

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH LÁTEK PO SILNICI  
A RIZIKO DOPRAVNÍCH NEHOD V TUNELECH**

**Autor práce:** Jan Mandík  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** PhDr. Štěpán Kavan Ph.D.  
**Katedra:** Právních oborů a bezpečnostních studií

2022

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

### ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jan Mandík

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost  
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
Forma studia: Kombinovaná  
Místo studia: České Budějovice

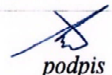
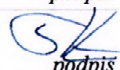
**Název bakalářské práce:** Přeprava nebezpečných látek po silnici a riziko dopravních nehod v tunelech

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce:** Transportation of dangerous materials by road and the risk of traffic accident in the tunnel




Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií  
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): plk. Mgr. Štěpán Kavan Ph.D.  
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): 12/2020

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky v Jihočeském kraji profesně dostatečně proškoleni na kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné látky po silnici. Dalším cílem je zjistit, zda je Policie České republiky v Jihočeském kraji vybavena odpovídajícími osobními ochrannými prostředky na zásah při dopravních nehodách v tunelech za přítomnosti vozidla přepravujícího nebezpečné látky. Vedlejším cílem je zaměřit se na postupy dopravní policie při dopravní nehodě v tunelu s účastí vozidla přepravující nebezpečné látky.

Student: Jan Mandík	04.02.2021 Datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan Ph.D.	25.5.2021 Datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	25.5.2021 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	26.5.21 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	31.5.2021 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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 vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....  
Jan Mandík

Děkuji vedoucímu bakalářské práce PhDr. Štěpánovi Kavanovi Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

MANDÍK, J., *Přeprava nebezpečných látek po silnici a riziko dopravních nehod v tunelech*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. 89 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan Ph.D.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, nebezpečné látky, tunel

Bakalářská práce je vypracována na téma „Přeprava nebezpečných látek po silnici a riziko dopravních nehod v tunelech“. Popisuje podmínky pro přepravu nebezpečných látek po silnici, ale také průběh činnosti Policie České republiky při dopravní nehodě v tunelu za účasti vozidla přepravující nebezpečné látky. Práce je členěna do jednotlivých kapitol a podkapitol, kde je vše podrobně vysvětleno. Cílem bakalářské práce je zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky dostatečně proškoleni a mají dostatečné vybavení pro setkání se s nebezpečnou látkou. Následně provést vyhodnocení zjištěných informací. Tato bakalářská práce by, v případě zájmu, mohla být přínosem pro vedoucí pracovníky Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje.

MANDÍK, J., Transport of Hazardous Substances by Road and Risk of Traffic Accidents in Tunnels. České Budějovice: College of European and Regional Studies, 2022. 89 s. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan Ph.D.

**Key words:** traffic accident, hazardous substances, tunnel

The Bachelor thesis deals with „Transport of hazardous substances by road and risk of traffic accidents in tunnels“. It describes the conditions for the transport of hazardous substances by road, but also the course of activity of the Police of the Czech Republic in a traffic accident in the tunnel involving a vehicle carrying hazardous substances. Thesis is divided into individual chapters and sub-chapters, where everything is explained in detail. The aim of the bachelor's thesis is to determine whether members of the Police of the Czech Republic are sufficiently trained and have sufficient equipment to encounter a hazardous substance. Then make an evaluation of the information found. This bachelor thesis, could be of benefit to the executives of the Regional Directorate of Police of the South Bohemia Region.

# Obsah

ÚVOD.....	9
<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....</b>	<b>11</b>
<b>2 PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH LÁTEK .....</b>	<b>12</b>
2.1 Základní pojmosloví.....	13
2.2 Klasifikace nebezpečných látek dle ADR .....	14
2.3 Formy přepravy nebezpečných věcí.....	15
2.4 Omezení průjezdu tunely.....	31
2.4.1 Dopravní značky a signály .....	32
2.5 Průvodní dokumentace .....	33
2.5.1 Osvědčení o školení řidiče .....	34
2.5.2 Převážní doklad .....	34
2.5.3 Písemné pokyny .....	36
2.5.4 Osvědčení o schválení vozidel pro přepravu nebezpečných věcí .....	37
2.6 Povinná výbava .....	39
2.7 Hasicí přístroje .....	40
2.8 Základní subjekty .....	41
<b>3 RIZIKA PŘI PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH LÁTEK.....</b>	<b>44</b>
3.1 Dopravní nehoda .....	45
3.2 Dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné látky .....	47
3.3 Dopravní nehody v silničních tunelech.....	49
3.3.1 Bezpečnostní prvky v tunelech .....	51
3.4 Postup policie ČR při dopravní nehodě s účastí nebezpečné látky v tunelu ....	53
<b>4 PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>56</b>
4.1 Výzkumné šetření.....	56
4.2 Vyhodnocení dotazníku.....	57
<b>5 DISKUZE.....</b>	<b>75</b>

<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>78</b>
<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>80</b>
<b>Seznam tabulek a grafů .....</b>	<b>84</b>
<b>Seznam obrázků .....</b>	<b>85</b>
<b>Přílohy .....</b>	<b>86</b>



# ÚVOD

Téma této bakalářské práce je zaměřeno na problematiku přepravy nebezpečných látek po silnici s rizikem dopravní nehody v tunelu. Tato práce je dále cílena pouze na Jihočeský kraj, kdy budou nejdříve z odborné literatury shromážděny teoretické poznatky. Následně bude pomocí metody dotazníkového šetření zjišťován aktuální stav teoretické a materiální připravenosti policistů jihočeského kraje pro kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné látky a pro řešení dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečnou látku.

V části teoretické jsou popsány základní podmínky pro bezpečný převoz nebezpečných látek po silnici na území České republiky. Dále se autor v teoretické části zaměřuje na riziko dopravní nehody v tunelech, ale i mimo něj. V rozsáhlém úvodním celku jsou, na základě studia odborné literatury, popsány základní informace a pojmy. Další důležitou součástí práce je postup příslušníků Policie České republiky při dopravních nehodách s účastí vozidel přepravujících nebezpečné látky.

Ve výzkumné části bakalářské práce je vypracován dotazník, který je určen konkrétně příslušníkům Policie České republiky v Jihočeském kraji. Hlavním cílem dotazníkového šetření je zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky dostatečně teoreticky připraveni na styk s nebezpečnou látkou a také zda jsou materiálně dostatečně vybaveni osobními ochrannými prostředky. Jsou zde také uvedeny hypotézy a stanoven cíl práce.

Přeprava nebezpečných látek je v dnešní době celosvětově velmi rozšířená, jelikož současná výroba mnoha věcí se bez přítomnosti nebezpečných látek neobejde. V současné době se nebezpečné látky v České republice přepravují dvěma způsoby, a to po silnici a po železnici. Další možné přepravy nebezpečných látek jsou lodní přeprava, která je reálná i na našem území, dále také letecká přeprava, která se využívá pro mezinárodní přepravu nebezpečných látek.

Jedním z hlavních důvodů výběru tohoto tématu, je skutečnost, že je autor bakalářské práce příslušníkem Policie České republiky, kdy je zařazen u služby dopravní policie a dlouhodobě se zabývá problematikou nákladní dopravy, tedy také přepravou nebezpečných látek po silnici. Momentálně se zabývá řešením vzniklých dopravních nehod a to i s účastí vozidel převážející nebezpečné látky. Lze tedy tvrdit, že

autor tohoto textu má bohatou praxi a zkušenosti s přepravou nebezpečných látek a to hlavně s dodržováním stanovených podmínek pro přepravu.

Toto téma je v Jihočeském kraji velmi aktuální, jelikož Ministerstvo dopravy České republiky buduje již dlouhou dobu očekávaný dálniční obchvat města České Budějovice, s čímž se pojí výstavba přibližně jeden kilometr dlouhého tunelu, kterým bude omezený průjezd pro vozidla převážející nebezpečné látky. Tato práce by mohla přispět k připravenosti příslušníků Policie České republiky pro řešení případné dopravní nehody v tunelu, a také ke zjištění momentálního stavu materiálního vybavení policistů a odborné připravenosti policistů pro setkání se s vozidlem přepravujícím nebezpečné látky. Také by mohla být impulsem pro zajištění větší pozornosti danému tématu, a to jak ze strany vedoucích funkcionářů, tak i pro běžné policisty.

# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky v Jihočeském kraji profesně dostatečně proškoleni na kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné látky po silnici. Dalším cílem je zjistit, zda je Policie České republiky v Jihočeském kraji vybavena odpovídajícími osobními ochrannými prostředky na zásah při dopravních nehodách v tunelech za přítomnosti vozidla přepravujícího nebezpečné látky. Vedlejším cílem je zaměřit se na postupy dopravní policie při dopravní nehodě v tunelu s účastí vozidla přepravující nebezpečné látky.

Hlavním zdrojem informací pro vypracování bakalářské práce je rešerše dostupných literárních zdrojů vycházejících z odborné literatury. Autor čerpá také z platných legislativních zdrojů, především v elektronické podobě.

Pro tuto bakalářskou práci byla zvolena výzkumná metoda dotazníku, která je považována za nejpoužívanější výzkumnou metodu. „*Jeho podstatou je sběr informací a faktů nejenom o respondentovi, ale především o jeho názorech, míněních a postojích ke zvoleným tématům.*“<sup>1</sup> Ke zjišťování názoru příslušníků Policie České republiky byl vytvořen anonymní dotazník, který obsahuje celkem 19 otázek, přičemž 18 otázek je formou jedné správné odpovědi a 1 otázka umožňuje více odpovědí. Dotazník byl rozeslán prostřednictvím emailových adres a sociálních sítí příslušníkům Policie České republiky v Jihočeském kraji. Celkem bylo osloveno 107 respondentů, z nich dotazník dokončila pouze nadpoloviční většina dotazovaných respondentů (55). Poté byly dotazníky vyhodnoceny a výsledky přeneseny do grafů, které jsou součástí praktické části bakalářské práce.

Následně byla použita teoretická metoda výzkumu, indukce, a to v praktické části při vyhodnocení dotazníkového průzkumu. Odpovědi jednotlivých respondentů byly podrobně zaznamenány a souhrnně vyhodnoceny na závěr každé otázky dotazníku.

---

<sup>1</sup> JANSKA, P., A KOLEKTIV, *Pedagogika sportu*, Praha: Karolinum, 2012, s. 63

## 2 PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH LÁTEK

Přeprava označuje pojem pro záměrné přemístění osob, nákladu či zvířat dopravními prostředky z místa A do místa B po dopravních komunikacích, za účelem zisku. Každý, z pěti možných způsobů přepravy nebezpečných látek, má své vlastní zvláštní předpisy pro jednotlivé druhy přeprav.

- **Silniční doprava ADR**
- Železniční doprava RID
- Letecká doprava ICAO
- Říční doprava ADNR
- Námořní doprava IMDG CODE

### Silniční přeprava nebezpečných věcí:

„(ADR) *European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*“

Tento název je datován do roku 1957, kdy jej z francouzského originálu do své smlouvy o řízení mezinárodní přepravy nebezpečného zboží, převzala Organizace spojených národů. Původní francouzský název z výše uvedeného roku zní: „*Accord européen relatif au transport international des marchandises **D**angeruses par **R**oute*“<sup>2</sup>

### Přeprava nebezpečných věcí po železnici:

„(RID) *Reglement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí.*“<sup>3</sup>

### Letecká přeprava nebezpečných věcí:

„(ICAO) *Technické pokyny*“ *Technical Instructions for the Safe Transport of dangerous Goods by Air. (mezinárodní organizace pro civilní letectví).*“<sup>4</sup>

### Říční přeprava nebezpečných věcí:

„(ADNR) *Accord Européen relatif au transport international des marchandises*

---

<sup>2</sup>HAZCHEM. *What is the definition of ADR?* hazchemsafety.com [online]. © 2010-2021 [cit. 2022-03-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.hazchemsafety.com/what-is-adr/>>.

<sup>3</sup>MILETÍN, J., *ADR 2009 - Přeprava nebezpečných věcí. 1*, vyd. Praha: MKONZULT, 2009, s. 11

<sup>4</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 18

*dangereuses par navigation du Rhin. Pro přepravu po vnitrozemských vodních cestách platí dohoda ADN - „Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách.“<sup>5</sup>*

Námořní přeprava nebezpečných věcí:  
*„(IMDG Code) Předpisy pro mezinárodní námořní dopravu nebezpečných věcí (International Maritime Dangerous Goods Code).“<sup>6</sup>*

## **2.1 Základní pojmosloví**

Nebezpečné zboží:

*„Všechny nebezpečné látky a předměty, které mohou způsobit výbuch, oheň, otravu, popálení nebo jinak ohrozit prostředí, mají své specifické vlastnosti a v důsledku toho také rozdílný stupeň nebezpečnosti v různých podmínkách.“<sup>7</sup>*

Dopravní jednotka:

*„Motorové vozidlo bez přípojného vozidla, jízdní souprava tvořená motorovým a přípojným vozidlem, nebo jízdní souprava tvořená motorovým vozidlem a návěsem.“<sup>8</sup>*

Cisterna:

*„Nádrž a její provozní a konstrukční výstroj.“<sup>9</sup>*

Cisternové vozidlo:

*„Vozidlo s jednou nebo více nesnímatelnými cisternami, konstruované pro přepravu kapalin, plynů, práškových nebo zrnitých látek.“<sup>10</sup>*

Tunel

*„Liniový podzemní objekt, kterým prochází pozemní komunikace (silnice, dálnice nebo místní komunikace), umožňující plynulou a bezpečnou jízdu vozidel podcházením*

---

<sup>5</sup>MILETÍN, J., *ADR 2009 - Přeprava nebezpečných věcí. 1*, vyd. Praha: MKONZULT, 2009, s. 11

<sup>6</sup>MILETÍN, J., *ADR 2009 - Přeprava nebezpečných věcí. 1*, vyd. Praha: MKONZULT, 2009, s. 12

<sup>7</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 6.

<sup>8</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 4.

<sup>9</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 4.

<sup>10</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 14.

horských masivů, vodních překážek, osídlených oblastí, kulturně-historicky či ekologicky cenných území apod.“<sup>11</sup>

### Policie České republiky

„Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který slouží veřejnosti a jejím úkolem je chránit bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek.“<sup>12</sup>

## **2.2 Klasifikace nebezpečných látek dle ADR**

„Nebezpečné věci jsou látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí“.<sup>13</sup> Nebezpečných látek, které by mohly být považovány za nebezpečné, je cca 80 000. Rozdíl mezi počtem nebezpečných látek a předmětů a počtem čísel, které látku identifikují, je vysvětlen tak, že některé látky či předměty mohou být evidovány pod tzv. hromadné pojmenování.<sup>14</sup>

### Tabulka nebezpečnosti

Nebezpečné věci jsou podle svých vlastností rozděleny do následujících 13 tříd:

Tab. 1: Přehled tříd ADR<sup>15</sup>

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

<sup>11</sup>WALEK, A., VALIŠ, D., MATĚJÍČEK, J., ČSN EN IEC 60812-ed.2 (010675) Analýza způsobů a důsledků poruch (FMEA a FMECA), Praha, 2019, s. 11.

<sup>12</sup>ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17 července 2008, o policii České republiky, In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 1. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>>.

<sup>13</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 32

<sup>14</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 33

<sup>15</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 6

Dále má také každá látka nebo předmět (kromě látek a předmětů třídy 7), zařazená do seznamu látek a předmětů ADR, přidělen tzv. klasifikační kód. Klasifikační kód (Kemler kód) vyjadřuje nebezpečné vlastnosti dané látky nebo předmětu.<sup>16</sup>

Tab. 2: Význam písmen - nebezpečí<sup>17</sup>

A	Dusivé
F	Hořlavé
D	Výbušné látky, znečistlivěné (pouze látky tříd 3 a 4.1)
SR	Látky samovolně se rozkládající
PM	Polymerizující látky
S	Samozápalné látky
W	Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
O	Podporující hoření
P	Organický peroxid
T	Toxické
I	Infekční (pouze látky třídy 6.2)
C	Žíravé
M	Látky, které během přepravy mohou vytvořit nebezpečí (pouze látky třídy 9)

### 2.3 Formy přepravy nebezpečných věcí

Přeprava nebezpečných látek musí být prováděna předepsanými dopravními prostředky a v souladu s pravidly pro přepravu kusů, pro přepravu volně ložených látek a pro přepravu v cisternách. Kromě toho musí být dodržována ustanovení, která se týkají nakládky, vykládky a manipulace.<sup>18</sup>

#### ▪ Přeprava nebezpečných věcí v kusech

*„Kus je definován jako konečný produkt balení, skládající se z obalu nebo velkého obalu nebo IBC a z jejich obsahu, připraveného k přepravě. Tento pojem se nevztahuje na věci, které se přepravují volně ložené, ani na látky přepravované v cisternách.“<sup>19</sup>*

<sup>16</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 7.

<sup>17</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 7.

<sup>18</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 59.

<sup>19</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 39.

## Označování vozidel a kusů

### a) Výstražné tabule

Dopravní jednotky, jimiž se přepravují nebezpečné věci v kusech, musí být opatřeny dvěma pravouhlymi reflexními oranžovými tabulemi o základně 400 mm a výšce nejméně 300 mm, umístěny ve svislé rovině. Tabule musí mít černý okraj nejvýše 15 mm široký.

Obr. 1: Oranžová tabule<sup>20</sup>



Jestliže konstrukce a rozměry vozidel jsou takové, že disponibilní povrch je nedostačující pro upevnění těchto oranžových tabulí, jejich rozměry smí být zmenšeny na šířku 300 mm, výšku 120 mm a šířku černého okraje na 10 mm.

Obr. 2: Zmenšená oranžová tabule<sup>21</sup>



Jedna z tabulí musí být připevněna na přední, druhá na zadní straně dopravní jednotky, obě kolmo k podélné ose dopravní jednotky. Tabule musí být dobře viditelné. Oranžové tabule, které se nevztahují na přepravu nebezpečných věcí nebo jejich zbytky,

---

<sup>20</sup>AUTOSPOL, *Tabule ADR pevná oranžová 300x400*, autospol-nd.cz [online]. © 2015 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.autospol-nd.cz/shop/tabule-adr-pevn-oranov-300x400&parts=2404>>.

<sup>21</sup>TRUCKONLINE, *Tabule ADR – oranžová magnetická, 300x120mm*, truckonline.cz [online]. © 2019 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.truckonline.cz/tabule-adr-oranzova-magneticka-300x120mm-px47114/?cid=2777>>.

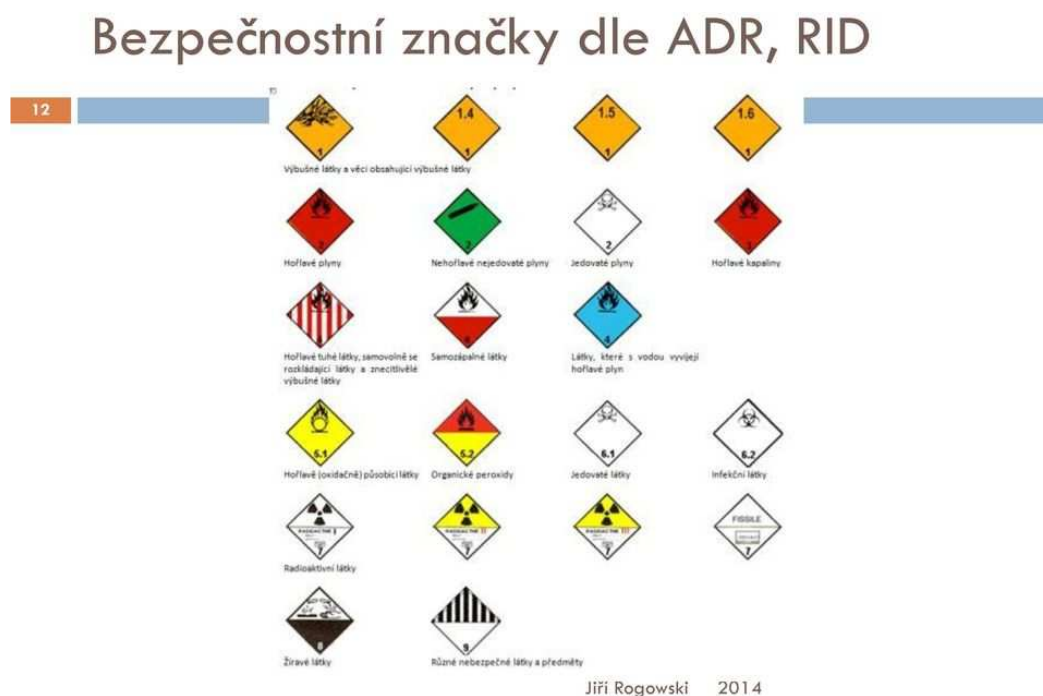


musí být sejmuty nebo zakryty. Pokud jsou tabule zakryty, jejich kryty musejí zůstat celistvé a účinně je zakrývat po dobu 15 minut v otevřeném ohni.<sup>22</sup>

## b) Bezpečnostní značky na kusech

Základní rozměr bezpečnostních značek je 100 mm x 100 mm, v případě nutnosti je možnost je zmenšit, za podmínek, že symboly a číslice zůstanou zřetelné. Bezpečnostní značky upozorňují na nebezpečí symbolem a barvou. Musí být umístěny viditelně, tak aby se navzájem nepřekrývaly nebo nezakrývaly jiné údaje. Pokud látka (předmět) vykazuje více druhů nebezpečí, musí být na obalu všechny bezpečnostní značky, označující příslušné nebezpečí. Bezpečnostní značky mají tvar čtverce postaveného na vrchol, v horní části se s výjimkou značek 1.4, 1.5, 1.6, nachází příslušný symbol. V dolní části je uvedeno číslo příslušné bezpečnostní značky (viz tabulka vzorů bezpečnostních značek).<sup>23</sup>

Obr. 3: Bezpečnostní značky<sup>24</sup>



<sup>22</sup>HRAZDÍRA, I., A KOLEKTIV, *Nebezpečné látky*, Policejní akademie České republiky, Praha, 1997, s. 52–53.

<sup>23</sup>DEKRA CZ a.s., *Přepřava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 12

<sup>24</sup>HZS MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, *Nebezpečné látky*, hzscr.cz [online]. © 2021 [cit. 2022-02-10]. Dostupné z WWW: <<https://www.hzscr.cz/clanek/nebezpecne-latky.aspx>>.

Všechny bezpečnostní značky musí být schopné odolat povětrnostním vlivům bez podstatného snížení jejich čitelnosti. Bezpečnostní značky musí být dobře čitelné a nesmazatelné.

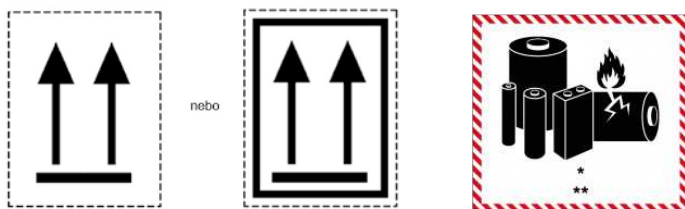
### c) Doplnkové a informativní bezpečnostní značky

Tyto značky musí být vždy, když odpovídají přepravované nebezpečné látce, uvedeny v přepravním dokladu.<sup>25</sup>

Obr. 4: Označení ohrožení životního prostředí a zahřáté látky<sup>26</sup>



Obr. 5: Orientační šipky a lithiové baterie<sup>27</sup>



## Obaly

Nebezpečné věci mohou být přepravovány v kusech, a to v obalech dle dodatku A 5, nebo ve velkých nádobách pro volně ložené látky dle dodatku A 6.

<sup>25</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 15.

<sup>26</sup>SAFETYSHOP, *Látky ohrožující životní prostředí*, safetyshop.cz [online]. © 2020 [cit. 2022-02-10]. Dostupné na WWW: <<https://www.safetyshop.cz/produkt/symbol-adr-latky-ohrozujici-zivotni-prostredi/>>.

<sup>27</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Přeprava nebezpečných věcí*, mdcr.cz [online]. © 2022 [cit. 2022-03-10]. Dostupné na WWW: <[https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021?returnl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021?returnl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr)>.

## Dodatek A 5:

Obaly, které mají vliv na bezpečnost při přepravě nebezpečných věcí, jsou předepsány pro každou nebezpečnou věc. Dle dohody ADR bylo předepsáno, že budou nasazeny tzv. kontrolované obaly. Tyto obaly dle dodatku A5 ADR, jsou konstrukčně zkoušeny. Jedinou výjimku tvoří plyny třídy 2.<sup>28</sup>

Pro plyny třídy 2, které jsou během přepravy pod tlakem, jsou tyto obaly zkoušeny dle nařízení předpisů o tlakových nádržích. Platnost těchto zkoušek je časově ohraničena.

U kusové přepravy rozlišujeme tyto druhy obalů:

Tab. 3: Druhy obalů<sup>29</sup>

1. Sudy	2. Dřevěný sud
3. Kanystry	4. Bedny
5. Pytle	6. Kombinované balení

Tyto druhy obalů mohou být z různých materiálů:

Tab. 4: Druhy materiálu<sup>30</sup>

A	Ocel
B	Hliník
C	Dřevo
D	Překližka
E	Dřevoláknité materiály
G	Lepenka
H	Plast
L	Textilní tkaniny
M	Papír vícevrstvý
N	Jiné kovy
P	Sklo, porcelán, kamenina
1	Sud s neodnímatelným víkem
2	Sud s odnímatelným víkem

<sup>28</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 2. Díl – dodatky k příloze A*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1993, s. 60.

<sup>29</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 947.

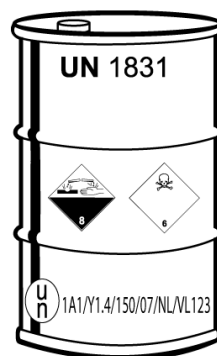
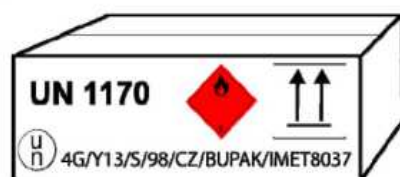
<sup>30</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 947.

Dále jsou tři skupiny obalů, které se značí římskými číslicemi I, II a III. Přiřazení k určité obalové skupině je založena na stupni nebezpečnosti látky nebo předmětu.<sup>31</sup>

Tab. 5: Kategorie obalů<sup>32</sup>

Obalové skupiny	Nebezpečnost	Zkratka do kódu obalu
I	Velmi nebezpečná	X
II	Středně nebezpečná	Y
III	Málo nebezpečná	Z

Obr. 6: Složení obalů<sup>33</sup>



Tab. 6: Kód obalu<sup>34</sup>

UN 4G/Y13/S/98/CZ/BUPAK/IMET8037		UN 1A1/Y1.4/150/07/NL/VL123	
4	Druh obalu (bedna)	1	Druh obalu (sud)
G	Materiál obalu (lepenka)	A	Materiál obalu (ocel)
Y	Obalová skupina (pro II a III OS)	1	Kategorie obalu (neodnímatelné víko)
13	Nejvyšší celková (brutto) hmotnost v kg	Y	Obalová skupina (pro II a III OS)
S	Obal pro tuhé látky/vnitřní obal	1.4	Relativní hustota látky, pro kterou byl obal odzkoušen
98	Poslední dvojčíslí roku výroby obalu (1998)	150	Vnitřní hydraulický zkušební tlak (kPa), kterému obal
CZ	Stát, kde byl obal schválen	07	Poslední dvojčíslí roku výroby obalu (2007)
BUPAK	Jméno výrobce	NL	Stát, kde byl obal schválen
IMET8037	identifikace obalu	VL123	Jméno výrobce a identifikace

<sup>31</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 2. Díl – dodatky k příloze A*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1993, s. 66.

<sup>32</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 20.

<sup>33</sup>DOPRAVA A LOGISTIKA, *Ustanovení o přepravě v kusech*, dlprofi.cz [online]. © 1997 - 2022 [cit. 2022-03-02]. Dostupné na WWW: <<https://www.dlprofi.cz/33/ustanoveni-o-preprave-v-kusech-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EvxbF1vwckML1Lx1h-9gR-Y/>>.

<sup>34</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 20.

## Dodatek A 6:

Jedná se o IBC (Intermediate Bulk Container) obaly ve smyslu ADR. Vnitřní objem IBC je však omezen nejvýše na 3 m<sup>3</sup>. IBC nádoby mohou být různé konstrukce:

- kovové IBC
- flexibilní IBC
- kombinované IBC.<sup>35</sup>

V případě, že je původní certifikovaný obal, ve kterém je obsažena nebezpečná látka, poškozený takovým způsobem, že neplní svou funkci, je umístěn do speciální záchranné nádoby, která musí být stejně jako původní obal označena bezpečnostními značkami, UN číslem a názvem látky.<sup>36</sup>

### ▪ **Přeprava nebezpečných věcí ve volně loženém stavu**

Jedná se o přepravu tuhých látek nebo předmětů bez obalů ve vozidlech nebo kontejnerech. Tento pojem se nevztahuje na věci, které se přepravují jako kusy, ani na látky přepravované v cisternách. Přepravované věci mohou být přepravovány jako volně ložené ve vozidlech nebo v kontejnerech, pokud to zvláštní ustanovení dovoluje. Přesto však vyprázdňené nevyčištěné obaly smí být přepravovány volně ložené, jestliže tento způsob přepravy není výslovně zakázán jinými ustanoveními. Při přepravě volně ložených látek musí být učiněna vhodná opatření, aby nemohlo dojít k úniku obsahu.<sup>37</sup>

## Označování vozidel volně loženého zboží

Oranžové tabule musí být reflexivní a musí být široké 40 cm a vysoké 30 cm. Tyto tabule musí mít černý okraj široký 15 mm. Použitý materiál k výrobě musí být odolný proti zhoršeným povětrnostním podmínkám a musí zaručovat trvanlivé a nesmazatelné označení. Tabulka se nesmí uvolnit ze svého upevnění po dobu 15 minut, kdy je vystavena přímému působení ohně. Tyto oranžové tabulky mohou být ve svém středu rozděleny vodorovnou černou čarou o šířce 15 mm.

---

<sup>35</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 2. Díl – dodatky k příloze A*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1993, s. 117.

<sup>36</sup>KNABE, H., MARTINIUS, J., *Gesundheits – und Arbeitsschutz beim Umgang mit chemischen Mitteln in der Landwirtschaft*, Berlín: J. Schmidt KG, 1967, s. 64, Lizenz – Nr.: 101-175/32/67.

<sup>37</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 39.

Jestliže rozměry a konstrukce vozidla jsou takové, že povrch na připevnění je nedostačující pro umístění těchto tabulí, jejich rozměry mohou být zmenšeny na šířku minimálně 300 mm, výšku minimálně 120 mm a šířku černého okraje 10 mm.<sup>38</sup> „Na kontejnerech přepravujících nebezpečné tuhé látky ve volně loženém stavu a na cisternových kontejnerech, MEGC a přemístitelných cisternách, mohou být předepsané oranžové tabulky nahrazeny samolepicí fólií, barevným nátěrem nebo jakýmkoliv jiným rovnocenným způsobem. Toto alternativní označení musí odpovídat výše uvedeným specifikacím.“<sup>39</sup>

Vozidla s volně loženým zbožím musí být opatřena výstražnými tabulemi s číslicemi stejně, jako cisternová vozidla. Oranžové tabule informují např. složky integrovaného záchranného systému, jaké volně ložené látky vozidlo převáží a nebezpečí, které od těchto látek může pocházet.<sup>40</sup> Za to, že na tabulích budou správně umístěné číslice, odpovídá zejména řidič, ale také dopravce a odesílatel zboží.<sup>41</sup>

Obr. 7: Oranžová tabule (vysvětlení)<sup>42</sup>



Číslo v horní polovině označuje nebezpečí látky

Číslo v dolní polovině je identifikace látky

### Význam identifikačních čísel

„Identifikační číslo nebezpečnosti látky se skládá ze dvou či třech číslic:

#### 2 Únik plynu tlakem nebo chemickou reakcí

<sup>38</sup>STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, nakladatelství Vilém Šmidt, Köln, 1999, s. 80.

<sup>39</sup>STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, nakladatelství Vilém Šmidt, Köln, 1999, s. 80.

<sup>40</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Praha, 2017, s. 47.

<sup>41</sup>STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, nakladatelství Vilém Šmidt, Köln, 1999, s. 80.

<sup>42</sup>PARAKOCOUR, *Co to je? Přece Kemlerův kód!*, parakocour.blogspot.com [online]. © 2013 - 2017 [cit. 2022-02-26]. Dostupné na WWW: <<http://parakocour.blogspot.com/2017/02/co-to-je-prece-kemleruv-kod.html>>.

*3 Hořlavost kapalin (par) a plynů nebo kapalin schopných samoohřevu*

*4 Hořlavost tuhých látek nebo tuhých látek schopných samoohřevu*

*5 Podpora hoření*

*6 Toxicita nebo nebezpečí infekce*

*7 Radioaktivita*

*8 Žíravost*

*9 Nebezpečí prudké samovolné reakce*<sup>43</sup>

Zdvojení číslice nebezpečnosti označuje zvýšení náležitého nebezpečí. Stačí-li k označení nebezpečnosti látky jedna číslice, doplní se číslice na druhém místě nulou. Je-li před identifikačním číslem pro nebezpečnost uvedeno písmeno „X“, je to známka toho, že látka reaguje nebezpečně s vodou.<sup>44</sup>

### Bezpečnostní značky

Kontejnery, cisternové kontejnery, přemístitelné cisterny nebo vozidla, která přepravují věci více tříd, nemusí být opatřeny velkou bezpečnostní značkou pro vedlejší nebezpečí, jestliže nebezpečí označené touto velkou bezpečnostní značkou je již uvedeno velkou bezpečnostní značkou pro hlavní nebo vedlejší nebezpečí.<sup>45</sup>

Velké bezpečnostní značky, které nejsou ve vazbě k přepravovaným nebezpečným věcem nebo k jejich zbytkům, musí být z vozidla odstraněny nebo plně zakryty. V případě, že jsou velké bezpečnostní značky připevněny na panelech, které je možné sklopit, musí být vyrobeny a zabezpečeny tak, aby se během přepravy nemohly otevřít, nebo aby se nemohly uvolnit z držáku, na kterém jsou připevněny.

---

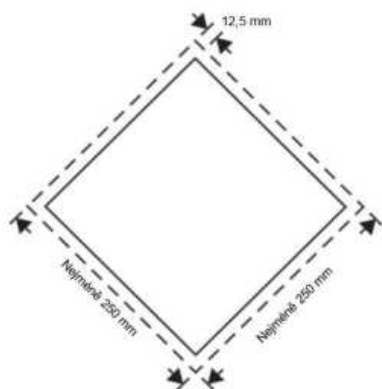
<sup>43</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 18.

<sup>44</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 17.

<sup>45</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 910.

Velké bezpečnostní značky musí být umístěny na obou bočních stranách a na zadní straně vozidla.<sup>46</sup> Velká bezpečnostní značka musí mít tvar čtverce postaveného na vrchol (tvar diamantu). Minimální rozměry musí být 250 x 250 mm. Vnitřní okraj značky musí být rovnoběžný s vnějším okrajem a musí od něj být vzdálen 12,5 mm. Symbol a vnitřní čáry musí odpovídat barvě bezpečnostní značky pro příslušnou nebezpečnou látku. Symbol/čísllice třídy nebo podtřídy musí být umístěny a dimenzovány pro odpovídající třídu nebo podtřídu příslušných nebezpečných věcí. Na bezpečnostní značce musí být číslo třídy nebo podtřídy příslušných nebezpečných věcí způsobem předepsaným pro odpovídající bezpečnostní značku, s velikostí písma ne menším než 25 mm.<sup>47</sup>

Obr. 8: Rozměry bezpečnostní značky<sup>48</sup>



### Označování kontejnerů

Dopravní jednotka je označena vpředu a vzadu oranžovými tabulemi bez čísel. Kontejner je označen na obou bočních stranách oranžovými tabulemi s čísly a vpředu, vzadu a po obou bočních stranách bezpečnostními značkami.<sup>49</sup>

<sup>46</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 31.

<sup>47</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 911.

<sup>48</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Přeprava nebezpečných věcí*, mdcz.cz [online]. © 2022 [cit. 2022-03-10]. Dostupné na WWW: <[https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021?return=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021?return=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr)>.

<sup>49</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 12.



## ▪ **Přeprava nebezpečných věcí v cisternách**

Cisterna je definována jako nádrž včetně své provozní a konstrukční výstroje. Pokud je používán tento pojem samostatně, označuje cisternový kontejner, přemístitelnou cisternu nebo nesnímatelnou cisternu, jak jsou definovány v dohodě ADR, včetně cisteren tvořících články bateriových vozidel nebo MEGC. Nebezpečné věci smějí být přepravovány v cisternách, jen pokud je uveden kód cisterny nebo pokud je uděleno schválení příslušného orgánu. Přeprava musí být v souladu s ustanovením dohody ADR a všechna vozidla musí splňovat předepsaná ustanovení.<sup>50</sup>

Nebezpečné látky smí být přepravovány v cisternách, jen je-li tento způsob přepravy pro tyto látky výslovně dovolen ustanoveními o používání nesnímatelných cisteren, snímatelných cisteren a baterií.<sup>51</sup>

### Rozdělení cisteren

- 1) Podle počtu komor
  - Jednokomorové
  - Vícekomorové
- 2) Podle počtu současně přepravovaných látek
  - Jedno produktové – může mít společné vypouštěcí potrubí
  - Více produktové – každá komora má své vypouštěcí potrubí
- 3) Podle skupenství převážené látky
  - a) Pro sypké materiály
  - b) Pro kapaliny
    - Chemikálie
    - Pohonné hmoty
    - Zahřáté látky
  - c) Pro plyny
    - Stlačené
    - Zkapalněné a rozpuštěné
    - Hluboce zchlazené zkapalněné
- 4) Podle tvaru

---

<sup>50</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 40.

<sup>51</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 17.

- a) Přetlakové
  - Průřez kruhový
- b) Atmosférické
  - Průřez kufrový
  - Průřez eliptický

5) Podle ADR

- a) Nesnímatelná cisterna
  - s větším objemem než 1000 litrů, je konstrukčně trvale připevněná k vozidlu
- b) Snímatelná cisterna
  - objem větší než 450 litrů, může s ní být manipulováno, pouze když je prázdná
- c) Cisternová výměnná nástavba
  - podle dohody ADR je považována za cisternový kontejner
- d) Cisternový kontejner
  - přepravní prostředek odpovídající definici kontejneru a zahrnující nádrž a její výstroj včetně zařízení umožňujícího její přemístění
- e) Přemístitelná cisterna
  - multimodální cisterna, která má vnitřní objem větší než 450 litrů, je-li použita pro přepravu plynů
- f) Bateriové vozidlo
  - vozidlo se souborem článků vzájemně propojených sběrným potrubím, stabilně upevněných na tomto vozidle
- g) Kontejner MEGC (více článkový kontejner na plyn)
  - přepravní prostředek obsahující články, které jsou navzájem propojeny spojovacím potrubím a namontovány na rámu
- h) Cisterny pro podtlakové čerpání odpadů
  - nesnímatelná, snímatelná cisterna, cisternový kontejner nebo cisternová výměnná nástavba používaná zejména pro přepravu odpadů, se zvláštními konstrukčními vlastnostmi nebo zařízením usnadňujícím plnění, či vyprazdňování odpadů.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2013, s. 6 – 10.

## Kódování cisteren

Kódy cisteren jsou uvedeny v Dohodě ADR v kapitole 3.2 – tabulka A ve sloupci 12. Čtyři části kódů (kódů cisteren) uvedených ve sloupci 12 tabulky A v kapitole 3.2 Dohody ADR mají následující význam:<sup>53</sup>

Tab. 7: Kód cisteren<sup>54</sup>

Část	Popis	Kód cisterny
<u>1</u>	Druhy cisterny	L = cisterna pro látky v kapalném stavu (kapaliny nebo tuhé látky podávané k přepravě v roztaveném stavu) S = cisterna pro látky v tuhém stavu (práškovém nebo zrnitém);
<u>2</u>	Výpočtový tlak	G = nejnižší výpočtový tlak podle všeobecných požadavků nebo 1,5; 2,65; 4; 10; 15 nebo 21= nejnižší výpočtový tlak v barech
<u>3</u>	Otvory	A = cisterna se spodními plnicími a spodními vyprazdňovacími otvory se 2 uzávěry B = cisterna se spodními plnicími a spodními vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry C = cisterna s horními plnicími a vyprazdňovacími otvory, jen s čistícími otvory pod hladinou kapaliny D = cisterna s horními plnicími a vyprazdňovacími otvory, bez jakýchkoliv otvorů pod hladinou kapaliny;
<u>4</u>	Pojistné ventily/zařízení	V = cisterna s výdechovým zařízením, ale bez zařízení chránící proti prošlehnutí plamene; nebo cisterna, která není odolná proti tlaku vyvolanému výbuchem F = cisterna s výdechovým zařízením se zařízením chránícím proti prošlehnutí plamene; nebo cisterna, která je odolná proti tlaku vyvolanému výbuchem N = cisterna bez výdechového zařízení a která není hermeticky uzavřena H = hermeticky uzavřená cisterna

## Pro plyny

Kódy cisteren jsou uvedeny v Dohodě ADR v kapitole 3.2 – tabulka A ve sloupci 12. Čtyři části kódů (kódů cisteren) uvedených ve sloupci 12 tabulky A v kapitole 3.2 Dohody ADR mají následující význam:<sup>55</sup>

<sup>53</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2013, s. 20.

<sup>54</sup> DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2013, s. 10.

<sup>55</sup> DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Praha, 2017, str. 22.

Tab. 8: Kód cisteren pro plyny<sup>56</sup>

Část	Popis	Kód cisterny
<u>1</u>	Druhy cisterny, bateriového vozidla nebo MEGC	C = cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC pro stlačené plyny P = cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC pro zkapalněné nebo rozpuštěné plyny R = cisterna pro hluboce zchlazené zkapalněné plyny
<u>2</u>	Výpočtový tlak	X = hodnota příslušného nejnižšího zkušební tlaku nebo 22 = nejnižší výpočtový tlak v barech
<u>3</u>	Otvory	B = cisterna se spodními plnicími nebo vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry nebo bateriové vozidlo nebo MEGC s otvory pod hladinou kapaliny nebo pro stlačené plyny C = cisterna s horními plnicími nebo vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry, jen s otvory pro čištění pod hladinou kapaliny D = cisterna s horními plnicími nebo vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry nebo bateriové vozidlo nebo MEGC bez otvorů pod hladinou kapaliny
<u>4</u>	Pojistné ventily/zařízení	N = cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC s pojistným ventilem, která není hermeticky uzavřena H = hermeticky uzavřená cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC

### Inspekční zkoušky

Nádrže a jejich výstroj se musí před uvedením do provozu podrobit, buď společně, nebo odděleně, první inspekci. Tato inspekce zahrnuje:

- ověření shodnosti se schváleným prototypem,
- ověření konstrukčních charakteristika,
- prohlídku vnějšího a vnitřního stavu,
- hydraulickou tlakovou zkoušku zkušebním tlakem uvedeným na štítku,
- kontrola provozuschopnosti výstroje,
- zkouškou těsnosti, pokud nádrž a její výstroj byly tlakově zkoušeny odděleně.<sup>57</sup>

Nádrže a jejich výstroj, se musí podrobit periodickým kontrolám nejpozději každých **6 let** nebo **5 let**. Tyto periodické kontroly musí obsahovat:

- vnitřní a vnější prohlídku,

<sup>56</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 12.

<sup>57</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1189.

- zkoušku těsnosti nádrže s její výstroje a kontrolu funkce celé výstroje,
- hydraulickou tlakovou zkoušku (pro zkušební tlak nádrže komor, pokud je to vhodné).<sup>58</sup>

Nádrže a jejich výstroj se musí podrobit meziperiodickým kontrolám nejpozději každé **3 roky** nebo **2,5 roku** po první kontrole a každé periodické kontrole. Tyto meziperiodické kontroly mohou být provedeny tři měsíce před nebo po stanoveném datu. Avšak meziperiodická kontrola může být provedena kdykoli před datem skončení platnosti. Je-li meziperiodická kontrola provedena dříve, než tři měsíce před stanoveným datem, následná meziperiodická kontrola musí být provedena nejpozději **3 roky** nebo **2,5 roku** po tomto datu. Tyto meziperiodické kontroly musí zahrnovat zkoušku těsnosti nádrže s její výstrojí a ověření vyhovující funkce veškeré výstroje.<sup>59</sup>

#### Značení cisterny štítkem

Každá nádrž (cisterna) musí být vybavena kovovým štítkem, který je odolný proti korozi a je trvale a pevně připevněn k nádrži na místě snadno přístupném při prohlídce či kontrole. Na štítku musí být vyražením nebo jiným podobným nesmazatelným způsobem, vyznačeny alespoň následující údaje. Tyto údaje mohou být vyraženy přímo do stěn nádrže, jsou-li na toto stěny konstrukčně určeny:

- schvalovací číslo,
- jméno nebo značka výrobce,
- výrobní číslo,
- rok výroby,
- zkušební tlak (přetlak),
- vnější výpočtový tlak,
- vnitřní objem nádrže – u vícekomorových nádrží vnitřní objem každé komory – následovaný znakem „S“. Jestliže nádrže nebo komory s více než 7500 litrů jsou rozděleny přejímkami na oddíly s vnitřním objemem nejvýše 7500 litrů,
- projektovaná teplota (pouze je-li vyšší než +50 °C nebo nižší než -20 °C),
- datum a druh naposledy provedené zkoušky: (měsíc, rok) následován písmenem „P“, pokud se jedná o první zkoušku nebo periodickou zkoušku nebo

<sup>58</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Praha, 2017, s. 31.

<sup>59</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1189.

(měsíc, rok), následován písmenem „L“, pokud se jedná u této zkoušky o zkoušku těsnosti provedenou v mezidobí,

- značka znalce, který provedl zkoušky,
- materiál nádrže a popřípadě ochranného povlaku,
- zkušební tlak v nádrži jako celku a zkušební tlak komory v MPa nebo barech (přetlak) tam, kde je tlak v komoře nižší než tlak v nádrži.<sup>60</sup>

### Osvědčení o schválení vozidel

Na základě požadavku výrobce nebo jeho pověřeného oprávněného zástupce mohou být motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která podléhají schválení, typově schválena příslušným orgánem (u nás Ministerstvem dopravy).<sup>61</sup> „*Osvědčení o schválení musí mít formu podle uvedeného vzoru. Jeho rozměry musí být 210 mm x 297 mm (formát A4). Může se použít přední i zadní strana. Barva musí být bílá, s úhlopříčným pruhem v růžové barvě.*“<sup>62</sup>

Osvědčení musí být vydáno v jazyce nebo v jednom z jazyků státu vydávajícího osvědčení, a pokud není tento jazyk anglický, francouzský nebo německý, tak také v jednom z těchto uvedených jazyků. Platnost osvědčení o schválení končí nejpozději po uplynutí jednoho roku po dnu technické prohlídky vozidla, přičemž vydává osvědčení.<sup>63</sup>

### Označování cisteren – prázdné nevyčištěné

Požadavky uvedené v podkapitole označení vozidel, se vztahují také na nesnímatelné nebo snímatelné cisterny, bateriová vozidla, cisternové kontejnery, přemístitelné cisterny a MEGC, vesměs prázdné, nevyčištěné, neodplyněné nebo nedekontaminované, MEMU, nevyčištěné jakož i na vozidla a kontejnery pro přepravu volně ložených látek, vesměs prázdné, nevyčištěné nebo nedekontaminované. Oranžové

---

<sup>60</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1168.

<sup>61</sup>HRAZDÍRA, I., A KOLEKTIV, *Nebezpečné látky*, Policejní akademie České republiky, Praha, 1997, ISBN: 80-85981-58-0, s. 70.

<sup>62</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1256.

<sup>63</sup>HRAZDÍRA, I., A KOLEKTIV, *Nebezpečné látky*, Policejní akademie České republiky, Praha, 1997, s. 70.

tabule, které nejsou v žádném vztahu k přepravovaným nebezpečným látkám, musí být demontovány anebo překryty, tak aby je nebylo možné rozeznat. Pokud jsou tabule překryty, kryty, jimiž jsou zakryté, musí být celistvé a také musí být účinné po dobu 15 minut v přímém ohni.<sup>64</sup>

*„Zvláštní ustanovení TU 35 (UN 3256, UN 3257 LÁTKA ZAHŘÁTÁ, KAPALNÁ, J. N.) – Prázdné nevyčištěné nesnímatelné cisterny (cisternová vozidla), snímatelné cisterny a cisternové kontejnery, které obsahovaly tyto látky, nepodléhají požadavkům ADR, pokud byla provedena přiměřená opatření k vyloučení jakéhokoli nebezpečí.“<sup>65</sup>*

## 2.4 Omezení průjezdu tunely

Při použití omezení průjezdu vozidel přepravujících nebezpečné látky tunely musí příslušný orgán označit tunel dopravní značkou, která definuje kategorii tunelu v níže uvedené tabulce. Musí být vzaty v úvahu charakteristiky tunelu, odhad možného rizika, včetně možnosti a reálnosti objízdnych tras pro tyto vozidla a způsobů a řízení provozu. Tentýž tunel může být označen více než jednou kategorií tunelu, např. závisící na denních hodinách nebo na dnech týdne atd.<sup>66</sup>

Kategorizace tunelů se provádí s ohledem na možnost výbuchu, požáru a úniku toxických látek. Z tohoto pohledu jsou tunely rozděleny do 5 kategorií.

Tab. 9: Kategorie tunelů<sup>67</sup>

Kategorie tunelů	Omezení
A	Žádná omezení pro dopravu nebezpečných věcí.
B	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu.
C	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu, silnému výbuchu nebo velkému úniku toxické látky.

<sup>64</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 913.

<sup>65</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Praha, 2017, s. 53.

<sup>66</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 98.

<sup>67</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 99-100.

D	Omezení pro přepravu nebezpečných věcí, které mohou vést k velmi silnému výbuchu, silnému výbuchu, velkému úniku toxické látky nebo velkému požáru.
E	Omezení pro přepravu všech nebezpečných věcí kromě UN 2919, 3291, 3331 a 3373.

Pokud dopravní jednotka obsahuje nebezpečné věci, jimž byly přiřazeny různé kódy omezení průjezdu tunely, celému nákladu se musí přiřadit nejpřísnější z těchto kódů.<sup>68</sup>

#### **2.4.1 Dopravní značky a signály**

Dopravní značky a signály, určené pro zákaz vjezdu vozidel přepravujících nebezpečné věci do tunelů, musí být umístěny v místě, kde je možná volba alternativní trasy. Kde je vjezd do tunelů omezen, nebo jsou předepsány alternativní trasy, značka musí být označena doplňkovými tabulkami takto:

Žádná značka = žádné omezení.

Značka s doplňkovou tabulkou opatřenou písmenem B = vztahuje se na vozidla přepravující nebezpečné věci nedovolené pro dopravu tunely kategorie B.

Značka s doplňkovou tabulkou opatřenou písmenem C = vztahuje se na vozidla přepravující nebezpečné věci nedovolené pro dopravu tunely kategorie C.

Značka s doplňkovou tabulkou opatřenou písmenem D = vztahuje se na vozidla přepravující nebezpečné věci nedovolené pro dopravu tunely kategorie D.

Značka s doplňkovou tabulkou opatřenou písmenem E = vztahuje se na vozidla přepravující nebezpečné věci nedovolené pro dopravu tunely kategorie E.<sup>69</sup>

<sup>68</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 47 – 48.

<sup>69</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 101.



Dalším možným způsobem je použití zákazové značky B18 (zákaz vjezdu všech vozidel přepravujících nebezpečný náklad) s vyznačením kategorie tunelu. Samozřejmě s umístěním v místě, kde je možno zvolit alternativní trasu.<sup>70</sup>

Obr. 9: Zákaz vjezdu vozidel ADR<sup>71</sup>



## 2.5 Průvodní dokumentace

Při každé přepravě nebezpečných věcí dle ADR musí být k dispozici určité předepsané dokumenty. Tyto dokumenty musí být na dostupném místě v kabině řidiče vozidla.<sup>72</sup> Kromě dokladů, vyžadovaných jinými právními předpisy, musí být jednotka vybavena doklady, které určuje Dohoda ADR.

### Povinné doklady dle dohody ADR

Osvědčení o školení řidiče

Přepravní doklad

Písemné pokyny pro případ nehody

### Doplňkové doklady pro určité typy přepravy

Osvědčení o schválení pro přepravu některých nebezpečných věcí<sup>73</sup>

<sup>70</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 48.

<sup>71</sup>BEZPEČNÉ CESTY, *Zákazové značky*, [bezpecnecesty.cz](http://bezpecnecesty.cz) [online]. © 2014 - 2022 [cit. 2022-03-01]. Dostupné na WWW: < <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/dopravni-znacky/zakazove-znacky/b-18-zakaz-vjezdu-vozidel-prepravujicich-nebezpecny-naklad>>.

<sup>72</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 41.

<sup>73</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 26.

### 2.5.1 Osvědčení o školení řidiče

Pro získání osvědčení o školení pro přepravu některých nebezpečných věcí, musí řidič absolvovat školení a úspěšně složit zkoušku.<sup>74</sup> Osvědčení o školení opravňuje k přepravě nebezpečných věcí (všechny třídy nebezpečných věcí, vyjma třídy 1 a třídy 7) v kusech a volně loženého zboží. Pro přepravu v cisternách je požadováno nástavbové školení.<sup>75</sup> Platnost osvědčení je 5 let. Pokud chce řidič platnost osvědčení prodloužit, musí se opět zúčastnit školení a úspěšně složit zkoušku. Prodloužit platnost osvědčení lze kdykoliv, během celého posledního roku platnosti osvědčení.<sup>76</sup>

Obr. 10: Osvědčení o školení<sup>77</sup>

**ADR DRIVER TRAINING CERTIFICATE**  
**ADR OSVĚDČENÍ O ŠKOLENÍ ŘIDIČE**  
CZ

**1. Číslo osvědčení**  
**2. Příjmení**  
**3. Jméno**  
**4. Datum narození**  
**5. Státní příslušnost**  
**6. Podpis řidiče**

**7. Ministerstvo dopravy ČR**  
**8. Platné do/Valid to: 23.5.2018**

**PLATNÉ PRO TŘÍDU(Y) NEBO UN č.:**  
*Valid for class(es) or UN Nos.:*

9.V CISTERNÁCH <i>in tanks</i>	10. JINAK NEŽ V CISTERNÁCH <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

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)

### 2.5.2 Přepravní doklad

Přepravní doklad je jeden z nejdůležitějších průvodních dokladů při přepravě nebezpečných věcí. Musí se vést s sebou při každé přepravě nebezpečných věcí (nezávisle na množství). Mohou to být doklady, které budou, z důvodu jiných předpisů,

<sup>74</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 52.

<sup>75</sup>STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, nakladatelství Vilém Šmidt, Köln, 1999, s. 51.

<sup>76</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 52.

<sup>77</sup>AUTOEDU, *Osvědčení o školení řidiče*, nabídky.edb.cz [online]. © 2018 [cit. 2022-03-13]. Dostupné na WWW: <<https://nabidky.edb.cz/Nabidka-143457-skoleni-ridicu-pro-prepravu-nebezpecnych-veci-zakladni-obnovovaci-a-nastavbovy-kurz-adr>>.

při přepravě opatřeny požadovaným datem. Tyto doklady jsou v souladu s dohodou ADR.

Odesílatel nebezpečných věcí se musí postarat o vyhotovení nákladního listu. Často jsou nákladní listy vyhotoveny při nakládce a tam jsou předány řidiči. Převzavci musí odesílatel předat údaje písemně. Díky tomu je přesně dáno, že se přepravce při převzetí seznámil s tím, které nebezpečné věci a v jakém množství a balení mají být přepravovány.

Nákladní listy pro přepravy, překračující hranice, budou sepsány v řeči země vydání. Není-li tato řeč angličtina, francouzština nebo němčina, musí být tyto údaje dodatečně sepsány v jednom z těchto jazyků.<sup>78</sup>

Převážní doklad musí obsahovat následující údaje:

- a) Označení nebezpečných věcí a číslo označení látek
- b) Oficiální pojmenování látek
- c) Vzory bezpečnostních značek pro hlavní a (v závorce vedlejší nebezpečí)
- d) Obalovou skupinu (pokud je přiřazena)
- e) Počet a popis kusů
- f) Celkové množství každé látky
- g) Jméno a adresu odesílatel
- h) Jméno a adresu příjemce (pokud je příjemců více a nelze je identifikovat na počátku přepravy, je možno do příslušné kolonky uvést. („ROZVOZ – PRODEJ“)
- i) Kód omezení pro tunely (nemusí být uveden, pokud je předem známo, že přeprava nebude spojena s průjezdem tunelem, ve kterém platí omezení pro přepravu nebezpečných věcí)

Údaje pod písmeny **a – d** a **k**, musí být vždy v pořadí **a – b – c – d - k**. Pořadí ostatních údajů je libovolné.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup>STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, nakladatelství Vilém Šmidt, Köln, 1999, s. 40–41.

<sup>79</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, s. 53.

### 2.5.3 Písemné pokyny

Písemné pokyny slouží jako pomoc pro případ nehody nebo mimořádné události, k níž může dojít během přepravy. V pokynech se pro každou přepravovanou látku, předmět nebo každou skupinu nebezpečných věcí představujících stejné nebezpečí, do kterého látky a předměty patří, stručně uvedou:<sup>80</sup>

- Povaha nebezpečí, spojeného s přepravovanými nebezpečnými látkami a bezpečnostní opatření, která musí být učiněna k odvrácení nebezpečí.
- Opatření, která je třeba učinit a první pomoc, kterou je třeba poskytnout osobám, které se dostaly do styku s přepravovanými věcmi nebo látkami z nich unikajícími.
- Opatření pro případ požáru a zvláště hasicí prostředky nebo soubory hasicích prostředků, kterých se při hašení nesmí použít.
- Opatření, která je třeba učinit, dojde-li k rozbití nebo poškození obalu nebo přepravovaných nebezpečných látek, zejména jsou-li tyto nebezpečné látky rozsypany nebo rozlity po silnici.
- V případě cisternových vozidel nebo dopravních jednotek s cisternami o celkovém vnitřním objemu větším než 3 000 litrů nebo dovolené celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg přepravované látky uvedené v dodatku B5 pojmenování látky, třída, číslice a písmeno, identifikační číslo nebezpečnosti a identifikační číslo látky.
- Opatření, která musí být provedena, aby se zabránilo vzniku nebo minimalizaci škody v případě úniku látek, které se považují za látky znečišťující povrchové a podzemní vody, kromě nebezpečí uvedeného na bezpečnostních značkách.<sup>81</sup>

Písemné pokyny poskytuje řidiči (osádce) dopravce před započítím jízdy. Tyto pokyny musí být sepsány v jazyce, ve kterém je řidič přebírající nebezpečné věci schopen číst a rozumět jim, a dále ve všech jazycích země původu, tranzitu a určení. Tyto pokyny musí být uloženy na zřetelně identifikovatelném místě v kabině řidiče.

---

<sup>80</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 42.

<sup>81</sup>HRAZDÍRA, I., A KOLEKTIV, *Nebezpečné látky*, Policejní akademie České republiky, Praha, 1997, s. 51.

Dopravce musí zajistit, aby dotyční řidiči pokynům rozuměli a byli schopni je správně použít.<sup>82</sup>

#### **2.5.4 Osvědčení o schválení vozidel pro přepravu nebezpečných věcí**

Osvědčení o schválení vydané příslušným orgánem jedné smluvní strany pro vozidlo registrované na území této smluvní strany se uznává po dobu jeho platnosti příslušnými orgány ostatních smluvních stran.<sup>83</sup> Osvědčení o schválení musí mít formu podle uvedeného vzoru. Jeho rozměry musí být 210 mm x 297 mm (formát A4). Může se použít přední i zadní strana. Barva musí být bílá, s úhlopříčným pruhem v růžové barvě.<sup>84</sup>

*„Osvědčení musí být vydáno v jazyce nebo v jednom z jazyků vydávajícího státu. Není-li tento jazyk anglický, francouzský nebo německý, název osvědčení o schválení a jakékoli poznámky pod bodem 11 musí být uvedeny též v angličtině, francouzštině nebo v němčině.“<sup>85</sup>*

*„Platnost osvědčení o schválení končí nejpozději jeden rok po dnu technické prohlídky vozidla předcházející vydání osvědčení. Datum ukončení příští platnosti osvědčení o schválení však musí být vztaženo k poslednímu dni ukončení předchozí platnosti, jestliže je technická prohlídka uskutečněna v průběhu jednoho měsíce před tímto datem nebo jednoho měsíce po tomto datu.“<sup>86</sup>*

---

<sup>82</sup>CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Institut Jana Pernera, Pardubice, 2004, s. 42.

<sup>83</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 22

<sup>84</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1256.

<sup>85</sup>HRAZDÍRA, I., A KOLEKTIV, *Nebezpečné látky*, Policejní akademie České republiky, Praha, 1997, s. 70.

<sup>86</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 22.

Obr. 11: Osvědčení o schválení vozidel<sup>87</sup>

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:	3. Identifikační číslo vozidla:	4. Registrační značka (existuje-li):
5. Název a obchodní adresa dopravce, uživatele nebo vlastníka:			
6. Popis vozidla: <sup>1</sup>			
7. Označení vozidla podle 9.1.1.2 ADR: <sup>2</sup>			
EX/II	EX/III	FL	AT MEMU
8. Zpomalovací brzdový systém: <sup>3</sup> Nevztahuje se Účinnost podle 9.2.3.1.2 ADR je dostatečná pro největší povolenou hmotnost dopravní jednotky ___ t <sup>4</sup>			
9. Popis nesnímatelné(ých) cisterny(en)/bateriového vozidla (jsou-li):			
9.1 Výrobce cisterny:			
9.2 Schvalovací číslo cisterny/bateriového vozidla:			
9.3 Výrobní sériové číslo cisterny/identifikace článků 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 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 <sup>4</sup> věci třídy 1 včetně skupiny snášelnivosti J věci třídy 1 kromě skupiny snášelnivosti J			
10.2 V případě cisternového vozidla/bateriového vozidla <sup>4</sup> smějí být přepravovány pouze látky dovolené podle kódu cisterny a jakýchkoli zvláštních ustanovení uvedených v předchozím bodu 9 <sup>5</sup> nebo smějí být přepravovány pouze dále uvedené látky (třída, UN číslo, a pokud je to nezbytné, obalová skupina a oficiální pojmenování pro přepravu):			
Smějí být přepravovány pouze látky, které nejsou náchylné nebezpečně reagovat s materiály nádrže, těsnění, výstroje a ochranných povlaků, pokud jsou použity.			
11. Poznámky:			
12. Platné do:		Razítko vydávajícího orgánu	
		Místo, datum, podpis	

<sup>1</sup> Podle definici motorových vozidel a přípojných vozidel kategorií N a O, jak je uvedeno v příloze 7 Souhrnné rezoluce o konstrukci vozidel (R.E.3) nebo ve Směrnici 97/27/ES.

<sup>2</sup> Nechozí se škrtněte

<sup>3</sup> Příslušné označe

<sup>4</sup> Úvedte příslušnou veličinu. Velikina 44 t neomezuje "registrační / největší povolenou hmotnost" uvedenou v registračním(ých) dokumentu(tech)/technickém příkazu/osvědčení.

<sup>5</sup> Látky podle kódu cisterny uvedené v předchozím bodě 9 nebo podle jiného kódu cisterny dovolené podle pořadí v 4.3.3.1.2 nebo 4.3.4.1.2, se zřetelem ke zvláštnímu(ým) ustanovení(m) jsou-li.

<sup>6</sup> Nevztahuje se, pokud látky schválené pro přepravu jsou uvedeny v č. 10.2.

<sup>87</sup>ENVI PROFI, Ustanovení o přepravě v cisternách, enviprofi.cz [online]. © 1997 – 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné na WWW: <https://www.enviprofi.cz/33/ustanoveni-o-preprave-v-cisternach-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4apTeFm7uydFg/>.

## 2.6 Povinná výbava

Všechna vozidla, kterými se převážejí nebezpečné látky, musí obsahovat povinnou výbavu nebo alespoň část výbavy pro celkovou a osobní ochranu. Pokud vozidlo obsahuje pouze část povinné výbavy, musí se toto shodovat, dle Dohody ADR, s číslicemi bezpečnostních značek naložených věcí. Číslo bezpečnostních značek mohou být identifikována dle přepravního dokladu, jelikož tato by měla odpovídat nebezpečnosti převáženého nákladu.<sup>88</sup>

„Následující výbava musí být při přepravě v dopravní jednotce:

- pro každé vozidlo zakládací klín, jehož velikost odpovídá maximální hmotnosti vozidla,
- dva stojací výstražné prostředky,
- kapalina pro výplach očí,

pro každého člena osádky vozidla:

- fluoreskující výstražná vesta (např. jak je popsána v normě EN 471:2003 + A1:2007),
- přenosná svítilna,
- pár ochranných rukavic,
- ochrana očí (např. ochranné brýle).

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,
- ucpávka kanalizační výpusti,
- sběrná nádoba.<sup>89</sup>

<sup>88</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 21.

<sup>89</sup>STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, nakladatelství Vilém Šmidt, Köln, 1999, s. 59 – 60.

## 2.7 Hasicí přístroje

Dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci, musí být vybaveny jedním přenosným hasicím přístrojem s obsahem nejméně 2 kg suchého prášku (nebo s odpovídajícím obsahem jiné vhodné hasicí látky). Následující tabulka ukazuje minimální ustanovení pro přenosné hasicí přístroje, které se vztahují na dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci.

Tab. 9: Dělení hasicích přístrojů<sup>90</sup>

(1) Největší povolená hmotnost dopravní jednotky	(2) Nejmenší počet hasicích přístrojů	(3) Nejmenší celková kapacita na dopravní jednotku	(4) Hasicí přístroj vhodný pro požár motoru nebo kabiny. Alespoň jeden s nejmenší kapacitou:	(5) Dodatečný požadavek na hasicí přístroj (e). Alespoň jeden hasicí přístroj musí mít nejmenší kapacitu:
≤ 3,5 tuny	2	4 kg	2 kg	2 kg
> 3,5 tuny ≤ 7,5 tuny	2	8 kg	2 kg	6 kg
> 7,5 tuny	2	12 kg	2 kg	6 kg

Přenosné hasicí přístroje podle ustanovení pododdílu musí být opatřeny plombou, která umožňuje ověřit, že jich nebylo použito.<sup>91</sup> „Hasicí přístroje se musí podrobovat periodickým kontrolám podle uznávaných vnitrostátních norem, aby byla zaručena jejich funkční bezpečnost. Musí být opatřeny značkou, osvědčující, že odpovídají normě uznávané příslušným orgánem, jakož i nápisem udávajícím datum (měsíc, rok) příští periodické kontroly nebo popřípadě maximální dovolenou dobu používání.“<sup>92</sup>

Hasicí přístroje musí být na celku vozidla upevněny v takovém místě, aby byly co možná nejsnadněji přístupné pro osádku vozidla. Jejich upevnění musí být provedeno tak, aby všechny předepsané hasicí přístroje byly ochráněny před účinky

<sup>90</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1235.

<sup>91</sup>DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, s. 59.

<sup>92</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, str. 1235.



jakéhokoliv počasí a nebyla tak ovlivněna jejich funkčností. Datum periodické kontroly nesmí během přepravy pozbyt platnost.<sup>93</sup>

## 2.8 Základní subjekty

### ▪ Odesílatel

*„Je podnik, který odesílá nebezpečné věci, buď pro sebe, nebo pro třetí stranu. Pokud je přeprava prováděna na základě přepravní smlouvy odesilatelem, je odesílatel uvedený v této smlouvě.“<sup>94</sup>*

*„Je osoba předávající věci k přepravě, která je při přepravě nebezpečných věcí povinna v souladu s Dohodou ADR:*

- a) Předat dopravci řádně vyplněné a úplně vyplněné průvodní doklady,*
- b) Zařídit a předat k přepravě pouze nebezpečné věci, jejichž přeprava je povolena,*
- c) Předat nebezpečné věci k přepravě pouze, jsou-li dodržena ustanovení o způsobu přepravy nebezpečných věcí,*
- d) Dodržet ustanovení o zákazu společné nakládky,*
- e) Použít k balení nebezpečných věcí pouze schválené a předepsané obaly,*
- f) Zatřídit, zabalit a označit kusy nebezpečných věcí nápisy a bezpečnostními značkami,*
- g) Označit kontejner bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,*
- h) Ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí,*
- i) Zabezpečit školení ostatních osob podílejících se na přepravě a*
- j) Uchovávat po dobu 1 roku předepsané doklady.“<sup>95</sup>*

### ▪ Dopravce

*„Je fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Tuzemský dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti*

---

<sup>93</sup>MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Nákladem SEVT, a.s., Praha, 1995, s. 20.

<sup>94</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 44.

<sup>95</sup>ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 16. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111?text=111%2F1994>>.

vykonávané na základě živnostenského nebo jiného oprávnění, uděleného podle zvláštního předpisu orgánem České republiky. Podnikatel v silniční dopravě je tuzemský dopravce provozující silniční dopravu pro cizí potřeby.“<sup>96</sup>

„Doprovce je při přepravě nebezpečných věcí povinen v souladu s Dohodou ADR:

- a) Zajistit, aby v dopravní jednotce byly při přepravě řádně a úplně vyplněné průvodní doklady,
- b) Zajistit, aby pro přepravu nebezpečných věcí byla použita dopravní jednotka k tomu způsobilá a vybavená předepsanými doklady,
- c) Zajistit, aby přepravu prováděla pouze osádka dopravní jednotky složená z držitelů odpovídajících osvědčení,
- d) Převzít k přepravě a přepravovat pouze nebezpečné věci, jejichž přeprava je dovolena,
- e) Zajistit dodržení ustanovení o nakládce, včetně zákazu společné nakládky, vykládce, manipulaci, zajištění nákladu, provozu dopravní jednotky a dozoru nad ní,
- f) Zabránit úniku látek nebo poškození přepravovaných věcí a nepřevzít k přepravě nebezpečné věci, u nichž je jejich obal poškozený nebo netěsný
- g) Zajistit, aby v případě nehody nebo mimořádné události členové osádky vozidla provedli opatření uvedená v písemných pokynech pro řidiče vozidla,
- h) Provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
- i) Převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
- j) Používat dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou,
- k) Dodržet ustanovení o způsobu přepravy nebezpečných věcí,
- l) Vybavit dopravní jednotku hasicími přístroji,
- m) Ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a
- n) Uchovávat po dobu 1 roku předepsané doklady.“<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup>ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111?text=111%2F1994>>.

<sup>97</sup>ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 16. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111?text=111%2F1994>>.

▪ **Příjemce**

*„Je příjemce uvedený v přepravní smlouvě. Jestliže příjemce určí třetí osobu, v souladu s ustanoveními platnými pro přepravní smlouvu, je tato osoba považována za příjemce ve smyslu ADR. Pokud je přeprava prováděna bez přepravní smlouvy, podnik, který přebírá nebezpečné věci po příjezdu, se považuje za příjemce.“<sup>98</sup>*

*„Osoba zajišťující vykládku nebezpečných věcí (dále jen příjemce) je při přepravě nebezpečných věcí povinna v souladu s Dohodou ADR:*

- a) Ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí,*
- b) Dodržet ustanovení o vykládce, čištění a dekontaminaci vozidla,*
- c) Zabezpečit školení ostatních osob podílejících se na přepravě.“*

▪ **Řidič**

*„Řidič vozidla je při přepravě nebezpečných věcí v souladu s Dohodou ADR povinen:*

- a) Provádět přepravu dopravní jednotkou vybavenou písemnými pokyny, osvědčením o školení řidiče přepravujícího nebezpečné věci a osvědčením o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí a řádně a úplně vyplněnými průvodními doklady,*
- b) Provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,*
- c) Převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,*
- d) Použít dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou pro obecnou a osobní ochranu a další dodatečnou výbavou,*
- e) Používat dopravní jednotku vybavenou hasicími přístroji,*
- f) Dodržet ustanovení o zákazu společné nakládky, manipulaci, zajištění nákladu a dozoru nad vozidly,*
- g) Dodržet ustanovení pro omezení průjezdu tunely.“<sup>99</sup>*

---

<sup>98</sup>EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 46.

<sup>99</sup>ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 17. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111?text=111%2F1994>>.

### 3 RIZIKA PŘI PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH LÁTEK

Při přepravě nebezpečných látek hrozí vždy riziko úniku nebezpečné látky. Tyto úniky mohou vzniknout nesprávnou manipulací s nebezpečnými látkami, nesprávným zajištěním nákladu, ale především při dopravních nehodách. V případě úniku nebezpečných látek při přepravě nebo při dopravní nehodě, zaznamená ve většině případů únik přímo řidič takového vozidla, či osádka. Za těchto okolností lze předpokládat, že řidič nebo osádka vozidla, jsou dostatečně proškoleni na tuto situaci, jak vyplývá z povinností pro přepravu nebezpečných látek. O vzniku nehody, spojené s únikem nebezpečné látky, je povinen řidič nebo jakákoliv osoba, která toto zjistí, neprodleně vyrozumět HZS ČR a Policii ČR. Tyto složky IZS provedou profesionální zákrok spojený s likvidací uniklých nebezpečných látek.

- **Vymezení pojmosloví**

#### Dopravní nehoda

*„Je událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla“<sup>100</sup>*

#### Mimořádná událost

*„Je 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>101</sup>*

#### Havárie

*„Je nehoda, která má dopady na chráněné zájmy vně technologického zařízení vně infrastruktury.“<sup>102</sup>*

#### Záchranné práce

---

<sup>100</sup>PORADA, V. a KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a. s., Praha, 2000, s. 104.

<sup>101</sup>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. 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239?text=239%2F2000>>.

<sup>102</sup>PROCHÁZKOVÁ, D., BUMBA, J., SLUKA, V., ŠESTÁK, B., *Nebezpečné chemické látky a chemické přípravky a průmyslové nehody*, Vyd. 1. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2008. s. 19.

„Je činnost k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin“<sup>103</sup>

### Riziko

„Je míra velikosti nepřijatelných dopadů vyvolaných největší očekávanou pohromou v daném místě. Je to pravděpodobnost, že vznikne nebo může vzniknout událost nebo soubor událostí, které znamenají újmy a škody na chráněných zájmech. Riziko je úměrné velikosti ohrožení, technické zranitelnosti a zranitelnosti vyvolané počtem lidí. V kvantitativní rizikové analýze je riziko pravděpodobná velikost nežádoucích dopadů na chráněné zájmy.“<sup>104</sup>

### Likvidační práce

„Je činnost k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.“<sup>105</sup>

## **3.1 Dopravní nehoda**

Každou událost, která se stane na pozemní komunikaci, nelze charakterizovat jako dopravní nehodu. Podle pravidel silničního provozu lze dopravní nehodu definovat takto: „Událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla.“<sup>106</sup> O dopravní nehodu se jedná pouze v případě, že jsou naplněny všechny níže uvedené znaky.

### **a) Událost v silničním provozu:**

Za dopravní nehodu lze považovat pouze událost, která započala na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci. Naopak za dopravní nehodu se nepovažuje událost, která započala na poli, v lese, v hale fabrik apod.

---

<sup>103</sup>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. 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239?text=239%2F2000>>.

<sup>104</sup>PROCHÁZKOVÁ, D., BUMBA, J., SLUKA, V., ŠESTÁK, B., *Nebezpečné chemické látky a chemické přípravky a průmyslové nehody*, Vyd. 1. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2008. s. 19.

<sup>105</sup>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. 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239?text=239%2F2000>>.

<sup>106</sup>PORADA, V. a KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a. s., Praha, 2000, s. 104.

### **b) Škoda na životě, zdraví nebo majetku:**

Pokud při události na dálnici, silnici nebo místní či účelové komunikaci nedojde ke škodě na životě, zdraví či majetku osob, nejedná se o dopravní nehodu. Jedná se pouze o dopravní přestupek, za který lze uložit, dle zákona, sankci.

### **c) Přímá souvislost s provozem vozidla:**

O dopravní nehodu se jedná pouze za předpokladu, že k ní došlo v přímé souvislosti s dopravním prostředkem, který jede po pozemní komunikaci. V této situaci není rozhodující, zda se jedná o vozidlo motorové, nemotorové nebo tramvaj. Nerozhoduje ani to, zda vozidlo řídil řidič, či vozidlo jelo bez něj. Za dopravní nehodu nelze považovat události, které nebyly způsobeny v souvislosti s provozem vozidla, např. srážka chodce s pevnou překážkou, pád chodce na chodníku apod.<sup>107</sup>

## **Druhy dopravních nehod**

### Dělení dle vzniku:

#### a) Havárie

Nedojde ke střetu účastníků silničního provozu, nedojde ke střetu s pevnou překážkou, ale dojde ke škodě na majetku (převrácení vozidla).

#### b) Srážky

Střet účastníků silničního provozu.<sup>108</sup>

### Dělení dle způsobu řešení:

- a) Záznam o dopravní nehodě (Euroformulář) - Dopravní nehoda, která lze vyřešit na místě bez účasti policie ČR, kdy žádný z účastníků neutrpěl újmu na životě a zdraví, není pod vlivem omamných a návykových látek, nezpůsobil škodu na majetku třetí osoby. V opačném případě se jedná o některou z níže uvedených dopravních nehod.
- b) Malé dopravní nehody - Jde o dopravní nehody, které z hlediska závažnosti lze vyřešit na místě projednáním, ve smyslu příkazního řízení.
- c) Velké dopravní nehody - Jedná se o dopravní nehody, které z hlediska závažnosti nejde na místě vyřešit v příkazním řízení. Jedná se o přestupek

<sup>107</sup>KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, Prospektrum spol. s.r.o., Praha, 1998, s. 8-9.

<sup>108</sup>KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, Prospektrum spol. s.r.o., Praha, 1998, s. 10.

s povinností oznámit do správního řízení nebo je důvodné podezření, že se jedná o trestný čin.<sup>109</sup>

### 3.2 Dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné látky

Přeprava nebezpečných látek po pozemních komunikacích je upravena zákonem číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, s odkazem na mezinárodní dohodu o této přepravě tzv. Dohoda ADR. Tato dohoda a především její dvě přílohy A, B stanovují podrobné podmínky pro přepravu jednotlivých nebezpečných látek.<sup>110</sup>

Při dopravní nehodě je vcelku běžné, že dochází k úniku nebezpečných látek z palivových nádrží, či z motorové části vozidel. V této situaci je nezbytné vždy zajistit místo dopravní nehody. Zvýšené nebezpečí však vzniká v případě, že účastníkem dopravní nehody je vozidlo přepravující nebezpečné látky, které po nehodě začnou z vozidla, či nákladového prostoru unikat. V tomto případě dochází-li k úniku nebezpečné látky, musí policisté do příjezdu příslušných odborníků z řad hasičů, zajišťovat provedení prvotních úkonů tak, aby nedošlo k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životní prostředí.<sup>111</sup>

Pro případ úniku nebezpečného nákladu, jsou dopravní jednotky vybaveny „Pokyny pro případ nehody“, kde jsou uvedeny veškeré opatření, které musí osádka vozidla učinit. Nelze-li „Písemné pokyny pro případ nehody“ získat a uniká z vozidla látka neznámého složení, je třeba se vzdálit mimo nebezpečnou zónu. Ihned vyrozumět Hasičský záchranný sbor a vyčkat na jeho příjezd, do příjezdu uzavřít místo dopravní nehody.

Podle druhu unikající nebezpečné látky vymezují odborníci prostor maximálního ohrožení tzv. Bezpečnostní zónu takto:

- |                                      |                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| • Hořlavé kapaliny, louhy, kyseliny  | 5 metrů                          |
| • Jedovaté žíravé plyny, pachy, páry | 15 metrů                         |
| • Výbušné páry, plyny, prachy        | 30 metrů                         |
| • Radioaktivní látky                 | 50 metrů                         |
| • Třaskaviny, oblaka par             | 100 až 1000 metrů <sup>112</sup> |

<sup>109</sup> PORADA, V. a KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a. s., Praha, 2000, s. 106.

<sup>110</sup> KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, Prospektrum spol. s.r.o., Praha, 1998, s. 60.

<sup>111</sup> PORADA, V. a KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a. s., Praha, 2000, s. 182.

<sup>112</sup> KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, Prospektrum spol. s.r.o., Praha, 1998, s. 62.

Při stanovení poloměru bezpečnostní zóny je nezbytné, zejména u plyných a těkavých látek, vzít v potaz také sílu, směr proudění vzduchu a teplotu vzduchu. Lze proto doporučit, aby v případě úniku nebezpečné látky, byl vyklizen co největší možný prostor kolem dopravní nehody. Po příjezdu zásahové jednotky hasičů se policisté, obdobně jako zdravotníci apod., řídí pokyny velitele zásahu hasičů.<sup>113</sup>

Pro přiblížení reálné rizikovosti nehod, jsou níže uvedeny tabulky, obsahující data dopravních nehod s účastí vozidla ADR od roku 2009 do konce roku 2021. Všechna data vyplývají ze statistik Policejního prezidia České republiky.

Tab. 10: Dopravní nehody s účastí vozidla ADR<sup>114</sup>

Dopravní nehody s účastí vozidla ADR	počet DN	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
2009	91	1	2	19
2010	97	0	2	17
2011	104	7	7	23
2012	110	1	10	18
2013	104	3	6	35
2014	121	0	7	24
2015	142	3	9	29
2016	112	3	3	28
2017	147	3	2	22
2018	129	2	5	27
2019	115	1	7	27
2020	119	4	10	19
2021	118	0	2	26

<sup>113</sup>PORADA, V. a KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a. s., Praha, 2000, s. 183.

<sup>114</sup>Interní materiály Policie České republiky.



Tab. 11: Dopravní nehody s účastí vozidel ADR – únik látky – druh látky<sup>115</sup>

Nehody s účastí vozidel ADR - únik látky - druh látky	celkem	pevná	kapalná	plynná
2009	7	1	5	1
2010	5	1	4	0
2011	4	0	4	0
2012	6	2	4	0
2013	2	0	2	0
2014	4	0	4	0
2015	8	0	8	0
2016	4	2	2	0
2017	8	0	8	0
2018	7	1	6	0
2019	8	1	7	0
2020	6	0	6	0
2021	6	1	5	0

### 3.3 Dopravní nehody v silničních tunelech

Jedním z nejvíce ohrožených úseků v silniční dopravě jsou právě tunely. Dopravní nehoda v prostoru tunelu může mít vážné následky na životy, zdraví všech lidí uvnitř tunelové stavby, ale i v jejím bezprostředním okolí, dále také na majetek a při nehodě s účastí nebezpečné látky, hlavně na životní prostředí. Při vjetí a průjezdu tunelem je třeba si uvědomit hrozící rizika při možné dopravní nehodě. Proto je nutné dodržovat striktně předepsaná pravidla pro průjezd tunelem. Nejčastější příčinou dopravních nehod je selhání lidského faktoru, ale také technická závada, zdravotní stav řidiče apod.

Přeprava nebezpečných látek je důležitá pro průmysl, ale i pro běžný život. S přepravou nebezpečných látek se pojí velké riziko havárie, či dopravní nehody, na běžné pozemní komunikaci, ale také v tunelech. V případě dopravní nehody s účastí vozidla převážející nebezpečné látky, jde často o „malou“ dopravní nehodu, ale již v minulosti se stalo i několik závažných nehod, při kterých došlo k úniku převážené nebezpečné látky. Z těchto důvodů je ve většině zemí přeprava nebezpečných látek striktně regulována tzv. Dohodou ADR.<sup>116</sup>

<sup>115</sup>Interní materiály Policie České republiky.

<sup>116</sup>SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 20.

Česká republika má prozatím všechny tunely zařazeny do třídy A, tj. bez omezení průjezdu vozidel přepravující nebezpečné látky. Výjimku tvoří pouze území hlavního města Prahy, kde jsou tunely i dalších kategorií, viz Tab. 9: Kategorie tunelů. Tyto tunely jsou označeny dopravními značkami a s dostatečným předstihem je stanovena objízdná trasa.<sup>117</sup>

*„Silniční tunel je liniový podzemní objekt, kterým prochází pozemní komunikace (silnice, dálnice nebo místní komunikace), umožňující plynulou a bezpečnou jízdu vozidel podcházením horských masivů, vodních překážek, osídlených oblastí, kulturně, historicky či ekologicky cenných území apod.; vyznačuje se zavřeným příčným profilem.“<sup>118</sup>*

### **Silniční tunely se dělí podle:**

- a) Konstrukce a typu stavby
  - Ražené
  - Hloubené
  - Přesypávané<sup>119</sup>
- b) Délky
  - krátké (do 300 metrů)
  - střední (do 1000 metrů)
  - dlouhé (nad 1000 metrů)
- c) Příčného uspořádání
  - obousměrné (v jedné tunelové trubě dva jízdní směry)
  - jednosměrné (v jedné tunelové trubě jeden jízdní směr)
- d) Typu větrání
  - s přirozeným větráním
  - s nuceným větráním<sup>120</sup>

---

<sup>117</sup>SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 20.

<sup>118</sup>HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR, [www.hzscz.cz](http://www.hzscz.cz) [online], 2014 [cit. 2022-02-13], Dostupné z: [www.hzscr.cz/soubor/s-08-silnicni-tunely-pdf.aspx](http://www.hzscr.cz/soubor/s-08-silnicni-tunely-pdf.aspx)

<sup>119</sup>BAJGL, I., *Řízení bezpečnosti v silničních tunelech*, Brno, 2020. Diplomová práce. Ambis vysoká škola a.s., Katedra bezpečnosti a práva. Vedoucí práce: Mgr. Irena Tušer, Ph.D., s. 15

<sup>120</sup>HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR, [www.hzscz.cz](http://www.hzscz.cz) [online], 2014 [cit. 2022-02-13], Dostupné z: [www.hzscr.cz/soubor/s-08-silnicni-tunely-pdf.aspx](http://www.hzscr.cz/soubor/s-08-silnicni-tunely-pdf.aspx)

### 3.3.1 Bezpečnostní prvky v tunelech

#### Osvětlení tunelu

Osvětlení v tunelu má zajistit srovnatelný přechod zvenku směrem dovnitř tunelu a zpět. Moderní systémy osvětlení dokáží v dnešní době regulovat jas světél vzhledem k denní době mimo tunel. Zrak člověka potřebuje k adaptaci 12 až 15 sekund. Nouzové osvětlení v tunelu slouží k orientaci osob při nějaké mimořádné události, aby při evakuaci měly dostatečně a přehledně označenou únikovou cestu. Jedná se o bodové svícení ve výšce 0,8 až 1,0 metru nad povrchem země.<sup>121</sup>

#### Větrání tunelu

Větrání je důležitým bezpečnostním prvkem, zvláště u dlouhých tunelů, kde dochází k nahromadění škodlivých látek a to snižuje viditelnost. V případě požáru, odvětrávání slouží k odvedení kouře mimo tunel. Odvětrávání rozlišujeme podle délky a intenzity dopravy:

- přirozené
  - podélné
  - polopřímé
  - příčné.<sup>122</sup>
- 
- **Elektronické bezpečnostní prvky**

#### Hlásky SOS

Jsou nouzová telefonní zařízení, umístěná na stojanech nebo také na stěně, musí být umístěna mimo dosah provozního hluku tunelu. Jsou určené k přivolání pomoci v případě nouze.<sup>123</sup>

#### Hlásiče požáru

Při požáru v tunelu je nejdůležitější včasná identifikace požáru, kdy k tomuto slouží systém video dohledu. Systém identifikuje kouř, umístění hlásiče požáru, vyhodnotí teplotu apod. V návaznosti na požár jsou tunely vybaveny také hydranty,

---

<sup>121</sup>SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 31.

<sup>122</sup>BAJGL, I., *Řízení bezpečnosti v silničních tunelech*, Brno, 2020. Diplomová práce. Ambis vysoká škola a.s., Katedra bezpečnosti a práva. Vedoucí práce: Mgr. Irena Tušer, Ph.D., s. 15.

<sup>123</sup>SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 35.

kteře jsou umístěny tak, aby požární jednotky byly schopny pokrýt celý tunel. Dalším nezbytným vybavením jsou přenosné hasicí přístroje.<sup>124</sup>

### Hlásiče kouře

Tyto slouží k měření koncentrace kouře a jsou propojeny s hlásiči požárů, neboť ve většině případů dochází k rychlejšímu odhalení požáru.<sup>125</sup>

### Proměnné dopravní značky

Proměnné značky mohou omezovat rychlost jízdy v tunelech, jízdu v jízdních pružích, zakazovat předjíždění nebo úplně zastavit provoz tunelem. Tyto příkazy vydává proškolený pracovník, který reaguje na vzniklé situace.<sup>126</sup>

- **Stavební bezpečnostní prvky**

### Nouzové pruhy

Je přidružený pruh na pravé straně ve směru jízdy, který umožňuje nouzové zastavení vozidla nebo odstavení vozidla.

### Nouzové zálivy

Je rozšířený prostor na pravé straně ve směru jízdy, který slouží pro bezpečné odstavení vozidla v případě havárie, poruchy či dopravní nehody.<sup>127</sup>

### Nouzové chodníky

Tyto chodníky jsou vedené k únikovým cestám, po obou stranách tunelu, kdy šířka chodníku musí být minimálně 1 metr.

### Únikové cesty

---

<sup>124</sup>BAJGL, I., *Řízení bezpečnosti v silničních tunelech*, Brno, 2020. Diplomová práce. Ambis vysoká škola a.s., Katedra bezpečnosti a práva. Vedoucí práce: Mgr. Irena Tušer, Ph.D., s. 20.

<sup>125</sup>SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 38.

<sup>126</sup>BAJGL, I., *Řízení bezpečnosti v silničních tunelech*, Brno, 2020. Diplomová práce. Ambis vysoká škola a.s., Katedra bezpečnosti a práva. Vedoucí práce: Mgr. Irena Tušer, Ph.D., s. 21.

<sup>127</sup>SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 36.

Slouží k pěší evakuace osob. Vzdálenost, mezi únikovými cestami je maximálně 250 metrů. U tunelů o délce více než 1500 metrů jsou navrženy i únikové cesty pro vozidla.

### SOS kabinky

Tyto kabinky se budují v tunelech, které jsou delší, než 300 metrů. Umisťují se vždy v jednosměrných tunelech na pravou stranu tunelu. Musí být ohnivzdorné. Dále se zde umisťuje některé bezpečnostní vybavení.<sup>128</sup>

## **3.4 Postup policie ČR při dopravní nehodě s účastí nebezpečné látky v tunelu**

Příslušníci Policie České republiky jsou povinni dle interních pokynů používat při výkonu služby všechny dostupné ochranné prostředky s reflexními prvky. Tyto se používají z důvodu viditelnosti při výkonu služby, především na pozemních komunikacích, tedy většinou u služby dopravní policie. Ochrannými prostředky s reflexními prvky chrání policisté především svou bezpečnost, ale také bezpečnost všech osob zúčastněných při vzniklé události.

Prvotním úkolem Policie České republiky, je přijmout výzvu na lince tísňového volání 158 nebo z linky 112 a učinit určená opatření prostřednictvím komunikačního a řídicího systému Dispečer-Maják 158. Po přijetí tísňového volání na zmíněné tísňové linky, operační důstojník povolá na místo nehody hlídky Policie České republiky s odpovídající technikou a ochrannými prostředky. S hlídkami z místa nehody udržuje radiové spojení a koordinuje jejich činnost. Přijímá nezbytná a neodkladná opatření a zajišťuje prvotní úkony v souvislosti s udržením, či obnovou plynulosti silničního provozu. Průběžně získává informace z místa nehody a vkládá je do systému CDI 2, kde celou situaci aktualizuje dle vývoje.<sup>129</sup>

V případě oznámení dopravní nehody s účastí nebezpečné látky na tísňovou linku 158 nebo 112, je povinností operačního důstojníka, volajícího dostatečně vyslechnout, aby bylo možné určit:

- Místo dopravní nehody

---

<sup>128</sup>BAJGL, I., *Řízení bezpečnosti v silničních tunelech*, Brno, 2020. Diplomová práce. Ambis vysoká škola a.s., Katedra bezpečnosti a práva. Vedoucí práce: Mgr. Irena Tušer, Ph.D., s. 20.

<sup>129</sup>Interní materiály Policie České republiky.

- Počet a specifikaci vozidel zúčastněných na dopravní nehodě
- Množství osob zraněných při dopravní nehodě
- Zvláštnosti v místě dopravní nehody
- Označení dopravních jednotek převážejících nebezpečné látky a to pomocí výstražné oranžové tabule
- Identifikovat převáženou látku pomocí UN-kódu
- Identifikovat nebezpečnost převážené látky pomocí Kemler-kódu
- Druh nákladu (kapalný, plynný, tuhý)
- Zda došlo k úniku nebezpečné látky do okolí<sup>130</sup>

Při příjezdu na místo dopravní nehody provádějí příslušníci Policie České republiky (dále jen PČR) hláskou službu operačnímu důstojníkovi. Na místě dopravní nehody prvotně spolupracují se zdravotnickou záchrannou službou a jednotkami požární ochrany při provádění záchranných prací. Úkolem PČR je především usměrňovat a regulovat dopravu v daném místě nehody. V případě dopravní nehody v tunelovém systému, je nutné nejprve tunel uzavřít za pomoci techniky policie ČR s využitím červeno-modrých výstražných světel, dále neprodleně vyzoomět operačního důstojníka s požadavkem na spuštění bezpečnostního systému, pro uzavření tunelu. Pověřená osoba, na centrálním pracovišti pro kontrolu tunelů, ihned spustí požadované elektronické bezpečnostní prvky daného tunelu, pro uzavření všech možných příjezdových cest. Podle pokynů velitele zásahu, kterým je určený pracovník hasičského záchranného sboru, označují místo dopravní nehody. Usměrní dopravu takovým způsobem, aby bylo možné projetí vozidel integrovaného záchranného systému. Na tomto se podílejí i příslušníci hasičského záchranného sboru. Operační středisko provádí vyzoomění koordinačních složek a také vypracuje alternativní trasu pro průjezd všech nezúčastněných vozidel.<sup>131</sup>

V případě, že se jedná o dopravní nehodu s účastí nebezpečných látek, provádějí policisté:

- Identifikace nebezpečí dle oranžové tabule na vozidle
- Zajištění bezpečnosti v místě zásahu
- uzavření místa nehody

<sup>130</sup>Interní materiály Policie České republiky.

<sup>131</sup>Interní materiály Policie České republiky.

- dohlíží na vstup a výstup do/z zóny zásahu
- evidují postižené osoby
- evidují těžce zraněné nebo mrtvé osoby
- povolávají, na žádost velitele, zásahu vrtulník PČR ke vzdušné dokumentaci místa zásahu
- vytyčují a dohlízejí na místo přistání vrtulníku
- zajišťují doprovody speciální techniky na místo zásahu
- vyžadovat od správců komunikace přechodné dopravní značení
- zajišťují spojení mezi velitelem zásahu a policejními orgány SKPaV, které provádí vyšetřování za účelem objasnění příčiny.<sup>132</sup>

---

<sup>132</sup>Interní materiály Hasičského záchranného sboru.

## 4 PRAKTICKÁ ČÁST

Cílem praktické části této práce je zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky dostatečně proškoleni pro kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné látky po silnici a materiálně vybaveni pro případný zásah u dopravní nehody takovýchto vozidel. Přeprava nebezpečných látek po silnici má přímo stanovené podmínky v tuzemských zákonech, ale i v mezinárodních smlouvách a nařízeních. Policisté, kteří provádějí kontrolu vozidel převážejících tyto látky a řeší případné dopravní nehody s účastí těchto vozidel, by měli být dostatečně proškoleni a také by měli mít adekvátní ochranné pomůcky pro zajištění své bezpečnosti.

### 4.1 Výzkumné šetření

Dotazníkové šetření proběhlo pomocí anonymního dotazníku (viz Příloha I), který obsahuje 19 otázek. Tento dotazník je zaměřen na dopravní nehody s účastí vozidla převážející nebezpečné látky. Osloveni byli policisté z krajského ředitelství Policie ČR v Jihočeském kraji. V úvodu dotazníku jsou obecné otázky, které směřují na zařazení a dobu praxe oslovených policistů. Následující otázky jsou zaměřeny přímo na téma bakalářské práce.

Pomocí serveru [survio.com](https://www.surveymonkey.com), byl vytvořen online dotazník (<https://www.surveymonkey.com/survey/d/Q7Y5O2H8D2E4V8F8F>), který byl rozeslán respondentům pomocí emailů a sociálních sítí, byli osloveni pouze příslušníci Policie ČR v Jihočeském kraji. Celkem bylo osloveno 107 respondentů, z toho dotazník vyplnilo 55 respondentů. Při výběru respondentů byli v první řadě a v největším počtu osloveni zejména dopravní policisté, a to policisté zařazení na území Českých Budějovic a Prachatic, dále v menším zastoupení pořádkoví policisté z ÚO České Budějovice a několik příslušníků jiného zařazení. Výsledný vzorek odpovídá původnímu výběru respondentů, kdy nejvíce převažují dopravní policisté, poté pořádkoví a nakonec policisté s jiným zařazením. Celé výzkumné šetření proběhlo od 10. 02. 2022 do 20. 02. 2022.

Bohužel téměř polovina oslovených policistů dotazník nevyplnila. Často uváděným důvodem byla složitost tématu, několik respondentů mi osobně sdělilo, že problematiku ADR vůbec neznají a proto dotazník ani nevyplnili.

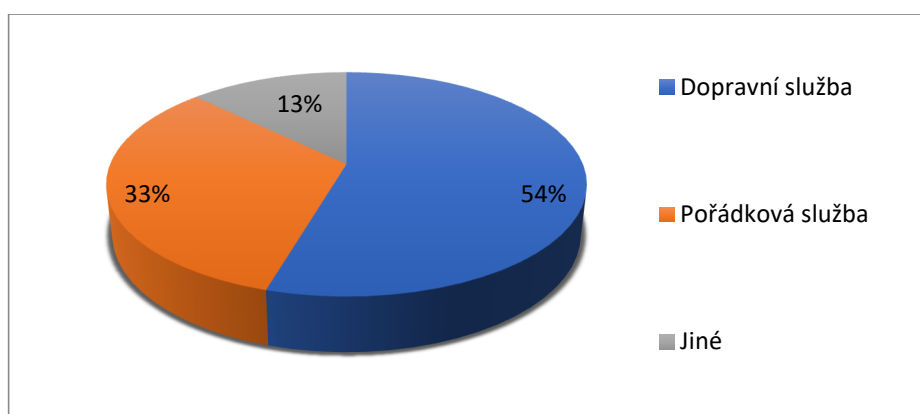


## 4.2 Vyhodnocení dotazníku

### Otázka 1: U policie ČR jsem zařazen/a:

Tato otázka nám má sdělit, jaké je zastoupení respondentů z hlediska policejního zařazení. Z celkového počtu 55 policistů slouží **54%** (30 policistů) u **dopravní služby**, z nichž jednotliví policisté slouží uvedené množství let (1, 2, 3, 5, 2x6, 7, 4x8, 2x12, 2x13, 5x14, 2x17, 3x18, 2x19, 20, 24, 25 let), **33%** (18 policistů) u **pořádkové služby** sloužící dané množství let (5, 6, 10x7, 2x10, 14, 22, 24, 28 let) a **13%** (7 policistů) zvolilo odpověď **jiné**, tito policisté slouží (6, 3x8, 10, 14, 15 let). Varianta jiné byla bez bližšího určení zaměření, toto není cílem mého šetření.

Graf 1: Odpověď na otázku č. 1

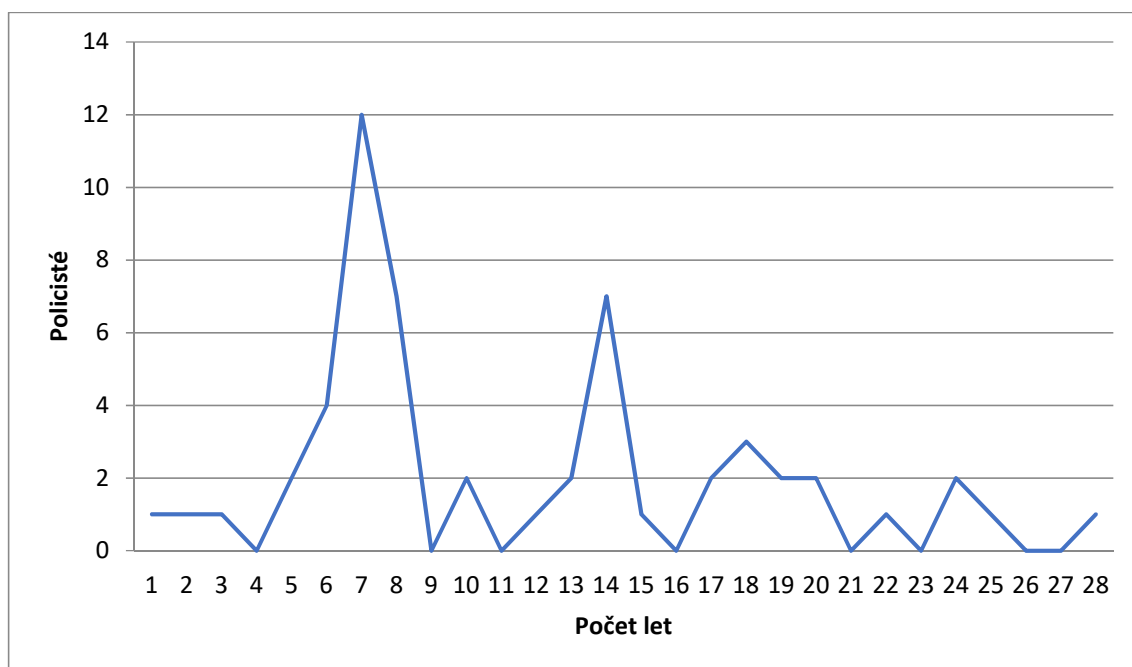


Zdroj: vlastní

### Otázka 2: U policie ČR sloužím:

Z 55 respondentů jich nejvíce u policie ČR souží 7 let (12 policistů), 8 let (7 policistů), 14 let (7 policistů) a 6 let (4 policisté). Na níže uvedeném spojnicovém grafu je pak znázorněn přesný počet policistů, sloužících uvedené množství let. Rozpětí odsloužených let je od 1 roku až do 28 let. Průměrný počet odsloužených let všech respondentů je 11,64 let.

Graf 2: Odpověď na otázku č. 2

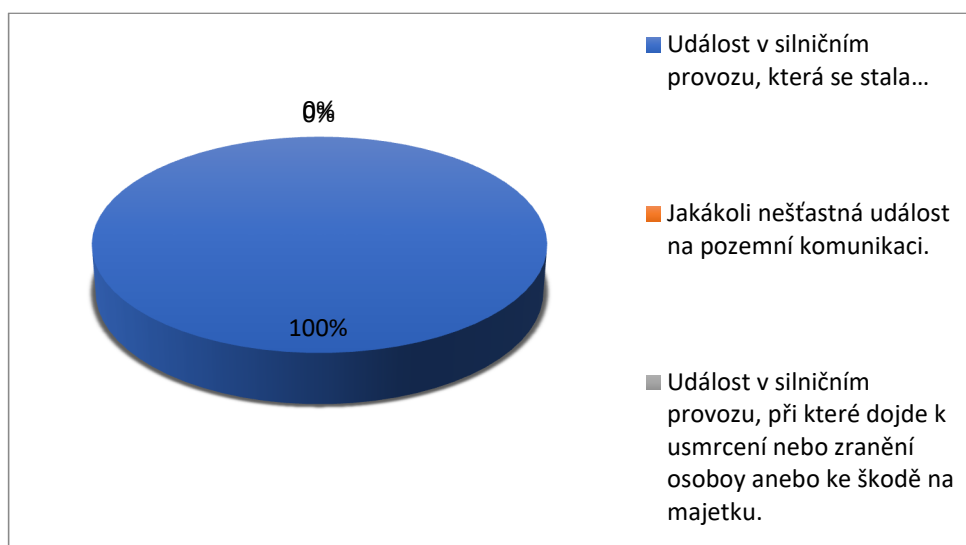


Zdroj: vlastní

### Otázka 3: Dopravní nehoda je:

Tato otázka dávala na výběr mezi třemi odpověďmi, kdy pouze jedna z nich byla správná. 100% respondentů (55 policistů) odpovědělo správně, tedy, že dopravní nehoda je událost v silničním provozu, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Graf 3: Odpověď na otázku č. 3



Zdroj: vlastní

#### Otázka 4: Zkratka ADR upravuje:

Všech 55 respondentů (100%) odpovědělo správně, že zkratka ADR upravuje přepravu nebezpečných látek po pozemních komunikacích. Lze tedy předpokládat, že každý z oslovených policistů má alespoň minimální znalost této problematiky.

Graf 4: Odpověď na otázku č. 4



Zdroj: vlastní

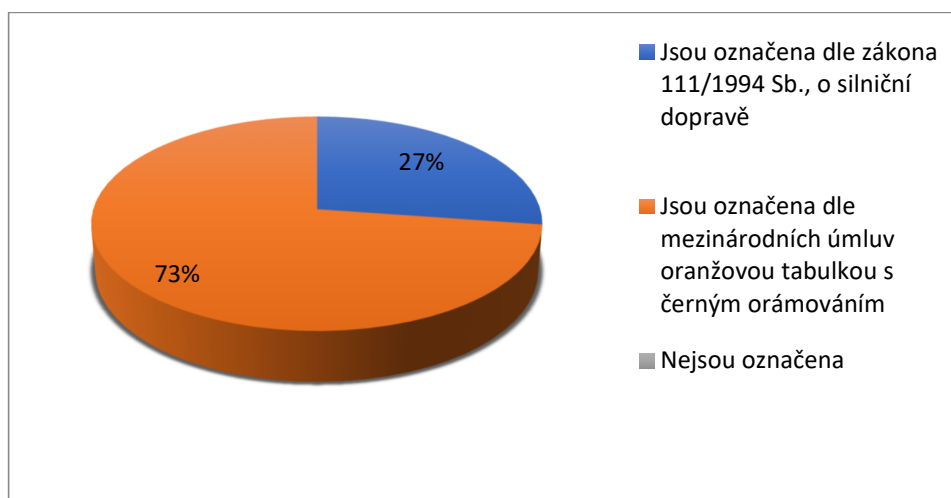
#### Otázka 5: Vozidla přepravující nebezpečné látky:

Na otázku označení vozidel ADR znalo správnou odpověď 73 % (40 policistů) respondentů. Zbýlých 27% respondentů (15 policistů) zvolilo při výběru ze tří možností chybnou odpověď.

Správnou odpověď zvolilo ze 40 respondentů 22 dopravních policistů (sloužících 2, 3, 6, 7, 3x8, 2x12, 2x13, 4x14, 2x17, 18, 19, 20, 24, 25 let), 15 pořádkových (slouží 5, 6, 9x7, 10, 14, 24, 28 let) a 3 policisté jiného zařazení (slouží 3x8 let).

Chybně odpovědělo 8 dopravních policistů (sloužících 1 rok, 5, 6, 8, 14, 2x 18, 19 let), 3 pořádkoví policisté (slouží 7, 10 a 22 let) a 4 policisté zařazení na jiném útvaru (mají odslouženo 6, 10, 14 a 15 let).

Graf 5: Odpověď na otázku č. 5



Zdroj: vlastní

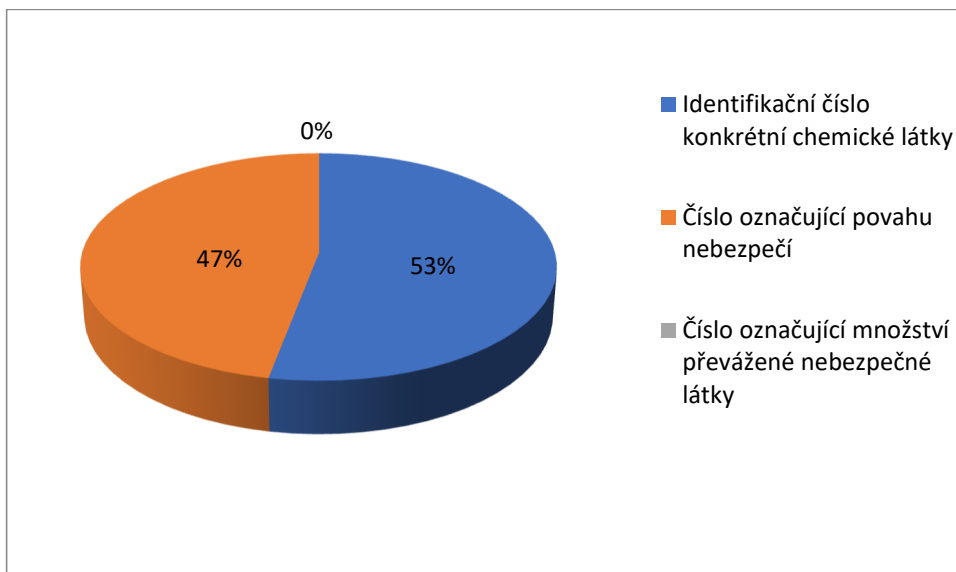
#### Otázka 6: Kemler kód je:

Následující dvě otázky se velmi často pletou. Je to znát i na výsledcích dotazníku. Přesto, že byly u obou otázek dvě odpovědi stejné, více než polovina respondentů ji označila, jak u otázky č. 6, tak u otázky č. 7. Správnou odpověď, že Kemler kód je číslo označující povahu nebezpečí, zná pouze 47% respondentů (26 policistů). 53% (29 policistů) chybně označilo odpověď, že se jedná o identifikační číslo konkrétní chemické látky.

Z 26 policistů, kteří znali správnou odpověď, je 16 dopravních policistů (sloužících 1, 3, 5, 3x8, 2x12, 13, 14, 17, 2x18, 19, 24 a 25 let), 7 pořádkových policistů (sloužících 6, 5x7, 10 let) a 3 policisté jiného zařazení (tito slouží 6 a 2x8 let).

Více než polovina respondentů označila chybnou odpověď. Složení policistů je následující: 14 dopravních policistů (slouží 2, 2x6, 7, 8, 13, 4x14, 17, 18, 19, 20 let), 11 pořádkových (slouží 5, 5x7, 10, 14, 22, 24, 28 let) a 4 policisté jiného zařazení (8, 10, 14, 15 let).

Graf 6: Odpověď na otázku č. 6



Zdroj: vlastní

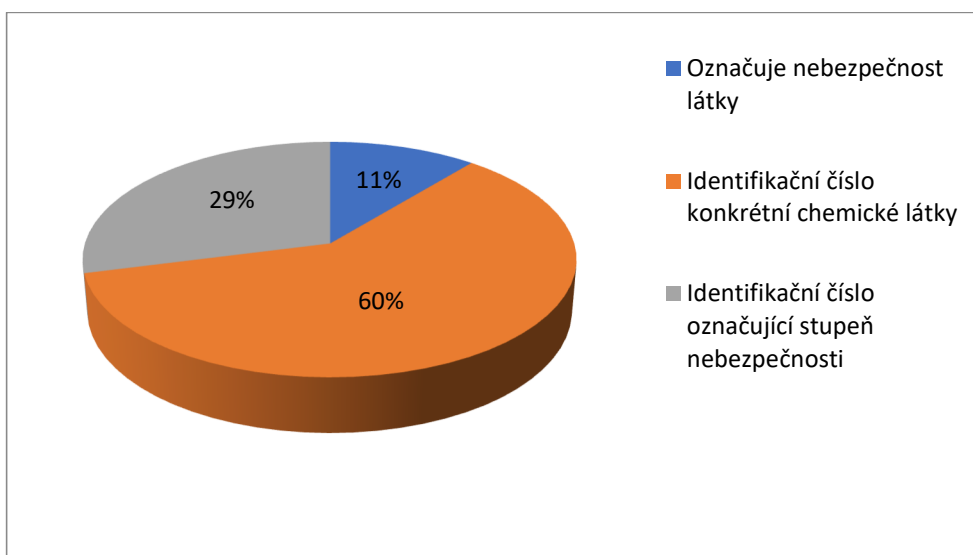
#### Otázka 7: UN kód je:

Identifikační číslo konkrétní chemické látky, tuto správnou odpověď označilo 60% respondentů (33 policistů), 29% respondentů (16 policistů) se domnívá, že se jedná o identifikační číslo označující stupeň nebezpečí a zbylých 11% (6 policistů), že označuje nebezpečnost látky.

Složení policistů dle zařazení. Správnou odpověď zvolilo z 33 policistů 21 dopravních (slouží 1, 3, 5, 6, 4x8, 2x12, 13, 3x14, 2x17, 2x18, 19, 24, 25 let), 9 pořádkových (6, 5x7, 10, 14, 24 let) a 3 policisté jiného zařazení (6, 8, 15 let).

Chybnou odpověď označilo celkem 40% policistů, z toho 9 dopravních (2, 6, 7, 13, 2x14, 18, 19, 20 let), 9 pořádkových policistů (5, 5x7, 10, 22, 28 let) a 4 jiného zařazení (2x8, 10, 14 let).

Graf 7: Odpověď na otázku č. 7

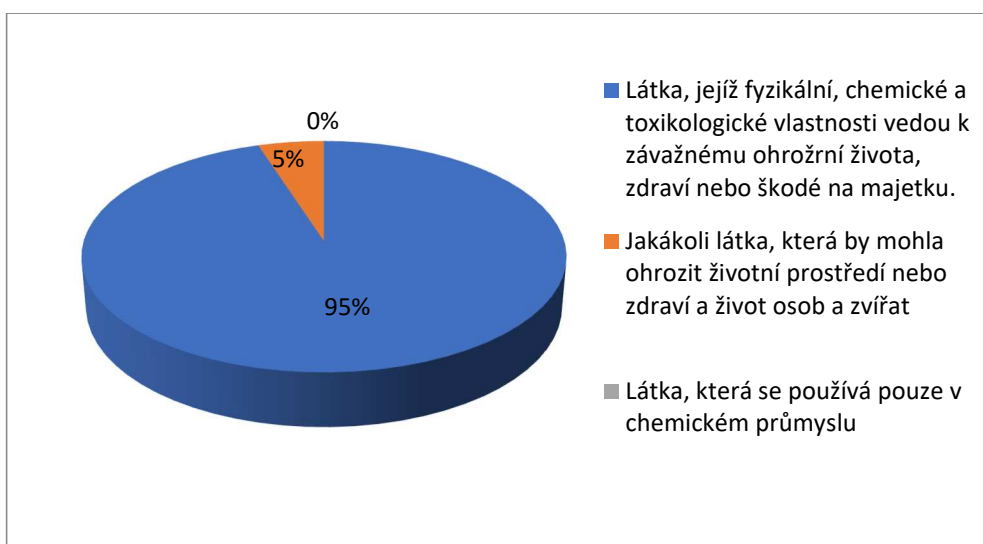


Zdroj: vlastní

#### Otázka 8: Pojem nebezpečná látka znamená:

Pouze 3 policisté (5% respondentů), zařazení v pořádkové službě (slouží 7, 14, a 22 let), odpověděli chybně. Zbýlých 95% respondentů (52 policistů) znalo správnou odpověď.

Graf 8: Odpověď na otázku č. 8

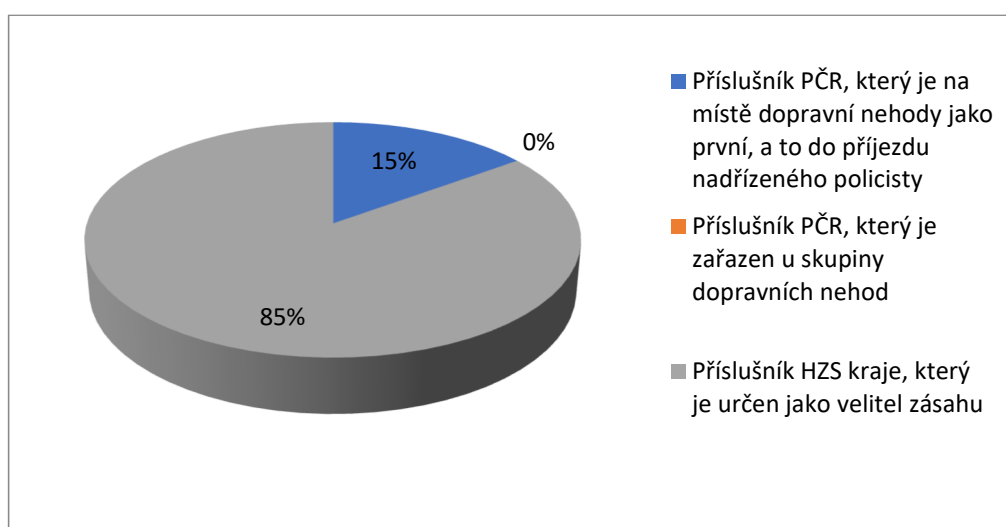


Zdroj: vlastní

**Otázka 9: Velitelem zásahu u dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky je:**

Touto otázkou už jsme pomalu přešli k praxi, policisté mohli odpovídat i na základě své zkušenosti. Autor s potěšením uvádí, že 85% respondentů (47 policistů), vybralo správnou odpověď, že velitelem je příslušník HZS kraje. Zbýlých 15% (8 policistů) z nich pouze 1 dopravní policista (sloužící 8 let), 3 pořádkoví policisté (7, 22 a 24 let) a 4 policisté jiného zařazení (sloužící 6, 2x8, 14 let) označilo jinou odpověď, troufám si říct, že z důvodu takového postupu při jiné události.

Graf 9: Odpověď na otázku č. 9

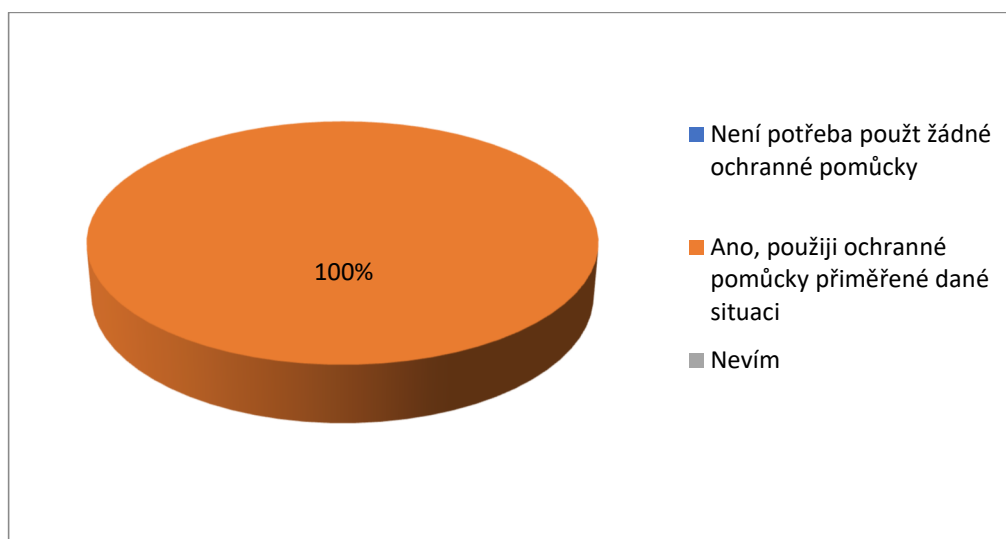


Zdroj: vlastní

**Otázka 10: Měl/a bych při dopravní nehodě vozidla přepravující nebezpečnou látku použít ochranné pomůcky:**

Naprosto jednoznačná otázka a také 100% úspěšnost odpovědí všech respondentů. Je skvělé, že všech 55 policistů si je vědomo, že je potřeba použít ochranné pomůcky. Věřím, že by je v reálu i použili.

Graf 10: Odpověď na otázku č. 10



Zdroj: vlastní

**Otázka 11: Při vykonávání vaší profese, zúčastnil/a jste se zásahu na místě dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky:**

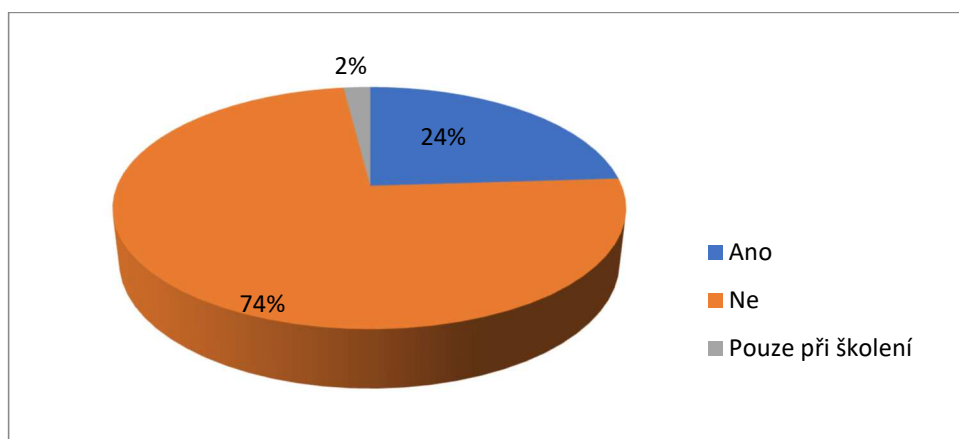
U této otázky jsem čekal možná menší zastoupení policistů, kteří se zúčastnili zásahu. Při školení se s touto nehodou setkal 1 dopravní policista (2%) sloužící 17 let, 24% respondentů (13 policistů) se v praxi přímo setkalo s nehodou vozidla ADR, kdy se jedná o 11 dopravních policistů a 2 pořádkové. Zbýlých 74% respondentů (41 policistů) se s takovouto nehodou nesetkalo.

Ze 13 policistů, kteří se v praxi přímo setkali s nehodou je 11 dopravních policistů (slouží 5, 12, 13, 17, 3x18, 2x19, 20, 24 let) a 2 pořádkoví policisté (2x7 let).

Největší skupinu tvoří respondenti, kteří se s nehodou vozidla přepravující nebezpečnou látku za dobu své služby ještě nesetkali. Jedná se o 18 dopravních policistů (sloužících 1, 2, 3, 2x6, 7, 4x8, 12, 13, 5x14, 25 let), 16 pořádkových (5, 6, 8x7, 2x10, 14, 22, 24, 28 let) a 7 policistů jiného zařazení (6, 3x8, 10, 14, 15 let).



Graf 11: Odpověď na otázku č. 11



Zdroj: vlastní

**Otázka 12: Myslíte si, že jste dostatečně teoreticky připraven/a na řešení dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečnou látku:**

51% respondentů (28 policistů) označilo, že nejsou dostatečně připraveni, 27% (15 policistů) nedokáže toto posoudit a pouze 22% respondentů (12 policistů) si myslí, že jsou pro dopravní nehodu dostatečně teoreticky připraveni. Jedná se o 10 policistů dopravní služby a 2 pořádkové policisty.

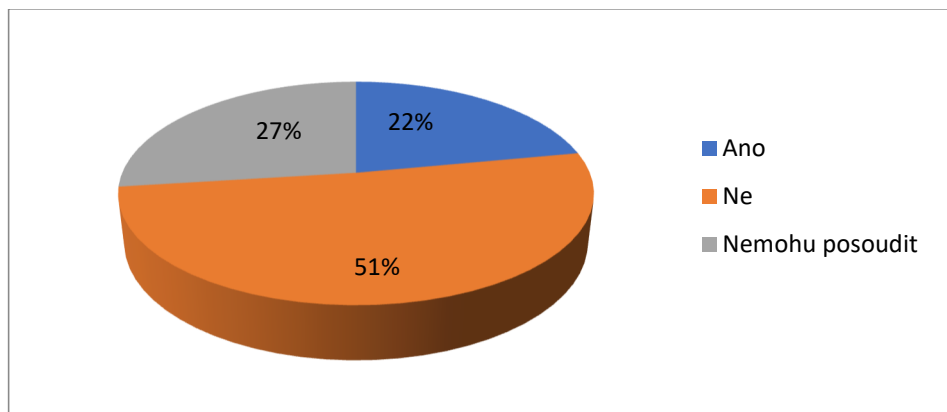
Výsledky této otázky mě nepřekvapily. Jsem si vědom toho, že je velmi málo školení, které se týká ADR. Policisté, kteří se zajímají problematikou dopravních nehod, jsou na toto téma nedostatečně profesně připraveni. Policie ČR školí policisty spíše pro kontrolu, s cílem zjistit pochybení vozidel ADR, méně pak pro situaci dopravní nehody. V tomto zjištění spatřuji velké rezervy policie ČR, myslím si, že by se měl klást větší důraz pro kvalitnější teoretickou i praktickou připravenost policistů v praxi.

Největší množství respondentů se domnívá, že pro uvedenou dopravní nehodu nemají dostatečné teoretické znalosti. Z 28 policistů se jedná o 15 dopravních policistů (sloužících 3, 5, 7, 3x8, 12, 2x13, 3x14, 20, 24, 25 let), 9 pořádkových policistů (5, 6x7, 22, 28 let) a 4 policisté jiného zařazení (6, 3x8 let).

Další početnou skupinu policistů, kteří tuto otázku nedokáží posoudit, tvoří z 15 policistů 5 dopravních policistů (sloužících 1, 2, 6, 8, 17 let), 7 pořádkových policistů (6, 3x7, 10, 14, 24 let) a 3 policisté jiného zařazení (10, 14, 15 let).

Nejméně respondentů označilo, že jsou dostatečně teoreticky připraveni pro řešení uvedené dopravní nehody. Z celkem 12 policistů je 10 dopravních (sloužících 2x6, 12, 14, 17, 3x18, 2x19 let) a 2 pořádkoví (sloužící 7 a 10 let).

Graf 12: Odpověď na otázku č. 12



Zdroj: vlastní

**Otázka 13: Máte dostatečné vybavení pro zásah u dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečnou látku:**

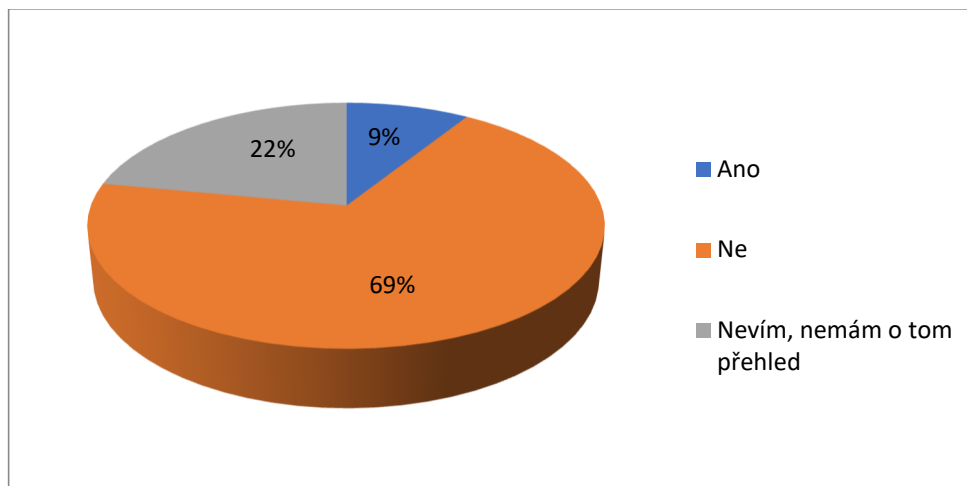
Dle výsledků šetření je materiální vybavení policistů ještě menší než teoretické znalosti. 69% respondentů (38 policistů) si myslí, že nejsou dostatečně vybaveni, 22% (12 policistů) nemá o potřebném vybavení přehled a pouze 9% respondentů (5 policistů) se domnívá, že jejich vybavení pro případnou výše uvedenou událost, je dostačující. Čekal jsem, že se bude jednat pouze o dopravní policisty, ale kladně odpověděli 3 dopravní policisté a 2 pořádkoví.

Dostatečným materiální vybavením nedisponuje celkem 38 policistů, z nich je 23 dopravních policistů (sloužících 2, 5, 6, 7, 3x8, 2x12, 2x13, 4x14, 2x17, 2x18, 19, 20, 24, 25 let), 11 pořádkových policistů (5, 7x7, 14, 22, 28 let) a 4 policistů jiného zařazení (6, 3x8 let).

Celkem 12 respondentů uvedlo, že o vybavení nemají přehled. Jedná se o 4 dopravní policisty (sloužící 1, 3, 8, 14 let), 5 policistů pořádkové služby (6, 2x7, 10, 24 let) a 3 policisté jiného zařazení (10, 14, 15 let).

Pouze 5 policistů odpovědělo kladně, že jsou dle jejich názoru dostatečně materiálně vybaveni pro zásah u uvedené dopravní nehody. Jedná se o 3 dopravní policisty (sloužící 6, 18, 19 let) a 2 policisty pořádkové služby (7, 10 let).

Graf 13: Odpověď na otázku č. 13



Zdroj: vlastní

#### **Otázka 14: Na místě dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečnou látku, jako člen jednotky PČR:**

Tato otázka mě velmi mile překvapila. Je skvělé zjistit, že 69% respondentů (38 policistů) ví, co má na místě dělat. Zbýlých 31% (17 policistů) neví, co by na místě takové dopravní nehody, mělo dělat, z toho 22 % (12 policistů) vůbec neví, co má dělat a 9 % (5 policistů) respondentů čeká na radu zkušenějšího kolegy. Z uvedených 17 policistů je 7 policistů dopravní služby, takže zbýlých 23 dopravních policistů by si na místě dopravní nehody vědělo rady, což je pozitivní zjištění.

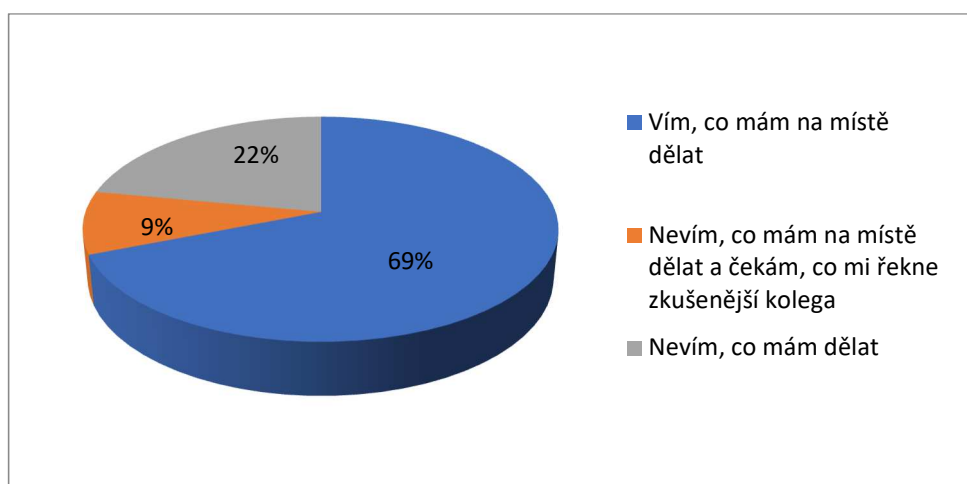
Převážná část respondentů označila odpověď, že na místě uvedené dopravní nehody ví, co má dělat. Nejpočetnější skupina 38 policistů je tvořena 23 dopravními policisty (sloužícími 1, 2, 2x6, 7, 4x8, 12, 13, 3x14, 2x17, 3x18, 2x19, 24, 25 let), 13 policisty pořádkové služby (5, 7x7, 2x10, 14, 22, 28 let) a 2 policisty jiného zařazení (odslouženo 8 a 15 let).

Policisté, kteří by si na místě nevěděli rady, jsou tvořeni z celkového počtu 12 policistů: 4 dopravní policisté (sloužících 12, 13, 14, 20 let), 4 policisté pořádkové služby (3x7, 24 let) a 4 policisté jiného zařazení (6, 2x8, 10 let). Zde stojí dle autora

za povšimnutí odsloužená léta dopravních policistů. Zjištění, že někteří dopravní policisté, sloužící více než 12 let, dokonce i 20 let, by si na místě dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečnou látku nevěděli rady, není vůbec příznivé.

Nejméně početná skupina respondentů zvolila odpověď, že vyčká na radu zkušenějšího kolegy. Z 5 policistů se jedná o 3 dopravní policisty (odslouženo 3, 5, 14 let), 1 policistu pořádkové služby (6 let) a 1 policistu jiného zařazení (14 let).

Graf 14: Odpověď na otázku č. 14



Zdroj: vlastní

### **Otázka 15: O problematice dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky:**

Největší množství dotázaných respondentů v této věci nebyla vůbec proškolená, ale měla by o to zájem, jedná se o 33% (18 policistů). 31% respondentů (17 policistů) bylo proškolená, což vnímám jako pozitivní zjištění. Vlastní iniciativu prokázalo 22% (12 policistů), kteří se snaží získat informace z dostupných zdrojů. Zbýlých 14% respondentů (8 policistů) nemají o tuto problematiku zájem, ani nebyli proškoleni.

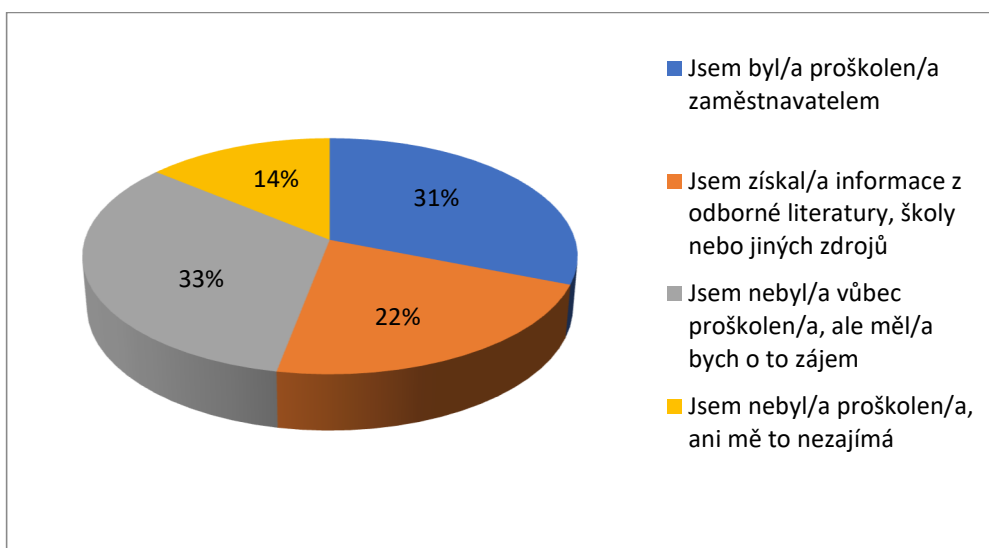
Ve věci bylo proškolená 17 respondentů, z nich je 13 dopravních policistů (sloužících 1, 2, 2x8, 13, 3x14, 2x18, 2x19, 24 let), 3 pořádkoví policisté (2x7, 10 let) a 1 policista s jiným zařazením (15 let).

Tato otázka nám také sdělila, že složení 18 policistů, kteří by měli o takové školení zájem je: 9 dopravních policistů (sloužících 3, 5, 6, 8, 12, 13, 14, 20, 25 let), 7 pořádkových (4x7, 14, 24, 28 let) a dokonce 2 policisté zařazení na jiném útvaru (8 a 14 let). Celkově jde na základě zjištění výsledků výše uvedené otázky říci, že naprostá většina dotazovaných policistů by měla o proškolení v této problematice zájem. Z tohoto důvodu se domnívám, že by policie ČR mohla poskytovat více příležitostí k prohlubování znalostí v dané problematice.

Informace z odborné literatury, školy nebo jiných zdrojů získalo 12 policistů, z toho je – 7 dopravních policistů (sloužících 6, 7, 8, 12, 2x17, 18 let), 4 pořádkoví policisté (5, 2x7, 10 let) a jeden policista zařazený jinde (8 let).

Nejméně početná skupina respondentů zvolila odpověď, že v uvedené věci nebyla proškolená a ani o to nemá zájem. Z celkového počtu 8 policistů, je 1 dopravní policista (sloužící 14 let), 4 pořádkoví policisté (6, 2x7, 22 let) a 3 policisté s jiným zařazením (6, 8, 10 let).

Graf 15: Odpověď na otázku č. 15



Zdroj: vlastní

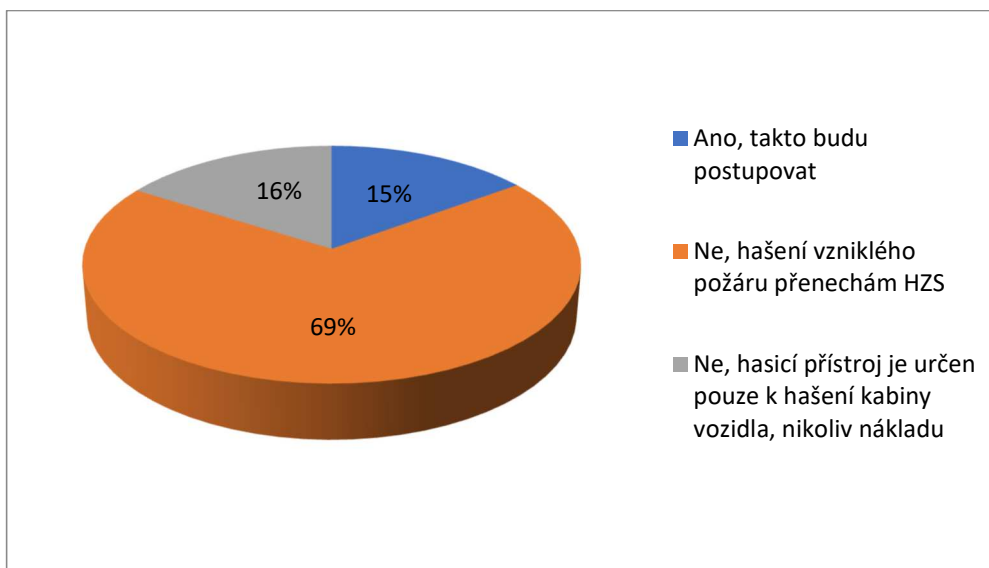
**Otázka 16: Při příjezdu k dopravní nehodě vozidla přepravujícího nebezpečnou látku, vidím dým, vycházející z nákladového prostoru. Z důvodu zabránění dalších škod se budu snažit požár lokalizovat hasicím přístrojem ze služebního vozidla nebo kabiny havarovaného vozu:**

Celkem 69 % respondentů (38 policistů) označilo správnou odpověď, a to, že přenechají hašení vzniklého požáru HZS. Jedná se o 23 dopravních policistů (sloužících 2, 3, 5, 6, 2x8, 2x12, 2x13, 5x14, 17, 2x18, 2x19, 20, 24, 25 let), 9 pořádkových policistů (5, 6x7, 22, 28 let) a 6 policistů jiného zařazení (6, 3x8, 10 15 let).

Druhou nejpočetnější odpověď, že nebudu na místě hasit, protože hasicí přístroj je určen pouze k hašení kabiny vozidla, nikoliv nákladu, označilo 16 % respondentů (9 policistů). Z toho jsou 4 dopravní policisté (sloužící 1, 7, 8, 13 let) a 5 pořádkových policistů (6, 3x7, 10 let). Tuto variantu vnímám také jako správnou odpověď.

Jednoznačně chybou odpověď označilo celkem 15 % respondentů (8 policistů), kdy se jedná o 3 dopravní policisty (sloužící 6, 8, 17 let), 4 pořádkové policisty (7, 10, 14, 24 let) a 1 policistu s jiným zařazením (14 let).

Graf 16: Odpověď na otázku č. 16



Zdroj: vlastní

### Otázka 17: První pomoc při dopravní nehodě vozidla přepravujícího nebezpečnou látku:

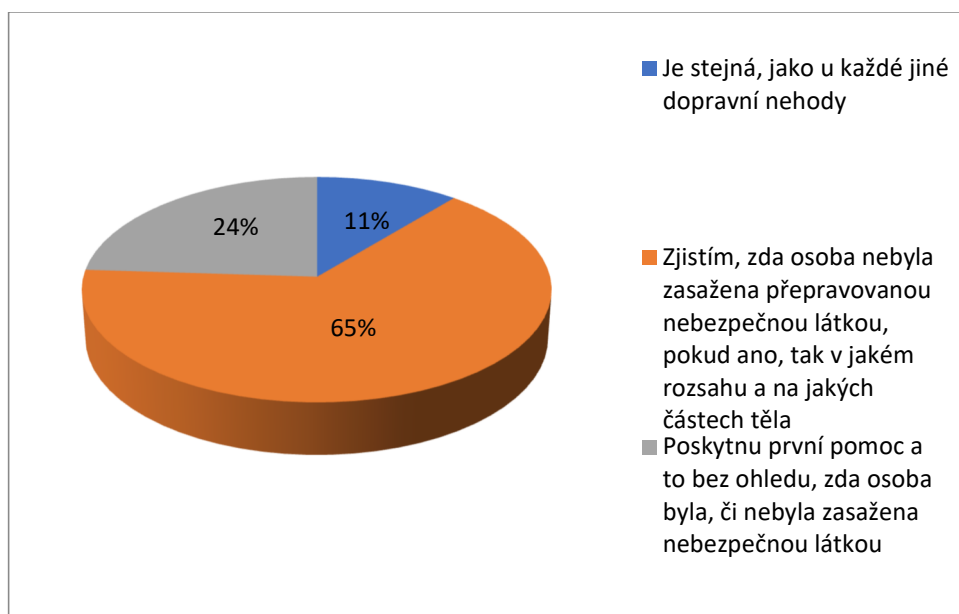
Správnou odpověď zvolilo 65% dotázaných respondentů (36 policistů), 24% (13 policistů) by poskytlo první pomoc bez ohledu na možné zasažení postiženého nebezpečnou látkou. Toto může být v reálné situaci problém, protože si zachránce může přivodit i velké vlastní zranění. Zbýlých 11% respondentů (6 policistů), vnímá první pomoc stejně jako u každé jiné dopravní nehody.

První pomoc, s ohledem na možné zasažení nebezpečnou látkou, po důkladném zjištění stavu poskytne z 36 policistů 22 dopravních policistů (sloužících 1, 2, 3, 5, 6, 7, 2x8, 2x12, 2x13, 2x14, 2x17, 3x18, 19, 24, 25 let), 11 pořádkových policistů (6, 7x7, 10, 24, 28 let) a 3 policisté se zařazením jinde (8, 10, 15 let).

13 policistů označilo, že poskytnou pomoc bez ohledu na možné zasažení nebezpečnou látkou, jedná se o 5 dopravních policistů (sloužících 6, 2x8, 2x14 let), 4 pořádkové policisty (5, 2x7, 22 let) a 4 policisty se zařazením jinde (6, 2x8, 14 let).

Nejméně početná skupina o šesti respondentech, označila chybnou odpověď, že první pomoc bude stejná jako u každé jiné dopravní nehody. Jedná se o 3 dopravní policisty (sloužící 13, 14, 19 let) a 3 pořádkové policisty (7, 10, 14 let).

Graf 17: Odpověď na otázku č. 17



Zdroj: vlastní

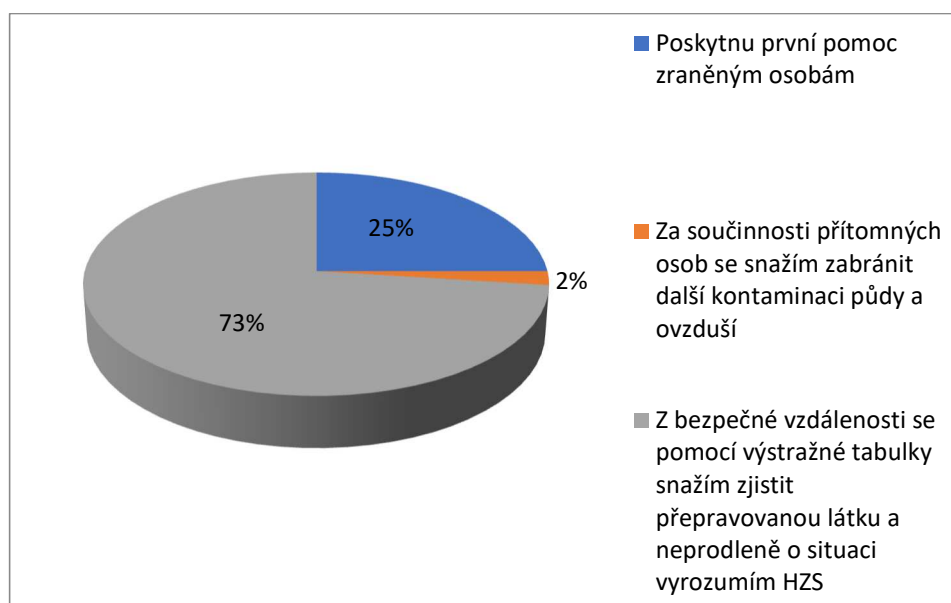
**Otázka 18: Při příjezdu k havarovanému vozidlu přepravujícímu nebezpečnou látku, označenému výstražnou tabulkou:**

73% respondentů (40 policistů) by na místě správně a s rozmyslem vyhodnotilo situaci. 25 % respondentů (14 policistů) by poskytli první pomoc, pravděpodobně bez ohledu na riziko nebezpečné látky nebo by si výstražné tabulky ani nevšimli. Opět by hrozilo nebezpečí zranění dalších osob. Zbylý 1 policista s jiným zařazením (sloužící 14 let) by se snažil zabránit další kontaminaci nebezpečnou látkou.

Ze 40 policistů, kteří zvolili správnou odpověď, je 25 dopravních policistů (sloužících 1, 2, 3, 5, 2x6, 7, 3x8, 12, 2x13, 5x14, 2x17, 3x18, 19, 24 let), 13 pořádkových policistů (5, 6, 7x7, 2x10, 14, 28 let) a 2 policisté s jiným zařazením (8, 10 let). Toto můžeme označit za skvělé zjištění. Pouze 5 dopravních policistů, z celkového počtu 30, zvolilo jinou možnost.

Celkem 14 respondentů poskytne první pomoc bez ohledu na riziko nebezpečné látky, a to 5 dopravních policistů (sloužících 8, 12, 19, 20, 25 let), 5 pořádkových policistů (3x7, 22, 24 let) a 4 policisté s jiným zařazením (6, 2x8, 10, 15 let).

Graf 18: Odpověď na otázku č. 18



Zdroj: vlastní



**Otázka 19: Jakými z uvedených osobních ochranných prostředků jste jako jednotlivec vybaven/a, pro případné setkání se s nebezpečnou látkou (možno více odpovědí):**

Shodných 74% (41 policistů) sdělilo, že mají k dispozici ochranu dýchacích cest a ochranu rukou. Jedná se ovšem o jiné složení policistů. Ochranu dýchacích cest má 22 dopravních policistů, 15 pořádkových a 4 policisté jiného zařazení. Ochranu rukou vlastní 20 dopravních policistů, 16 pořádkových a 5 policistů jiného zařazení.

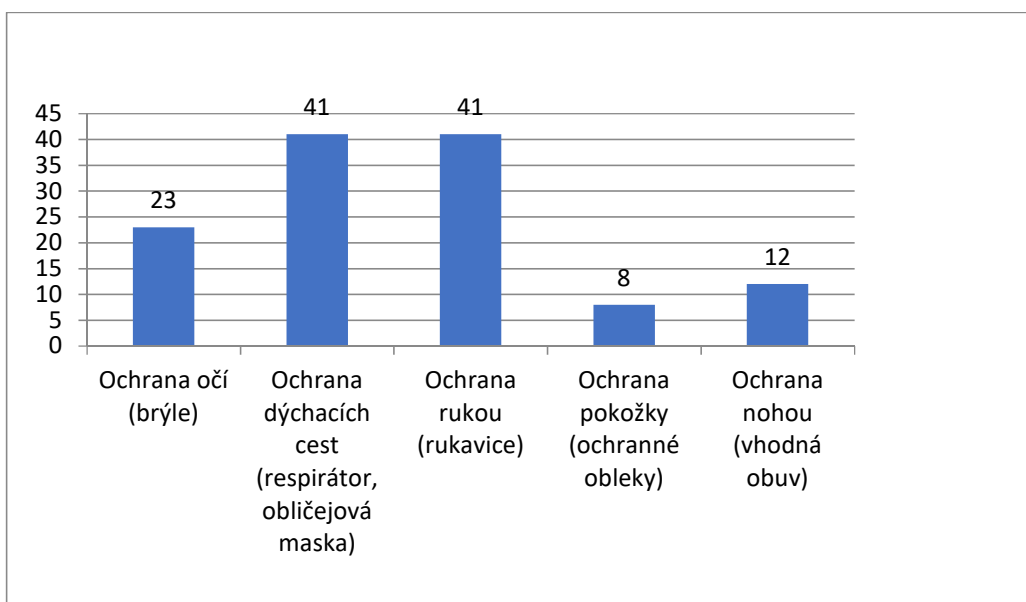
Ochranou očí disponuje pouze 42 % respondentů (23 policistů). Z toho je 12 dopravních policistů, 10 pořádkových a 1 policista jiného zařazení.

Vhodnou obuv vlastní 22 % respondentů (12 policistů), toto vnímám jako volbu každého jednotlivce. Policisté mají na výběr, v jakých botách chtějí sloužit, jestli zvolí polobotky nebo vysoké bot. Věřím, že se často i přezují v závislosti na dané situaci a samozřejmě i časových možnostech. Tuto odpověď zvolilo 5 dopravních policistů, 5 pořádkových a 2 policisté jiného zařazení.

Nejmenší zastoupení, 14 % respondentů (8 policistů), může v případě potřeby použít ochranný oblek. Jsou to celkem 2 dopravní policisté, 4 pořádkoví a 2 policisté jiného zařazení.

U této otázky spatřuji drobný nedostatek, nyní bych doplnil ještě o možnost: Nejsem vybaven žádným ochranným prostředkem, případně otevřenou možnost jiné.

Graf 19: Odpověď na otázku č. 19



Zdroj: vlastní

## 5 DISKUZE

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky v Jihočeském kraji dostatečně proškoleni pro kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné látky. Z provedeného dotazníkového šetření vyplývá, že znalosti v problematice přepravy nebezpečných látek po pozemních komunikacích jsou u příslušníků Policie České republiky v Jihočeském kraji na úrovni lepšího průměru. U každé ze tří variant služebního zařazení (dopravní, pořádkové, jiné zařazení) lze pozorovat určité nedostatky v oblasti znalostí problematiky ADR. Přesto, že z průzkumu vyplývá, že se většina oslovených respondentů s dopravní nehodou s účastí nebezpečné látky do této doby nesetkala, je velmi žádoucí, aby byly, zejména u dopravních policistů, znalosti v této oblasti doplněny. Jelikož právě dopravní policisté mají velkou pravděpodobnost, že se s řešením takové mimořádné události v souvislosti s nebezpečnými látkami mohou během své služby setkat. Z výsledků dotazníkového průzkumu dále jasně vyplývá, že více než polovina oslovených respondentů uvádí, že není dostatečně proškolená k řešení dopravní nehody s účastí nebezpečné látky. Z vlastní praxe mohou říci, že v tomto směru Policie České republiky klade spíše důraz na proškolení policistů, kteří se specializují na kontrolu nákladní dopravy, kdy jedním z okruhu této specializace je právě přeprava nebezpečných látek.

Dále bylo dotazníkovým šetřením zjištěno, že méně než jedna třetina respondentů, absolvovala školení na problematiku ADR. Další třetina oslovených, projevila o takové školení zájem. V důsledku by toto znamenalo, že v případě prostoru pro školení, by se počet respondentů, kteří mají alespoň základní znalost problematiky ADR, zvýšil o více než 100 procent. Vzhledem k nízké proškolenosti příslušníků Policie České republiky lze považovat za nečekaně dobrý výsledek u otázky postupu při dopravní nehodě. Dle zkoumání autora, je nezbytné podotknout, že více než dvě třetiny oslovených respondentů by vědělo, jak postupovat v případě řešení dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečnou látku.

Dalším dílčím cílem bakalářské práce bylo zjistit, zda jsou příslušníci Policie České republiky v Jihočeském kraji dostatečně vybaveni osobními ochrannými prostředky pro případné setkání se s nebezpečnou látkou. Provedeným dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že většina z oslovených respondentů není dostatečně materiálně

vybavena. Pouze 9 procent policistů uvedlo, že má dostatečné vybavení pro zákrok s účastí nebezpečné látky. V poslední otázce dotazníkového průzkumu sdělilo 41 policistů z 55 oslovených, že disponuje ochrannými prostředky pro ochranu rukou a dýchacích cest. Dále 23 oslovených policistů je vybaveno ochrannými prostředky pro ochranu očí. Autor se domnívá, že k vybavení policistů těmito třemi osobními ochrannými pomůckami pozitivně přispěla nedávná pandemie Covid-19. Před dvěma lety by byly výsledky této otázky pravděpodobně jiné. Pro ochranu nohou slouží správně zvolená pracovní obuv. Příslušníci Policie České republiky jsou povinni užívat předepsanou služební obuv, popřípadě obuv vlastní, ale tato musí splňovat určitá kritéria a projít schválením nadřízených funkcionářů. Pouze 8 policistů uvedlo, že disponuje ochranným oblekem.

Výzkumná část bude nyní, pro účel vyhodnocení, rozdělena na dvě samostatné části, a to na dotazníkové otázky, zaměřené vědomostně (otázky 3-9) a na praktické otázky, opírající se zejména o profesní zkušenost jednotlivých respondentů (otázky 10-18). Budeme se zabývat výsledky respondentů, v závislosti na odsloužená léta a také s ohledem na jejich zařazení, kdy porovnáme dopravní policisty s ostatními (pořádkovými a jinde zařazenými). V této části je však potřeba současně nahlížet do kapitoly 4.2 Výsledky dotazníku, kde jsou přesné odpovědi znázorněny i graficky. Zde je dobré upřesnit, jaké je složení dvou skupin policistů, z hlediska odsloužených let. Policisté zařazení u dopravní policie jsou v zastoupení: 11 policistů do deseti let (37%), 16 policistů slouží 11 let a více (53%) a 3 policisté slouží víc než 20 let (10%). Druhá skupina policistů pořádkových a jinde zařazených je v zastoupení: 19 policistů do deseti let (76%), 3 policisté slouží 11 let a více (12%) a 3 policisté slouží více než 20 let (12%).

Z výsledků první části dotazníku je patrné, že mají oslovení respondenti velmi dobré teoretické znalosti k uvedené problematice. Skupina dopravních policistů má 85% úspěšnost správných odpovědí a druhá skupina 74% úspěšnost. Nejvíce problematickou otázkou byla pro dopravní policisty otázka č. 6, co je Kemler kód. Druhé skupině policistů činila největší problém otázka č. 7, co je UN kód. Toto zjištění není příliš překvapivé, je nutno podotknout, že se kódy často pletou a zaměňují, pro policisty, kteří se touto problematikou více nezabývají, to bývá obtížné. Naopak definici dopravní nehody a zkratky ADR znají na 100% obě dotazované skupiny policistů. V této části dotazníku nehrála příliš velkou roli odsloužená léta jednotlivých

respondentů. Nejednou policisté sloužící 1 nebo 3 roky měli lepší výsledky než policisté sloužící např. 19 let. Dle zkoumání autora lze uvést, že základní vědomosti, zjišťované v první části dotazníku, nejsou odrazem zkušeností či délkou služby.

V druhé části dotazníkového průzkumu vidíme opět podobnost v úspěšnosti jednotlivých otázek. Jednoznačně 100% úspěšnost měla otázka č. 10. Všichni policisté vědí, že je nutné použít ochranné pomůcky. U obou skupin převažují kladné odpovědi na otázku č. 14, 16, 17 a 18. Jedná se o otázky praktické, dotazující se na postup policistů při dopravní nehodě vozidel ADR. Dopravní policisté v této části uspěli z více než 75% a druhá skupina měla 60% úspěšnost. Vzhledem k tomu, že školení zaměstnavatelem absolvovalo pouze 44% dopravních policistů a 16% ostatních policistů, lze hovořit o velmi dobrém výsledku v oblasti znalosti správného policejního postupu. Nejvíce negativních odpovědí, ze strany dopravních policistů, náleží otázce č. 13, která se týká dostatečného vybavení. Bylo zjištěno, že 77% dopravních policistů nemá dostatečné materiální vybavení, pro případný zásah u dopravní nehody s vozidlem ADR. Toto vnímám jako velký problém, bylo by potřeba materiální prostředky zajistit. U druhé skupiny bylo nejvíce záporných odpovědí na otázku č. 11. 92% těchto policistů se nikdy nesešlo s dopravní nehodou vozidla přepravující nebezpečné látky, toto je vzhledem k jejich zaměření pochopitelné.

## ZÁVĚR

V bakalářské práci jsme řešili problematiku přepravy nebezpečných látek po pozemních komunikacích. Shrnutí podmínek pro přepravu nebezpečných látek je velmi obsáhlé, a proto bylo velmi náročné žádnou z důležitých podmínek neopomenout. Celá tato problematika vychází z mezinárodní Dohody ADR, kde jsou všechny podmínky pro přepravu podrobně uvedeny.

Hlavním cílem práce, bylo získat informace od oslovených respondentů týkající se proškolení, materiálního vybavení a základních vědomostí o podmínkách pro přepravu nebezpečných látek. Toto bylo prověřeno metodou dotazníkového šetření, kde jsme zjišťovali, jaká je úroveň proškolenosti a materiálního vybavenosti osobními ochrannými prostředky jednotlivých příslušníků Policie České republiky. Tímto průzkumem byl zjištěn neuspokojivý výsledek a to, že více než polovina oslovených příslušníků Policie České republiky není dostatečně proškolená pro případné setkání se s nebezpečnou látkou. Policie České republiky, jakožto kontrolní orgán, by měla dle mého názoru jednotlivé policisty během služby postupně školit na všechny možné okruhy problematik, se kterými se mohou během své služby setkat. Z průzkumu vyplývá, že více než polovina všech oslovených respondentů, kteří nebyli proškoleni, by o toto měla zájem. Vzhledem k tomu, že jsem příslušníkem Policie České republiky, zařazeným u služby dopravní policie, mohu ze své praxe uvést, že problematikou ADR se mnoho policistu v České republice nezabývá, tedy v Jihočeském kraji jsou to policisté v řádech jednotek. Tato školení jsou pro Policii České republiky velmi nákladná, nicméně z hlediska kvality, jsou na nejvyšší možné úrovni v České republice. Nejedno takové školení jsem již také absolvoval a dovoluji si říci, že tato zkušenost mi velmi rozšířila obzor a profesně mě posunula dál.

Materiální vybavenost Policie České republiky není na špatné úrovni. Pokud se zaměříme na vybavení pro případ setkání se s nebezpečnou látkou, je předchozí tvrzení poněkud odlišné. Vozidla Policie České republiky mají dle závazných pokynů disponovat určitým vybavením pro případ zásahu v situaci s nebezpečnou látkou. V tomto směru má Policie České republiky, dle mého názoru, velké rezervy. V dotazníkovém šetření byli respondenti dotazováni na vybavení osobními ochrannými prostředky. Domnívám se, že by odpovědi byly jiné v době před pandemií Covid-19 a po této pandemii, jelikož každý policista byl v době pandemie Covid-19 vybaven

ochranou dýchacích cest, rukou a očí. Toto vybavení bylo v době průzkumu na určených místech, dle ochranných opatření vydaných vládou České republiky, stále povinné. Troufám si tedy tvrdit, že je toto příčinou kladného výsledku šetření na toto téma. Většina oslovených respondentů je dostatečně vybavena pro případné setkání se s nebezpečnou látkou.

Hlavní přínos této práce vidím v aktuálnosti tématu. Vzhledem k tomu, že se v následujících letech v Jihočeském kraji chystá výstavba tunelů, jak silničního, tak i železničního, je dobré poukázat na rozsáhlou problematiku přepravy nebezpečných látek. Z hlediska policejní činnosti tato práce nabízí několik témat k diskusi a poukazuje na možné nedostatky, které by bylo dobré odstranit. Další velký přínos bakalářské práce shledávám v ní samotné. Může sloužit jako přehledný a stručný zdroj pro zdokonalení vědomostí jednotlivých policistů, protože samotná Dohoda ADR je velmi rozsáhlá, čítá přes 1200 stran.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BAJGL, I., *Řízení bezpečnosti v silničních tunelech*, Brno, 2020. Diplomová práce. Ambis vysoká škola a.s., Katedra bezpečnosti a práva. Vedoucí práce: Mgr. Irena Tušer, Ph.D.
2. CEMPÍREK, V., KAMPF, R., *Nebezpečné zboží v logistických systémech*, Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 84 s. ISBN: 80-86530-22-1.
3. ČSN EN IEC 60812-ed.2 (010675) *Analýza způsobů a důsledků poruch (FMEA a FMECA)*. Praha: Česká technická norma, 2019, 72 s. Třídící znak 01 0675.
4. DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, 64 s.
5. DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Cisterny 2017*, Praha, 2017, 72 s.
6. DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2015*, Akademie dopravního vzdělávání, Praha, 2015, 77 s.
7. DEKRA CZ a.s., *Přeprava nebezpečných věcí Kusy a volně ložené látky ADR 2017*, Praha, 2017, 80 s.
8. EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE, VÝBOR PRO VNITROZEMSKOU DOPRAVU, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí*, New York a Geneva, 2016, s. 1277.
9. HRAZDÍRA, I., A KOLEKTIV, *Nebezpečné látky*, Praha: Policejní akademie České republiky, 1997, 203 s. ISBN: 80-85981-58-0.
10. JANSÁ, P., A KOLEKTIV, *Pedagogika sportu*, Praha: Karolinum, 2012, 228 s. ISBN: 978-80-246-3986-4.
11. KNABE, H., MARTINIUS, J., *Gesundheits – und Arbeitsschutz beim Umgang mit chemischen Mitteln in der Landwirtschaft*, Berlín: J. Schmidt KG, 1967, 160 s. Lizenz – Nr.: 101-175/32/67.
12. KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, Praha: Prospektrum spol. s.r.o., 1998, 198 s. ISBN: 80-7175-068-9.
13. MILETÍN, J. *ADR 2009 - Přeprava nebezpečných věcí*. 1 vyd. Praha: MKONZULT, 2009, 159 s. ISBN 978-80-902202-1-8.



14. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 2. Díl – dodatky k příloze A*, Praha: Nákladem SEVT, a.s., 1993, 281 s. ISBN: 80-7049-065-9.
15. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dohoda ADR) 3. Díl – příloha B*, Praha: Nákladem SEVT, a.s., 1995, 440 s. ISBN: 80-7049-141-8.
16. POLÍVKA, L., MIKA, O. J., a SABOL, J., *Nebezpečné chemické látky a průmyslové havárie*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2017, 151 s. ISBN 978-80-7251-467-0.
17. PORADA, V. a KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde Praha a. s., 2000, 378 s. ISBN: 80-7201-212-6.
18. PROCHÁZKOVÁ, D., BUMBA, J., SLUKA, V., ŠESTÁK, B., *Nebezpečné chemické látky a chemické přípravky a průmyslové nehody*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2008, 418 s. ISBN 978-80-7251-275-1.
19. SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Ostrava: Vysoká škola Báňská, 2014, 86 s. ISBN 978-80-248-3492-4.
20. STEPHAN, F., PAPEŠOVÁ, I., ŠABART, P., *Přeprava nebezpečných věcí v kusech a volně ložených zásilek*, Köln: Nakladatelství Vilém Šmidt, 1999, 109 s. ISBN:80-86281-00-0.

### **Elektronické zdroje**

21. AUTOEDU, *Osvědčení o školení řidiče*, nabidky.edb.cz [online]. © 2018 [cit. 2022-03-13]. Dostupné na WWW: <<https://nabidky.edb.cz/Nabidka-143457-skoleni-ridicu-pro-prepravu-nebezpecnych-veci-zakladni-obnovovaci-a-nastavbovy-kurz-adr>>.
22. AUTOSPOL, *Tabule ADR pevná oranžová 300x400*, autospol-nd.cz [online]. © 2015 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.autospol-nd.cz/shop/tabule-adr-pevn-oranov-300x400&parts=2404>>.
23. BEZPEČNÉ CESTY, *Zákazové značky*, bezpecnecesty.cz [online]. © 2014 - 2022 [cit. 2022-03-01]. Dostupné na WWW: <<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/dopravni-znacky/zakazove-znacky/b-18-zakaz-vjezdu-vozidel-prepravujicich-nebezpecny-naklad>>.

24. DOPRAVA A LOGISTIKA, *Ustanovení o přepravě v kusech*, dlprofi.cz [online]. © 1997 - 2022 [cit. 2022-03-02]. Dostupné na WWW: <<https://www.dlprofi.cz/33/ustanoveni-o-preprave-v-kusech-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EvxbFIvwckML1Lx1h-9gR-Y/>>.
25. ENVI PROFI, *Ustanovení o přepravě v cisternách*, enviprofi.cz [online]. © 1997 - 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné na WWW: <https://www.enviprofi.cz/33/ustanoveni-o-preprave-v-cisternach-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4apTeFm7uydFg/>.
26. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. MV-GŘHZS ČR: *Zásah v silničním tunelu* [online]. MV-GŘHZS ČR © 2014 [cit. 2022-02-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/soubor/s-08-silnicni-tunely-pdf.aspx>>.
27. HZS MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, *Nebezpečné látky*, hzscr.cz [online]. © 2021 [cit. 2022-02-10]. Dostupné z WWW: <<https://www.hzscr.cz/clanek/nebezpecne-latky.aspx>>.
28. HAZCHEM. *What is the definition of ADR?* hazchemsafety.com [online]. © 2010-2021 [cit. 2022-03-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.hazchemsafety.com/what-is-adr/>>.
29. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, *Přeprava nebezpečných věcí*, mdcz.cz [online]. © 2022 [cit. 2022-03-10]. Dostupné na WWW: <[https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021?returl=/Dokumenty/Silnicni doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021?returl=/Dokumenty/Silnicni%20doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr)>.
30. PARAKOCOUR, *o to je? Přece Kemlerův kód!*, parakocour.blogspot.com [online]. © 2013 - 2017 [cit. 2022-02-26]. Dostupné na WWW: <http://parakocour.blogspot.com/2017/02/co-to-je-prece-kemleruv-kod.html>.
31. SAFETYSHOP, *Látky ohrožující životní prostředí*, safetyshop.cz [online]. © 2020 [cit. 2022-02-10]. Dostupné na WWW: <<https://www.safetyshop.cz/produkt/symbol-adr-latky-ohrozujici-zivotni-prostredi/>>.
32. TRUCKONLINE, *Tabule ADR – oranžová magnetická, 300x120mm*, truckonline.cz [online]. © 2019 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z WWW:

<<https://www.truckonline.cz/tabule-adr-oranzova-magneticka-300x120mm-px47114/?cid=2777>>.

### **Legislativní dokumenty**

33. ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 70. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111?text=111%2F1994>>.
34. 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. 36. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239?text=239%2F2000>>.
35. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17 července 2008, o policii České republiky, In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 40. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>>.

### **Ostatní zdroje**

36. Interní materiály Hasičského záchranného sboru.
37. Interní materiály Policie České republiky.

## Seznam tabulek a grafů

Tab. 1: Přehled tříd ADR .....	14
Tab. 2: Význam písmen - nebezpečí .....	15
Tab. 3: Druhy obalů .....	19
Tab. 4: Druhy materiálu .....	19
Tab. 5: Kategorie obalů .....	20
Tab. 6: Kód obalu .....	20
Tab. 7: Kód cisteren .....	27
Tab. 8: Kód cisteren pro plyny .....	28
Tab. 9: Kategorie tunelů .....	31
Tab. 10: Dopravní nehody s účastí vozidla ADR .....	48
Tab. 11: Dopravní nehody s účastí vozidel ADR – únik látky – druh látky .....	49
Graf 1: Odpověď na otázku č. 1 .....	57
Graf 2: Odpověď na otázku č. 2 .....	58
Graf 3: Odpověď na otázku č. 3 .....	58
Graf 4: Odpověď na otázku č. 4 .....	59
Graf 5: Odpověď na otázku č. 5 .....	60
Graf 6: Odpověď na otázku č. 6 .....	61
Graf 7: Odpověď na otázku č. 7 .....	62
Graf 8: Odpověď na otázku č. 8 .....	62
Graf 9: Odpověď na otázku č. 9 .....	63
Graf 10: Odpověď na otázku č. 10 .....	64
Graf 11: Odpověď na otázku č. 11 .....	65
Graf 12: Odpověď na otázku č. 12 .....	66
Graf 13: Odpověď na otázku č. 13 .....	67
Graf 14: Odpověď na otázku č. 14 .....	68
Graf 15: Odpověď na otázku č. 15 .....	69
Graf 16: Odpověď na otázku č. 16 .....	70
Graf 17: Odpověď na otázku č. 17 .....	71
Graf 18: Odpověď na otázku č. 18 .....	72
Graf 19: Odpověď na otázku č. 19 .....	74

## Seznam obrázků

Obr. 1: Oranžová tabule .....	16
Obr. 2: Zmenšená oranžová tabule.....	16
Obr. 3: Bezpečnostní značky.....	17
Obr. 4: Označení ohrožení životního prostředí a zahřáté látky.....	18
Obr. 5: Orientační šipky a lithiové baterie .....	18
Obr. 6: Složení obalů.....	20
Obr. 7: Oranžová tabule (vysvětlení) .....	22
Obr. 8: Rozměry bezpečnostní značky.....	24
Obr. 9: Zákaz vjezdu vozidel ADR.....	33
Obr. 10: Osvědčení o školení .....	34
Obr. 11: Osvědčení o schválení vozidel.....	38

## Přílohy

### DOTAZNÍK

Vážení kolegové, rád bych Vás požádal o vyplnění tohoto dotazníku, který bude součástí mé bakalářské práce na téma „Převaha nebezpečných látek po silnici a riziko dopravních nehod v tunelech“. Cílem dotazníku je zjistit připravenost příslušníků Policie ČR, zejména dopravních policistů, na zásah při dopravní nehodě vozidla ADR v tunelu.

Vámi uvedené údaje mohou dále pomoci k zajištění potřebných informací, týkajících se této problematiky a také zvýšit povědomí o tom, jak v možné situaci konat.

Výsledky dotazníkového šetření budou využity pouze pro studijní účely v rámci zpracování bakalářské práce a v případě zájmu mohou být vodítkem pro oprávněné osoby, zabývající se touto problematikou.

Dotazník je **anonymní**. Je sestaven z 19 uzavřených otázek, Vaši odpověď prosím označte křížkem, takto:  Označte vždy jen jednu odpověď. Pouze u otázky číslo 19 je možnost více odpovědí.

Po vyplnění dotazníku se prosím ujistěte, zda jste opravdu odpověděli na všechny otázky. Děkuji Vám za spolupráci a Vámi věnovaný čas.

Jan Mandík, student VŠERS České Budějovice

1. U Policie ČR jsem zařazen/a:

- Dopravní služba
- Pořádková služba
- Jiné (napiš) \_\_\_\_\_

2. U Policie ČR sloužím: (doplň kolik let)

\_\_\_\_\_

3. Dopravní nehoda je:

- Událost v silničním provozu, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu

- Jakákoli nešťastná událost na pozemní komunikaci
  - Událost v silničním provozu, při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku
4. Zkratka ADR upravuje:
- Převahu nebezpečných látek po pozemních komunikacích
  - Převahu nebezpečných látek po železnici
  - Převahu jakéhokoliv materiálu po pozemní komunikaci
5. Vozidla přepravující nebezpečné látky:
- Jsou označena dle zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě
  - Jsou označena dle mezinárodních úmluv oranžovou tabulkou s černým orámováním
  - Nejsou označena
6. Kemler kód je:
- Identifikační číslo konkrétní chemické látky
  - Číslo označující povahu nebezpečí
  - Číslo označující množství převážené nebezpečné látky
7. UN kód je:
- Označuje nebezpečnost látky
  - Identifikační číslo konkrétní chemické látky
  - Identifikační číslo označující stupeň nebezpečnosti
8. Pojem nebezpečná látka znamená:
- Látka, jejíž některé fyzikální, fyzikálně chemické, chemické a toxikologické vlastnosti vedou k bezprostřednímu nebo následnému závažnému poškození nebo ohrožení života a zdraví občanů, hospodářských zvířat, životního prostředí nebo ke škodě na majetku
  - Jakákoli látka, která by ohrozit životní prostředí nebo zdraví a život osob a zvířat
  - Látka, která se používá pouze v chemickém průmyslu
9. Velitelem zásahu u dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky je:
- Příslušník PČR, který je na místě dopravní nehody jako první, a to do příjezdu nadřízeného policisty
  - Příslušník PČR, který je zařazen u skupiny dopravních nehod
  - Příslušník HZS kraje, který je určen jako velitel zásahu

10. Měl/a bych při dopravní nehodě vozidla přepravujícího nebezpečnou látku použít ochranné pomůcky?
- Nebylo potřeba použít žádné ochranné pomůcky
  - Ano, použiji ochranné pomůcky přiměřené dané situaci
  - Nevím
11. Při vykonávání Vaší profese, zúčastnil/a jste se zásahu na místě dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné látky?
- Ano
  - Ne
  - Pouze při školení
12. Myslíte si, že jste dostatečně teoreticky připraven/a na řešení dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečnou látku?
- Ano
  - Ne
  - Nemohu posoudit
13. Máte dostatečné vybavení pro zásah u dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečnou látku?
- Ano
  - Ne
  - Nevím, nemám o tom přehled
14. Na místě dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečnou látku, jako člen jednotky PČR:
- Vím, co mám na místě dělat
  - Nevím, co mám na místě dělat a čekám, co mi řekne zkušenější kolega
  - Nevím, co mám dělat
15. O problematice dopravních nehod vozidel přepravující ch nebezpečné látky:
- Jsem byl/a proškolen/a zaměstnavatelem
  - Jsem získal/a informace z odborné literatury, školy nebo jiných zdrojů
  - Jsem nebyl/a vůbec proškolen/a, ale měl/a bych o to zájem
  - Jsem nebyl/a proškolen/a, ani mě to nezajímá
16. Při příjezdu k dopravní nehodě vozidla přepravujícího nebezpečnou látku, vidím dým, vycházející z nákladového prostoru. Z důvodu zabránění dalších škod se budu snažit požár lokalizovat hasicím přístrojem ze služebního vozidla nebo kabiny havarovaného vozu.
- Ano, takto budu postupovat



- Ne, hašení vzniklého požáru přenechám HZS
- Ne, hasicí přístroj je určen pouze k hašení kabiny vozidla, nikoliv nákladu

17. První pomoc při dopravní nehodě vozidla přepravujícího nebezpečnou látku:

- Je stejná, jako u každé jiné dopravní nehody
- Zjistím, zda osoba nebyla zasažena přepravovanou nebezpečnou látkou, pokud ano, tak v jakém rozsahu a na jakých částech těla
- Poskytnu první pomoc a to bez ohledu, zda osoba byla, či nebyla zasažena nebezpečnou látkou

18. Při příjezdu k havarovanému vozidlu přepravujícímu nebezpečnou látku, označenému výstražnou tabulkou:

- Poskytnu první pomoc zraněným osobám
- Za součinnosti přítomných osob se snažím zabránit další kontaminaci půdy a ovzduší
- Z bezpečné vzdálenosti se pomocí výstražné tabulky snažím zjistit přepravovanou látku a neprodleně o situaci vyrozumím HZS

19. Jakými z uvedených osobních ochranných prostředků jste jako jednotlivec vybaven/a, pro případné setkání se s nebezpečnou látkou (možno více odpovědí):

- ochrana očí (brýle)
- ochrana dýchacích cest (respirátor, obličejová maska)
- ochrana rukou (rukavice)
- ochrana pokožky (ochranné obleky)
- ochrana nohou (vhodná obuv)