemní komunikaci, nebude se jednat o dopravní nehodu. Důležitou podmínkou u dopravní nehody je účast vozidla v pohybu. Dopravní nehodou je tedy například i havárie cyklisty, pokud při této havárii (např. pádu cyklisty za jízdy z jízdního kola) dojde ke zranění cyklisty nebo k nějaké hmotné škodě na jízdním kole, oděvu nebo jiné věci. Pokud nebudou splněny uvedené podmínky, tak se nebude jednat o dopravní nehodu v souladu s ustanovením § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Při šetření dopravních nehod jsou zjišťovány různé příčiny, které jsou subjektivního nebo objektivního charakteru. Uvedené příčiny jako jeden ze statistických ukazatelů jsou obsaženy ve statistice Policejního prezidia ČR.

K nejčastějším příčinám dopravních nehod můžeme zařadit:

- řidič se plně nevěnuje řízení motorového vozidla,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu a povaze pozemní komunikace,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- vyhýbání se s protijedoucím vozidlem, bez dostatečného bočního odstupu,
- vjetí do protisměrného jízdního pruhu,
- nedání přednosti v jízdě a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*[online]. 2000 [cit. 2021-01-11]. Dostupné také z WWW: <[https://www.psp.cz/sqw/tisky.sqw?fq\\_CisZakT=361&fq\\_RokT=2000](https://www.psp.cz/sqw/tisky.sqw?fq_CisZakT=361&fq_RokT=2000)>.

<sup>22</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 26. ISBN 80 7201-212-6.

### 3.1 Rozdělení dopravních nehod

Dopravní nehody dělíme z několika hledisek. Jedním z těchto hledisek je dělení dopravních nehod dle charakteru, dalším dělením je dělení z hlediska nutnosti zásahu složek IZS a jiným dělením je dělení dopravních nehod podle způsobu šetření.

#### 3.1.1 Dopravní nehody dle charakteru

Dopravní nehody dle charakteru rozdělujeme na:

- 1) havárie – dopravní nehoda, na které má účast pouze jedno vozidlo, může se jednat např. o převrácení vozidla, ale pouze za předpokladu, že se vozidlo při havárii nestretne s pevnou překážkou nebo chodcem,
- 2) srážky – druh dopravní nehody, při které dojde ke střetu dvou a více vozidel, střetu vozidla s chodcem, zvířetem nebo zvěří, ale i střet vozidla s pevnou překážkou. Jedná se o srážky čelní, boční, z boku nebo zezadu,
- 3) jiné nehody – dopravní nehoda, kterou nemůžeme zařadit do žádné z výše uvedených kategorií (srážek nebo havárií). Jinou nehodou je například vypadnutí osoby z jedoucího vozidla, nebo pád cestujícího při jízdě ve vozidle hromadného dopravního prostředku (MHD, tramvaj). V tomto případě je, ale důležité vyloučit ze strany zraněného cestujícího porušení přepravního řádu.

#### 3.1.2 Dopravní nehody dle nutnosti zásahu složek IZS

Další dělení dopravních nehod je z hlediska nutnosti zásahu složek IZS na místě dopravní nehody, kdy tyto dopravní nehody rozdělujeme na:

- 1) Dopravní nehody, *kdy je zásah složek IZS nutný*, přičemž tyto dopravní nehody dále můžeme dělit dle rozsahu nasazení jednotlivých složek IZS.
- 2) Dopravní nehody, *kdy je nutné kromě základních složek IZS přivolat i ostatní složky IZS*, jako je například Letecká záchranná služba nebo poskytovatelé odborných služeb jako jsou energetické, vodohospodářské, energetické apod.,
- 3) Dopravní nehody, *při kterých není potřeba zásah složek IZS*, a to z důvodu, kdy při dopravní nehodě nedojde ke zranění osob, úniku provozních kapalin z havarovaných vozidel nebo nedojde ke škodě na veřejně prospěšném zařízení, jako jsou sloupy veřejného osvětlení, telefonní vedení.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011. s. 11 č. j. MV-50082-1/VO-2011.

### **3.1.3 Dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci**

Jiným rozdělením dopravních nehod v souvislosti s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci dle dohody ADR je dělení, které má význam zejména ve vztahu ke způsobu dokumentování a následnému postupu policejní hlídky na místě této události, kdy tyto dopravní nehody dělíme na:

- 1) Dopravní nehody bez úniku nebezpečné látky
- 2) Dopravní nehody s únikem nebezpečné látky

#### **Ad1) Dopravní nehody bez úniku nebezpečné látky**

Při šetření dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné věci dle dohody ADR se zaznamená i způsob, jakým bylo vozidlo nebo jízdní souprava označena. Vozidlo nebo jízdní souprava přepravující nebezpečné látky se označuje oranžovými tabulkami s identifikačním číslem nebezpečnosti a UN číslem, případně velkými bezpečnostními značkami odpovídajícími přepravované nebezpečné věci. Do protokolu policista zaznamená, zda došlo či nedošlo k úniku přepravované látky.

U každé dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci dle dohody ADR policista zpracuje kontrolní seznam, ve kterém uvede množství a druh přepravované látky včetně UN čísla s pojmenováním přepravované látky.

Organizační článek policie šetřící dopravní nehodu, je povinen vyrozumět krajské ředitelství policie, z důvodu odeslání prvotní informaci do informačního systému pro záznam a evidence dopravních nehod databáze ADR. Odeslání do databáze ADR zabezpečí příslušný odbor služby dopravní policie. Po ukončení šetření dopravní nehody se v databázi ADR musí aktualizovat data dopravní nehody.

V případě dopravní nehody vozidla přepravujícího výbušné látky nebo předměty (dle dohody ADR) policista šetřící dopravní nehodu, vyrozumí cestou operačního střediska Pyrotechnickou službu, která posoudí stav přepravovaného materiálu pro jeho další manipulaci a následný převoz za účelem zajištění bezpečnosti všech účastníků dopravní nehody. V případě potřeby si stejnou cestou může vyžádat konzultaci za účelem zjištění, zda se na přepravované výbušné látky nebo předměty dohoda ADR vztahuje a vozidlo podle tohoto právního předpisu označeno není.<sup>24</sup>

Každý spisový materiál dopravní nehody nebo havárie vozidla přepravující nebezpečné látky musí vedle základních formulářů obsahovat i kopii přepravního listu,

---

<sup>24</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ŘSDP č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.*, 2020. s 19-20, čl. 27. Č. j. PPR-38756/ČJ-2020-990440.

kopii osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné látky, kopii písemných pokynů ADR pro případ dopravní nehody“ a kopii osvědčení o schválení vozidla pro přepravu nebezpečných látek a jde-li o dopravní jednotku tvořenou dvěma vozidly, tak osvědčení o schválení obou těchto vozidel k přepravě nebezpečných věcí dané třídy.<sup>25</sup>

## **Ad2) Dopravní nehody s únikem nebezpečné látky**

Policisté na místě dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky, při které došlo k úniku přepravované nebezpečné látky, se musí chovat tak, aby nedošlo k ohrožení jejich života a zdraví a života jiných osob a bylo co nejméně ohroženo životní prostředí. Na místě události zajišťují prvotní a neodkladné úkony s ohledem na vlastní bezpečnost a jsou podřízeni veliteli výjezdu HZS, který je velitelem celého opatření.

Dopravní nehodu vozidla, při které dojde k úniku nebezpečné látky nelze řešit v příkazním řízení, ale zpracuje se na „Protokol o nehodě v silničním provozu“ v systému Lotus Notes.<sup>26</sup> Policista šetřící dopravní nehodu do „*Protokolu o nehodě v silničním provozu*“ zaznamená způsob označení vozidla přepravujícího nebezpečné látky oranžovými tabulkami označující nebezpečnost dané látky. Do protokolu o nehodě v silničním provozu se zaznamená i poznámka „došlo k úniku nebezpečných látek“. Policista, který zpracovává dopravní nehodu, sepíše kontrolní seznam, kde uvede množství a druh přepravované látky včetně UN čísla.

Následně základní útvar šetřící DN vyrozumí krajské ředitelství Policie ČR, a to z důvodu odeslání prvotních informací do informačního systému pro záznam a evidence dopravních nehod databáze ADR. Odeslání do databáze ADR zabezpečí příslušný odbor služby dopravní policie.<sup>27</sup>

Během šetření dopravní nehody policista provede výslech případně vytěžení osob, ohledání místa dopravní nehody, fotodokumentaci, plánek dopravní nehody, v případě potřeby zajistí souhlas s vydáním lékařských zpráv na zraněné osoby a zažádá o lékařské zprávy. Po zpracování všech podkladů policista věc dopravní nehody oznámí příslušnému správnímu orgánu obce s rozšířenou působností.

<sup>25</sup> KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011. s. 88. Č. j. MV-50082-1/VO-2011.

<sup>26</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ŘSDP č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.*, Ředitel ředitelství služby dopravní policie PPČR, 2021. s. 7, čl. 9 odst. 2. Č. j. PPR-38756/ČJ-2020-990440.

<sup>27</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ŘSDP č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.*, Ředitel ředitelství služby dopravní policie PPČR, 2021. s. 20, čl. 27. Č. j. PPR-38756/ČJ-2020-990440.



### 3.1.4 Dopravní nehody dle způsobu řešení

Dopravní nehody lze rovněž rozdělit z hlediska způsobu jejich řešení na:

- 1) Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti
- 2) Dopravní nehodu ukončenou v příkazním řízení
- 3) Dopravní nehodu, kterou nelze ukončit v příkazním řízení
- 4) Střet vozidla se zvěří
- 5) Škodní událost

#### Ad1) Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti

U dopravní nehody, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, a přesto je policie přítomna na místě dopravní nehody, policista:

- poučí účastníky o povinnosti sepsat společný „Záznam o dopravní nehodě“ (euroformulář), popřípadě jim ho předá,
- při zjištění protiprávního jednání některého z účastníků dopravní nehody řeší věc v příkazním řízení, popřípadě věc oznámí příslušnému správnímu orgánu,
- vyznačí na zadní stranu „Záznamu o dopravní nehodě“ způsob vyřešení přestupku (např. vylepením přelepky, razítkem); třetí list „Záznamu o dopravní nehodě“ zaeviduje u útvaru nebo organizačního článku policie.<sup>28</sup>

#### Ad2) Dopravní nehody ukončené v příkazním řízení

Dopravní nehody, při kterých jsou splněny podmínky příkazního řízení, umožňují jejich vyřešení na místě v příkazním řízení. Jedná se o dopravní nehody, které mají ze zákona oznamovací povinnost, při nichž nedošlo ke zranění osob a nedošlo k opakovanému sledovanému přestupku, u kterého hrozí zákaz činnosti. Patří sem i dopravní nehody, kdy například dojde k poškození pozemní komunikace nebo jejího vybavení (např. svodidel, dopravních značek nebo dopravních zařízení apod.). Tyto dopravní nehody se dokumentují na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním.“

---

<sup>28</sup> ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ŘSDP č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.* Ředitel ředitelství služby dopravní policie PPČR, 2021. s. 6., čl. 8. Č. j. PPR-38756/ČJ-2020-990440.

### **Ad3) Dopravní nehody, které nelze ukončit v příkazním řízení**

Dopravní nehody, při kterých většinou dochází ke zranění osob a v horším případě i k jejich usmrcení. Dále se jedná o případy dopravních nehod, kdy je řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, kdy jeden z účastníků uplatňuje technickou závadu na svém vozidle nebo závadu komunikace. Dalším případem je dopravní nehoda, kdy podezřelý ze zavinění této dopravní nehody nesouhlasí s jejím zaviněním apod.

Tyto dopravní nehody se dokumentují na „*Protokol o nehodě v silničním provozu*“ a poté se pro podezření ze spáchání konkrétního přestupku oznamují do správního řízení příslušnému správnímu orgánu pověřené obce s rozšířenou působností. V případě dopravní nehody, kdy vznikne podezření z naplnění některé skutkové podstaty trestného činu (přečinu) uvedené ve zvláštní části trestního zákoníku, tak se dopravní nehody odevzdává do vyšetřování službě kriminální policie a vyšetřování, která v dané věci následně vede trestní řízení.

### **Ad4) Střet vozidla se zvěří**

Střet vozidla se zvěří se zpravidla dokumentuje na „*Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří*“, ale v některých případech se dokumentuje na „*Záznam o dopravní nehodě*“ (tzv. euroformulář). Aby daná věc mohla být řešena těmito způsoby, tak musí být splněny tyto následující podmínky:

- zvěř nebo část zvěře byla nalezena na místě dopravní nehody nebo poblíž místa dopravní nehody;
- při střetu nedošlo ke zranění osob;
- u řidiče nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky;
- na zúčastněném vozidle nebyla uplatňována ani zjištěna technická závada.

Pokud není splněna některá z těchto podmínek, dopravní nehoda se zadokumentuje, na „*Protokol o nehodě v silničním provozu*“. V případě, že se sražená zvěř nachází na místě dopravní nehody, skupina dopravních nehod kontaktuje prostřednictvím IOS příslušné myslivecké sdružení. Výjezdová služba dopravního inspektorátu vyčká na místě do příjezdu myslivce, který svým podpisem potvrdí převzetí zvěře na „*Záznam o dopravní nehodě*“. Dálniční oddělení může uhynulou zvěř rovněž předat správci komunikace.

### **Ad5) Škodní událost**

Škodní událost, je taková událost, při které vznikla hmotná škody na majetku osob, organizací, firem apod. K této události dochází nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Jedná se především o poškození skel automobilů, poškození předních a zadních světlometů, ukazatelů směru, zpětných zrcátek a laků motorových vozidel. Většinou k tomuto dochází zejména odlétnutým předmětem od pneumatik projíždějících vozidel, a to ve stejném směru jízdy, ale i v protisměru. U této události není rozhodující, zda poškozené vozidlo bylo v pohybu nebo stálo odstavené. Policista tuto událost zadokumentuje na „Záznam o škodní události“. Pokud se oznamovatel dostaví oznámit škodní událost na policii, výjezdová skupina DI na místo nejede, sepíše výše uvedený záznam o škodní události a pořídí fotodokumentaci. Za škodní událost se nepovažuje např. taková situace, kdy se uvolní předmět z nákladu vozidla, neboť v daném případě se jedná o porušení zákona o silničním provozu a tím tedy o dopravní nehodu v souladu s ustanovením § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu, která se zaeviduje na příslušný tiskopis pro evidování dopravních nehod a věc se vyřeší v příkazním řízení nebo se oznámí správnímu orgánu (předá služebnímu funkcionáři do kázeňského řízení).

### **3.2 Základní znaky silničních dopravních nehod**

Dopravní nehody musí splňovat čtyři základní znaky, kterými jsou:

- **Nepředvídatelnost** – vychází z toho, že dopravní nehody jsou náhlé, neočekávané, ale každý řidič by měl předvídat, že k dopravní nehodě může dojít. Při nedodržování platných zákonů a norem lze očekávat, že takový řidič dříve či později způsobí dopravní nehodu.
- **Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu** – k dopravní nehodě musí dojít v souvislosti s pohybem vozidla po pozemní komunikaci. Nerozlišujeme, zda jde o motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj a ani to, zda vozidlo někdo řídil, tzn. např. při samovolném rozjetí vozidla z kopce.
- **Způsobení škod na životech či zdraví osob nebo majetku** – škodou je v tomto případě považována, škoda vzniklá v přímé souvislosti s nehodovou událostí.
- **Událost v silničním provozu** – za silniční dopravní nehodu považujeme takovou událost, ke které dojde na místech, které vymezuje silniční zákon. Mezi tyto místa patří dálnice, silnice I. II. a III. tříd, místní a účelové pozemní komunikace.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. PRAHA: LINDE a.s. 2000, s. 104-105. ISBN 80-7201-212-6.

Za dopravní nehodu se nepovažuje událost, při které vznikla škoda nebo zranění například při opravě vozidla, samovolnému vznícení vozidla, manipulací s převáženým nákladem nebo pádu předmětu na vozidlo apod.

### **3.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody**

Pokud dojde k dopravní nehodě, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně zastavit vozidlo, zajistit bezpečnost provozu v místě dopravní nehody a poté umožnit obnovení provozu. Je-li nutné s vozidly před příjezdem Policie ČR manipulovat, například z důvodu obnovy provozu městské hromadné dopravy, je potřeba vyznačit jejich polohu na silnici, i když tato podmínka není v praxi moc aplikována, protože řidiči nemají ze zákona povinnost vozit ve vozidle přípravky, kterým by vyznačili polohu vozidel na pozemní komunikaci.

Dále jsou účastníci dopravní nehody povinni zabránit vzniku dalších škod, dle svých možností poskytnout první pomoc zraněným osobám, následně přivolat záchrannou službu a navzájem si prokázat svoji totožnost a údaje o vozidlech. Řidič, který měl účast na dopravní nehodě je povinen se zdržet požití alkoholických nápojů nebo užití jiné návykové látky po dobu, než bude hlídkou PČR zjištěno, zda před nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku a dále setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

Dopravní nehodu jsem povinni nahlásit Policii ČR v případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby, k poškození pozemní komunikace a jejího vybavení nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.

### **3.4 Činnost hlídky DI na místech dopravních nehod**

Činnost hlídky DI na místech dopravních nehod můžeme charakterizovat jako soubor činností, které jsou prováděny ihned po příjezdu hlídky na místo dopravní nehody, po zjištění skutečností na místě DN s cílem co možná nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, hrozící nebezpečí a fixovat stav na místě DN. Činnost, která je v této fázi na místě dopravní nehody prováděna nevyjadřují pořadí důležitosti. Jejich pořadí je vždy nutné přizpůsobit situaci na místě dopravní nehody a vychází ze zkušeností vyšetřujícího policisty. V první řadě se musí provést činnosti, které vedou k záchraně

lidských životů, ošetření zraněných, ale i nebezpečí, které hrozí na místě dopravní nehody jako je např. odvrácení vzniku požáru, výbuchu atd.

Policisté šetřící dopravní nehodu jsou povinni při provádění záchranných a likvidačních prací spolupracovat se zdravotnickou záchrannou službou a s jednotkami HZS. Kromě šetření dopravní nehody na místě provádějí i další činnosti, a to zejména řízení a regulování dopravy, označit místo dopravní nehody, uvolnění komunikace pro příjezd a odjezd vozidel IZS, organizují postavení vozidel na místě dopravní nehody, vyměňují si informace s velitelem zásahu HZS a komunikují i s lékařem, který ošetřuje zraněné osoby.<sup>30</sup>

Hlídka policie na místě dopravní nehody provádí tyto činnosti:

- po příjezdu na místo dopravní nehody podá hlídka Policie ČR předběžnou zprávu Integrovanému operačnímu středisku (dále jen IOS) k charakteru události a jejím následkům,
- poskytne první pomoc zraněným osobám a zajistí zdravotnické ošetření,
- zajistí technické nebo jiné pomoci jako je např. pomoc při vyprošťování osob z havarovaných vozidel,
- zajistí odstranění hrozícího nebezpečí vzniklé při dopravní nehodě jako je např. únik plynu, poškození elektrické zařízení atd.,
- informuje operační středisko policie o situaci na místě a podá prvotní informace, ohledně zdravotního stavu účastníků apod.,
- označí místo dopravní nehody, pokud již tak není učiněno,
- uzavře místo dopravní nehody,
- provede ohledání místa dopravní nehody a pořídí fotodokumentaci,
- musí zajistit důkaz před jejich zničením či poškozením,
- spolupracuje s ostatními složkami Integrovaného záchranného systému, které na místě dopravní nehody zasahují,
- v případě dopravní nehody s těžkým zraněním případně úmrtím provede ohledání místa dopravní nehody pomocí totální stanice s přesným zaměřením GPS souřadnic,
- zajistí pátrání po řidiči, který z místa dopravní nehody ujel nebo utekl, a to prostřednictvím operačního důstojníka,

---

<sup>30</sup> RAK, R. et al. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. s 173. ISBN 978-80-87236-26-0.

- zjistí totožnosti svědků dopravní nehody,
- zajistí obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- zjistí, zda účastníci dopravní nehody nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, v případě kladného výsledku a řádném poučení zajistit lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu v podobě krve nebo moči,
- provede lustraci osob a vozidel,
- v případě, že si účastník dopravní nehody nemůže zajistit své vozidlo, zajistí, hlídka cestou operačního důstojníka zajistí odtah takového vozidla,
- provede kontrolu dokladů potřebných k řízení a provozu motorového vozidla,
- podá operačnímu středisku Policie ČR zprávu z místa dopravní nehody a zprávu o opuštění místa dopravní nehody.<sup>31</sup>

Činnost hlídky na místě dopravní nehody musí směřovat zejména ke zjištění všech stop, důkazů a skutečností důležitých k posouzení příčin, okolností a následků dopravní nehody. Hlídka DI musí zjistit míru zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody a vlivů, které vyvolaly vznik nebo příčinu dopravní nehody.<sup>32</sup>

Činnost policistů na místě dopravní nehody musí vést zejména ke zjištění dopravní situace na místě nehody (třída komunikace, dopravní značení atd.), povětrnostní podmínky (viditelnost, osvětlení, déšť, sníh atd.), stopy na místě DN, poloha vozidel, předmětů, osob po DN, technický stav vozidel, poškození vozidel, stavu účastníků dopravní nehody (povaha zranění) a ke zjištění, zda účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněny alkoholem nebo jinou návykovou látkou.<sup>33</sup>

### 3.5 Postup policie při šetření dopravních nehod

Šetření dopravních nehod je činnost, která má za úkol zjišťovat, odhalovat a dokumentovat přestupky nebo trestné činy v dopravě, které jsou páčány v souvislosti s porušením ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Výčet trestných činů souvisejících s dopravními nehodami je uveden v zákoně č. 40/2009 Sb., trestním zákoníku. Šetření dopravních nehod provádí Policie České republiky. Zpracovatel dopravní nehody v případě, že dopravní nehodu

<sup>31</sup> STČ-08/IZS. *Typová činnost složek IZS při společném zásahu „Dopravní nehoda“*. [online]. 2021. [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/docDetail.aspx?docid=39846&docType=&chnum=1>.

<sup>32</sup> BRYCHTA, NOVÁK. *Ohledání místa dopravní nehody*, Ministerstvo vnitra ČR odbor personální práce a vzdělávání, 1999, s 12, č. j. SP-63-4/RS-99.

<sup>33</sup> BRYCHTA, NOVÁK. *Ohledání místa dopravní nehody*, Ministerstvo vnitra ČR odbor personální práce a vzdělávání, 1999, s 14, č. j. SP-63-4/RS-99.

nevyřeší na místě v příkazním řízení, má několik způsobů, jak dopravní nehodu ukončit. Dopravní nehodu po ukončení šetření a podle stanovené právní kvalifikace předá v zákonné lhůtě příslušnému správnímu orgánu nebo odevzdá orgánu činnému v trestním řízení (dále jen OČTŘ).

Pro zpracování spisové dokumentace k dopravním nehodám je využíván informační systém zpracování a evidence dopravních nehod (dále jen IS), který se nazývá LOTUS NOTES. Jiného zpracování lze využít pouze v případech poruchy techniky, poškození služebních vozidel nebo v případech, kdy dokumentaci zpracovává útvar policie, který nevyužívá IS LOTUS NOTES. V těchto případech policista dodatečně zpracuje údaje k dopravní nehodě do IS LOTUS NOTES nebo zašle opis spisové dokumentace na místně příslušný organizační článek policie k zavedení do IS LOTUS NOTES.

Hlídka DI po příjezdu na oddělení musí dopravní nehodu nejprve pomocí replikace zařadit do stávající evidence a poté pokračovat ve vytváření potřebných formulářů, kterými jsou například statistické údaje dopravní nehody (tj. údaje o: místě, času, zranění, ovlivnění alkoholem, věku řidičů, stáří vozidel, době a praxi řidičů apod.). Poté hlídka DI vytváří další formuláře potřebné k doplnění stávající spisové dokumentace, případně k dalšímu postupu v šetření konkrétní dopravní nehody. Poté je hlídka povinna převést formuláře vytvořené v IS LOTUS NOTES do IS Evidence trestního řízení (dále jen ETŘ).

Formuláře, které hlídka vytvoří na místě dopravní nehody v IS LOTUS NOTES, jako je např. protokol o podání vysvětlení, protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním apod. musí následně převést do IS ETŘ. Skutečností je to, že policisté zajišťující šetření dopravních nehod jsou nuceni používat současně dva IS (tj. LOTUS NOTES a ETŘ), neboť IS ETŘ není stále na takové odborné úrovni, aby byl schopný vygenerovat a odeslat potřebné statistiky o dopravních nehodách, které musí Policie ČR ze zákona pravidelně zveřejňovat.

## 4 PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

Přeprava nebezpečných věcí a látek patří mezi nejnáročnější a nejsložitější dopravu. Proto již několik let patří mezi jeden z nejsledovanějších ukazatelů mezinárodní dopravy. Nebezpečně věci a látky se přepravují jako kusová přeprava, přeprava volně ložených látek a přeprava v cisternách. Přeprava nebezpečných látek je upravena zvláštními mezinárodně platnými předpisy.<sup>34</sup>

Mezinárodní silniční přeprava nebezpečných věcí se řídí dohodou ADR, kterou do současné doby podepsalo 49 zemí světa. Těmi zeměmi jsou: Albánie, Andora, Ázerbájdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna – Hercegovina, Bulharsko, Černá Hora, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Gruzie, Chorvatsko, Irsko, Island, Itálie, Kazachstán, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Makedonie, Maroko, Moldávie, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Slovenská republika, Slovinsko, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irsku, Tádžikistán, Tunisko, Turecko a Ukrajina.<sup>35</sup>

*Nebezpečná látka je látka nebo směs látek, které mají na základě svých fyzikálně chemických anebo toxických vlastností schopnost vytvářet nebezpečí.*<sup>36</sup>

Nebezpečné látky a předměty se nejčastěji přepravují po pozemních komunikacích a železnicích, které jsou z hlediska bezpečnosti přepravy výrazně bezpečnější než přeprava po silnicích, a to z několika faktorů. Jedná se například o podstatně menší provoz na železnici, o plynulost dané přepravy, o lidský faktor (řidiče), kteří více chybují a často nedodržují předpisy silničního provozu.

### 4.1 Právní úprava mezinárodní silniční dopravy nebezpečných věcí

Přeprava nebezpečných látek vyžaduje vysoké nároky na bezpečnost osádky vozidel a na ochranu životní prostředí a majetku osob.

Přepravu nebezpečných látek upravují mezinárodní předpisy, směrnice, vnitrostátní předpisy a interní akty řízení v platném znění. Mezi nejdůležitější předpisy upravující uvedenou silniční přepravu nebezpečných věcí patří:

<sup>34</sup> NOVÁK, RADEK. Mezinárodní kamionová doprava Plus. Praha: ASPI, 2003, s. 139. ISBN 80 86395 53-7.

<sup>35</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. Metodika kontroly přepravy nebezpečných věcí po silnici, 2017, s. 8.

<sup>36</sup> ŠENOVSKÝ, MICHAIL. Nebezpečné látky II. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, s. 229. ISBN 978-80-86634-47-0.



- **Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb.**, o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Dohoda ADR),
- **Sdělení MZV č. 23/2019 Sb.**, o vyhlášení přijetí změn a doplňků „Příloha A“ a „Přílohy B“ dohody ADR),
- **Zákon č. 111/1994 Sb.**, o silniční dopravě,
- **Vyhláška č. 478/2000 Sb.**, kterou se provádí zákon o silniční dopravě,
- **Směrnice Rady 95/50/ES**, o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí,
- **Směrnice Rady 2000/30/ES**, o technických silničních kontrolách,
- **Zákon č. 185/2001 Sb.**, o odpadech,
- **Vyhláška č. 522/2006 Sb.**, o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě,
- **Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb.**, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR),
- **Zákon č. 350/2011 Sb.**, o chemických látkách a chemických směsích,
- **Zákon č. 56/2001 Sb.**, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- **Vyhláška č. 341/2014 Sb.**, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- **Vyhláška č. 82/2012 Sb.**, o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích,
- **Pokyn PP č. 300/2020**, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- **Pokyn Ř ŘSDP PP č. 1/2021**, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod,
- **Pokyn Ř ŘSDP PP č. 2/2021**, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích,
- **Pokyn Ř ŘSDP PP č. 2/2017**, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nebezpečných nákladů podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR),
- **Metodika MD 2017** - Kontrola přepravy nebezpečných věcí po silnici,

## 4.2 Třídy nebezpečných látek

Nebezpečné látky jsou jednotně děleny do samostatných tříd, a to s ohledem na jejich nebezpečné vlastnosti. Nebezpečné věci dělíme do následujících tříd:

- Třída 1** Výbušné látky a předměty
- Třída 2** Plyny
- Třída 3** Hořlavé kapaliny
- Třída 4.1** Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky, polymerizující látky a znečítlivěné tuhé výbušné látky
- Třída 4.2** Samozápalné látky
- Třída 4.3** Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
- Třída 5.1** Látky podporující hoření
- Třída 5.2** Organické peroxidy
- Třída 6.1** Toxické látky
- Třída 6.2** Infekční látky
- Třída 7** Radioaktivní látky
- Třída 8** Žíravé látky
- Třída 9** Jiné nebezpečné látky a předměty

## 4.3 Formy přepravy nebezpečných věcí

U přepravy nebezpečných věcí rozlišujeme tři formy přepravy:

1. Kusovou přepravu
2. Přepravu volně ložených látek
3. Přepravu v cisternách

### Ad1) Kusová přeprava

U některých látek je kusová přeprava jen jednou z možností, jak danou nebezpečnou látku přepravit, ale u některých nebezpečných látek existuje i více možností jejich bezpečné přepravy. Kusová přeprava je často spojována s vynětím z platnosti dohody ADR (1.1.3.6). V případě vynětí z platnosti dohody ADR dělíme kusovou přepravu nebezpečných látek na přepravu v:

- *Omezeném množství* (blíže viz – ustanovení 3.4 dohody ADR)
- *Vyňatém množství* (blíže viz – ustanovení 3.5 dohody ADR)
- *Podlimitním množství* (blíže viz – ustanovení 1.1.3.6.3 dohody ADR)

## **Ad2) Přeprava volně ložených látek**

Při přepravě volně ložených látek se vždy jedná o režim ADR, který není vyňat z platnosti dohody ADR. Dopravní jednotka musí být označena bezpečnostními značkami a oranžovými tabulkami. Pokud je přepravována látka ohrožující životní prostředí, přepravní jednotka musí být označena značkou pro látku ohrožující životní prostředí. V režimu ADR musí zůstat i dopravní jednotka, která je prázdná, ale není vyčištěná od nebezpečné látky. Volně ložená látka se přepravuje ve vozidle s plachtou, uzavíratelnou nástavbou nebo speciálně vybaveným vozidlem schválených dle norem státu, ze kterého vozidlo pochází.

## **Ad3) Přeprava v cisternách**

Při přepravě nebezpečných látek v cisternách se vždy jedná o přepravu v režimu dohody ADR bez vynětí z platnosti. Cisterna musí být vždy označena bezpečnostními značkami a oranžovými tabulkami. Pokud přepravovaná nebezpečná látka patří mezi látky ohrožující životní prostředí, tak musí být dopravní jednotka navíc označena i značkou pro látku ohrožující životní prostředí a v případě přepravy zahřátých látek také značkou pro zahřáté látky. V režimu dohody ADR musí zůstat i cisterna, která je prázdná, ale nevyčištěná od nebezpečné látky. Velmi důležitý dokument, který musí mít řidič vozidla u sebe a při kontrole předložit je „Osvědčení o schválení vozidel pro přepravu nebezpečných věcí.“<sup>37</sup>

## **4.4 Označování NV podle formy přepravy**

Dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné látky jsou složité z hlediska zásahu složek IZS. Každá dopravní jednotka musí být označena v souladu s dohodou ADR tak, aby používané označení bylo srozumitelné pro všechny zasahující složky Integrovaného záchranné systému.

### **4.4.1 Označování dopravních jednotek**

Označování dopravních jednotek se vychází z dohody ADR, která se vztahuje se na všechny formy přepravy (tj. kusovou přepravu, přepravu volně ložených látek i na přepravu v cisternách).

---

<sup>37</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly přepravy nebezpečných věcí po silnici*, 2017, s. 40-44.

Nejrozšířenější systém označení dopravních jednotek při přepravě nebezpečných látek v celé Evropě a dalších zemích světa, které podepsaly dohodu ADR, je použití oranžových tabulek, které jsou obdélníkového tvaru o rozměru 400 x 300 mm, která je černě orámovaná a podélně rozdělená. V horní polovině oranžové tabulky je identifikační číslo nebezpečnosti a v dolní polovině tabulky je uvedeno identifikační číslo látky (tj. UN číslo). Oranžové tabulky musí být umístěny na přední a zadní straně dopravní jednotky. Jinak je tomu při přepravě dvou a více nebezpečných látek ve vícekomorové cisterně, kdy dopravní jednotka je na přední a zadní straně označena prázdnou oranžovou tabulkou a po obou bocích příslušné komory musí být umístěna oranžová tabulka s čísly odpovídající konkrétní nebezpečné látce, která se v této komoře přepravována.

Identifikační číslo látky (UN číslo) je čtyřmístný číselný kód, který je přiřazen látkám, jejichž přeprava při silniční dopravě podléhá předpisům ADR a předpisům RID, která se využívá při přepravě po železnici. Toto označení látku jednoznačně identifikuje.

Pro označení nebezpečnosti látky se používá číslo nebezpečnosti látky, které se nazývá identifikační číslo nebezpečnosti (dříve tzv. „Kemlerův kód“). Tento kód je dvoumístná až třímístná kombinace čísel, v některých případech může být doplněna znakem „X“.

Jednotlivé číslice představují nebezpečí:

- 1 – výbušná látka (pouze u ADR)
- 2 – nebezpečí úniku plynu při zvýšení/snížení tlaku nebo chemickou reakcí
- 3 – hořlavý plyn nebo kapalina
- 4 – hořlavá pevná látka
- 5 – látka podporuje hoření, má oxidační účinky
- 6 – toxická látka
- 7 – radioaktivní látka
- 8 – žíravá látka, látka s leptavými účinky
- 9 – nebezpečí spontánních, bouřlivých reakcí (samovolný rozklad nebo polymerace)
- 0 – bez významu (kód musí mít alespoň dvě číslice, proto se 0 používá na doplnění do dvouciferného čísla)
- X – upozorňuje na látku nebezpečně reagující s vodou.

Pokud identifikační číslo nebezpečnosti obsahuje dvě stejné číslice, znamená to, že uvedená nebezpečná vlastnost látky je rostoucí. Při přepravě nebezpečných látek se používají ještě další výstražné symboly, kdy na základě zobrazeného symbolu

Lze rozeznat nebezpečnost přepravované látky.<sup>38</sup> Ukázka oranžových tabulek obsahujících UN čísla nejčastěji přepravovaných nebezpečných látek na území ČR – viz obrázek 5.

Obr. 5: Nejčastěji přepravované nebezpečné látky na území ČR<sup>39</sup>

<b>30</b> <b>1202</b>	<b>33</b> <b>1203</b>	<b>23</b> <b>1978</b>	<b>239</b> <b>1001</b>
nafta	benzín	propan	acetylen

Bezpečnostní značky jsou u některých tříd nebezpečných látek rozděleny na dvě poloviny – viz obrázek 6 a 7.

Obr. 6: Bezpečnostní značky ADR (třída 1 až třída 4.3)<sup>40</sup>

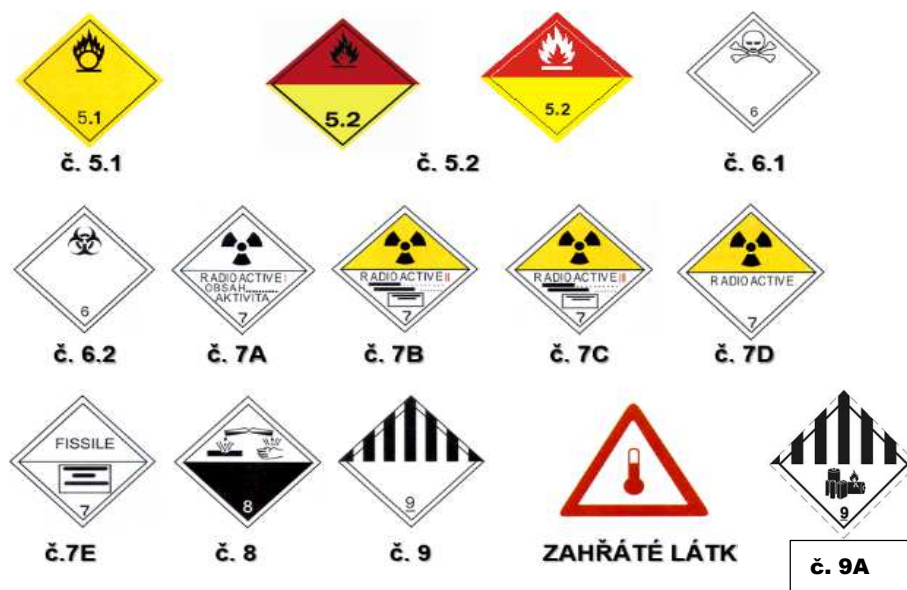


<sup>38</sup> HZS ČR. *Nebezpečné chemické látky*. [online]. 2021 [cit. 2010-02-09]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.cz/clanek/prostredky-individualni-ochrany-nebezpecne-chemicke-latky.aspx>.

<sup>39</sup> KRIZPORT. *Nebezpečné látky*. Internet. [online]. 2021. [cit. 2021-02-09]. Dostupné z WWW: <https://www.krizport.cz/rady/chytre-blondynky-radi/nebezpecne-latky#adr>.

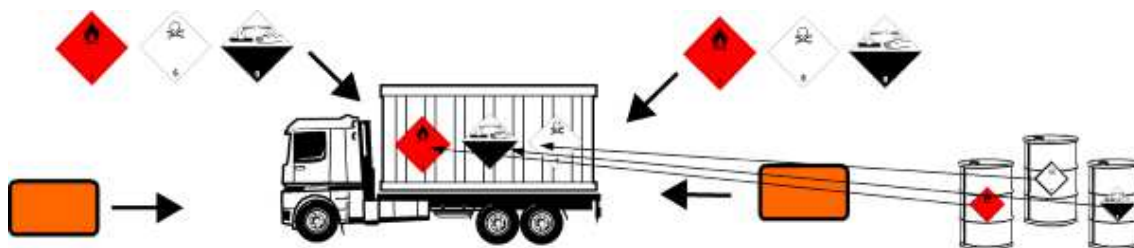
<sup>40</sup> HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. *Nebezpečné látky*. [online]. 2021. [cit. 2021-02-09]. Dostupné z www: <https://www.krizport.cz/rady/chytre-blondynky-radi/nebezpecne-latky#adr>.

Obr. 7: Bezpečnostní značky ADR (třída 5.1 až třída 9)<sup>41</sup>



Dopravní jednotka musí být označena oranžovými tabulkami a bezpečnostními značkami odpovídajícími nebezpečnosti přepravované nebezpečné věci. Způsob označení dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci v kusech – viz obrázek 8.

Obr. 8: Označování dopravní jednotky při kusové přepravě v kontejneru<sup>42</sup>

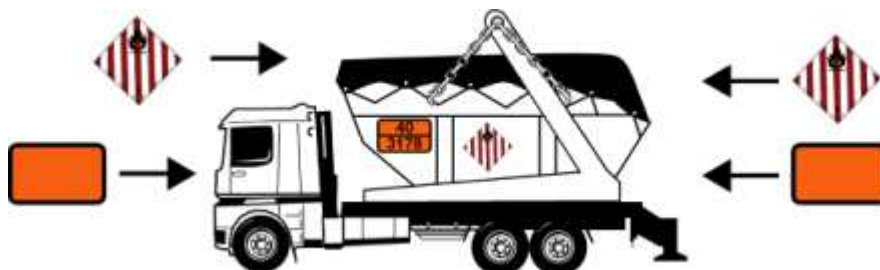


<sup>41</sup> HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. *Nebezpečné látky*. [online]. 2021. [cit. 2021-02-09]. Dostupné z [www: https://www.krizport.cz/rady/chytre-blondynky-radi/nebezpecne-latky#adr](https://www.krizport.cz/rady/chytre-blondynky-radi/nebezpecne-latky#adr).

<sup>42</sup> ENVIPROFI. *Značení dopravních jednotek a kontejnerů*. [online]. 2021. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z <https://www.enviprofi.cz/33/znaceni-dopravnich-jednotek-a-kontejneru-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4ayAS55XoqLy4/>.

Způsob označování dopravní jednotky při přepravě volně ložených látek – viz obrázek 9.

Obr. 9: Označování dopravní jednotky při přepravě volně ložených látek<sup>43</sup>



Způsob označování dopravní jednotky při přepravě v cisternách – viz následující obrázek 10.

Obr. 10: Označování dopravní jednotky při přepravě v cisternách<sup>44</sup>



#### 4.4.2 Označování obalů (kusů)

Pro každý předmět nebo látku uvedené v tabulce A, kapitoly 3.2, Přílohy A dohody ADR musí být pro označení použity bezpečnostní značky uvedené v 5. sloupci, pokud není stanoveno jinak zvláštním ustanovením uvedeným v 6. sloupci výše uvedené tabulky. Místo bezpečnostních značek mohou být použita nesmazatelná označení nebezpečí odpovídající přesně předepsaným vzorům bezpečnostních značek.

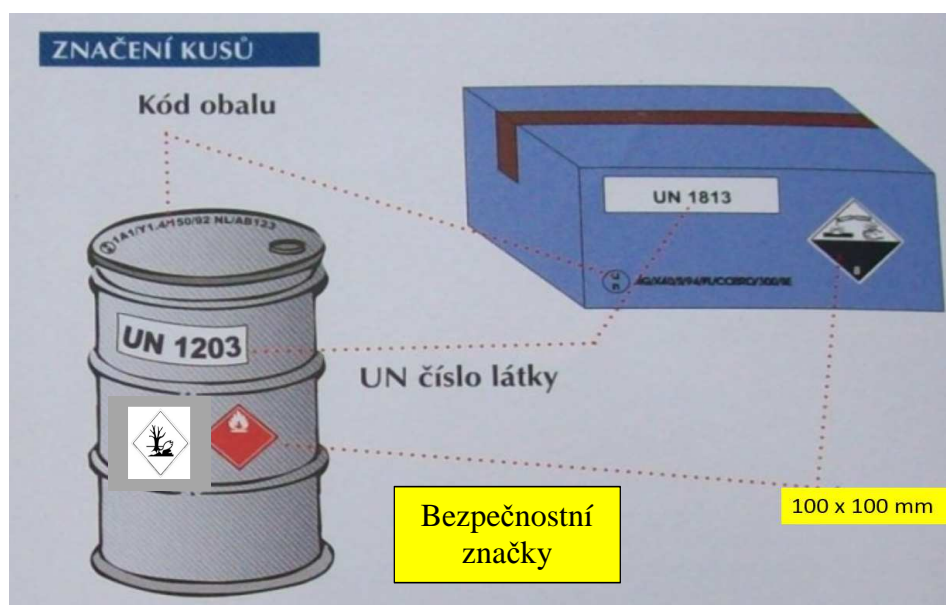
<sup>43</sup> ENVIPROFI. *Značení dopravních jednotek a kontejnerů*. [online]. 2021. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z <https://www.enviprofi.cz/33/znaceni-dopravnich-jednotek-a-kontejneru-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4ayAS55XoqLy4/>.

<sup>44</sup> ENVIPROFI. *Značení dopravních jednotek a kontejnerů*. [online]. 2021. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z [https://www.dlprofi.cz/33/klasifikace-nebezpecnych-veci-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqG\\_M3vIh7acNe3K1FeJHlc/](https://www.dlprofi.cz/33/klasifikace-nebezpecnych-veci-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqG_M3vIh7acNe3K1FeJHlc/).

Značení obalů (kusů) se řídí ustanoveními 6.1.3.1, 5.2.2 a 5.2.1 dohody ADR. Pokud není v dohodě ADR stanoveno jinak, tak musí být každý obal (kus) zřetelně a trvanlivě označen těmito náležitostmi:

- UN kódem obalu (značí výrobce obalu),
- UN číslem (značí odesílatel),
- Bezpečnostními značkami (pokud to velikost obalu umožňuje, tak o velikosti 100 x 100 mm, popř. menší vzhledem k velikosti obalu) – viz obrázek 11,
- Orientačními šipkami – směřující nahoru (pokud se jedná o skupinový obal s vnitřním obalem obsahující kapalinu, samostatný obal s odvětrávajícím otvorem a kryogenní nádoby k přepravě hluboce zchlazených zkapalněných plynů).

Obr. 11: Značení obalů (kusů)<sup>45</sup>



<sup>45</sup> DAVID, HAVEL. *Školení ADR – den první*. [online]. 2021. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z WWW: <<http://davidhavel.pise.cz/100-skoleni-adr-den-prvni.html>>.



## 5 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD S ÚČASTÍ VOZIDEL ADR

V této části bude provedeno statistické porovnání dopravních nehod vozidel jedoucích v režimu ADR v období let 2015-2020 z hlediska následků (viz tabulka 1), úniku nebezpečných látek (viz tabulka 2), zavinění řidičem vozidla jedoucího v režimu ADR (viz tabulka 3) a hlavních příčin dopravních nehod těchto vozidel (viz tabulka 4).

Následky dopravních nehod lze statisticky rozdělit na základě vývoje osobních následků (tj. počtu usmrcených, těžce nebo lehce zraněných osob).

Z provedené analýzy statistických údajů dopravních nehod vozidel jedoucích v režimu ADR vyplývá, že ve srovnávaném období let 2015-2020 docházelo každoročně ke stejnému počtu dopravních nehod, a to v rozmezí od 115 do 147 případů. Z analýzy statistických údajů rovněž vyplývá, že ve sledovaném období (tj. v letech 2015-2020) došlo celkem k 764 dopravním nehodám, při kterých bylo usmrceno 16 osob, těžce zraněno 36 osob a 152 osob bylo zraněno lehce – viz následující tabulka 1.

*Tab. 1: Dopravní nehody s účastí vozidla ADR a jejich následky  
v letech 2015-2020<sup>46</sup>*

<b>Rok</b>	<b>Počet DN</b>	<b>Usmrceno</b>	<b>Těžce zraněno</b>	<b>Lehce zraněno</b>	<b>Hmotná škoda</b>
2015	142	3	9	29	27326500
2016	112	3	3	28	29203900
2017	147	3	2	22	21947600
2018	129	2	5	27	27434600
2019	115	1	7	27	25519100
2020	119	4	10	19	21857300
<b>Celkem</b>	<b>764</b>	<b>16</b>	<b>36</b>	<b>152</b>	<b>153289000</b>

Při těchto typech dopravních nehod dochází ke stamilionovým škodám, která jsou zapříčiněna i následnými likvidačními pracemi při odstraňování následků události, jako je například odbagrování a dekontaminace zasažené zeminy. Celková hmotná škoda za sledované období (tj. v letech 2015-2020) byla policií vyčíslena na 153 289 000,- Kč (viz tabulka 1).

Při dopravních nehodách s účastí vozidel přepravujících nebezpečné látky dochází ve výjimečných případech k úniku nebezpečných látek, což je v rámci této problematiky

<sup>46</sup> Vlastní zdroj na základě dat ŘSDP PP.

velmi důležitý ukazatel. Z celkového počtu 764 dopravních nehod s účastí vozidel ADR došlo ve sledovaném období (tj. 2015-2020) pouze k 41 dopravním nehodám s únikem nebezpečných látek, při kterých byly usmrceny pouze 2 osoby, těžce zraněny 3 osoby a 19 osob bylo zraněno lehce – viz následující tabulka 2.

*Tab. 2: Dopravní nehody s účastí vozidla ADR s únikem jiných nebezpečných látek a jejich následky v letech 2015-2020<sup>47</sup>*

<b>Rok</b>	<b>Počet DN</b>	<b>Usmrceno</b>	<b>Těžce zraněno</b>	<b>Lehce zraněno</b>	<b>Hmotná škoda</b>
2015	8	0	0	3	5832500
2016	4	0	0	4	3760000
2017	8	0	0	2	2098000
2018	7	1	2	4	3813000
2019	8	1	0	2	1979000
2020	6	0	1	4	2830000
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>20312500</b>

Dalším důležitým statistickým ukazatelem je porovnání počtu zavinění dopravní nehody řidičem vozidla jedoucího v režimu ADR v porovnání s běžnými řidiči. Porovnáním těchto statistických údajů zjistíme, že zavinění dopravní nehody, je z větší části na straně řidiče vozidla, který nejede v režimu dohody ADR. Řidič vozidla jedoucího v režimu ADR, zavinil z celkového počtu 764 dopravních nehod, celkem 338 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 3 osob, k těžkému zranění 11 osob a k lehkému zranění 69 osob – viz následující tabulka 3.

*Tab. 3: Dopravní nehody zaviněné řidičem vozidla ADR a jejich následky v letech 2015-2020<sup>48</sup>*

<b>Rok</b>	<b>Počet DN</b>	<b>Usmrceno</b>	<b>Těžce zraněno</b>	<b>Lehce zraněno</b>	<b>Hmotná škoda</b>
2015	70	0	1	10	14376000
2016	49	0	1	15	18505000
2017	59	0	0	9	9390600
2018	55	1	2	9	16355000
2019	52	0	3	16	14208200
2020	53	2	4	10	11280800
<b>Celkem</b>	<b>338</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>69</b>	<b>69396100</b>

<sup>47</sup> Vlastní zdroj na základě dat ŘSDP PP.

<sup>48</sup> Vlastní zdroj na základě dat ŘSDP PP.

Mezi nejčastější příčiny dopravní nehody vozidla přepravující ADR patří jednoznačně nesprávný způsob jízdy, a to v podobě nevěnování se plně řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti od před sebou jedoucího vozidla, přejetí do protisměru nebo jiný nesprávný způsob jízdy.

V roce 2020 bylo policiím šetřeno 63 dopravní nehod, kde jejich příčinou bylo právě nevěnování se plně řízení vozidla. Další častou příčinou těchto dopravních nehod byla rychlost jízdy, a to zejména nepřizpůsobení rychlosti stavu a povaze pozemní komunikace a nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Nepřiměřená rychlost byla příčinou 12 dopravních nehod. Další častou příčinou těchto dopravních nehod v roce 2020 byla přednost v jízdě, která byla zjištěna u 10 dopravních nehod (např. nedání přednosti v jízdě proti DZ „Stůj, dej přednost v jízdě nebo nedání přednosti v jízdě při přejíždění z pruhu do pruhu). Dále z provedené analýzy dopravních nehod s účastí vozidel ADR vyplývá, že v roce 2020 došlo k 9 dopravním nehodám, které byly zaviněné lesní zvěří – viz následující tabulka 4.

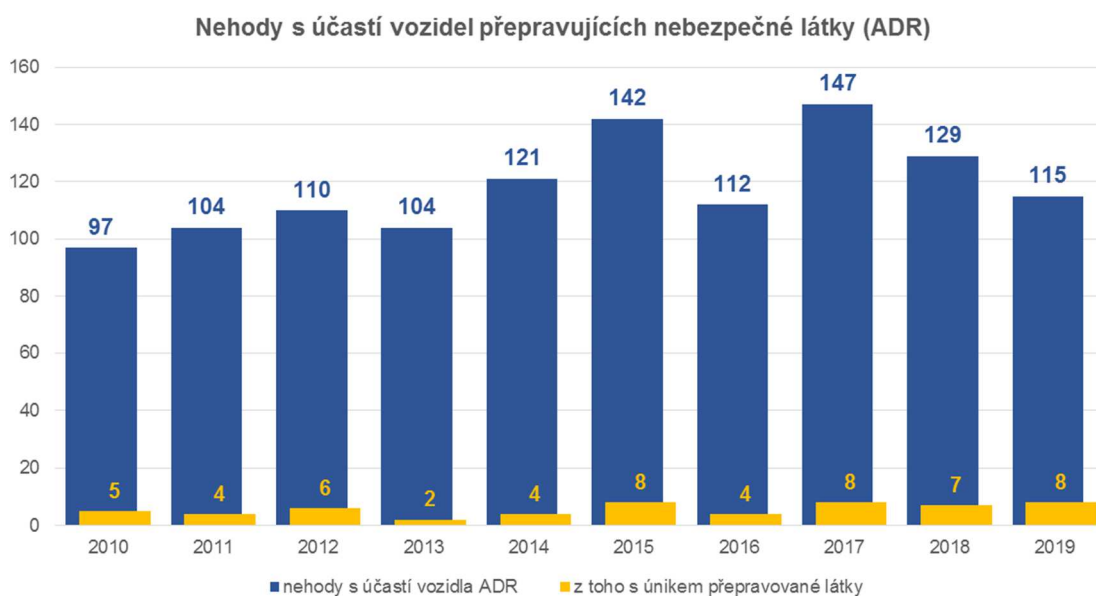
Tab. 4: Nejčastější příčiny dopravních nehod s účastí vozidla ADR v roce 2020<sup>49</sup>

Hlavní příčina	Jednání řidiče	Počet nehod
<i>Způsob jízdy</i>	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	29
	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8
	Vjetí do protisměru, jízda po nesprávné straně vozovky	11
	Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	15
<i>Rychlost jízdy</i>	Nepřizpůsobení rychlosti stavu pozemní komunikace	8
	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4
<i>Přednost</i>	Nedání přednosti proti příkazu DZ „Stůj, dej přednost v jízdě“	5
	Nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	5
	Jiné nedání přednosti	4
<i>Nezaviněná řidičem</i>	Střet se zvěří	9

<sup>49</sup> Vlastní zdroj na základě dat ŘSDP PP.

Porovnáním statistických údajů z let 2010 až 2019 (viz graf 1) zjistíme, že nejvíce dopravních nehod bylo v roce 2017 a to v počtu 147 dopravních nehod, následuje rok 2015, kdy bylo evidováno 142 dopravních nehod vozidel s účastí vozidla přepravující nebezpečné látky. Nejméně dopravních nehod bylo v roce 2010 v počtu 97 dopravních nehod. Z porovnávaného období vyplývá, že celkový počet dopravních nehod je konstantní a žádný z porovnávaných let nevybočuje ze statistických ukazatelů. Únik přepravované látky při těchto typech dopravních nehod je ojedinělý, ale o to závažnější je poté zásah složek IZS na místě dopravní nehody.

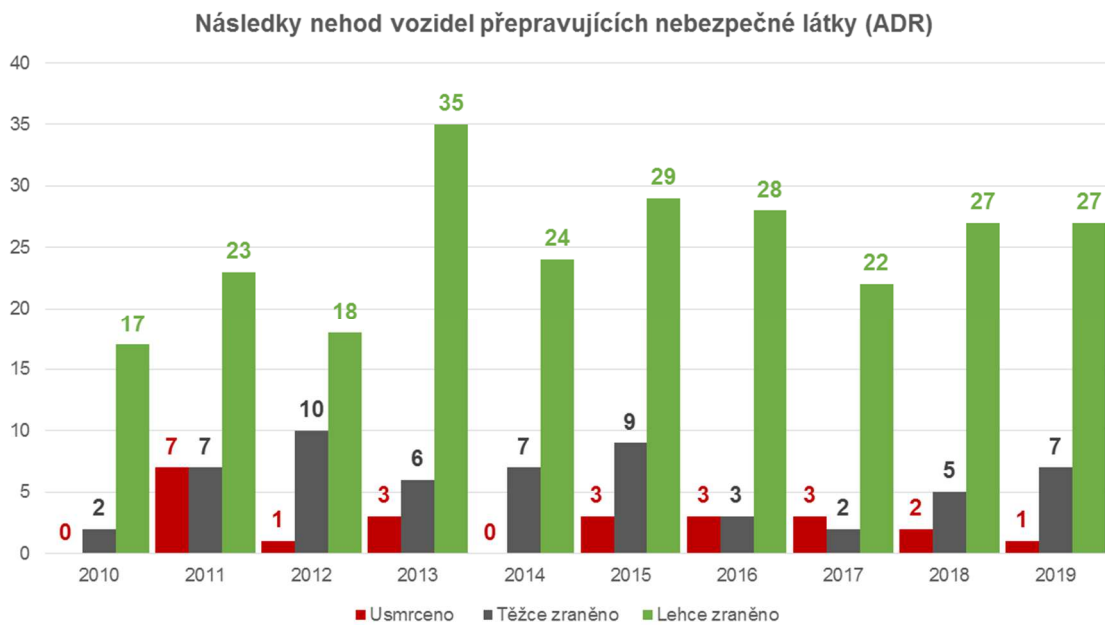
*Graf 1: Nehody s účastí vozidel přepravující nebezpečné látky<sup>50</sup>*



Porovnáním následku dopravních nehod z let 2010 až 2019 (viz graf 2) zjistíme, že při dopravních nehodách s účastí vozidla jedoucího v režimu ADR dochází nejvíce k lehkým zraněním účastníků DN. Nejvíce lehce zraněných účastníků dopravní nehody evidujeme v roce 2013 v počtu 35 lehce zraněných osob. Nejméně zraněných osob evidujeme v 2010. V tomto kalendářním roce bylo zraněno celkem 17 osob. Těžká zraněním účastníků při dopravních nehodách jsou v porovnávaném období konstantní, v řádech několika jednotek těžce zraněných osob. V roce 2011 došlo v sedmi případech k úmrtí účastníků, což bylo nejvíce za sledované období. Naopak v roce 2014 nedošlo k žádnému úmrtí účastníka DN.

<sup>50</sup> Vlastní zdroj na základě dat ŘSDP PP.

**Graf č. 2: Následky nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky<sup>51</sup>**



<sup>51</sup> Vlastní zdroj na základě dat ŘSDP PP.

## 6 MODELOVÝ PŘÍPAD DOPRAVNÍ NEHODY VOZIDLA ADR

Dne 2. 9. 2004 v 17:56 hodin byl na krajské operační a informační středisko HZS kraje Vysočina nahlášen požár kamiónu na 121,5 km dálnice D1 ve směru na Prahu. Jednalo se o dopravní nehodu tahače typu Scania R124 s cisternovým návěsem, který převážel cca 33.000 litrů kapalné chemické látky. Řidič cisterny se zřejmě při předjíždění dostal do kolize s kamiónem, který jel před ní, dostal smyk a následně došlo k převrácení cisterny přes celé dálniční těleso ve směru na Prahu. Okamžitě po převrácení cisterny došlo k výbuchu a následnému požáru cisterny – viz obrázek 12.

*Obr. 12: Pohled na ohnivé peklo na dálnici D1<sup>52</sup>*



Jako jedni z prvních složek IZS na místo dopravní nehody přijíždí hasiči z Jihlavy společně s osádkou územního střediska Jihlava Zdravotní záchranné služby Kraje Vysočina (RZS). Již během jízdy bylo zřejmé, že se jedná o požár velkých rozměrů, protože do vzdálenosti několika kilometrů byly vidět vysoké sloupy hustého černého kouře. Velitel zásahu proto okamžitě žádal krajské operační a informační středisko (dále jen „KOPIS“) o vyslání dalších jednotek PO. První jednotka přijela k místu dopravní nehody v 18:12 hod. a zahájila průzkum místa události. V 18:18 hod. požár zmohutněl a velitel zásahu žádal o vyslání dalších jednotek, v 18:20 hod. se na místo

---

<sup>52</sup> Zdroj: HZS Jihlava

dostavily další složky IZS a velitel zásahu přebírá velení všech složek IZS, zasažený prostor byl ihned rozdělen na dva (později na tři) úseky. V 18:32 hod. přijíždějí další jednotky, neboť hořící chemická látka začala odtékat do kanalizace ve směru k obci Kozlov. Jednotka stanice Jihlava nejprve provedla průzkum místa požáru, kde bylo průzkumem zjištěno, že hoří tahač s návěsem cisterny na ploše cca 16 x 15 metrů (viz obrázek 13), stráž podél dálnice na ploše cca 100 x 12 metrů a řidič cisterny na místě zahynul.

*Obr. 13: Pohled na místo požáru cisterny<sup>53</sup>*



Průběh zásahu byl komplikován zejména obrovským žářem, proto bylo obtížné dostat celý požár cisterny pod kontrolu. Hořící hořlavou kapalinu nebylo možno identifikovat dříve než po uhašení cisterny, neboť vlivem vysokého žáru nebylo možné se dostat k žádné z bezpečnostních tabulek s označením UN kódu. Po uhašení požáru bylo zjištěno, že se pravděpodobně jedná o trimethylpenthen (UN 3295). Majitel cisterny, ale uvedl, že cisterna převážela technický benzín, což bylo následně potvrzeno akreditovanou laboratoří v Tišnově, kam byly odebrané vzorky hořlavé kapaliny převezeny. Proč bylo na vozidle chybné označení nebezpečné látky, majitel na místě dopravní nehody nedokázal vysvětlit.

Hořící kapalina odtékala pod dálničním tělesem z místa havárie až k 119,8 kilometru, kde hořela vysokou intenzitou. Ihned po příjezdu jednotky hasičů ze stanice

---

<sup>53</sup> Zdroj: HZS Jihlava.

Polná, byl nasazen 1C proud vody. Toto hašení bylo neúčinné a z tohoto důvodu byl nasazen proud těžké pěny – viz obrázek 14.

*Obr. 14: Hašení cisterny těžkou pěnou<sup>54</sup>*



Hořící kapalina dále odtékala do kanalizace ve směru k obci Kozlov, kde došlo k několika intenzivním sériovým výbuchům v kanálových otvorech. Tyto výbuchy vedly k tomu, že kanálové betonové skruže i kanálová víka byly odmrštěny několik metrů do výšky a také došlo k jejich destrukci. Provedeným šetřením a spoluprací se starostkou obce Kozlov bylo zjištěno, že obyvatelům obce Kozlov bezprostřední nebezpečí nehrozí, ale i přesto velitel II. úseku nařizuje Policii ČR informovat občany ze 4 přilehlých domů, aby byli připraveni k případné evakuaci, k čemuž nakonec nemuselo dojít. Nicméně celá oblast kolem kanalizace (louka, pole) byla na pokyn velitele II. úseku uzavřena a hlídána Policií ČR.

V 19:56 hodin byla provedena celková lokalizace požáru v obou úsecích a dále bylo provedeno zapěnování kanalizace a výtokového prostoru. Velitel zásahu požádal KOPIS o vyrozumění firmy Dekonta Kladno, jejíž pracovník se dostavil na místo zásahu ve 21:24 hodin. Pro potřeby akreditované laboratoře Dekonty a pro laboratoř v Tišnově, byly odebrány vzorky hořlavé kapaliny, které byly ihned do laboratoře odvezeny. Později bylo potvrzeno, že se jedná o směs alifatických uhlovodíků, jejichž destilační křivka odpovídá lehčím frakcím benzínů.

---

<sup>54</sup> Zdroj: HZS Jihlava



Po dohodě s pracovníky Dekonta Kladno zůstaly z důvodu přečerpání zbytku kapaliny z bezpečnostních důvodů uzavřeny pro veškerý provoz oba směry dálnice. Poté byla vyzvána firma Čepro Šlapanov, z důvodu zajištění dvou cisternových vozů, které prováděly odčerpání kapaliny z havarované cisterny a odčerpávání kanalizačních šachet postižené vytékající kapalinou. S Policií ČR byl dohodnut další postup při likvidaci následků havárie s tím, že v pokračování obnovovacích prací se bude pokračovat až v dopoledních hodinách. Likvidace požáru včetně asistence při přečerpávání zbytků hořlavé kapaliny byla stanovena velitelem zásahu na 3. 9. 2004 v 02:15 hodin. V 02:23 hodin bylo místo zásahu předáno Policii ČR, která v 02:35 hodin plně zprůjezdnila směr na Brno. Směr na Prahu zůstal i nadále zcela uzavřen.

Zásah pokračoval dne 3. 9. 2004 v dopoledních hodinách, kdy v 10:21 hodin vyjelo na místo havárie vozidlo HZS z požární stanice Jihlava, a to za účelem vyproštění zaklíněného řidiče z prostoru kabiny. Pomocí hydraulického zařízení Lucas, nůžek a rozpěrky byl mrtvý devatenáctiletý řidič vyproštěn z vraku cisterny – viz obrázek 15.

*Obr. 15: Vrak cisterny přepravující technický benzín<sup>55</sup>*



Šetřením dopravní nehody Policií ČR bylo zjištěno, že řidič cisterny splňoval kromě předepsaného věku a délky praxe všechny požadavky na profesní způsobilost. Znalec se ve svém posudku odkazuje na zákon č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kde je v § 9 stanovena povinnost provozovatele v silniční dopravě zajistit,

---

<sup>55</sup> Zdroj: HZS Jihlava.

aby vozidlo s hmotností nad 7,5 t v mezinárodním provozu řídila osoba, které je minimálně 21 let a která má alespoň dvouletou praxi v řízení vozidla nad 3,5 t. nebo praxi v řízení autobusu. Závěrem znalců bylo zjištěno, že při přepravě této nebezpečné látky byla v mnoha bodech porušena Dohoda ADR.<sup>56</sup>

### Seznam zasahujících složek IZS

- 1) Hasičský záchranný sbor kraje Vysočina + SDH obcí územního odboru Jihlava
- 2) Policie České republiky
- 3) Zdravotní záchranná služba kraje Vysočina (RZS) vč. Letecké záchranné služby
- 4) Městská policie Jihlava
- 5) Správa a údržba dálnic
- 6) fa Pretol Havlíčkův Brod (viz obrázek 16)
- 7) fa Dekonta Kladno
- 8) Pohotovostní služba elektrorozvodných závodů (Jihomoravská energetika)
- 9) Magistrát města Jihlavy – odbor životního prostředí
- 10) Česká inspekce životního prostředí Havlíčkův Brod
- 11) Krajský úřad – předseda bezpečnostní rady kraje Vysočina
- 12) Obecní úřad Kozlov – starostka
- 13) Povodí Moravy a.s.
- 14) Autodoprava Miloš Fučík – cisterna se zásobou 20 m<sup>3</sup> vody

Obr. 16: Odstraňování části vraku cisterny firmou PRETOL<sup>57</sup>



<sup>56</sup> BÍLEK, J., ŠETEK, J. *Dálnice zažila ohnivě peklo*. 112. 2004, č. 12, s. 8. ISSN 1213-7057.

<sup>57</sup> Zdroj: HZS Jihlava.

## 7 NÁVRH METODIKY

Návrh metodiky určené příslušníkům služby dopravní policie bude obsahovat popis doporučeného postupu policie na místě dopravní nehody s účastí vozidel jedoucích v režimu ADR, při kterých dojde k úniku přepravované nebezpečné látky.

Šetření dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky můžeme zařadit mezi zvláštní případy dopravních nehod, a to z toho důvodu, že se většinou jedná o závažnou dopravní nehodu. Pro jejich objasnění musí policie postupovat dle zvláštních právních předpisů.

V případě, že při dopravní nehodě dojde k úniku nebezpečné látky a je podezření, že DN spáchal řidič vozidla, který přepravuje nebezpečné věci dle dohody ADR, věc se vždy zaznamená na „Protokol o nehodě v silničním provozu“ – viz příloha I.

Pokud při dopravní nehodě nedojde k úniku nebezpečné látky, není porušena dohoda ADR a jsou splněny další podmínky pro vyřízení dopravní nehody v příkazním řízení, může se dopravní nehoda zpracovat na „Protokol o dopravní nehodě s projednáním“ nebo v případě banálních případů dopravních nehod (např. při poškození zpětného zrcátka, nárazníku apod.) lze dopravní nehodu zpracovat na „Záznam o dopravní nehodě“ (tzv. euroformulář).

Spisová dokumentace mimo jiné obsahuje kromě základních náležitostí jako je fotodokumentace (viz příloha II), náčrtek (viz příloha III), plánek (viz příloha IV), dokumentace z totální měřicí stanice (viz příloha V) vytěžení osob, případné lékařské zprávy, úřední záznam, ale také kopii přepravního listu (viz příloha VI), kopii osvědčení o školení řidiče vozidla přepravující nebezpečné látky v režimu ADR (viz příloha VII), kopii písemných pokynů ADR pro případ dopravní nehody nebo nouzové situace (viz příloha VIII) a kopii osvědčení o schválení vozidla (vozidel) pro přepravu nebezpečných látek (viz příloha IX). Kromě toho spisová dokumentace dopravní nehody musí vždy obsahovat „Kontrolní list“ (viz příloha X), který je povinna hlídka sepsat u každé dopravní nehody těchto vozidel nebo u každé kontroly těchto vozidel ADR.

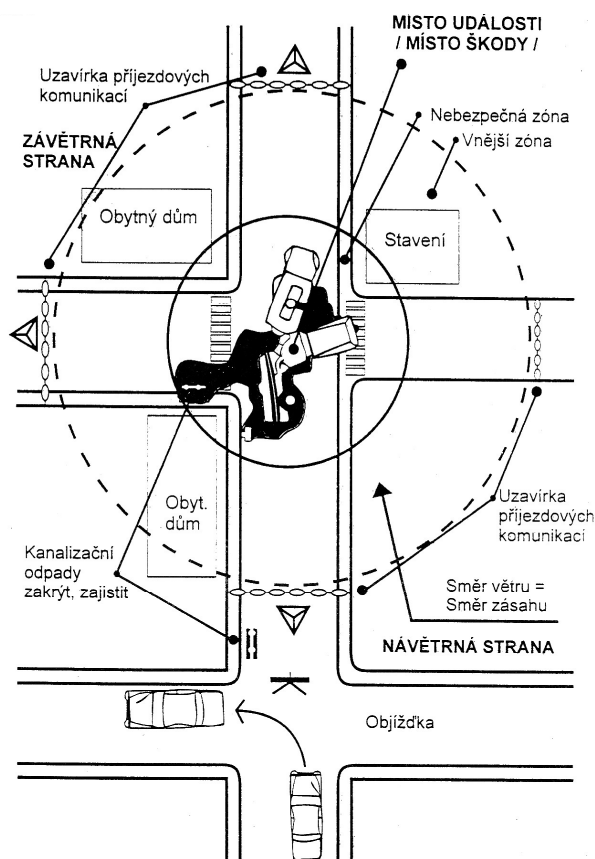
Postup při šetření uvedené dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu dohody ADR, při které dojde k úniku přepravované nebezpečné látky lze rozdělit do následujících tří kroků:

- 1) Postup hlídky po příjezdu na místo dopravní nehody
- 2) Postup hlídky při šetření a dokumentaci dopravní nehody
- 3) Postup hlídky po návratu z místa dopravní nehody

## 7.1 Postup hlídky po příjezdu na místo dopravní nehody

Hlídka DI zajišťující šetření dopravních nehod (dále jen hlídka DI) se po příjezdu na místo dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky musí chovat, tak aby nedošlo k ohrožení jejich života a zdraví, majetku a zdraví jiných osob a bylo co nejméně ohroženo životní prostředí. V případě, že hlídka DI přijede k místu dopravní nehody jako první ze základních složek IZS musí zastavit se služebním vozidlem v dostatečné vzdálenosti od dopravní nehody a pomocí dalekohledu zjistit o jakou nebezpečnou látku se dle označení vozidla ADR jedná a získanou informaci musí předat místně příslušnému Integrovanému operačnímu středisku (dále jen IOS) KŘ Policie ČR, které o této mimořádné události informuje další základní složky IZS, pokud již nejsou na místě. Pokud hlídka DI není schopna ihned zjistit o jakou nebezpečnou látku se jedná, tak musí co nejdříve vymežit tzv. „obecnou nebezpečnou zónu“ – viz následující obrázek 17.

Obr. 17: Vytyčení nebezpečné zóny u dopravní nehody vozidla ADR<sup>58</sup>



<sup>58</sup> HRAZDÍRA, I. A. KOLEKTIV. *Nebezpečné látky*. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 1998. s. 90. ISBN 80-85981-58-0.

Nebezpečnou látku hlídka DI zjistí dle identifikačního čísla z oranžové výstražné tabulky, kterým je vozidlo označeno prostřednictvím programu ADREM. Pokud uvedeným programem ADREM hlídka DI nedisponuje, tak identifikaci nebezpečné látky zajistí přes IOS, které se spojí s operačním střediskem Hasičského záchranné sboru (tzv. KOPIS), kde požadovanou informaci zjistí a zajistí vyslání hlídky HZS na místo nahlášené dopravní nehody. Uvedená informace je pro zasahující hasiče důležitá z toho důvodu, že se ještě před příjezdem na místo dopravní nehody může připravit na případné nebezpečí.

Pokud při dopravní nehodě dojde k úniku nebezpečných látek, musí hlídka DI provádět prvotní a neodkladné úkony, a to až do příjezdu zásahových jednotek HZS. V tomto ohledu hlídka DI provede s ohledem na vážnost situace tyto následující úkony:

- 1) pokud to situace umožňuje, tak poskytne zraněným osobám první pomoc, s ohledem na vlastní bezpečí,
- 2) zabrání vzniku dalšího nebezpečí (např. elektrického vedení, uzavření plynu, označení překážky apod.),
- 3) zjistí totožnost účastníků a svědků dopravní nehody, zjistí telefonní kontakty na osoby, a to z důvodu dalšího šetření dopravní nehody, předvolání osob k podání vysvětlení apod.,
- 4) zamezí nekontrolovaný vstup osob do vozidel z důvodu zajištění jejich bezpečnosti a zachování stop využitelných při šetření dopravní nehody,
- 5) zjistí zdravotní stav účastníků dopravní nehody a dle potřeby zajistí přes IOS zdravotnickou záchrannou službu,
- 6) zajistí stopy, zjištěné při ohledání místa dopravní nehody, které policista zadokumentuje na náčrtek z místa události a poté na plánek v programu PC DRAW,
- 7) chrání majetek zasahujících složek a účastníků dopravní nehody,
- 8) zahájí pronásledování nebo pátrání po pachateli dopravní nehody, který opustil místo dopravní nehody.

Po příjezdu jednotky hasičů hlídka dopravních nehod předá všechny zjištěné informace veliteli výjezdu hlídky HZS a nadále se řídí jeho pokyny. Dopravní nehodu může hlídka začít šetřit a dokumentovat až po provedení záchranných a likvidačních prací a pominutí nebezpečí pro zasahující složky IZS.

## 7.2 Postup hlídky při šetření a dokumentaci dopravní nehody

Hlídka DI musí provádět na místě dopravní nehody s účastí vozidla ADR s únikem nebezpečné látky neodkladná opatření na základě aktuální situace a s ohledem na bezpečnost vlastní, ale i dalších osob.

Nejprve by měla pomocí fotoaparátu a videokamery zadokumentovat z dostatečné vzdálenosti místo dopravní nehody, postavení a poškození vozidel, polohy zraněných případně usmrcených osob, místo úniku nebezpečné látky, poškození vozidel, a to z důvodu následného šetření dopravní nehody (viz příloha II). Po zadokumentování dopravní nehody fotoaparátem a videokamerou, hlídka DI musí vyhovit náčrtek dopravní nehody (viz příloha III) a v případně vážných dopravních nehod i plánek místa dopravní nehody (viz příloha IV). Dokumentace místa této dopravní nehody je ve vážných případech doplněna o zaměření pomocí totální měřicí stanice (viz příloha V) s přesným zaměřením GPS souřadnic.

Kromě ohledání a dokumentace místa dopravní nehody hlídka DI provede tyto následující úkony:

- 1) vytěží zúčastněné osoby a případné svědky k průběhu dopravní nehody a ostatním skutečnostem, které mohou pomoci při šetření události,
- 2) provede dechovou zkoušku s řidiči zúčastněných vozidel, případně zkoušku, zda řidiči vozidel nebyli ovlivněni jinou návykovou látkou,
- 3) zjistí povahu a stav zraněných osob, a to ještě pokud to povaha zranění dovolí na místě dopravní nehody, nebo po ukončení šetření na místě v nemocnici, kam byly zraněné osoby převezeny,
- 4) zajistí fotokopii průvodních dokladů, které jsou předepsané k řízení, nákladu a provozu vozidla jedoucího v režimu ADR,
- 5) po pominutí nebezpečí a zajištění vozidla proti pohybu, zajistí hlídka DI pomocí kontrolní karty načtení dat z tachografu nákladního vozidla a poté provede jejich vyhodnocení z důvodu zjištění např. rychlosti vozidla před dopravní nehodou,
- 6) zaeviduje dopravní nehodu na místě do IS Lotus Notes.

Hlídka předává na IOS veškeré informace z místa dopravní nehody a vyžaduje na místo například pohřební službu, odtahovou službu apod. Po zadokumentování dopravní nehody do IS Lotus Notes hlídka DI nadále spolupracuje s velitelem zásahu hasičů. Pokud to vyžaduje situace na místě této události, tak hlídka DI provádí odklon dopravy, řízení dopravy na místě události a střeží a chrání majetek zasahujících složek. Po ukončení šetření na místě dopravní nehody hlídka DI informuje IOS o ukončení šetření

DN na místě a z místa odjíždí na oddělení, kde pokračuje v šetření a dokumentaci dopravní nehody.

### **7.3 Postup hlídky po návratu z místa dopravní nehody**

Po příjezdu hlídka DI na oddělení musí provést replikaci, aby se dopravní nehoda převedla do databáze „Evidence dopravních nehod“ (dále jen EDN) vedenou v IS LOTUS NOTES. Zde k uvedené dopravní nehodě hlídka DI vytvoří požadovanou statistiku, kterou vedoucí DI nebo jím pověřený pracovník odešle na oddělení statistiky KŘ Policie ČR. Uvedené pracoviště zajistí rovněž, aby se dopravní nehoda s únikem nebezpečné látky objevila současně i v databázi ADR, ve které se evidují všechny dopravní nehody bez rozdílu, zda došlo či nedošlo při dopravní nehodě k úniku přepravované nebezpečné látky.

Poté musí hlídka DI zajistit převod nehodových dat z IS Lotus Notes do IS ETŘ, který je využíván PČR k evidenci přestupků a trestných činů. V IS ETŘ je k dopravní nehodě vygenerováno číslo jednací, které je na každém dokumentu, který je nedílnou součástí spisového materiálu.

Hlídka DI je povinna do IS ETŘ naskenovat všechny dokumenty pořízené na místě dopravní nehody v IS LOTUS NOTES. Během šetření dopravní nehody musí hlídka DI vytvořit na základě náčrtku zpracovaného na místě dopravní nehody plánek v programu PC-CRASH, a to nejčastěji v měřítku 1:200. V případě vážné dopravní nehody je hlídka DI povinna zadokumentovat místo dopravní nehody pomocí totální měřicí stanice. Data z totální měřicí stanice jsou rovněž využita i při zpracování části „Protokolu o nehodě v silničním provozu“ určené pro popis ohledání místa události, zjištěných stop a postavení vozidel po DN.

Po ukončení vlastního šetření dopravní nehody hlídka DI vypálí kompletní spisovou dokumentaci místa dopravní nehody na CD, které bude součástí spisového materiálu a bude sloužit správnímu orgánu, popřípadě soudu k objektivnímu posouzení daného případu. Po provedení všech úkonů, vyhotovení veškeré dokumentace k dopravní nehodě, policista věc oznámí příslušnému správnímu orgánu nebo oznámí do vyšetřování službě kriminální policie a vyšetřování.

V oznámení přestupku (viz příloha XI) je popsán vznik dopravní nehody, provedené úkony při šetření dopravní nehody a zjištěné protiprávní jednání včetně zjištěných pochybení z dat tachografu programem TAGRA nebo TACHOSCAN.

## ZÁVĚR

V bakalářské práci jsem se zaměřil na činnost jednotlivých složek IZS na místech dopravních nehod a na jejich vzájemnou spolupráci při činnostech související se záchranou lidských životů, ke které patří rovněž vyprošťování osob z havarovaných vozidel. Spolupráce na místě dopravní nehody mezi jednotlivými složkami Integrovaného záchranného systému musí být prováděna na vysoké úrovni, profesionálně a v žádném případě se taková činnost nemůže podceňovat. Bohužel se často stává, že lidé pracující na místech dopravních nehod jsou od projíždějících lidí verbálně či fyzicky napadáni. Tito lidé si neuvědomují, že práce na místech dopravních nehod vykonávající jednotlivé složky IZS je náročná, jak po fyzické stránce, tak samozřejmě i po psychické stránce, kdy jsou zasahující policisté, hasiči, záchranáři, ale i ostatní účastníci dopravní nehody vystavováni psychickému tlaku, a to zejména při vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, které bolestí sténají a křičí, ale i při pohledu na osobu, které už nemohou pomoc, protože svým zraněním na místě podlehla. Není výjimkou, že zasahující člen IZS zachraňuje i svého kamaráda, známého nebo člena rodiny.

Podkladem pro vypracování bakalářské práce byla moje dlouholetá praxe dopravního policisty, kterou jsem absolvoval na výjezdové skupině dopravního inspektorátu (dále jen DI), kde jsem se zabýval šetřením dopravních nehod. Během policejní praxe jsem si na místech dopravních nehod několikrát ověřil, že osoby, které pracují na záchraně lidských životů, svoji práci vykonávají profesionálně a s patřičným nasazením. Několikrát jsem byl svědkem, kdy se projíždějící řidiči chovali vulgárně, ale ani takové chování ostatních účastníků silničního provozu nemůže zasahujícím složkám IZS zabránit v jejich spolupráci. Uvedená spolupráce se rozvíjí a dále zdokonaluje, a to i za pomoci organizování různých cvičení simulujících dopravní nehody. Uvedená taktická cvičení jsou zaměřena na další zdokonalování jejich činnosti na místě dopravních nehod. Tato taktická cvičení slouží mimo jiné k odstraňování různých nedostatků v jejich činnosti, ke snižování počtu dopravních nehod, jejich následků v podobě snižování počtu zraněných nebo usmrcených při těchto dopravních nehodách.

Při tvorbě bakalářské práce jsem se snažil, aby práce byla dobře čitelná, pochopitelná a třeba i někoho zaujala, což se snad i povedlo.

Cílem bakalářské práce bylo popsat činnost Integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu dohody ADR s únikem nebezpečné



látky, provést rozbor modelového případu dopravní nehody vozidla jedoucího v režimu ADR s únikem nebezpečné látky a zpracovat návrh metodiky upravující postup policie na místě dopravní nehody vozidel jedoucích v režimu ADR.

Vzhledem k obsahu bakalářské práce jsem přesvědčený o tom, že cíl bakalářské práce byl jejím obsahem beze zbytku naplněn.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. BÍLEK, J., ŠETEK, J. *Dálnice zažila ohnivé peklo*. 112. 2004, č. 12. ISSN 1213-7057
2. BRYCHTA, NOVÁK. *Ohledání místa dopravní nehody*, Ministerstvo vnitra ČR odbor personální práce a vzdělávání, 1999. 64 s. Č.j. SP-63-4/RS-99.
3. HRAZDÍRA, I. A. KOLEKTIV. *Nebezpečné látky*. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 1998. 203 s. ISBN 80-85981-58-0.
4. HUMLÍČEK, VOJTĚCH. *Krizové řízení učební text pro vysokoškolskou výuku*. Hradec Králové: Univerzita obrany, 2016. 146 s. ISBN 978-80-7231-361-7
5. CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 88 s. ISBN 80 7201-212-6.
6. KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011. 140 s. Č.j. MV-50082-1/VO-2011.
7. NOVÁK, RADEK. *Mezinárodní kamionová doprava Plus*. Praha: ASPI, 2003, 250 s. ISBN 80-86395-53-7.
8. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly přepravy nebezpečných věcí po silnici*, 2009, 116 s.
9. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 978-80-7380-2011-0.
10. RAK, R. et al. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. 288 s. ISBN 978-80-87236-26-0.
11. SMETANA, MAREK. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. 134 s. ISBN 978 80-7368-337-5
12. ŠENOVSKÝ, M. ADAMEC, V. a HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005. 157 s. ISBN 80-86634-65-5.
13. ŠENOVSKÝ, MICHAIL. *Integrovaný záchranný systém*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 157 s. ISBN 978-80-7385-007-4.
14. ŠENOVSKÝ, MICHAIL. *Nebezpečné látky II*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 229 s. ISBN 978-80-86634-47-0.

## Elektronické zdroje

1. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. *Nebezpečné látky* [online]. 2021 [cit. 2021-02-09]. Dostupné z WWW: <<https://www.krizport.cz/rady/chytre-blondynky-radi/nebezpecne-latky#adr>>.
2. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. STČ-08/IZS *Typová činnost složek IZS při společném zásahu „Dopravní nehoda“*. [online]. 2021 [cit. 2021-01-20]. Dostupné na WWW: <<http://www.hzscr.cz/docDetail.aspx?docid=39846&docType=&chnum=1>>.
3. MĚSTSKÝ ÚŘAD HRADEC KRÁLOVÉ. *Integrovaný záchranný systém* [online]. 2020 [cit. 2020-12-27]. Dostupné z WWW: <<https://www.hradeckralove.org/integrovaný-zachranný-system/d-55385>>.
4. ZÁCHRANNÁ SLUŽBA ČR. *Záchranná služba* [online]. 2021 [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW: <<https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr>>.
5. ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA KRAJE VYSOČINA. *Typy výjezdových skupin Zdravotnické záchranné služby* [online]. 2021 [cit. 2021-01-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.zzsvysocina.cz/index.php?page=posadky>>.

## Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 237 ze dne 28. června 2000 o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3434-3453. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=544>>.
2. ČESKO. Zákon č. 238 ze dne 28. června 2000 o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3454-3460. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=544>>.
3. ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3461-3474. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=447>>.
4. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <[https://www.psp.cz/sqw/tisky.sqw?fq\\_CisZakT=361&fq\\_RokT=2000](https://www.psp.cz/sqw/tisky.sqw?fq_CisZakT=361&fq_RokT=2000)>.

5. ČESKO. Vyhláška 247 ze dne 22. června 2001 o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 86, s. 4654-4666. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=544>>.
6. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 18. července 2008, zákon o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů české republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=5&T=439>>. ISSN 1211-1244>.
7. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300*, 2020, 44 s. Č.j.: PPR-26693/ČJ-2020-990440.
8. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.1*, 2020, 44 s. Č.j.: PPR-38756/ČJ-2020-990440.

## SEZNAM ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
DI	dopravní inspektorát
DN	dopravní nehoda
DZ	dopravní značka
ETŘ	Evidence trestního řízení
HZS	Hasičský záchranný sbor
IOS	Integrované operační středisko
IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotky požární ochrany
KOPIS	Krajské operační a informační středisko HZS
Obr.	obrázek
P ČR	Policie České republiky
PP	Policejní prezidium
ŘSDP	Ředitelství služby dopravní policie
Tab.	tabulka
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

# SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

## Seznam obrázků

Obr. 1: Znak Policie ČR .....	15
Obr. 2: Znak Hasičského záchranného sboru ČR .....	17
Obr. 3: Znak Sboru dobrovolných hasičů .....	17
Obr. 4: Znak Zdravotnické záchranné služby .....	18
Obr. 5: Nejčastěji přepravované nebezpečné látky na území ČR .....	37
Obr. 6: Bezpečnostní značky ADR (třída 1 až třída 4.3) .....	37
Obr. 7: Bezpečnostní značky ADR (třída 5.1 až třída 9) .....	38
Obr. 8: Označování dopravní jednotky při kusové přepravě v kontejneru .....	38
Obr. 9: Označování dopravní jednotky při přepravě volně ložených látek .....	39
Obr.10: Označování dopravní jednotky při přepravě v cisternách .....	39
Obr.11: Značení obalů (kusů) .....	40
Obr.12: Pohled na ohnivé peklo na dálnici D1 .....	46
Obr.13: Pohled na místo požáru cisterny .....	47
Obr.14: Hašení cisterny těžkou pěnou .....	48
Obr.15: Vrak cisterny přepravující technický benzín .....	49
Obr.16: Odstraňování části vraku cisterny firmou PRETOL .....	50
Obr. 17: Vytyčení nebezpečné zóny u dopravní nehody vozidla ADR .....	52

## Seznam tabulek

Tab. 1: Dopravní nehody s účastí vozidla ADR a jejich následky v letech 2015-2020 .....	41
Tab. 2: Dopravní nehody s účastí vozidla ADR s únikem jiných nebezpečných látek a jejich následky v letech 2015-2020 .....	42
Tab. 3: Dopravní nehody zaviněné řidičem vozidla ADR a jejich následky v letech 2015-2020 .....	42
Tab. 4: Nejčastější příčiny dopravních nehod s účastí vozidla ADR v roce 2020 .....	43

## Seznam grafů

Graf 1: Nehody s účastí vozidel přepravujících nebezpečné látky .....	44
Graf 2: Následky nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky .....	45

## PŘÍLOHY

Příloha I - Protokol o nehodě v silničním provozu .....	64
Příloha II - Fotodokumentace místa dopravní nehody.....	68
Příloha III - Náčrtek místa dopravní nehody.....	73
Příloha IV - Plánek místa dopravní nehody.....	74
Příloha V - Ukázka dokumentace místa dopravní nehody totální měřicí stanicí .....	75
Příloha VI - Převážní doklad.....	76
Příloha VII - Osvědčení o školení řidiče vozidla ADR.....	77
Příloha VIII - Písemné pokyny ADR .....	78
Příloha IX - Osvědčení o schválení vozidla k přepravě nebezpečných věcí .....	82
Příloha X - Kontrolní list .....	86
Příloha XI - Oznámení přestupku .....	88

## Protokol o nehodě v silničním provozu

### 1. strana protokolu

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE  
VYSOČINA

Dopravní inspektorát Jihlava  
586 01 JIHLAVA  
evidováno v ETR č. j.: KRPJ-12345/PŘ-2020-160706  
evid. číslo: KRPJ-154-6/DNJI-2020

Jihlava 11. dubna 2020

### Protokol o nehodě v silničním provozu

K dopravni nehodě došlo v době od-do	11. 04. 2020 úterý 13:31
Místo	Pozemní komunikace I/38 v km 87,919 - v katastru obce Jihlava, (souřadnice GPS - 686065,128/-1110287,687)
Účastníci dopravní nehody	<p>1) 3B5 2831 (CZ) nákladní automobil s návěsem – MERCEDES BENZ výše škody na vozidle: 90 tis. Kč</p> <p>11) D5B5 5658 (H) návěs – SCHWARZMUELLER</p> <p>řidič: Jan NOVÁK narozen 21. září 1975, stát: Česká republika, státní příslušnost: Česká republika, adresa pobytu: Brněnská 223, BRNO, PSČ 612 00 BRNO, stát: Česká republika, e-mail: novakJ@gmail.com telefonní číslo: 777 287 351 (mobil) řidičský průkaz sk. B, B1, BE, C, C1, C1E, CE, D, D1, DE, T čísla CK876160, stát: Maďarsko</p> <p>Jan NOVÁK je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) § 5 odst. 1 písm. b) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přeštku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p>
Poškozené předměty a zvířata	<p>Silniční příkop - výše škody: 10 tis. Kč. Popis poškození: příkop znečištěný od provozních kapalin Majitel (právnícká osoba): ŘSD IČO: 12345678 Sídlo: Na Balkáně 259, 160 00 Praha 6, stát: ČR</p> <p>Pole - výše škody: 10 tis. Kč Popis poškození: příkop znečištěný od provozních kapalin Majitel (fyzická osoba): Karel HROMÁDKA narozen 15. 2. 1966, místo nar.: Jihlava, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: Kostelec 111, KOSTELEČ, stát: ČR, e-mail: karelhrom@seznam.cz telefonní číslo: +420 775 564 782 (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo 3236654, vydal 11. 5. 2018 Mag. Jihlava, stát: ČR.</p>

Vlastní zdroj.



## 2. strana protokolu

Vylíčení události	<p>Dne 11. dubna 2020 ve 13:31 hod. jel řidič Jan Nováka, nar. 21. 9. 1975 s jízdní soupravou složenou z nákladního vozidla tov. zn. Mercedes, rz: 3B5 2831 a cisternového návěsu tov. zn. Schwarzmüller, rz: 5B5 5658 po silnici I. třídy č. 38 ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo, kdy se v km 87,919 plně nevěnoval řízení vozidla, dojel do pomalu jedoucí kolony vozidel, začal prudce brzdit, při tom vjel na krajnici a následně na nebezpečný povrch, čímž došlo ke sklouznutí jízdní soupravy do silničního příkopu a k převrácení na pravý bok. Jízdní souprava jela v režimu ADR, vezla 26 t zahřátého silničního asfaltu. Při dopravní nehodě došlo k úniku provozních kapalin. Vzhledem k tomu, že začal z cisterny unikat i náklad, byl na místo přivolán výjezd HZS Jihlava za účelem zamezení tohoto úniku. Na místo přivolána odtahová služba Auto Jadmý Assistance s.r.o., která od 19:00 hod za spoluúčasti HZS Jihlava začala jízdní soupravu vyprošťovat. Na místě se nacházela 2 vyprošťovací vozidla, 2 jeřáby a bagr. Silnice I/38 byla od 17:00 hod do 20:00 hod zcela uzavřena. Ke zranění osob nedošlo. Dechová zkouška byla provedena detekčním přístrojem Dräger s negativním výsledkem. U řidiče byl proveden test na OPL s negativním výsledkem. Byla provedena kontrola ADR a kontrola sociálních předpisů při práci řidiče, kdy nebylo zjištěno žádné porušení. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.</p> <p>Jan NOVÁK je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) § 5 odst. 1 písm. b) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p>
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Věc je v šetření

Technické údaje vozidel	<p>1) nákladní automobil s návěsem MERCEDES BENZ ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2019))          registrační značka: 3B5 2831 (CZ)          vlastník: AUTODOPRAVA NOVÁK, U Výstaviště 521, PSČ 612 00 BRNO, stát: ČR          VIN: MEBR4X20005222589          Mezinárodní pojistná karta:          STK: platná          CZE/032/3669997744, vydal: vydal Česká podnikatelská pojišťovna a.s. Praha 4 - Budějovická 5, platí od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020, ozn. států EU neškrtnuto          popis poškození vozidla: pravý bok vozidla          odhadnutá škoda na vozidle: 90 tis. Kč</p> <p>2) návěs – SCHWARZMUELLER návěs ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2019))          registrační značka: 5B5 5658 (CZ)          vlastník: viz vozidlo 1)          VIN: SCHS00024111927123          STK: platná          Mezinárodní pojistná karta:          CZE/033/3669997745, vydal: vydal Česká podnikatelská pojišťovna a.s. Praha 4 - Budějovická 5, platí od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020, ozn. států EU neškrtnuto          popis poškození: pravý bok návěsu          odhadnutá škoda na vozidle: 400 tis. Kč</p>
-------------------------	--

Vlastní zdroj.

### 3. strana protokolu

Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	11. 04. 2020 úterý 13:31 Novák
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	11. 08. 2020, 12:43 - 13:55 prap. Josef NOVÁČEK; prap. Jana TLUSTÁ
Ohledání místa dopravní nehody	<p>I. Dopravní situace:</p> <p>a) I. Dopravní situace: a) K dopravní nehodě došlo dne 11. 4. 2020 v 13:31 hodin na silnici č. I/38 v 87,919 km a to v průběžném pruhu ve směru jízdy od Havlíčkova Brodu na Znojmo. Jedná se o rovný úsek pozemní komunikace, který je v místě dopravní nehody tvořen živíci. V místě dopravní nehody je živícný povrch bez výtluků a výmolů a v době dopravní nehody byl suchý a neznečištěný. V místě dopravní nehody je komunikace silnice č. I/38 o dvou jízdních pružích, kdy jeden jízdní pruh je určen pro jízdu ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo a druhý od Znojma na Jihlava. Šíře jízdního pruhu pro směr jízdy od Havlíčkova Brodu na Znojmo je v místě dopravní nehody 3,7 m a jízdní pruh určený pro jízdu ve směru od Znojma na Havlíčkův Brod je v místě dopravní nehody o šíři 3,8 m. Jízdní pruhy jsou zde označeny vodorovným dopravním značením "V 1a" (Podélná čára souvislá). V levém jízdním pruhu ve směru jízdy od Havlíčkova Brodu na Znojmo se nachází vodorovné dopravní značení "V9a" (Směrové šípky), které vyznačují jízdní pruh pro jízdu směr na Havlíčkův Brod (rovně) anebo do obce Jihlava. Průběžný jízdní pruh je v místě odbočení označen vodorovným dopravním značením "V 2a" (Podélná čára přerušovaná). Za pravým okrajem pozemní komunikace ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo se nachází travnatý silniční příkop a v něm svíslá DZ "B 20a", která upravuje nejvyšší dovolenou rychlost v místě dopravní nehody na 70 km/h. Dále se zde nachází vodorovné dopravní značení "IS 16b" a "IS 17", které vyznačují číslo silnice a číslo silnice pro mezinárodní provoz (silnice č. I/3a E 55) jehož sloupek byl vzat jako VBM. Za okrajem travnatého příkopu se nachází pole. Za levým okrajem pozemní komunikace ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo se nachází kovové svodidla.</p> <p>Hustota provozu v době ohledání místa dopravní nehody na stupni č. 3. Světelná signalizace se v místě dopravní nehody nenachází. Přehlednost v místě dopravní nehody je dobrá, neztížena žádnou vzrostlou vegetací ani zástavbou.</p> <p>b) V době ohledání místa dopravní nehody je denní doba, teplota 23°C, zataženo, vozovka suchá.</p> <p>c) Řidič NOVÁK nevykazuje žádné známky fyzické ani psychické únavy, která by měly vliv na vznik nebo průběh dopravní nehody. Odborné měření ke zjištění alkoholu v dechu u řidiče provedeno přístrojem Dräger - výsledek negativní. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob.</p>
	<p>II. Popis stop:</p> <p>Stopa č. 1 - jízdní souprava složená z nákladního vozidla tov. zn. Mercedes-Benz, rz: 3B5 2831 a z návěsu tov. zn. Schwarzmüller, rz: 5B5 5658 se nacházela v konečném postavení po dopravní nehodě za pravým okrajem pozemní komunikace ve směru jízdy od Havlíčkova Brodu na Znojmo. Pravá zadní část vozidla se nachází 18,9 m za VBM a 1,6 m od středu podélné čáry. Pravá přední část vozidla se nachází 33,5 m před VBM a 1,6 m od středu podélné čáry. Stopa č. 2 - brzdná stopa - jízdní stopa se nachází v pravém jízdním pruhu ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo. Začátek jízdní stopy se nachází 10,0 m za VBM a 0,6 m od středu podélné čáry. Konec této stopy se nachází 10,6 m před VBM a 0,7 m od středu podélné čáry. Stopa č. 3 - brzdná stopa - jízdní stopa se nachází v pravém jízdním pruhu ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo. Začátek jízdní stopy se nachází 9,3 m za VBM a 2,7 m od středu podélné čáry. Konec této stopy se nachází 21,4 m před VBM a 1,5 m od středu podélné čáry.</p>

Vlastní zdroj.

#### 4. strana protokolu

##### II. Popis stop pokračování:

Stopa č. 1 - popis poškození jízdní soupravy složené z nákladního vozidla tov. zn. Mercedes-Benz, rz: 3B5 2831 a z návěsu tov. zn. Schwarzmuehler, rz: 5B5 5658 – poškozený celý pravý bok jízdní soupravy včetně cisterny.

##### III. Učiněná opatření:

Provedené úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníka DN - negativní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, test na zjištění OPL u účastníka DN - negativní, dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN – negativní.

Nákladní vozidlo tov. zn. Mercedes-Benz, rz: 3B5 2831 a cisternový návěs tov. zn. Schwarzmuehler, rz: 5B5 5658 jel v režimu ADR. Převážející produkt - asfalt silniční 50/70 o celkovém množství 25802 kg. Označení tahače vpředu - oranžová tabulka UN 99/3257. Označení návěsu vzadu - oranžová tabulka UN 99/3257. Plus štítek "Zvýšená teplota látky" a štítek "Jiné nebezpečné látky a předměty". Na bocích návěsu označeno štítkem "Zvýšená teplota látky" a štítkem "Jiné nebezpečné látky a předměty". Při dopravní nehodě došlo k úniku přepravované látky cca 300 kg. Od 17:00 hod do 20:00 hod byla doprava v místě nehody řízena kyvadlově. Od 17:00 hod do 22:00 hod byla silnice I/38 v km 87,919 zcela uzavřena.

**Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.**

prap. Josef NOVÁČEK  
inspektor

*Vlastní zdroj.*

**Fotodokumentace místa dopravní nehody**

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-12345/PŘ-2020-160706  
evid. číslo: KRPJ-154/DNJI-2020

**FOTODOKUMENTACE**

K dopravní nehodě ze dne 11. dubna 2020

Místo dopravní nehody: Pozemní komunikace I/38, km 87,919 (souřadnice GPS -  
686065,128/-1110287,687)

Vedoucí pracovník:  
npor. Pavel Král DiS.  
*vedoucí oddělení*

Vypracoval:  
prap. Josef Nováček  
*Policejní inspektor*

*Vlastní zdroj.*

## INDEXPRINT 1: Fotografie z případu DN s únikem nebezpečné látky



1. pohled proti směru jízdy NÁ



2. pohled ve směru jízdy NÁ



3. pohled ve směru jízdy s dopravní zásahem



4. detail na vozidlo na boku



5. detail na vozidlo na boku



6. vozidlo s návěsem na boku

Zdroj: Policie ČR.

## INDEXPRINT 2: Fotografie z případu DN s únikem nebezpečné látky



7. pohled na stopy na poz. komunikaci



8. pohled na stopy na pozemní komunikaci



9. stopy na vozovce



10. stopy na vozovce



11. stopy na vozovce



12. stopy na vozovce

Zdroj: Policie ČR.

### INDEXPRINT 3: Fotografie z případu DN s únikem nebezpečné látky



13. místo úniku asfaltu z cisterny



14. detail úniku asfaltu z cisterny



15. pohled na vyteklý asfalt



16. poškození návěsu

Zdroj: Policie ČR.

## **POPIS FOTODOKUMENTACE – INDEXPRINTU**

- Foto 1 – Pohled z protisměru jízdy NA Mercedes rz 3B5 2831
- Foto 2 – Pohled ve směru jízdy NA Mercedes rz 3B5 2831
- Foto 3 – Pohled ve směru jízdy a na dopravní značení
- Foto 4 – Pohled na konečné postavení NA + návěs po DN
- Foto 5 – Pohled na vozidlo v konečném postavení
- Foto 6 – Pohled na vozidlo v konečném postavení
- Foto 7 – Pohled na stopu č. 2 na pozemní komunikaci
- Foto 8 – Pohled na stopy na pozemní komunikaci
- Foto 9 – Pohled na stopu č. 3 na pozemní komunikaci
- Foto 10 – Pohled na stopy na pozemní komunikaci
- Foto 11 – Pohled na stopy na pozemní komunikaci
- Foto 12 – Pohled na stopy na pozemní komunikaci
- Foto 13 – Pohled na místo úniku asfaltu z cisterny Schwarzmüller, rz: 5B5 5658
- Foto 14 – Pohled na detailní místo úniku asfaltu z cisterny
- Foto 15 – Pohled na vyteklý asfalt v půdě
- Foto 16 – pohled na poškození návěsu Schwarzmüller, rz: 5B5 5658



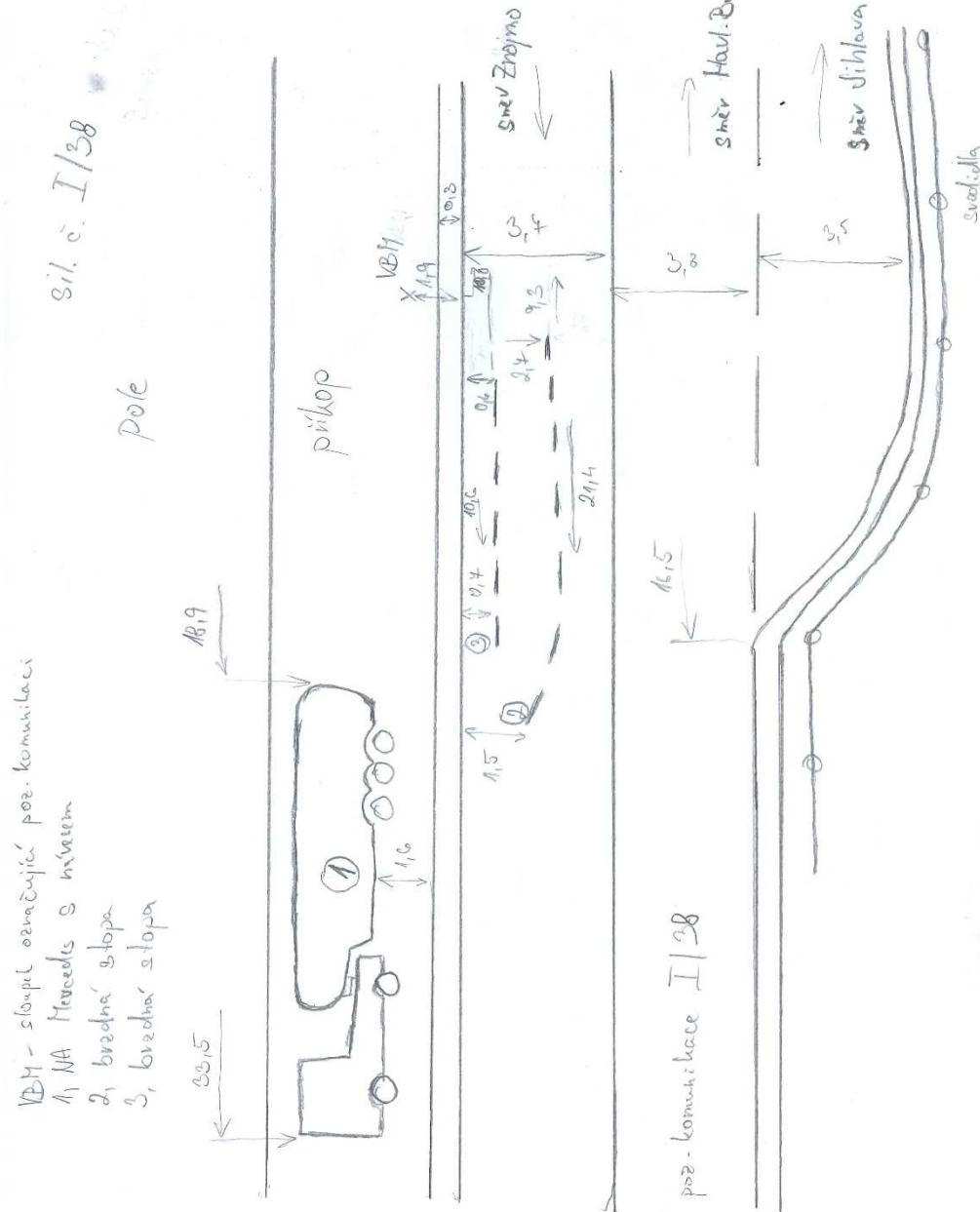
Náčrtek místa dopravní nehody

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
 KRAJSKÝ ÚŘED POLICIE  
 KRAJ ÚSTÍ LABE  
 DOPRAVNÍ INSPEKČNÍ ÚŘAD JIHLAVA  
 587 24 JIHLAVA

11.4.2020

KRPJ-1541DN11-2020

Náčrtek místa DN



Vlastní zdroj na základě podkladů od Policie ČR.



**Ukázka dokumentace místa dopravní nehody totální měřicí stanicí**

*Pohled na totální stanici při vyměřování místa DN*



Zdroj: Policie ČR

*Praktické vyměřování místa DN totální stanicí*



Zdroj: Policie ČR.

Přepravní doklad – CMR List

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land) TOPTRANS Praha, s.r.o. Nádražní 100 Praha 10		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 6000126932 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. Tato přeprava podléhá, pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR). Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR).					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land) Fontana Products GmbH & Co. KG COLAS Mnichov 555		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land) CARTRANSPORT, s. r. o. Praha 4 - KAMÍK		3 Místo vykládky zboží Ausladeort des Gutes Místo/Ort Mors Země/Land Německo		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land) container: CRCAD05071-1	
4 Místo a datum naložení zboží Einladeort des Gutes und Datum Místo/Ort Otrokovice Země/Land Česká republika 27.01.2020		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers		5 Příložené doklady Beigebende Dokumente packing list, certificate of quality, weight note, safety data sheet (CZ,GB)		6 Signo a číslo / Zeichen und Nr. 7 Počet kol / Anzahl der Koll 8 Druh obalu / Art der Verpackung 9 Označení zboží / Bezeichnung des Gutes 10 Stat. číslo / Statistische Nr. 11 Hř. hmot. kg / Bruttogewicht kg 12 Objem m <sup>3</sup> / Umfang m <sup>3</sup>	
UN 3257 LÁTKA ZAHŘÁTÁ, KAPALNÁ, J.N., 9, OS III, (D) UN 3257 SUBSTANCE WARM, LIQUID, J.N., 9, NE.S., OS III (D)		10 Stat. číslo / Statistische Nr. 24173400		11 Hř. hmot. kg / Bruttogewicht kg NETTO 24.940kg BRUTTO		12 Objem m <sup>3</sup> / Umfang m <sup>3</sup>	
UN číslo / Offiziell benannt UN Nummer / Offizielle Benennung		5. vzorů bezpeč. značek / Gefahrsymbol-Muster Nr.		Obalová skupina / Verpackungsgruppe			
13 Pokyny odesílatele (jiná a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten) 403888 Confirmation no.: 5000091673 Order no.: JMR4500823876-CZE Item: 00029		15 K 12 Zu zahlen vom Dopravní Fracht / Spesen Příspěvek na Baldo-Baldo Doc. výlohy Zuschlagkosten Jine výlohy Sonstige Kosten Klare-Verschied Celkem k placení Ingesamt zu bezahl		odesílatel / Absender jméno / Name příjmení / Nachname měna / Währung příjemce / Empfänger			
14 Důležité Nachnahme		15 Pokyny ohledně právní odpovědnosti Anweisungen über die Frachtrechtung Vyplácná / Frei (INCOTERMS 2000) Nevyplácná / Unfrei		20 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen			
21 Vystavení Örtlichkeit 22 RAZÍTKO		24 Zboží obdrženo / Gut empfangen Datum / Datum dne ..... am .....		Podpis a / Unterschrift und Stempel des Absenders 25 SPZ vozidla/vozace 26 Ulice/číslo zastavení 27 Číslo EZVV 28 Číslo jízdy 29 Hraniční přechod 30 Velikost průvodní doklady 31 Různé		Podpis a / Unterschrift und Stempel des Empfängers	
25 SPZ vozidla/vozace 26 Ulice/číslo zastavení 27 Číslo EZVV 28 Číslo jízdy 29 Hraniční přechod 30 Velikost průvodní doklady 31 Různé		25 SPZ vozidla/vozace 26 Ulice/číslo zastavení 27 Číslo EZVV 28 Číslo jízdy 29 Hraniční přechod 30 Velikost průvodní doklady 31 Různé		Potvrzení o odevzdání celého tranzitního dokladu Zolltransitdokument empfangen			

## Příloha VII

### Osvědčení o školení řidiče vozidla ADR – vzor

*Přední strana osvědčení*

<b>ADR DRIVER TRAINING CERTIFICATE</b>		
<b>ADR OSVĚDČENÍ O ŠKOLENÍ ŘIDIČE</b>		
CZ		
	1. 12023	
	2. Jan	
	3. Novák	
	4. 1.4.1976	
	5. Česká republika	
	6. 	
	7. Ministerstvo dopravy ČR	
	8. Platné do/Valid to: 6.3.2021	

*Zadní strana osvědčení*

<b>PLATNÉ PRO TŘÍDU(Y) NEBO UN č.:</b> <i>Valid for class(es) or UN Nos.:</i>	
<b>9.V CISTERNÁCH</b> <i>in tanks</i>	<b>10.JINAK NEŽ V CISTERNÁCH</b> <i>other than in tanks</i>
█	█
2	2
3	3
4.1 4.2 4.3	4.1 4.2 4.3
5.1 5.2	5.1 5.2
6.1 6.2	6.1 6.2
█	█
8	8
9	9
<small>1. osvědčení č.   2. příjmení   3. jiné jméno(a)   4. datum narození   5. státní příslušnost   6. podpis řidiče   7. vydávající orgán   8. platné do (valid to)</small>	

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR.

### Písemné pokyny podle ADR pro případ DN nebo nouzové situace

PISEMNE POKYNY PODLE ADR
--------------------------










#### Činnosti v případě nehody nebo nouzové situace

V případě nehody nebo nouzové situace, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, musí členové osádky vozidla učinit následující opatření, kde je to bezpečné a proveditelné:

- Použít brzdový systém, zastavit chod motoru a odpojit akumulátor použitím odpojovače akumulátoru, pokud je jím vozidlo vybaveno;
- Vyloučit zápalné zdroje, zejména nekouřit, nepoužívat elektronické cigarety nebo podobné prostředky a nezapínat žádné elektrické zařízení;
- Informovat příslušné zásahové jednotky a poskytnout jim co možná nejvíce informací o události nebo nehodě a o dotčených látkách;
- Obléci si fluoreskující výstražnou vestu a umístit stojací výstražné prostředky, jak je to vhodné;
- Uchovávat průvodní doklady snadno přístupné pro zásahové jednotky při jejich příjezdu;
- Nevstupovat do vyteklych nebo vysypaných látek, ani se jich nedotýkat, a vyhnout se vdechnutí výparů, kouře, prachu a par zdržováním se na návětrné straně;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít hasicí přístroje k uhašení malých/začínajících požárů pneumatik, brzd a motorových prostorů;
- Požáry v ložných prostorech nesmějí členové osádky vozidla hasit;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít výbavu vozidla k zamezení úniků do vodního prostředí nebo do kanalizačního systému a k sebrání vyteklych nebo vysypaných látek;
- Vzdálit se z blízkosti místa nehody nebo nouzové situace, upozornit jiné osoby, aby se vzdálily, a řídit se pokyny zásahových jednotek;
- Odložit všechno kontaminované oblečení a použitou kontaminovanou ochrannou výbavu a bezpečně je zlikvidovat.





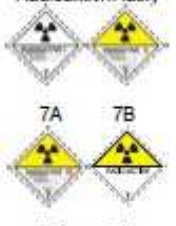



*1. strana pokynů*

Zdroj: Policie ČR.

Dodatečná opatření pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí podle tříd a o činnostech za obvyklých okolností		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	Charakteristiky nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako jsou hromadný výbuch; rozlet úlomků; intenzivní oheň/tepelné záření; vytváření jasného světla, hlasitého hluku nebo kouře. Citlivé na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.</p>	<p>Chránit se, ale držet se co nejdále od oken.</p>
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1.4</p>	<p>Malé nebezpečí výbuchu a ohně.</p>	<p>Chránit se.</p>
<p>Hořlavé plyny</p>  <p>2.1</p>	<p>Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Mohou být pod tlakem. Nebezpečí udušení. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Chránit se. Vyhnout se nízkým položeným místům.</p>
<p>Nehořlavé, netoxické plyny</p>  <p>2.2</p>	<p>Nebezpečí udušení. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Chránit se. Vyhnout se nízkým položeným místům.</p>
<p>Toxické plyny</p>  <p>2.3</p>	<p>Nebezpečí otravy. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Použít nouzovou únikovou masku. Chránit se. Vyhnout se nízkým položeným místům.</p>
<p>Hořlavé kapaliny</p>  <p>3</p>	<p>Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Chránit se. Vyhnout se nízkým položeným místům.</p>
<p>Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky, polymerizující látky a znečítlivěné tuhé výbušné látky</p>  <p>4.1</p>	<p>Nebezpečí ohně. Hořlavé nebo zápalné, mohou být zapáleny teplem, jiskrami nebo plameny. Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přivodu tepla, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par nebo samovznícení. Obsah může při zahřátí vybuchnout. Nebezpečí výbuchu znečítlivěných výbušných látek po ztrátě flegmatizátoru.</p>	
<p>Samozápalné látky</p>  <p>4.2</p>	<p>Nebezpečí ohně samovznícením, jsou-li kusy poškozeny, nebo jejich obsah vyteče nebo se vysype. Mohou prudce reagovat s vodou.</p>	
<p>Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny</p>  <p>4.3</p>	<p>Nebezpečí ohně a výbuchu ve styku s vodou.</p>	<p>Uniklé látky musí být udržovány v suchém stavu zakrytím.</p>

2. strana pokynů

Zdroj: Policie ČR.



Dodatečná opatření pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí podle tříd a o činnostech za obvyklých okolností		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	Charakteristiky nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
Látky podporující hoření  5.1	Nebezpečí prudké reakce, vznícení a výbuchu ve styku se zápalnými nebo hořlavými látkami	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. plynami).
Organické peroxidy  5.2	Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par nebo samovznícení.	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. plynami).
Toxické látky  6.1	Nebezpečí otravy vdechnutím, dotykem s pokožkou nebo požitím. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	Použít nouzovou únikovou masku.
Infekční látky  6.2	Nebezpečí infekce. Mohou způsobit vážnou nemoc u lidí nebo zvířat. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	
Radioaktivní látky  7A 7B 7C 7D	Nebezpečí absorpce a vnějšího ozáření.	Omezit dobu expozice.
Stěpné látky  7E	Nebezpečí jaderné řetězové reakce.	
Žravé látky  8	Nebezpečí popálenin poleptáním. Mohou prudce reagovat spolu vzájemně, s vodou a s jinými látkami. Rozlitá nebo rozsypaná látka může vyvíjet žravé páry. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	
Jiné nebezpečné látky a předměty  9 9A	Nebezpečí popálenin. Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	

**POZNÁMKA 1:** Pro nebezpečné věci s více nebezpečnými vlastnostmi a pro smíšené náklady se musí dodržet všechna odpovídající opatření.

**POZNÁMKA 2:** Dodatečná opatření uvedená v tabulce ve sloupci (3) smějí být přizpůsobena tak, aby odrážela třídy nebezpečných věcí, které se mají přepravovat a jejich dopravní prostředky.

### 3. strana pokynů



Dodatečné opatření pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí, naznačených značkami, a o činnostech za obvyklých okolností		
Značka (1)	Charakteristiky nebezpečí (2)	Dodatečná opatření (3)
Látky ohrožující životní prostředí 	Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	
Zahřáté látky 	Nebezpečí popálenin horkem.	Vyvarovat se kontaktu s horkými částmi dopravní jednotky a s rozlitou nebo rozsypanou látkou.

**Výbava pro osobní a obecnou ochranu k provádění všeobecných činností a specifických nouzových činností s ohledem na nebezpečí, která musí být při přepravě v dopravní jednotce podle oddílu 8.1.5 ADR**

Následující výbava musí být při přepravě v dopravní jednotce:

- pro každé vozidlo zakládací klín, jehož velikost odpovídá maximální hmotnosti vozidla a průměru kola;
- dva stojací výstražné prostředky;
- kapalina pro výplach očí<sup>a</sup>;

pro každého člena osádky vozidla

- fluoreskující výstražná vesta;
- přenosná svítilna;
- pár ochranných rukavic; a
- ochrana očí.

Dodatečná výbava vyžadovaná pro určité třídy:

- nouzová úniková maska pro každého člena osádky vozidla musí být při přepravě v dopravní jednotce pro čísla bezpečnostních značek 2.3 nebo 6.1;
- lopata<sup>b</sup>;
- ucpávka kanalizační vpusti<sup>b</sup>;
- sběrná nádoba<sup>b</sup>.

<sup>a</sup> Nevyžaduje se pro čísla bezpečnostních značek 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 2.3.

<sup>b</sup> Vyžaduje se jen pro tuhé látky a kapaliny s čísly bezpečnostních značek 3, 4.1, 4.3, 8 nebo 9.

4. strana pokynů.

Zdroj: Policie ČR.

Osvědčení o schválení vozidel k přepravě nebezpečných věcí


Přední strana osvědčení - tahač

ADR 021579

OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ VOZIDEL PRO PŘEPRÁVU NĚKTERÝCH NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ			
Toto osvědčení potvrzuje, že níže uvedené vozidlo splňuje podmínky předepsané Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).			
CERTIFICATE OF APPROVAL FOR VEHICLES CARRYING CERTAIN DANGEROUS GOODS			
This certificate testifies that the vehicle specified below fulfils the conditions prescribed by the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).			
1. Osvědčení č.:	2. Výrobce vozidla:	3. Identifikační číslo vozidla:	4. Registrační značka (a země původu):
	MERCEDES	3B52831	
5. Název a obč. nebo vst. místo:	:N		
6. Popis vozidla:	NÁKLADNÍ AUTOMOBIL ADR-TAHAČ NÁVĚSŮ N3		
7. Označení vozidla podle 9.1.1.2.ADR:	EX/II	EX/III	FL AT MĚMU
8. Zpomalovací brzdový systém:	<input type="checkbox"/> Nevztahuje se <input checked="" type="checkbox"/> Účinnost podle 9.2.3.1.2 ADR je dostatečná pro největší povolenou hmotnost skupiny snášlivosti J <sup>4</sup> 44		
9. Popis nesnímatelných(c) cisterny(en)/bateriového vozidla (jsou-li):	9.1 Výrobce cisterny: 9.2 Schvalovací číslo cisterny/bateriového vozidla: 9.3 Výrobní sériové číslo cisterny/identifikační číslo bateriového vozidla: 9.4 Rok výroby: 9.5 Kód cisterny podle 4.3.3.1 nebo 4.3.4.1 dohody ADR: 9.6 Zvláštní ustanovení TC a TE podle 6.8.4 ADR (pokud jsou použity) <sup>5</sup>		
10. Nebezpečné věci schválené pro přepravu:	Vozidlo splňuje podmínky požadované pro přepravu nebezpečných věcí ve vozidle specifikovaném v předchozím bodu 7.		
10.1	<input checked="" type="checkbox"/> V případě vozidla EX/II nebo EX/III <input type="checkbox"/> Všechny 1 včetně skupiny snášlivosti J <input type="checkbox"/> Všechny 1 kromě skupiny snášlivosti J		
10.2	<input type="checkbox"/> V případě cisternového vozidla: <input type="checkbox"/> smějí být přepravovány pouze látky uvedené v předchozím bodu 9 <input type="checkbox"/> nebo <input type="checkbox"/> smějí být přepravovány pouze látky schválené pro přepravu (třída, UN číslo, a pokud je to nezbytné, obalová skupina a oficiální pojmenování pro přepravu)		
Smějí být přepravovány pouze látky, které nejsou výlučně nebezpečně reagovat s materiály nádrže, těsnění, výstroje a ochranných povlaků, pokud jsou použity.			
11. Poznámky:	Vozidlo EX/II neplní požadavky 9.7.9 ADR a není schváleno pro cisternovou přepravu UN 0331 a UN 0332. The vehicle EX/II does not comply with the requirements of 9.7.9 ADR and has not been approved for carriage in tanks of UN 0331 and UN 0332.		
12. Písemná zpráva:	Razítko vydávajícího úřadu: Místo, datum,		
	05-02-2019 RAZÍTKO, DATUM		

1. Provoz vozidel kategorie N a O, jak je uvedeno v Souhrnné rezoluci o konstrukci vozidel (R12), zůstává v platnosti v souladu s dohodou 2007/46/ES.  
 2. Přepravu látek v nádobách  
 3. Přepravu látek v nádobách  
 4. Vozidlo s nosností ve věštině: Velikost 44 t neomezuje "registrační / největší povolenou hmotnost" uvedenou v registračním(ch) (ch) (ch) / technickém průkazu/osvědčení.  
 5. Látky s kódem cisterny uvedeného v předchozím bodě 9 nebo podle jiného kódu cisterny dovoleného podle pořadí v 4.3.3.1.2 nebo 4.3.4.1.2, se zřetelím ke zvláštnímu(m) ustanovení(m), jsou-li.  
 6. Nevztahuje se, pokud látky schválené pro přepravu jsou uvedeny v č. 10.2.

Zadní strana osvědčení - tahač

13. Prodloužení platnosti	
Platnost prodloužena do 5.2.2021	Razítko vydávajícího orgánu, místo, datum, podpis: STK Roudnice n.L. 23.2.2020 

**POZNÁMKA:** Toto osvědčení musí být vráceno vydávajícímu orgánu, je-li vozidlo vyřazeno z provozu, v případě změny dopravce, uživatele nebo vlastníka uvedeného v bodě 5, po uplynutí doby platnosti a při významné změně podstatných charakteristik vozidla.

Zdroj: Policie ČR.

Přední strana osvědčení - návěs

ADR 020100



**OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ VOZIDEL  
PRO PŘEPRAVU NĚKTERÝCH NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ**

Toto osvědčení potvrzuje, že níže uvedené vozidlo splňuje podmínky předepsané Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

**CERTIFICATE OF APPROVAL FOR VEHICLES  
CARRYING CERTAIN DANGEROUS GOODS**

This certificate testifies that the vehicle specified below fulfils the conditions prescribed by the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).

1. Osvědčení č.:	2. Výrobce vozidla: WILLIG GmbH, SRN	Schwarzmueller	4. Registrace:	5B55658
5. Název a obchodní adresa dopravce, uživatele nebo provozovatele:				
6. Popis vozidla: PŘÍPOJNÉ VOZIDLO O4, DA 12 NÁVĚS CISTERNA ADR				
7. Označení vozidla podle 9.1.1.2.ADR: <sup>2</sup> EXIII FL AT MEMO				
8. Zpomalovací brzdový systém: <sup>3</sup> <input checked="" type="checkbox"/> Nevztahuje se <input type="checkbox"/> Účinnost podle 9.2.3.1.2 ADR je dostatečná pro největší povolenou hmotnost dopravní jednotky t <sup>4</sup>				
9. Popis nesnímatelných(c) cisterny(en)/bateriového vozidla (jsou-li) 9.1 Výrobce cisterny: WILLIG GmbH, Straub, SRN 9.2 Schvalovací číslo cisterny/bateriového vozidla: 9.3 Výrobní sériové číslo cisterny/identifikační číslo cisterny: H1095 9.4 Rok výroby: 2018 9.5 Kód cisterny podle 4.3.3.1 nebo 4.3.4.1 dohody ADR: LGBF 9.6 Zvláštní ustanovení TC a TE podle 6.8.4 ADR (pokud jsou použitelná) <sup>5</sup> :				
10. Nebezpečné věci schválené pro přepravu: Vozidlo splňuje podmínky požadované pro přepravu níže uvedených nebezpečných věcí ve vozidle specifikovaném v předchozím bodu 7. 10.1 V případě vozidla EX/II nebo EX/III: <input type="checkbox"/> věci třídy 1 včetně skupiny snášenlivosti J <input type="checkbox"/> věci třídy 1 kromě skupiny snášenlivosti J 10.2 V případě cisternového vozidla/bateriového vozidla: <input checked="" type="checkbox"/> smějí být přepravovány pouze látky dovolené podle kódu cisterny a jakýchkoli zvláštních ustanovení uvedených v předchozím bodu 9 <sup>6</sup> nebo <input type="checkbox"/> smějí být přepravovány pouze dále uvedené látky (třída, UN číslo, a pokud je to nezbytné, obalová skupina a oficiální pojmenování při přepravě)  Smějí být přepravovány pouze látky, které nejsou náckylně nebezpečné reagovat s materiály nádrže, těsnění, výstroje a ochranných povlaků, pokud jsou použity.				
11. Poznámky:				
12. Platné do: 25-07-2019 Razítko vydávajícího orgánu Místo, datum, podpis RAZÍTKO 06-08-2018				

- 1 Podle definic motorových vozidel a přípojných vozidel kategorií N a O, jak je uvedeno v Souhrnné rezoluci o konstrukci vozidel (R.E.3) nebo ve Směrnici 2007/46/ES.
- 2 Nehodící se škrtněte
- 3 Příslušné škrtněte
- 4 Uveďte přesnou veličinu. Veličina 44 t neomezuje "registrační / největší povolenou hmotnost" uvedenou v registračním(ch) dokumenty(tech)/technickém průkazu/osvědčení.
- 5 Látky podle kódu cisterny uvedeného v předchozím bodě 9 nebo podle jiného kódu cisterny dovoleného podle pořadí v 4.3.3.1.2 nebo 4.3.4.1.2, se zřetelem ke zvláštnímu(m) ustanovení(m), jsou-li.
- 6 Nevztahuje se, pokud látky schválené pro přepravu jsou uvedeny v č. 10.2.

Zdroj: Policie ČR.

Zadní strana osvědčení - tahač

13. Prodloužení platnosti	
Platnost prodloužena do 10.6.2020	Razítka vydávajícího orgánu, místo, datum, podpis: STK Roudnice n.L. 10.06.2019
10.06.2021	STK 35.13 Roudnice n.L. s.r.o. - 3.06.2020

POZNÁMKA: Toto osvědčení musí být vráceno vydávajícímu orgánu, je-li vozidlo vyřazeno z provozu, v případě změny dopravce, uživatele nebo vlastníka uvedeného v bodě 5, po uplynutí doby platnosti a při významné změně podstatných charakteristik vozidla.

Zdroj: Policie ČR.

## Kontrolní list

První strana – kontrolního listu

## KONTROLNÍ LIST

## CHECKLIST

evidováno v ETR č.j.: KRPI-12345/PŘ-2020-160706

evid. číslo: KRPI-154/DNII-2020

1. Místo silnice I. třídy č. 3 v km 16,35 - v katastru obce Benešov, před hotelem Benica  
kontroly (souřadnice GPS -729383,611/-1079841,859)
2. Datum 30. 07. 2019 3. Čas 19:52
4. Rozlišovací značka státu a registrační značka vozidla CZ 3B53831
5. Rozlišovací značka státu a registrační značka přípojného vozidla CZ, 5B55658
6. Podnik provozující dopravu/ adresa ,
7. Řidič / závozník Jan Novák narozen: [ ] adresa řidiče [ ]  
[ ] stát: Bosna a Hercegovina, e-mail: [ ]
8. Odesílatel, adresa, místo nakládky \*, \*\*) TOPTRANS Praha, Nádražní 100, Praha 10
9. Příjemce, adresa, místo vykládky \*, \*\*) COLAS Mnichov
10. Celkové množství nebezpečných věcí na dopravní jednotku UN 3257 LÁTKA ZAHRÁTÁ, KAPALNA, J.N., (Asfalt 50/70), 9, III, hmotnost 25802 kg
11. Limit podlimitního množství ADR 1.1.3.6 překročen  ano  ne
12. Způsob přepravy  volně ložené  v kusech  v cisterně

## Průvodní doklady

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| 13. Převážní doklad  | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 14. Písemné pokyny   | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 15. Dvoustranná/ mnohostranná dohoda/<br>vnitrostátní povolení | <input type="checkbox"/> kontrolováno            | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input checked="" type="checkbox"/> bezpředmětné |
| 16. Osvědčení o schválení vozidla                              | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 17. Osvědčení o školení řidiče                                 | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |

## Přeprava

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 18. Věci připuštěny k přepravě  | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 19. Vozidla schválena pro přepravované věci   | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 20. Ustanovení týkající se způsobu přepravy (přeprava ve volně loženém stavu, v kusech, cisternách) | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 21. Zákaz společné nakládky   | <input type="checkbox"/> kontrolováno            | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input checked="" type="checkbox"/> bezpředmětné |
| 22. Nakládka, zajištění nákladu a manipulace s nákladem **)   | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 23. Únik látek nebo poškození kusu **)  | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 24. Značení obalů (UN kód)/ značení cisterny.**) (ADR 6)  | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 25. Označení kusu nápisy (např. UN číslo) a bezpečnostními značkami **) - (ADR 5.2)                 | <input type="checkbox"/> kontrolováno            | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input checked="" type="checkbox"/> bezpředmětné |
| 26. Označení cisterny / vozidla velkými bezpečnostními značkami (ADR 5.3.1)                         | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |
| 27. Označení vozidla/dopravní jednotky (oranžové tabulky, značka pro zahřáté látky) - (ADR 5.3.2-3) | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné            |

## Vybava vozidla

- |  |  |  |                                       |
|--|--|--|---------------------------------------|
| 28. Bezpečnostní vybava pro všeobecné účely předepsaná ADR | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné |
| 29. Zvláštní vybava pro přepravované věci                  | <input checked="" type="checkbox"/> kontrolováno | <input type="checkbox"/> porušení zjištěno | <input type="checkbox"/> bezpředmětné |

Zdroj: Policie ČR.

*Druhá strana – kontrolního listu*

2. Kontrolní list ADR

30. Ostatní výbava uvedená v písemných pokynech  kontrolováno  porušení zjištěno  bezpředmětné
31. Hasičí přístroj (e)  kontrolováno  porušení zjištěno  bezpředmětné
39. Nejzávažnějších kategorií rizik plynoucích z případných porušení předpisů  kategorie I  kategorie II  kategorie III
- 
40. Poznámky Následkem dopravní nehody došlo k úniku 300 kg nákladu.

**41. Organ, který kontrolu provedl**

Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Benešov,

Dopravní inspektorát - SDN, Vlašimská 906/91, 256 25 Benešov

---

**Příloha k protokolu č.**

(Protokol o výsledcích kontroly, zaměřené na dodržování zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č. 478/2000 Sb., jakož i předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy)

**Vyjádření kontrované osoby:**

Podpis řidiče:

- \*) Uvést pouze v případech, pokud se jich týká porušení předpisů
- \*\*\*) U sběrných přeprav uvést v položce poznámky
- \*\*\*) Kontrola zjevných závad

Zdroj: Policie ČR.

## Oznámení přestupku – vzor

*Přední strana – oznámení přestupku*



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

DI Jihlava

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-572588/PŘ-2020-160041  
 evid. číslo: KRPJ-158-30/DNJI-2020

Jihlava 8. května 2020

Počet listů: 2

Přílohy: 1/Spis

**Magistrát města Jihlavy**  
**Odbor dopravy**  
**Tyršova 18**  
**586 01 JIHLAVA**

### Oznámení přestupku

Podle § 74 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, **oznamuji věc k projednání:**

**Podezřelý řidič a porušená ustanovení**

**Řidič: Jan Novák**  
naroden 21. září 1975, stát: Česká republika, státní příslušnost: Česká republika,  
adresa pobytu: Brněnská 223, BRNO PŠČ 612 00 BRNO, stát: Česká republika, e-mail:  
novakJ@gmail.com  
telefonní číslo: 777 287 351 (mobil)  
řidičský průkaz sk.: B, B1, BE, C, C1, C1E, CE, D, D1, DE, T čísla AI 876160, stát: Česká republika

Jan NOVÁK je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) § 5 odst. 1 písm. b) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

**Účastníci:**

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC - majitel (právnícká osoba)  
IČO : 12345678  
Sídlo: Na Balkáně 259, 160 00 Praha 6, stát: ČR

KAREL HROMÁDKA - majitel (fyzická osoba):  
naroden. 15. 2. 1966, nar. JIHLAVA, stát: ČR, státní příslušnost ČR,  
adresa pobytu: Kostelec 111, 588 61 KOSTELEČ, kraj: VYSOČINA, stát: ČR  
osobní doklady: občanský průkaz číslo 3236654, vydal: 11. 5. 2018 Mag. Jihlava, stát.

Vlastní zdroj.



## Druhá strana – oznámení přestupku

### K dopravní nehodě došlo dne:

11. 04. 2020 v hod. 13:31

### Místo dopravní nehody:

Dne 11. dubna 2020 ve 13:31 hod. jel řidič Jan Nováka, nar. 21. 9. 1975 s jízdní soupravou složenou z nákladního vozidla tov. zn. Mercedes, rz: 3B5 2831 a cisternového návěsu tov. zn. Schwarzmüller, rz: 5B5 5658 po silnici I. třídy č. 38 ve směru od Havlíčkova Brodu na Znojmo, kdy se v km 87,919 plně nevěnoval řízení vozidla, dojel do pomalu jedoucí kolony vozidel, začal prudce brzdit, při tom vjel na krajnici a následně na nebezpečný povrch, čímž došlo ke sklouznutí jízdní soupravy do silničního příkopu a k převrácení na pravý bok. Jízdní souprava jela v režimu ADR, vezla 26 t zahřátého silničního asfaltu. Při dopravní nehodě došlo k úniku provozních kapalin. Vzhledem k tomu, že začal z cisterny unikat i náklad, byl na místo přivolán výjezd HZS Jihlava za účelem zamezení tohoto úniku. Na místo přivolána odtahová služba Auto Jadrný Assistance s.r.o., která od 19:00 hod za spoluúčasti HZS Jihlava začala jízdní soupravu vyprošťovat. Na místě se nacházela 2 vyprošťovací vozidla, 2 jeřáby a bagr. Silnice I/38 byla od 17:00 hod do 20:00 hod zcela uzavřena. Ke zranění osob nedošlo. Dechová zkouška byla provedena detekčním přístrojem Dräger s negativním výsledkem. U řidiče byl proveden test na OPL s negativním výsledkem. Byla provedena kontrola ADR a kontrola sociálních předpisů při práci řidiče, kdy nebylo zjištěno žádné porušení. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna

Jan NOVÁK je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) § 5 odst. 1 písm. b) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Věc proto ve smyslu ustanovení § 74 odst.2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, **oznamuji** správnímu orgánu Magistrátu města Jihlavy.

**prap. Josef Nováček**

**npor. Pavel Král, DIS.**  
vedoucí dálničního oddělení

[www.polisie.cz](http://www.polisie.cz)

586 01 JIHLAVA  
Tel.: nebo +420 999 999 999  
Fax:  
Email:

Vlastní zdroj.