

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**POSTAVENÍ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
V INTEGROVANÉM ZÁCHRANNÉM SYSTÉMU**

Autor práce: Milan Kršík, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2015

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce plk. Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KRŠÍK, M. *Postavení policie ČR v integrovaném záchranném systému: bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2015. 89 s. Vedoucí bakalářské práce : plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: Integrovaný záchranný systém, Policie České republiky, zákon o integrovaném záchranném systému, zákon o Policii České republiky, mimořádná událost.

Bakalářská práce pojednává o součinnosti složek integrovaného záchranného systému, která se zejména zaměřuje na činnost a postavení Policie České republiky, jako jedné ze složek integrovaného záchranného systému. Dále pojednává o každodenní spolupráci hasičů, zdravotníků, policie a dalších složek pro dosažení rychlé a účinné záchrany nebo likvidaci mimořádné události. První část je zaměřena zejména na úkoly Policie České republiky a operačních středisek policie v rámci integrovaného záchranného systému, druhá část se zabývá postupem složek integrovaného záchranného systému při vzniku mimořádné události v dálničních tunelech Libouchec a Panenská na dálnici D8 v okrese Ústí nad Labem.

ABSTRACT

KRŠÍK, M. *Position of the Czech Police in the Integrated Rescue System : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2015. 89 p.
Supervisor : plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: Integrated Rescue System, Police of the Czech Republic, Act on integrated rescue system, The Law on the Police of the Czech Republic, extraordinary event.

This bachelor thesis deals with the interaction of the individual components of the Integrated Rescue system. It mainly focuses on the activities and position of the Police of the Czech Republic as one of the components of the Integrated Rescue System. It also deals with day-to-day work of firefighters, medics, police and other components that ensure rapid and effective rescue or liquidation of emergencies. The first part focuses mainly on the tasks of the Police of the Czech Republic and police operations centers within the Integrated Rescue System, while the second part deals with the procedure of the Integrated Rescue System components in case of an emergency in the highway tunnels Libouchec and Panenská on the D8 motorway in Ústí nad Labem District.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Vznik Policie České republiky	12
3 Současná spolupráce Policie ČR s dalšími subjekty a její připravenost na mimořádné události	15
4 Základní a ostatní složky integrovaného záchranného systému.....	17
4.1 Základní složky integrovaného záchranného systému	17
4.2 Ostatní složky integrovaného záchranného systému.....	17
5 Tísňové telefonní linky	18
5.1 Čísla tísňových telefonních linek	18
6 Policie ČR jako jedna ze základních složek v IZS	20
7 Působení Policie ČR v rámci integrovaného záchranného systému.....	21
7.1 Oprávnění a činnost Policie ČR jako jedné ze složek integrovaného záchranného systému při plnění úkolů při vzniku mimořádné události.....	22
7.2 Činnost Policie ČR v rámci integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události v souvislosti s dopravní nehodou a dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.....	23
8 Operační střediska Policie České republiky	25
8.1 Základní úkoly operačních středisek	26
8.1.1 Operační středisko.....	26
8.1.2 Integrované operační středisko	27
8.1.3 Operační středisko prezidia.....	30
8.1.4 Operační středisko útvaru policie s celostátní působností	30
9 Komunikace v rámci policie a mezi dalšími složkami integrovaného záchranného systému	31
9.1 Komunikační a informační systémy.....	32
9.1.1 Komunikace složek integrovaného záchranného systému.....	32

9.1.2	Komunikace mezi operačním střediskem, ostatními složkami policie a ostatními složkami integrovaného záchranného systému	33
10	Postup operačního střediska při oznámení mimořádné události	36
11	Dálniční tunely a problematika jízdy v dálničním tunelu	38
12	Dálniční tunely Libouchec a Panenská dálnice D8 v okrese Ústí nad Labem.	40
12.1	Technické údaje tunelů	40
12.1.1	Zajištění pravidelné údržby a servis tunelů.....	42
13	Činnost Policie ČR při řízení dopravy a řízení provozu technologie v tunelu	44
14	Provozní režimy tunelu.....	46
14.1	Standardní režim tunel	46
14.2	Zvláštní režim tunelu.....	46
14.2.1	Zvláštní režim s účastí Policie ČR:	47
14.3	Mimořádný režim.....	48
15	Obecné zásady pro operátora dopravy a jeho postavení k počáteční organizaci zásahu složek integrovaného záchranného systému	50
15.1	Priority pro ovládání	51
16	Metodické pokyny pro jednotky požární ochrany při zásahu v tunelech Libouchec a Panenská	53
16.1	Požár v tunelové trubě	54
16.1.1	Systémová opatření	54
16.1.2	Průzkum a organizace místa zásahu.....	56
16.2	Únik nebezpečné látky v tunelové trubě.....	57
16.2.1	Systémová opatření	57
16.2.2	Průzkum a organizace místa zásahu.....	59
16.3	Dopravní nehoda v tunelu.....	60
16.3.1	Dopravní nehoda s vyproštěním osob.....	61
16.3.2	Systémová opatření	61
16.3.3	Průzkum a organizace místa zásahu.....	62

17 Diskuze	64
Závěr.....	67
Seznam použitých zdrojů	69
Seznam zkratek	73
Přílohy	74

Úvod

Integrovaný záchranný systém vznikl (dále jen „IZS“) jako potřeba každodenní spolupráce hasičů, zdravotníků, policie a dalších složek při řešení mimořádných událostí, jako jsou požáry, havárie, dopravních nehody, havárie v železniční dopravě, zřícení staveb, výbuchy, havárie inženýrských sítí a záchrana osob.¹

Základem konstituování IZS bylo vytvoření legislativních podmínek pro realizaci záchranných a likvidačních prací, přípravu sil a prostředků. Byla nutnost vytvoření systému řízení, jehož součástí je informační podpora řízení. Legislativní podmínky byly vymezeny zákonem č. 2390/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a dalšími krizovými zákony. Výhodou vytvoření IZS bylo kvalitativně nové řešení v dané oblasti. Pokaždé, když bylo nutné spolupracovat při řešení větší události, vždy byl zájem spolupracovat s dalšími složkami a využívat společných sil, pro dosažení rychlé a účinné záchrany nebo likvidace mimořádné události. Spolupráce na místě zásahu uvedených složek v nějaké formě existovala vždy. Avšak odlišná pracovní náplň i pravomoci jednotlivých složek zakládaly a zakládají nutnost určité koordinace postupů.² Z definice IZS vyplývá, že se nejedná o žádnou instituci nebo úřad, který by měl nějaké budovy či sídla, razítka nebo rozpočty. Teprve při vzniku mimořádné události a při použití alespoň dvou složek IZS se osoby, které působí samostatně nebo řídí nějakou složku, stávají velitelem zásahu.³

Jako jedna ze složek IZS je Policie České republiky (dále jen Policie ČR“), neboť jako ozbrojená složka státu hraje společně s dalšími složkami integrovaného záchranného systému významnou roli při prevenci, řešení a likvidaci mimořádných událostí na území České republiky. Hlavním posláním policie je chránit bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.

¹ VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Universita Jana Ámose Komenského, 2012. s. 11.

² LUKÁŠ, L., A KOL. *Informační podpora integrovaného záchranného systému*. 1 vyd. Ostrava: Edice Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2011. s. 4 – 5.

³ MARTÍNEK, B., TVRDEK, J. *Základy Integrovaného záchranného systému*. Praha: Policejní Akademie České republiky, Fakulta bezpečnostního managementu, Katedra krizového řízení, 2010. s. 50.

Nedílnou součástí IZS jsou operační střediska Policie ČR, jejichž činnost je upravena závazným pokynem policejního prezidenta č. 109/2009 ze dne 18.08.2009 o operačních střediscích.⁴ Jednotlivá operační střediska plní své specifické úkoly v rámci svého postavení. Podílí se na plnění služebních úkolů svojí každodenní rutinní činností, která spočívá zejména v poskytování servisu výkonným policejním útvarům a působením v oblasti koordinace sil a prostředků útvaru směřujících k zabezpečení relevantní reakce na vzniklou bezpečnostní situaci. Jsou to pracoviště pro organizování, řízení a koordinaci výkonu služby na daném stupni řízení. Do jejich působnosti patří organizace a zajištění opatření k řešení vzniklé bezpečnostní situace v reálném čase, v prostoru věcné a územní působnosti. Postavení operačních středisek policie v rámci IZS spočívá zejména ve spolupráci s dalšími složkami IZS při vzniku mimořádné události při jejich rozhodování. K základnímu poslání operačních středisek patří zejména práce s informacemi, jejich vyhodnocení a rozhodování o dalších opatřeních.

⁴PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 109 ze dne 18. srpna 2009 o operačních střediscích*. [online]. Praha, 2014. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 18.12.2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 109/2009 o operačních střediscích - poslední stav textu >.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je charakterizovat postavení Policie České republiky jako jedné ze složek IZS a její úkoly, mezi které patří zejména nepřetržitá pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a včasná a efektivní reakce na zvyšující se hrozby či následky přírodních a technologických rizik, které lze eliminovat či řešit prostřednictvím zajištění vysoké úrovně akceschopnosti a efektivity operačního řízení Policie ČR v rámci IZS. Dalším cílem je přiblížit postup a spolupráci složek IZS při vzniku mimořádné události v dálničních tunelech. Libouchec a Panenská na dálnici D8 v okrese Ústí nad Labem. Tento zásah se velmi odlišuje od běžných zásahů složek IZS, kdy je přístup ke vzniklé mimořádné události omezen pouze vjezdy do autobusů, nebo se musí využít únikových východů. Nelze využít například leteckou techniku a rovněž tak nelze zaujmout jakékoliv postavení vozidel IZS z důvodu omezeného prostoru. V tomto případě velkou roli hraje včasnost, kvalita, sladěnost a účinnost záchranných a likvidačních prací. Rozhodujícím subjektem řízení všech činností v prostoru ohrožení je velitel zásahu, zpravidla to bývá velitel zasahující jednotky Hasičského záchranného sboru (dále jen „HZS“). Ten rozhoduje o postupu všech složek IZS a dalších složek, k vyhodnocení a zajištění účinné a rychlé likvidaci mimořádné události, za pomoci a užití všech bezpečnostních a technických prvků, kterými jsou tunely vybaveny.

Při tvorbě a zpracování práce bude použita analýza písemných podkladů a to zejména provozní dokumentace dálničního úseku dálnice D 0807/II v části Knínice – Petrovice, tunel Panenská a Metodický pokyn pro jednotky požární ochrany, kde jsou kompletně a přehledně uspořádány postupy při vzniku mimořádné události. Cestou explorativní výzkumné metody rozhovoru bude doplňujícím souborem otázek získání dalších údajů, které vyplynou ze studie podkladů a zjistit tak problematiku při konkrétním zásahu. Rozhovor bude proveden s velitelem požární stanice Petrovice, která má ve svém hasebním obvodu dálniční tunely, kdy formou výměny názorů a dále strukturovaným souborem předem připravených otázek získat další doplňující informace k problematice zásahu v tunelu a koordinaci složek IZS k lepšímu pochopení a srovnání s běžným zásahem ve volném terénu, nebo se zásahem v tunelu.

2 Vznik Policie České republiky

Dne 21. června 1991 byl schválen Českou národní radou zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, a na jehož základě vznikla dnem 15. července 1991 Policie České republiky. Policie České republiky byla podřízena Ministerstvu vnitra ČR. Vrcholným útvarem vzniklým z dosavadního Hlavního velitelství Veřejné bezpečnosti (VB) ČR bylo Policejní ředitelství v čele s policejním ředitelem podřízeným českému ministru vnitra. Na řízení a zabezpečování policie se však podílely i útvary bezpečnostního úseku Ministerstva vnitra ČR. Všeobecnými územními útvary byly správy krajů a okresní, městská a obvodní ředitelství. Tyto útvary vznikly z dosavadních správ VB krajů a okresních správ VB. Některé služby pak byly dále organizovány v rámci celorepublikových útvarů, zvláštních územních útvarů nebo základních útvarů. Kategorie základních útvarů zanikla již v roce 1992 a tyto útvary se staly součástí správ krajů nebo okresních ředitelství. Policie ČR vznikla z dosavadních českých složek Sboru národní bezpečnosti (SNB) a stala se všeobecným bezpečnostním sborem České republiky. Stejně tak již o více než čtyři měsíce dříve vznikl ze slovenských složek SNB Policejní sbor Slovenské republiky, který na Slovensku plnil obdobné úkoly jako v České republice Policie ČR. Kromě těchto sborů fungovaly v Československu ještě federální bezpečnostní složky, z nichž nejdůležitějším byl Sbor národní bezpečnosti, který se vznikem Policie ČR stal sborem výlučně federálním. Dnem 27. srpna 1991 byl přeměněn na Federální policejní sbor. O policejní úkoly se v Československu dělily především uvedené tři sbory. Po rozdělení Československa dnem 1. ledna 1993 převzala Policie ČR i agendu zrušeného Federálního policejního sboru. Tak byla rozšířena působnost služby kriminální policie, služby ochrany ekonomických zájmů (protikorupční služby), kriminalisticko-technické a expertizní služby, vyšetřovací a ochranné služby. Novými službami, převzatými od federální policie, se stala letecká služba, služba rychlého nasazení a služba cizinecké a pohraniční policie. Při svém vzniku Policie ČR disponovala správní službou, zabývající se především agendou občanských a zbrojních průkazů, službou pořádkové policie, službou dopravní policie, službou kriminální policie, službou ochrany ekonomických zájmů, službou ochrany ústavních činitelů, kriminalisticko-technickou a expertizní službou a vyšetřovací službou. Dnem 1. ledna 1994 byla do Policie ČR převedena z resortu dopravy Železniční policie ČR, a vznikla tak nová služba železniční

policie. V roce 2000 a 2001 přišla policie o řadu správních agend, zejména v oblasti silničního provozu, občanských průkazů a cestovních dokladů. Značný dopad na strukturu policie měla rozsáhlá novelizace trestního řádu, v důsledku níž došlo od 1. ledna 2002 ke sloučení kriminální, protikorupční a vyšetřovací služby do služby kriminální policie a vyšetřování. Změna přinesla zrušení institutu procesně samostatného vyšetřovatele a úřadů vyšetřování. Se vstupem do Schengenského prostoru v roce 2007 byla prakticky odbourána ochrana pozemních státních hranic, což znamenalo transformaci služby cizinecké a pohraniční policie na službu cizinecké policie. V roce 2007 a 2008 byly provedeny některé změny v územní působnosti správ krajů, které připravovaly policii na změnu její územní organizace. Dnem 1. ledna 2009 nabyl účinnosti nový zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, který završil reformu policie a přinesl některé zásadní změny v postavení jejích součástí. Správy krajů byly nahrazeny krajskými ředitelstvími, jejichž územní obvody byly nově vymezeny obvody jednoho, dvou či tří samosprávných krajů při zachování počtu osmi útvarů. Okresní ředitelství byla zrušena a začleněna do krajských ředitelství. Obvodní a městská ředitelství zůstala v redukované podobě zachována. Mezi službami přibyla jako za další pyrotechnická služba a služba pro zbraně a bezpečnostní materiál (dosavadní služba správních činností). Naopak služba železniční policie byla zrušena, neboť již v letech 1998 a 2006 její pracoviště splynula se složkami služby pořádkové policie. Od 01. 01. 2010 došlo v rámci reformy Policie České republiky k zásadní změně v její organizaci u útvarů s územně vymezenou pravomocí v její organizaci u útvarů s územně vymezenou působností. V uvedené dobu byly zrušeny dosavadní Správy krajů (krajské správy), kdy z teritoriálního hlediska byla Policie České republiky oproti 14 samosprávným krajským celkům rozdělena původně na 8 územních útvarů, kdy se jednalo útvary:

- správa Západočeského kraje,
- správa Severočeského kraje,
- správa Středočeského kraje,
- správa hlavního města Prahy,
- správa Jihočeského kraje,
- správa Východočeského kraje,
- správa Severomoravského kraje,
- správa Jihomoravského kraje,

a bylo nově zřízeno 14 Krajských ředitelství Policie České republiky.⁵

Útvary s územně vymezenou působností:⁶

-  Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy,
-  Krajské ředitelství policie Středočeského kraje,
-  Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje,
-  Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje,
-  Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje,
-  Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje,
-  Krajské ředitelství policie Libereckého kraje,
-  Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje,
-  Krajské ředitelství policie Pardubického kraje,
-  Krajské ředitelství policie kraje Vysočina,
-  Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje,
-  Krajské ředitelství policie Zlínského kraje,
-  Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje,
-  Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje.

Tedy od 1. ledna 2010 má policie čtrnáct krajských ředitelství, tj. pro každý samosprávný kraj jedno, kdy toto nové uspořádání útvarů Policie České republiky s územně vymezenou působností v současné době odpovídá územní působnosti vyšších územních samosprávných celků.

⁵ POLICEJNÍ PREZÍDIUM ČESKÉ REPUBLIKY 20 LET Policie České republiky [online]. Praha, 2014. [cit. 19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/20-let-policie-ceske-republiky.aspx>>.

⁶ POLICEJNÍ PREZÍDIUM *Útvary s územně vymezenou působností* [online]. Praha, 2014. [cit. 19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/utvary-s-uzemne-vymezeneou-pusobnosti-794179.aspx>>.

3 Současná spolupráce Policie ČR s dalšími subjekty a její připravenost na mimořádné události

Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit především bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu (dále jen „mezinárodní smlouva“).⁷

V rámci plnění úkolů policie ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti v rozsahu vymezeném zákony a v souladu intenzivní spolupráce a komunikace policie, je důležitou součástí zákona část týkající se spolupráce s jinými subjekty, jako jsou především samospráva, státní orgány včetně ostatních bezpečnostních sborů a další právnické a fyzické osoby a občanské společnosti včetně médií.⁸

Vedle své každodenní běžné činnosti plní policie podle řady právních předpisů úkoly také i během vzniklých mimořádných události a krizových situací. V oblasti krizového řízení je společně s Ministerstvem vnitra odpovědna za řešení nastalých problémů zásadního významu, jako je terorismus, závažné narušování veřejného pořádku, kriminalita velkého rozsahu, ohrožení demokratických základů státu, včetně stavu ohrožení státu, válečného stavu, nebo migrační vlny velkého rozsahu.⁹

Současně je policie jeden ze základních článků integrovaného záchranného systému, který se podílí na řešení většiny dalších mimořádných a krizových hrozeb. Za připravenost policie na mimořádné události a krizové situace podle interních předpisů odpovídají vedoucí funkcionáři policie a k tomu si ve své podřízenosti zřizují koordinační a kontrolní odborná pracoviště s vyškolenými pracovníky. Aby mohla policie lépe plnit mimořádná a krizová opatření stanovená v havarijních a krizových plánech a dalších dokumentech veřejné správy (orgánů krizového řízení), je nezbytné zajistit její připravenost v systému vzdělávání policistů a prověřovat ji formou organizování nácviků a provádění kontrol.¹⁰ Tyto všechny úkoly zabezpečují a koordinují pracoviště krizového řízení a krizová pracoviště, jako odborné subjekty

⁷ VANGELI, B *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 11.

⁸ VANGELI, B *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 70.

⁹ KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém*. 1. vyd. Praha: Armex Publishing s.r.o. 2005. s. 6 – 8.

¹⁰ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému [online]. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [cit. 19-12-2014]. Dostupné z: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.

vedení policie. Policie i v případě mimořádné události nebo krizové situace plní především své úkoly, tedy zejména ochranu veřejného pořádku a bezpečnosti, dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu apod. Poskytuje tedy spíše jakousi podporu pro záchranné a likvidační práce.¹¹

Samotnou záchranou života, zdraví a majetku se na místě zabývají zejména další složky IZS, které jsou k tomuto předurčeny, tedy zdravotnická záchranná služba, Hasičský záchranný sbor České republiky a další záchranné a havarijní sbory a služby. Mezi ty se také řadí Armáda České republiky, kterou lze v souladu s Ústředním poplachovým plánem IZS nasadit k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí ohrožujícími životy, zdraví nebo značné majetkové hodnoty, jak tomu bylo např. při rozsáhlých povodních v roce 2013.¹²

Výjimkou jsou specifické situace, kdy je žádoucí, aby se policie přímo podílela na zvláštních záchranných a likvidačních pracích výkonem speciálních činností, kdy se jedná o pátrání po pohřešované osobě, činnosti kynologů při pátrání po stopě pachatele, pyrotechniků při likvidaci nástražného výbušného systému, zneškodnění nebezpečného pachatele speciálně vycvičeným útvarem zásahové jednotky, nebo využití policejních vrtulníků při evakuaci osob, činnost policejních vyjednávačů v případě demonstrování sebevraždy nebo pátrání po osobách. Tyto činnosti vyžadují přípravu a podíl policie na plánování jak v rámci dokumentace IZS, tak při tvorbě krizových plánů. Nový zákon s tímto počítá a policie se na práci pro IZS a při krizových situacích připravuje jak materiálně, tak i personálně a finančně. Současně bylo usnadněno čerpání finančních prostředků určených pro IZS a krizové řízení policií.

Úprava úkolů policie zahrnuje také velmi širokou oblast využití Letecké služby Policie ČR, kdy policie zajišťuje trvalou akceschopnost nasazením vrtulníků pro různé policejní útvary a jednotky, zároveň pro Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS“) a další složky IZS. Policisté také mohou zakázat vstup na určená místa, nové je oprávnění policisty přikázat osobě, aby po určitou nezbytně nutnou dobu setrvala na určitém místě, pokud hrozí závažné ohrožení života nebo zdraví osob. Může se jednat například o únik jedovatého plynu, nález výbušniny nebo o zásah proti nebezpečným ozbrojeným pachatelům.¹³

¹¹ SVOBODA, I. VIČAR, R. *Právo bezpečnosti a ochrana člověka*. Brno: Masarykova universita, Pedagogická fakulta, 2012. s. 39.

¹² SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ, D. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. s. 61.

¹³ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 174

4 Základní a ostatní složky integrovaného záchranného systému

Základní složky IZS byly zřízeny tak, aby zajišťovaly nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a neodkladný zásah v místě mimořádné události. Za tím účelem rozmisťují své síly a prostředky po celém území ČR. Ostatní složky IZS poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání.

4.1 Základní složky integrovaného záchranného systému¹⁴

- Hasičský záchranný sbor ČR,
- jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- poskytovatelé zdravotnické záchranné služby,
- Policie ČR.

4.2 Ostatní složky integrovaného záchranného systému¹⁵

- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil,
- ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory (např. obecní nebo městská policie, vězeňská služba apod.),
- ostatní záchranné sbory,
- orgány ochrany veřejného zdraví (např. orgány hygieny),
- havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby (např. plynárenská, elektrická, vodní, dopravní podniky,
- zařízení civilní ochrany,

neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím kterým může být např. Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezka, Český červený kříž, Svaz záchranných brigád kynologů, nebo Svaz civilní obrany ČR. Tyto ostatní složky IZS poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání velitele zásahu, nebo velitele jiné základní složky IZS.

¹⁴ ČESKO. ÚZ č. 1045: Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému. Ostrava: Sagit, 2014. s. 50.

¹⁵ KOPECKÝ, M., TILCEROVÁ, E., ŠIMAN, J., *Ochrana člověka za mimořádných událostí*. Olomouc, Univerzita Palackého v Olomouci, 2014. s. 63.

5 Tísňové telefonní linky

Tísňové volání se bylo zavedeno jako bezplatná volba čísel, která jsou stanovena v číslovacím plánu a uvedena v telefonních seznamech. Jelikož se jedná o tísňové linky, je k těmto číslům garantován bezplatný a nepřetržitý přístup z pevných telefonních linek, mobilních telefonů a veřejných telefonních automatů, kdy oznamovatel může bezplatně oznámit vznik jakékoli nebezpečné události, bez použití mincí či karet. Každý poskytovatel veřejné telefonní služby je ze zákona povinen svým uživatelům bezplatně umožnit přístup ke stanoveným číslům tísňového volání. Tyto tísňové linky byly zavedeny jako jeden ze základních způsobů ohlášení mimořádné události a vyžádání pomoci IZS. Jedná se o službu, kterou je zajišťována ochrana základních lidských práv – ochrana života a zdraví a ochrana majetku. Čísla tísňového volání slouží k oznámení událostí v případech, kdy je ohrožen život, zdraví, majetek nebo veřejný pořádek.¹⁶

5.1 Čísla tísňových telefonních linek

V České republice jsou pro tísňová volání vyhrazena tato telefonní čísla:¹⁷

- jednotné evropské číslo tísňového volání: **112**,
- národní tísňová linka Hasičského záchranného sboru České republiky: **150**,
- národní tísňová linka zdravotnické záchranné služby: **155**,
- národní tísňová linka městské policie: **156**,
- národní tísňová linka Policie České republiky: **158**.

Číslo tísňové linky 112 bylo zavedeno na základě rozhodnutí Rady Evropských společenství o zavedení jednotného evropského čísla tísňového volání. Stalo se tak především z důvodu usnadnění komunikace s tísňovými službami v rámci Evropské unie, protože došlo k výraznému nárůstu soukromých i služebních cest v rámci Evropy, kde každý stát používá svá vlastní tísňová čísla. Pomocí tísňové linky 112 se lze dovolat pomoci záchranářů ve všech členských státech EU. Je určena zejména pro jakéhokoliv

¹⁶TÍSŇOVÉ VOLÁNÍ V ČESKÉ REPUBLICE. *Hasiči Pátek*. [online]. SDH Pátek, 2014. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: < <http://www.hasicipatek.cz/vyuka/tisnove-volani.html>>.

¹⁷WIKIPEDIE. *Integrovaný záchranný systém*. [online]. Praha,2014.[cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: < http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_z%C3%A1chrann%C3%BD_syst%C3%A9m>.

člověka, který se na území Evropské unie a některých dalších států ocitne v nouzové situaci a potřebuje urgentní pomoc záchranných či bezpečnostních složek, jako jsou hasiči, policie a zdravotníci. Tato tísňová linka je rovněž určena pro cizince, protože je zde zaručeno odbavení volání v cizí řeči, kdy základ je němčina a angličtina a je připravována jazyková podpora ve čtyřech dalších jazycích.¹⁸

¹⁸ ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. Ostrava: Edice Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. s. 93.

6 Policie ČR jako jedna ze základních složek v IZS

Policie České republiky je jedním ze základních složek IZS. Jako jedna ze samostatných složek si plní své specifické úkoly a to zejména ty úkoly, které jsou uvedeny v zákoně č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Policii ČR“). V § 2 tohoto zákona je uvedeno, že policie slouží veřejnosti. Úkolem policie je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.¹⁹ Je možno také poznamenat, že vnitřní pořádek a bezpečnost je společně s některými vnitřními věcmi jako je např. krizové řízení, civilní nouzové plánování, ochrana obyvatelstva nebo integrovaný záchranný systém podkategorií pojmu bezpečnost státu, jehož obsah vychází z čl. 1 a 2 ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky.²⁰

V rámci koordinace systému IZS ze strany policie dochází, ke každodenní spolupráci s ostatními složkami IZS, ať je to již v běžných případech jako jsou dopravní nehody s lehkým zraněním, asistencích u agresivních pacientů, různých požárech, nebo v případech mimořádných nebo krizových událostí. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému v § 2 písm. b)²¹ jako mimořádnou událost definuje skutečnost způsobenou škodlivým působením 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, kde na místě je potřeba k zásahu dvou a více složek IZS. Z tohoto hlediska by bylo možno takovou každodenní spolupráci považovat jako mimořádnou událost. V tomto případě se nejedná o mimořádnou událost jako takovou, ale pouze o spolupráci - koordinovaný postup složek integrovaného záchranného systému. Mimořádná událost je definována nadále ještě větším počtem zraněných a ohrožených osob. Jako příklad lze uvést spolupráci složek IZS při malé nehodě, kdy policie provede šetření k dopravní nehodě a jednotka hasičského záchranného sboru na žádost policie provede odklízecí práce na vozovce.

¹⁹ ČESKO. ÚZ č. 845: Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. Ostrava: Sagit, 2011. s. 108.

²⁰ VANGELI, B. Zákon o Policii České republiky: komentář. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 14.

²¹ ČESKO. ÚZ č. 1045: Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému. Ostrava: Sagit, 2014. s. 50.

7 Působení Policie ČR v rámci integrovaného záchranného systému

Policie působí v rámci IZS při řešení krizových situací a mimořádných událostí a při přípravě na tyto situace se policisté, nebo útvar policie spolupodílí na provádění záchranných a likvidačních prací, včetně letecké podpory IZS a letecké podpory v krizových situacích a to především :

- jsou-li k tomu vycvičení a vybaveni,
- je-li to nezbytné pro záchranu života, zdraví nebo majetku,
- jsou-li k tomu určeni policejním prezidentem.²²

Jedná se především o policejní složky, které mají adekvátní výcvik, vzdělání, odbornost a současně i materiální vybavení, které je nutné k činnosti při konkrétní mimořádné události. Tato činnost musí směřovat k záchraně života, zdraví nebo majetku. Dále se musí jednat o policisty nebo útvary policie k tomu speciálně určené policejním prezidentem. Tyto tři podmínky musí být splněny současně. Jako příklad lze uvést pyrotechnika, nebo Útvar rychlého nasazení. Z toho vyplývá, že nelze po policistech v místě zásahu vyžadovat provádění záchranných a likvidačních prací, ke kterým nejsou vycvičení nebo vybaveni, je-li k danému zásahu zapotřebí nutný určitý speciální výcvik či výbava, není-li to nezbytné pro záchranu života, zdraví nebo majetku. Nebo také, nejde-li o policisty k takové pomoci určené vnitřním předpisem policejním prezidentem. Určení těchto policistů, výbavy a prostředků vyplývá z vymezení tzv. souboru typových činností integrovaného záchranného systému při společném zásahu k jednotlivým typizovaným situacím stanoveným v Katalogu typových činností, kde je konkrétně popsána činnost a postup jednotlivých složek IZS. Tyto typové činnosti jsou závazné uvnitř policie na základě pokynu policejního prezidenta č. 27/2008.²³

²² VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 86

²³ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 89 - 90

7.1 Oprávnění a činnost Policie ČR jako jedné ze složek integrovaného záchranného systému při plnění úkolů při vzniku mimořádné události

Policie v případě mimořádných a krizových situací plní své zákonné úkoly. Poskytuje tak plněním svých úkolů podporu pro záchranné a likvidační práce ostatních složek IZS. Pokud tak plní tyto úkoly přímo na místě, které bylo velitelem zásahu vymezeno jako místo zásahu, je toto plnění úkolů policie považováno za součást záchranných a likvidačních prací.²⁴ Policie jako jedna ze základních složek IZS při řešení mimořádných událostí na místě plní zejména tyto úkoly:²⁵

- reguluje, povoluje a zakazuje vstup na určená místa z důvodu ochrany života, zdraví a majetku a zajištění místa zásahu pro složky IZS,
- požaduje prokázání totožnosti u osob v blízkosti vzniku mimořádné události,
- policista je oprávněn zakázat vstup na určená místa a dále je oprávněn přikázat osobě, aby se na nezbytně nutnou dobu v určených prostorech nezdržovala,
- při důvodném podezření, kdy je ohrožen život nebo zdraví osob nebo hrozí větší škoda na majetku, je policista oprávněn otevřít byt nebo jiný uzavřený prostor a provést zde nezbytné služební úkony, v praxi se jedná zejména o případy, kdy je podezření, že se v bytě nachází mrtvola, v případech nutné evakuace, nebo v bytech a prostorech se při mimořádné události nalézají nemohoucí osoby,
- zajišťuje osoby,
- zajištění osob ohrožujících život svůj nebo životy jiných osob,
- podává žádosti o pomoc,
- policista je oprávněn požádat každého (kromě osob požívajících výsad imunity) o pomoc v případech, kdy hrozí nebezpečí ohrožení života, zdraví nebo majetku osob,
- používá výbušniny, likvidace nástražných výbušných systémů, likvidace munice, boj proti terorismu,
- další opatření v souvislosti s řešením mimořádné události,
- střežení prostor, kde byla provedena evakuace,
- dohled a regulace pohybu vozidel a osob v oblasti mimořádné události,

²⁴ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 88.

²⁵ VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Ámose Komenského, 2012. s. 82 – 85.

- zajišťování veřejného pořádku, dohled nad shromažďováním osob,
- vyšetřování a řízení o trestných činech jak ve vztahu vzniku mimořádné události, tak ve vztahu páčání další trestné činnosti na zasaženém území, nebo prostoru,
- spolupracuje s ostatními orgány při vyšetřování v souvislosti s mimořádnou událostí,
- shromažďuje, zpracovává a poskytuje osobní údaje a tyto osobní údaje policista předá, pokud je jejich předání nezbytné k odstranění závažného ohrožení osob, nebo veřejného pořádku.²⁶

7.2 Činnost Policie ČR v rámci integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události v souvislosti s dopravní nehodou a dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

V praxi se jedná o nejčastější formu spolupráce Policie ČR a mezi ostatními složkami integrovaného záchranného systému. Jedná se především o činnost, která je spojena se šetřením vzniku dopravních nehod, která spočívá v zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou. Tato činnost je upravena interním předpisem Policie ČR a to závazným pokynem policejního prezidenta č. 160/2009.²⁷

Činnost na místě dopravní nehody zpravidla provádí územně příslušné oddělení služby dopravní policie. Výjezdová služba na místě dopravní nehody získává základní údaje o dopravní nehodě, jejím vzniku a příčinách, průběhu a následcích. Zajišťuje a provádí prvotní ohledání místa dopravní nehody, včetně dalších neodkladných a neopakovatelných úkonů. O skutečnostech zjištěných na místě informuje příslušné operační středisko, zejména o charakteru dopravní nehody a situaci v místě dopravní nehody, včetně rozsahu omezení dopravy způsobeném dopravní

²⁶ BARTÍK, V., JANEČKOVÁ, E., *Ochrana osobních údajů v aplikační praxi*. 3. vyd. .Praha: Linde 2013. s. 101 – 110.

²⁷ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 160/2009 (PPRN) - postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu - poslední stav textu >.

nehodou. Na místě zhodnocuje závažnost dopravní nehody a rozhoduje o případném přivolání ostatních složek IZS k likvidaci události.

Jedná se zejména o:²⁸

- poskytnutí první pomoci a zdravotnického ošetření, včetně jeho zajištění zraněným účastníkům dopravní nehody,
- hlásná služba na operační středisko Policie ČR. o situaci na místě a případným povoláním dalších složek IZS,
- zajištění základní technické pomoci při vyprošťování osob z havarovaného vozidla,
- uzavření místa dopravní nehody,
- označení místa nehody,
- zajištění stop a jiných důkazů před znehodnocením,
- zjištění totožnosti účastníků a svědku dopravní nehody,
- zajištění nebo odstranění hrozícího nebezpečí, které vzniklo při nehodě,
- při útěku účastníka nehody z místa cestou příslušného operačního střediska provést další opatření k zadržení,
- spolupráce s obsluhou centrálně řízených provozů dálnice, např. dálničních tunelů,
- zajištění případného odklonu dopravy,
- provedení dechové zkoušky, odběr biologického materiálu, lékařské vyšetření v rámci šetření dopravní nehody,
- lustrace osob a vozidel v souvislosti s pátráním po osobách a odcizených vozidel,
- zajištění, nebo odstranění vozidel tvořících překážku v silničním provozu,
- vznikne-li v souvislosti s dopravní nehodou podezření ze spáchání trestného činu, který přísluší do vyšetřování a které koná dle věcné příslušnosti služba kriminální policie a vyšetřování, vyrozumí o této skutečnosti výjezdová skupina cestou operačního střediska svého nejbližšího nadřízeného a policistu pověřeného vyšetřováním. Do jeho příjezdu zajišťuje výjezdová služba prvotní, neodkladné a neopakovatelné úkony. Po příjezdu policisty pověřeného vyšetřováním se policisté řídí jeho pokyny.

²⁸ VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Ámose Komenského, 2012. s. 85 – 87.

8 Operační střediska Policie České republiky

Nedílnou součástí IZS jsou operační střediska Policie České republiky, jejichž činnost je upravena závazným pokynem policejního prezidenta č. 109/2009 ze dne 18.08.2009 o operačních střediscích.²⁹ Operační střediska jsou pracoviště Policie ČR, která jsou zodpovědná za organizaci, řízení a koordinaci výkonu služby na daném konkrétním stupni řízení. Jsou to samostatné organizační články, jejichž postavení je upraveno strukturami a organizačními řády útvarů policie. Systém středisek je dán podle místa působení, kdy se jedná o:³⁰

- integrovaná operační střediska,
- operační středisko operačního odboru Policejního prezidia České republiky,
- operační střediska útvarů policie s celostátní působností.

Úkoly operačních středisek a jejich postavení v integrovaném záchranném systému

Jednotlivá operační střediska plní své specifické úkoly v rámci svého postavení. Podílí se na plnění služebních úkolů svojí každodenní rutinní činností, která spočívá zejména v poskytování servisu výkonným policejním útvarům a působením v oblasti koordinace sil a prostředků útvaru směřujících k zabezpečení relevantní reakce na vzniklou bezpečnostní situaci. Jsou to pracoviště pro organizování, řízení a koordinaci výkonu služby na daném stupni řízení. Do jejich působnosti patří organizace a zajištění opatření k řešení vzniklé bezpečnostní situace v reálném čase, v prostoru věcné a územní působnosti. Postavení operačních středisek policie v rámci IZS spočívá zejména ve spolupráci s dalšími složkami IZS při vzniku mimořádné události a při jejím rozhodování. K základnímu poslání operačních středisek patří práce s informacemi. Níže jsou uvedena jednotlivá operační střediska, která kromě obecných úkolů nadále musí plnit své specifické úkoly v rámci svého postavení.

²⁹ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 109 ze dne 18. srpna 2009 o operačních střediscích*. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 18.12.2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 109/2009 o operačních střediscích - poslední stav textu >.

³⁰ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 109 ze dne 18. srpna 2009 o operačních střediscích*. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 18.12.2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 109/2009 o operačních střediscích - poslední stav textu >.

8.1 Základní úkoly operačních středisek

Operační střediska jsou pracoviště, zajišťující nepřetržitě jednotný a koordinovaný výkon operační činnosti a souhrn specifických činností směřujících k zabezpečení plnění úkolů policie (dále jen „operační činnost“) na vymezeném území.

8.1.1 Operační středisko

- řídí a koordinuje výkon služeb k zajištění klidu a pořádku v teritoriu, zajišťuje vyslání hlídek na místa narušení veřejného pořádku, na místa trestných činů, přestupků, dopravních nehod, mimořádných událostí a dalších míst, kde podle přijatého oznámení došlo k porušení zákona,
- poskytuje potřebný servis příslušníkům policie ve výkonu služby v souvislosti s plněním jejich služebních úkolů, spočívající zejména v koordinaci a řízení sil a prostředků při policejních akcích, policejních a bezpečnostních opatřeních, v zajištění spolupráce s dalšími útvary policie a dalšími subjekty,
- přijímá výzvy na linky tísňového volání (158), činí bezodkladná opatření za využití integrovaného komunikačního systému Dispečer-Maják 158,³¹
- opatřuje a soustřeďuje v potřebném rozsahu informace o událostech pro rozhodování vedoucích policistů a o opatřeních přijatých k řešení bezpečnostní situace; soustředěné informace hodnotí, zajišťuje jejich upřesnění či doplnění a předává je příslušným vedoucím policistům současně s informací o dosud provedených opatřeních nebo návrhem na řešení nastalé události,
- vede přehled o policejních silách operačního dne, zejména policistů určených do výjezdových skupin,
- organizuje prvotní opatření na místě události,
- zajišťuje v době nepřítomnosti odpovědných funkcionářů neodkladná opatření v případech mimořádných událostí jako je pátrání o pohřešovaných a hledaných

³¹ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 19/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se upravuje provozování integrovaného komunikačního a řídicího systému "DISPEČER - MAJÁK 158"*. [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 (PPRN) - MAJÁK 158" - poslední stav textu>.

osobách, zajišťuje vyhlášení pátrání po osobách a věcech. Koordinuje a řídí přípravu a opatření přijatá ke zvládnutí mimořádné události podle příkazů velitele zásahu, pokynů operačních a informačních středisek IZS nebo zpracované dokumentace,

- plní stanovené úkoly při realizaci opatření krizových akcí,
- zabezpečuje na základě rozhodnutí příslušných služebních funkcionářů vyhlášení policejních akcí, vyhlášení dosažitelnosti k policejním akcím, uvedením do pohotovosti a nasazování policejních jednotek k plnění služebních úkolů pod jednotným velením, podílí se na plnění úkolů v oblasti dopravního zpravodajství,
- plní úkoly hlásné služby.

V některých závažných situacích, zejména v případech vzniku nebezpečí z prodlení, nebo hrozí-li závažné následky, operační střediska získané informace sama vyhodnocují a na základě provedené analýzy provádí vhodná opatření.

V tomto případě pak operační středisko samo organizuje vysílání sil k zamezení následku vzniklé události. O tomto informuje příslušného služebního funkcionáře. Na základě rozhodnutí funkcionáře zajišťuje síly a prostředky v případě vyhlášeného poplachu IZS dle souboru typových činností.³²

8.1.2 Integrované operační středisko

- se podílí na koordinaci a zabezpečování součinnosti s ostatními útvary policie, bezpečnostními sbory, ozbrojenými silami a ostatními složkami integrovaného záchranného systému,
- organizuje, zabezpečuje a samostatně řídí v případech nebezpečí z prodlení, nebo hrozí-li závažné následky, nezbytná opatření zejména podle typových plánů a projektů; o těchto opatřeních neprodleně informuje příslušné vedoucí policisty,

³² PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 27/2008 ze dne 31. ledna 2008, kterým se upravují úkoly policie České republiky při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací.*[online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 27/2008 (PPRN) - úkoly Policie ČR při provádění záchranných a likvidačních prací - poslední stav textu >.

- organizuje a operativně řídí v případě nepřítomnosti nebo nedosažitelnosti příslušných vedoucích policistů bezpečnostní opatření k řešení bezpečnostní situace; o přijatých opatřeních neprodleně informuje příslušné vedoucí policisty,
- organizuje a koordinuje neodkladná opatření související s pátráním,³³ zajišťuje předání pátracích relací na útvary policie,
- organizuje a operativně řídí v rámci své působnosti nebo na základě rozhodnutí příslušných vedoucích policistů v souladu s mezinárodními smlouvami opatření v příhraničních oblastech České republiky, zejména přeshraniční pronásledování,³⁴
- zabezpečuje na základě rozhodnutí příslušného vedoucího policisty realizaci policejních akcí, policejních a bezpečnostních opatření, zejména pak zabezpečuje
 - vyhlásování policejních akcí, policejních a bezpečnostních opatření a uzávěr,
 - vyhlásování dosažitelnosti a pohotovosti k policejním akcím, policejním a bezpečnostním opatřením, svolávání krizových štábů,
 - zpohotovění a nasazování jednotek k plnění služebních úkolů pod jednotným velením,
 - poskytování posil jiným útvarům policie a ostatním mimoresortním orgánům a organizacím,
 - zajišťování sil a prostředků policie v reakci na vyhlášené stupně poplachu integrovaného záchranného systému a při mimořádných událostech³⁵ podle dokumentace integrovaného záchranného systému, zejména souboru typových činností.³⁶

³³ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 181/2007 ze dne 15.listopadu 2007, o přeshraničním pronásledování*. [online]. Praha, 2015. [cit. 05-01-2015]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 145/2014 Sb. a 37/2014 Sb.m.s.-RA 658 181/2007 (PPRN) o přeshraničním pronásledování - poslední stav textu >.

³⁴ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 181/2007 ze dne 15.listopadu 2007, o přeshraničním pronásledování*. [online]. Praha, 2015. [cit. 05-01-2015]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 145/2014 Sb. a 37/2014 Sb.m.s.-RA 658 181/2007 (PPRN) o přeshraničním pronásledování - poslední stav textu >.

³⁵ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 136/2006 ze dne 16.října 2006, kterým se upravuje postup při hlášení událostí a provozování informačního systému "UDÁLOST"*. [online]. Praha, 2015. [cit. 05-01-2015]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 145/2014 Sb. a 37/2014 Sb.m.s.-RA 658 136/2006 (PPRN) - hlášení událostí a provozování informačního systému "UDÁLOST" - poslední stav textu >.

³⁶ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 27/2008 ze dne 31. ledna 2008, kterým se upravují úkoly policie České republiky při přípravě a provádění záchranných a*

- spravuje národní číslo tísňového volání 158 (dále jen „linka 158“) na vlastním území a spolupracuje se správcem jednotného evropského čísla tísňového volání 112,
- přijímá tísňové výzvy na linku 158 a na jejich základě činí neodkladná a účinná opatření za využití systému Maják 158,³⁷
- opatřuje a soustřeďuje v potřebném rozsahu informace o událostech pro rozhodování vedoucích policistů a o opatřeních přijatých k řešení bezpečnostní situace; zajišťuje plynulé přebírání informací zejména od útvarů policie a jejich organizačních článků, ostatních bezpečnostních sborů, ozbrojených sil, složek integrovaného záchranného systému, právnických a fyzických osob,
- hodnotí soustředěné informace, zajišťuje jejich upřesnění či doplnění a předává je příslušným vedoucím policistům současně s informací o dosud provedených opatřeních nebo návrhem na řešení nastalé události,
- vysílá výjezdové skupiny na místa trestných činů a jiných událostí,³⁸
- plní stanovené úkoly při realizaci opatření krizových stavů,³⁹ využívá plán akceschopnosti zpracovaný a aktualizovaný krizovým pracovištěm krajského ředitelství policie,
- zabezpečuje a provádí ve stanoveném rozsahu výkon vnitřní kontroly a metodického vedení na úseku činnosti operačních středisek na dozorčích službách; spolupodílí se na jejich odborné přípravě.

likvidačních prací složkami integrovaného záchranného systému. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 27/2008 (PPRN) - úkoly Policie ČR při provádění záchranných a likvidačních prací - poslední stav textu >.

³⁷ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 19/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se upravuje provozování integrovaného komunikačního a řídicího systému "DISPEČER - MAJÁK 158"*. [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 (PPRN) - MAJÁK 158" - poslední stav textu>.

³⁸ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 103/2013 ze dne 28.května 2013, o plnění některých úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.* [online]. Praha, 2015. [cit. 05-01-2015]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 103/2013 (PPRN) - plnění některých úkolů policejních orgánů PČR v trestním řízení - poslední stav textu >.

³⁹ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 136/2006 ze dne 16.října 2006, kterým se upravuje postup při hlášení událostí a provozování informačního systému "UDÁLOST"*. [online]. Praha, 2015. [cit. 05-01-2015]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-.pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 145/2014 Sb. a 37/2014 Sb.m.s.-RA 658 136/2006 (PPRN) - hlášení událostí a provozování informačního systému "UDÁLOST" - poslední stav textu >.

Integrované operační středisko je oprávněno v souvislosti s plněním svých úkolů vyžadovat účinnou spolupráci a plnění dílčích úkolů od dalších organizačních článků krajských ředitelství policie a operační skupiny oblastního ředitelství Služby cizinecké policie.

8.1.3 Operační středisko prezidia

Operační středisko prezidia kromě základních úkolů a činností stanovených interním aktem řízení dále:

- koordinuje policejní akce a policejní opatření přesahující rámec plnění úkolů integrovaného operačního střediska,
- zabezpečuje komunikaci mezi integrovanými operačními středisky a operačními středisky útvarů policie s celostátní působností.

8.1.4 Operační středisko útvaru policie s celostátní působností

Je-li zřízeno operační středisko útvaru policie s celostátní působností, kromě základních úkolů dále:

- plní další specifické úkoly při zabezpečování připravenosti a akceschopnosti těchto útvarů policie k provedení policejních akcí a zákroků,
- zabezpečuje součinnostní vazby s resortními a mimoresortními orgány a organizacemi,
- zabezpečuje komunikaci s operačními středisky ostatních útvarů policie s celostátní působností.

9 Komunikace v rámci policie a mezi dalšími složkami integrovaného záchranného systému

Samotná komunikace mezi jednotlivými operačními středisky je na úrovni horizontální a vertikální. Úroveň horizontální spočívá v komunikaci a požadavky mezi jednotlivými středisky na stejné úrovni, kde tato střediska navzájem spolupracují v rámci koordinace sil a prostředků.

Vertikální komunikace probíhá mezi středisky na různých úrovních. Zejména se jedná o hláskou službu, která musí proběhnout od nejnižšího článku tj. od integrovaných operačních středisek až po operační středisko Policejního prezidia, které poté plní své další úkoly týkající se hláské služby. V případě nutnosti při zásahu na místě mimořádné události a potřebě přítomnosti speciálních sil a expertů IZS na místě, je přes operační středisko Policejního prezidia žádáno o vyslání těchto sil a prostředků na místo zásahu. Tímto způsobem je možno na místo zásahu přizvat například letku MV s vrtulníky, zásahovou jednotku policie, pyrotechnika s robotem na odstranění nástražného výbušného systému, nebo kamion záchranné zdravotnické služby „Golem“.⁴⁰ Tento kamion je vybaven jako pojízdná nemocnice a osádka kamionu je schopna ošetřit několik zraněných osob najednou. Tento kamion si může vyžádat zdravotní záchranná služba přímo přes své středisko nebo na jejich žádost z místa zásahu lze kamion vyžádat prostřednictvím operačního střediska Policejního prezidia. V případě mimořádné události by tento požadavek vznesl vedoucí zásahu na místě po předchozí dohodě se zasahujícími lékaři na místě. Dojezdové časy těchto speciálních složek jsou různé a závisí na vzdálenosti a kvalitě komunikací.

V předchozím textu byla popsána komunikace mezi jednotlivými operačními středisky Policie ČR. Rovněž tak obdobná komunikace musí probíhat a probíhá také při zákroku a likvidaci mimořádné události i mezi jednotlivými operačními středisky složek IZS. Při společném zásahu komunikují jednotlivá střediska zúčastněných složek mezi sebou. Navzájem se musí informovat o silách a prostředcích na místě zásahu. Tedy jednotlivá střediska vedou evidenci-přehled sil a prostředků nasazených na místě

⁴⁰ NOVINKY.CZ. *Legendární vůz Golem umí všechno, záchranářům poslouží i na Silvestra* [online]. Praha, 2014. [cit. 19-12-2014]. Dostupné z WWW: < <http://www.novinky.cz/domaci/286430-legendarni-vuz-golem-umi-vsechno-zachranarum-poslouzi-i-na-silvestra.html> >.

zásahu. O těchto silách informují Krajské operační a informační středisko HZS (dále jen „KOPIS“), nebo místně příslušné středisko Hasičského záchranného sboru, které o zásahu na místě mimořádné situace vede kompletní evidenci. Evidence se týká nasazených sil a prostředků, rozsahu následků a dotčených osob.

Operační středisko policie vede evidenci dotčených osob, zejména pak evidenci neznámých zemřelých. Zde podniká všechny možné dostupné úkony ke zjištění totožnosti a následné identifikaci.⁴¹

9.1 Komunikační a informační systémy

Dnešní doba se vyznačuje velmi dynamickým využíváním informačních technologií. Tyto jsou schopny včas, rychle a přesně poskytnou informace nezbytné při rozhodování v téměř všech oborech lidské činnosti. Jednou z oblastí, kde informační technologie mají nezanedbatelný význam, je i jejich praktické využití v IZS. Je třeba si uvědomit, že včasné zpracování a vyhodnocení vstupní informace, její urychlené předání a následný zásah sil a prostředků IZS mnohdy rozhoduje o životě, zdraví či značných materiálních hodnotách.

9.1.1 Komunikace složek integrovaného záchranného systému

Významným nástrojem při koordinaci složek IZS a to jak ve fázi příprav na mimořádnou událost, tak i ve fázi provádění záchranných a likvidačních prací, je systém krizové komunikace.

Krizovou komunikací se rozumí přenos informací mezi státními orgány, územními samosprávnými orgány a mezi složkami IZS, za využití následujících prostředků hlasového i datového přenosu informací:⁴²

- účelové telekomunikační sítě Ministerstva vnitra, které zabezpečují hlasovou a datovou komunikaci a připojení hromadné radiokomunikační sítě IZS,

⁴¹ BARTÍK, V., JANEČKOVÁ, E., *Ochrana osobních údajů v aplikační praxi*. 3. vyd. Praha: Linde, 2013. s. 101 – 110.

⁴² ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. Ostrava: Edice Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. s. 84.

- hromadné radiokomunikační sítě IZS provozované ministerstvem pod názvem PEGAS, k běžnému provozu složek jako jediného radiokomunikačního prostředku se používá tam, kde byl ukončen přechod z radiokomunikačních technologií do hromadné sítě,
- veřejné pevné telekomunikační sítě, ve které je spojení jištěno v rámci regulačních opatření uplatněním přednostního spojení,
- veřejné mobilní telekomunikační sítě, ve které je spojení jištěno v rámci regulačních opatření uplatněním přednostního spojení, tzv. krizové telefony,
- prostředky mobilní telekomunikační sítě vyčleněné k zajištění spojení orgánů krizového řízení a obcí,
- záložní rádiové sítě v přímém režimu na určeném kmitočtu, případně v režimu umožňujícím propojení,
- spojek nebo vytvořené rádiové sítě pro tranzitní přenos zpráv, které se použijí při selhání všech technologií, nebo mobilní telekomunikační sítě a zařízení, jejichž nasazení může povolit velitel zásahu nebo územně příslušné operační a informační středisko IZS při nedostatečné kapacitě standardně používaných spojovacích prostředků, např. mobilní buňky operátorů pro lokální posílení kapacity mobilní sítě.

9.1.2 Komunikace mezi operačním střediskem, ostatními složkami policie a ostatními složkami integrovaného záchranného systému

Komunikace mezi operačním střediskem policie, policií samotnou a jednotlivými složkami IZS probíhá za pomoci:

➤ rádiového spojení

Jedná se o rádiový systém Pegas. Systém Pegas je určen zejména pro komunikaci základních složek IZS - Policii ČR, zdravotnickou záchrannou službu a HZS ČR. Pegas využívá také Armáda ČR a další. Radiokomunikační systém Pegas umožňuje tři základní typy komunikace: otevřené kanály (open channel - OCH), přímé (direktivní - DIR) a individuální hovory.

Použití otevřených kanálů je závislé na pokrytí signálem. V závislosti na nastavení sítě je možné komunikovat na velké vzdálenosti. Pro vlastní provoz má každá složka vyhrazeny své otevřené a DIR kanály, které ostatní složky používat nemohou.

Základní přehled předvoleb rozdělených podle územní působnosti v podle pozic:⁴³

- **1 „SEKTOR“** – tzv. domácí kanál, je to hlasová, systémová komunikace na otevřeném kanálu pro skupinové hovory v rámci stanoveného území, tzn. Ústí nad Labem slyší komunikaci z Děčína.
- **1, 2 nebo 10 „KRAJ“** – kanál pro krajské složky a organizační články působící po celém území kraje.
- **2 nebo 12 „DOPRAVA“** – kanál s pokrytím celého kraje určený pro dopravní policii.
- **3 Kanál 100 AKCE** – otevřený kanál pro komunikaci při velkých akcích a opatřeních PČR.
- **4 a 5 Kanály DIR4 a DIR5 PČR** – určeny pro přímý režim komunikace mimo infrastrukturu sítě buněk (není signál, nebo nechci komunikovat přes infrastrukturu sítě buněk).
- **Kanál DIR 25 IZS** – součinnostní kanál pro přímý režim komunikace IZS složek mimo síť buněk.
- **Kanál IDR 26 PČR** kanál určený pro přímý režim komunikace mimo síť buněk pomocí IDR zařízení, které zvětšuje dosah komunikace.
- **Kanál IDR 32 IZS** – kanál pro přímý režim komunikace mimo síť buněk v rámci IZS.
- **Kanál 112 IZS** – otevřený kanál pro komunikaci v rámci IZS opatření - spravuje HZS.
- **Krajský kanál 10** – krajský kanál pro komunikaci krajských organizačních článků PČR.
- **15 kanál 245** – kanál zřizovaný na žádost pro velké akce a opatření a IZS, lze vymezit územní i organizační terminálovou dostupnost kanálu (pro územní i jednotlivé vysílačky).

⁴³ Řízený rozhovor s kpt. Mgr. Danielem Kafkou, DiS z Oddělení krizového řízení Policie České republiky Krajského ředitelství Ústeckého kraje dne 10.12.2014.

- **DIR 23 – po dohodě složek IZS v ÚK** určen ke spojení Leteckých sil ZZS a PČR s pozemními silami složek IZS (např. navádění a pokyny velitele zásahu na místě mimořádné události).

➤ **telefonních linek**

Komunikace mezi jednotlivými operačními středisky v největší míře probíhá po telefonních linkách. Telefonicky se řeší běžná spolupráce jak mezi jednotlivými složkami IZS, tak i mezi jednotlivými operačními středisky policie. Jako je asistence ZZS a HZS s policií na místech dopravních nehod, které nedosahují stupně mimořádné události, požárech objektů, různých zranění osob a dalších obdobných případů integrovaného komunikačního systému Dispečer-Maják.

Komunikační datové spojení, které je využíváno v současnosti mezi jednotlivými složkami IZS, je „DISPEČER-MAJÁK 158“. Jedná se o datové spojení v počítačové síti fungující na zautomatizování a zjednodušení administrativních činností na operačních střediscích. Údaje do tohoto systému jsou vkládány v datové podobě a přenos údajů může probíhat v reálném čase mezi operačními středisky po vertikální i horizontální úrovni. Datovou větou se rozumí převedení údajů do digitalizované podoby. Pro příjem datové věty slouží speciální program fungující jako univerzální rozhraní obou systémů. Datovým větám odeslaným z telefonického centra tísňového volání mezinárodního čísla 112 přidělí speciální program adresu místa děje události, kdy datová věta je následně odeslána na místo příslušného operačního střediska.⁴⁴

⁴⁴ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 19/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se upravuje provozování integrovaného komunikačního a řídicího systému "DISPEČER - MAJÁK 158"*. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi.pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 (PPRN) - MAJÁK 158" - poslední stav textu>.

10 Postup operačního střediska při oznámení mimořádné události

Jak je již popsáno v předchozím textu, příslušné operační středisko policie přijímá oznámení na linku tísňového volání 158. Takže oznamovatel má možnost telefonického spojení buď přímo na tuto linku tísňového volání, kde se dovolá na policii nebo na linku celostátního tísňového volání 112, kterou spravuje HZS. Mnoho občanů zatím neví, že v případě takové události, kde je předpoklad nasazení více složek IZS je lepší a efektivnější oznámení učinit na linku 112, kde operátor oznámení vloží do počítačového programu a poté je oznámení převedeno do elektronické podoby, následně zpráva v podobě datové věty může být předána dalším složkám z IZS. V případě, kde se předpokládá zásah pouze jedné složky je efektivnější oznámení učinit přímo na tu složku, která bude na místě zasahovat, jelikož již operátor uvedené složky může oznamovatele navést jak se zachovat na místě. Toto se nejvíce týká záchranné zdravotní služby, kde vyškolená operátorka může přímo telefonicky navádět oznamovatele k postupu poskytnutí první pomoci a následné záchrany života, jelikož v mnoha případech opravdu rozhodují minuty. V případě učiněného oznámení, které je věcně příslušné policii je samozřejmě výhodné volat na tísňovou linku 158, kde operační důstojník operačního střediska je schopen podat prvotní informace jak se zachovat na místě činu, vytěží oznamovatele tak, aby získal potřebné prvotní informace důležité k posouzení události a následnému vyslání sil a prostředků k provedení služebního zákroku, nebo provedení prvotních úkonů na místě. Hovory na tísňových linkách 158, které jsou směřovány na operační středisko policie, jsou v průběhu operačních dnů zaznamenávány na záznamová media. Přijatý hovor se poté uchovává po dobu minimálně 90 dnů.⁴⁵ Nahrávání hovorů je výhodné hlavně z hlediska toho, že operační důstojník si v případě nutnosti může okamžitě hovor zpětně přehrát a opětovně vyhodnocovat. Tohoto prostředku se využívá hlavně v případech anonymních oznámení, kde je třeba opětovně lokalizovat místo a další podrobnosti jako jsou například ostatní ruchy v okolí, hlas oznamovatele a další skutečnosti.

⁴⁵ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 109 ze dne 18. srpna 2009 o operačních střediscích*. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18.12.2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 109/2009 o operačních střediscích - poslední stav textu >.

V případě přijetí oznámení na lince 158 operační důstojník policie provede přijetí oznámení od občana, při kterém musí zjistit prvotní informace týkající se daného oznámení. Jde zejména o :

- identifikační údaje oznamovatele, spojení na oznamovatele,
- místo události,
- rozsah a možný následek vzniklé situace, aby bylo možno rozhodnout o vyslání dalších složek IZS na místo. Zejména pak o počtu zraněných osob, rozsahu požáru nebo jiné živelné katastrofy a dalších skutečnostech důležitých k likvidaci následků.

Po přijetí oznámení zjištěné skutečnosti vloží do systému Dispečer-Maják 158, kde založí událost. Zde jsou uvedeny údaje:⁴⁶

- o fyzických osobách,
- o akcích a událostech,
- o nasazených policejních silách a prostředcích,
- o přijatých oznámeních,
- o uživatelích.

Dále informuje místně příslušné operační středisko HZS a zdravotní záchranné služby (dále jen „ZZS“). Vyrozumění se v praxi provádí po veřejných telefonních linkách. O přijatých opatřeních a vysílaných prostředcích a silách na místo zásahu dělá průběžně poznámky do systému Dispečer-Maják 158. Tímto systémem vyrozumí o situaci i nadřízená operační střediska, jelikož tento systém je schopen komunikovat jak po horizontální, tak i po vertikální úrovni. Nevýhoda tohoto systému je, že nelze toto datové spojení provést opačným způsobem. Datová věta z linky 112 je rozesílána na všechny složky IZS, ale komunikace mezi policií a ostatními složkami není zpětně možná. Tento důvod je dán specifickou prací policie, kde je prováděno mnoho utajovaných úkonů, a tudíž není možné, aby bylo toto spojení oboustranné.

V neposlední řadě informuje zodpovědného služebního funkcionáře o vzniklé situaci. V daném případě, postupuje dle příslušných katalogových souborů typových činností, které jsou na každém operačním středisku.

⁴⁶ PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 19/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se upravuje provozování integrovaného komunikačního a řídicího systému "DISPEČER - MAJÁK 158"*. [online]. Praha, 2014. [cit. 20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi.pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 (PPRN) - MAJÁK 158" - poslední stav textu>.

11 Dálniční tunely a problematika jízdy v dálničním tunelu

Ačkoli na první pohled nemusí být na jízdě v tunelu nic zvláštního, klade na řidiče vyšší nároky. Je prokázáno, že se velká část řidičů v tunelu bojí a z toho mohou plynout nepřiměřené reakce na různé situace. Ještě horší je situace v tunelech vedoucí například přes Alpy, které jsou dlouhé i několik kilometrů. Je vhodné být na jízdě tunelem připraven a počítat s tím předem.

Dokud se nic mimořádného nepříhoda, je tunel silnice jako každá jiná. Ale každý problém se tady stává daleko vážnějším. Jakákoliv drobná nehoda může rychle přerůst v ohrožení všech osob přítomných v tunelu. Jedna ze základních povinností je mít v tunelu rozsvícena potkávací světla. Většina vozidel už má dnes denní svícení a světla ovládaná automaticky, ale pro jistotu je vždy před tunelem vhodné manuálně zapnout potkávací světla, neboť světla pro denní svícení s LED diodami mohou oslňovat protijedoucí řidiče a hlavně dostatečně neosvětlí vozovku.

Při jízdě v tunelu je důležité jet plynule a zachovávat bezpečnou vzdálenost. V tunelech bývá rychlost omezena z bezpečnostních důvodů na 80 km/h. Je to snaha o srovnání rychlosti kamionů a osobních vozidel, aby nedocházelo k předjíždění, kličkování a změnám jízdních pruhů. Při jízdě v tunelu je co nejvyšší plynulost důležitá. V tunelu není vhodné prudce brzdit, když to situace nevyžaduje, ale plynulost jízdy docílíme, když podřadíme a zpomalujeme brzdovým momentem motoru. Také zbytečně nepřejíždíme z pruhu do pruhu. V případě nehody, nebo poruchy na vozidle je nejdříve nutné zjistit, kde se nachází únikové východy a vždy mít přehled o tom, kterým směrem je lepší se vydat. Pokud jsme nuceni vlivem poruchy nebo nehody v tunelu zastavit, je nutno okamžitě zapnout varovná světla a snažit se vozidlo odstavit co nejvíce ke kraji vozovky. Když je to možné, lze s vozidlem v jízdě pokračovat alespoň setrvačností bez motoru co nejbližší k místu, kde bývá vozovka uměle rozšířena, tzv. záliv, který je určen pro takové případy. Zde je k dispozici nouzový telefon, hasící přístroj a zpravidla i únikový východ.

Jakmile se doprava v tunelu zastaví a situace není přehledná a předvídatelná, nejprve je nutno vypnout motor, ale klíčky od vozidla je třeba nechat v zapalování, aby bylo možné s vozidlem manipulovat. Poté opustit vozidlo směrem k únikovému východu. Při opouštění vozidla se nezastavovat a nevracet se do vozidla pro věci. Nezačít šířit paniku a v mezích možností pomoci ostatním. V tomto případě se nelze

spoléhat na cizí pomoc a nečekat ve vozidle na záchranu. Většina fatálních katastrof v evropských tunelech se vůbec nemusela stát, kdyby lidé nečekali ve svých vozidlech na pomocnou ruku hasičů a policie. Jestliže shrneme jak jezdit v tunelech, ze všeho nejdůležitější je plynulá jízda konstantní rychlostí, kdy se tak dá nejlépe předejít jakémukoliv vzniku mimořádné události a pokud se doprava zastaví, nepátrat po příčině, vypnout motor a okamžitě se vydat k nouzovému východu. Jen tak lze zamezit zbytečnému ohrožení života a zdraví, neboť i záchranné složky IZS nemohou být na místě okamžitě a i přes jejich maximální úsilí při likvidaci mimořádné události může dojít při jednání bez rozvahy a v panice ke zbytečným ztrátám na životech.

12 Dálniční tunely Libouchec a Panenská dálnice D8 v okrese Ústí nad Labem

V této části bakalářské práce je čerpáno z Provozní dokumentace dálničního úseku D 0807/II Knínice – Petrovice – tunel Panenská, ze které je použito těch částí, které se zejména týkají postupu a činnosti složek IZS při vzniku mimořádné události (dále jen „MU“) a postavení Policie ČR při této činnosti. Tato Provozní dokumentace byla ke zpracování zapůjčena s laskavým svolením technikem tunelu Správy silničního úseku Řehlovice p. Petrem Maulem. Uvedený zdroj není nikde publikován, neboť se jedná o interní předpis o provozu a zabezpečení určený výhradně pro dálniční tunely Libouchec a Panenská. Z tohoto důvodu nebudou u níže zpracované části bakalářské práce uváděny žádné odkazy k jednotlivým zdrojům, neboť je zde čerpáno pouze z této Provozní dokumentace dálničního úseku D 0807/II Knínice – Petrovice, tunel Panenská.

Tunel Panenská je nejdelší český silniční tunel, který společně s navazující komunikací a technologického vybavení je součástí dálničního úseku 0807 Trmice – státní hranice ČR, směr Spolková republika Německo. Nachází se v 92,1 – 94,2 km dálnice D8. V uvedeném směru jízdy se jedná o dvoupruhovou komunikaci určenou pro automobilovou dopravu. Doprava ve směru jízdy je vedena vždy v jedné tunelové troubě. Jeho délka pravého tubusu činí 2116 metrů a délka levého tubusu činí 2168 metrů. Stavba byla zahájena v září roku 2003 a do provozu uvedena v prosinci roku 2006.

12.1 Technické údaje tunelů

Tunel Panenská je obousměrný se dvěma oddělenými tubusy, které jsou propojeny desíti bezpečnostními chodbami vždy po cca 200 metrech. Prostřední chodba umožňuje průjezd velkým vozidlům IZS a další dvě chodby umožňují průjezd menším vozidlům. Dále se v každém tunelu nacházejí 3 nouzové zálivy a 10 záchranných cest. K jeho dalšímu vybavení patří SOS hlásky, kdy v pravém tunelovém tubusu se nachází 17 těchto hlásek a v levém tunelovém tubusu se nachází 18 hlásek. V případě vzniku mimořádné události má k dispozici dvě vlastní nádrže s požární vodou o celkovém objemu 350 m³ a po celé délce tunelu je rozmístěno celkem 55 požárních hydrantů.

Větrání tunelu je zabezpečeno ventilátory, kdy se v pravém tunelovém tubusu nachází 6 párů a v levém tunelovém tubusu se nachází 7 párů ventilátorů.

Tunel je řízen počítačem a je samostatně inteligentní. Po celé délce tunelu se nachází optický teplotní kabel, který snímá teplotu na jednotlivých místech. Pokud se teplota v tunelu zvýší, odešle zprávu dispečerovi dopravy na dopravní dispečink, který se nachází na oddělení dálniční Policie ČR. v Řehlovicích. Spustí se poplach a dispečer případně vyrozumí hasiče přímým spojením s hasičskou stanicí v Petrovicích. Při tom se tunel automaticky začne zbavovat dýmu a proměnným dopravním značením tak zastaví vjezd do tunelu. Je-li to možné a bezpečné, nechá ostatní vozidla nacházející se v tunelu vyjet ven a tak tunel zůstane vyklizený. Celý tunel se čistí jednou za dva měsíce z důvodu čištění čoček kamer, které jsou umístěny po celém tunelu.

Tunel Libouchec je stavebně a technický shodný s tunelem Panenská. Je rovněž napojen na bezpečnostní systém jako tunel Panenská a platí pro něj stejný režim. Jedná se o dálniční tunel nacházející se v 90,50 – 91,0 km dálnice D8, kdy délka pravého tunelového tubusu činí 520 m a délka levého tubusu činí 504 m, na který ještě potom navazuje 166,5 m galerie. V tunelu se nacházejí 2 záchranné cesty, které jsou určeny pro pěší, dále se potom v pravém tunelovém tubusu nachází 5 SOS hlásek a v levém tunelovém tubusu se nachází 6 SOS hlásek. Tunel Libouchec má také vlastní nádrž s požární vodou o objemu 150 m³ a po jeho délce je rozmístěno 15 požárních hydrantů. Větrání je zajištěno v pravém tunelovém tubusu třemi páry ventilátorů a větrání levého tunelového tubusu je zajištěno také třemi páry ventilátorů.

Oba tunely jsou vybaveny bezpečnostními prvky, které zajišťují nouzový chod v případě vzniku mimořádné události, které zajistí funkčnost tunelů do příjezdu složek IZS, které potom mohou na místě provést zásah k odstranění příčin a vzniku mimořádné události a její likvidaci. V tunelech se nachází nouzové osvětlení, které je napájeno dvěma nezávislými zdroji a každý má svůj dieselagregát. Dieselagregát je automaticky startován při výpadu el. energie od řídicího systému a v případě identifikace požáru od systému elektrické požární signalizace. Světla nouzového osvětlení z jsou umístěna ve výši 80 cm ve vzdálenosti 12 metrů od sebe, kdy jejich konstrukce zajišťuje funkčnost minimálně 120 min. Odvětrávání tunelů musí být zabezpečeno při teplotě 400°C minimálně po dobu 90 min, kdy je u nich možnost reverzního chodu z důvodu zabezpečení směru proudění. Únikové cesty a průchody jsou přetlakově větrány, aby do nich v případě uniku jedovaté látky, nebo dýmu tyto látky nevnikaly dovnitř

a zabezpečily tak případně první úkryt zasaženým osobám, nebo aby zamezili dalšímu šíření do odděleného tubusu druhého jízdniho proudu.

SOS hlásky jsou vybaveny pomůckami potřebnými k prvnímu zásahu a zmírnění případných následků mimořádné události, kde se nachází lékárnička, páčidlo, přenosný hasící přístroj, tlačítko s piktogramem policie, které zajišťuje přímé spojení s dispečerským pracovištěm operátorů řízení dopravy dálničního oddělení Policie ČR. Řehlovice a všemi ostatními dispečinkami tunelu. Jedná o dispečink Libouchec Jih, Panenská Jih, Panenská Sever, dálniční oddělení Policie ČR Řehlovice, Správa silničního úseku dálnice Řehlovice, Správa silničního úseku dálnice Petrovice a HSZ Petrovice. Jako další bezpečnostní prvky k zajištění maximální bezpečnosti tunelů lze uvést kamerový monitoring, který zajišťuje 124 pevných a 4 otočné kamery. Tyto kamery umožňují vizuální kontrolu provozu v tunelových troukách, předpolích vjezdů a výjezdů, vstupu do propojek, v propojkách a SOS skříních. Tím je možno přímo na monitorech řídicího centra sledovat zastavení vozidla, zpomalení rychlosti kolony, vozidlo v protisměru, pohyb osoby nebo zvířete v tunelu, předměty na vozovce, vznik kouře nebo požáru. Dalším z bezpečnostních prvků tunelů je měření opacity, měření CO, převaděč pro signál mobilních operátorů, RDST Matra pro složky IZS a rádio - stanice ČR1(dopravní zpravodajství). Dále tunel disponuje inteligentním osvětlením tunelů, které zajišťuje takovou úroveň jasu v tunelu, aby řidič při jízdě plynule přizpůsobil své vidění k měnícím se světelným podmínkám v průjezdu z prostoru venkovního do vnitřního. Jako z dalších bezpečnostních prvků lze uvést evakuační rozhlas a samozhášivé kanálky po celé délce tunelů.

12.1.1 Zajištění pravidelné údržby a servis tunelů

Jednou ze základních zajištění bezpečnosti a bezporuchového chodu tunelů je jejich pravidelná údržba a servis. Tu na základě žádosti Ředitelství silnic a dálnic ČR jakožto příslušnému majetkovému správci dálnice D8 povoluje Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací jako věcně příslušný silniční správní úřad ve věcech dálnic a rychlostních silnic.

Ve většině případů se jedná o částečnou uzavírku dálnice D8, tunelů Libouchec a Panenská z důvodu provádění pravidelné údržby a servisu. Vždy se uvede, jaké tunelové trouby budou uzavřeny, kdo a jakým způsobem provede dopravní značení

uzavírky, termín uzavírky a vedení dopravy, kdy při uzavírce se využije pouze tunelových tubusů v jednom směru dálnice. Provoz je poté veden obousměrně v jedné tunelové troubě obou tunelů v režimu 1+1 a v úseku mezi tunely je doprava vedena v pravém jízdním pásu v režimu 1+1. Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je rychlost zpravidla v celé délce uzavírky omezena na 60 km/h. Zahájení a ukončení uzavírek je vždy oznámeno Policii ČR, dálničního oddělení Řehlovice, které provede další opatření, zejména zvýšený dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v průjezdných dálničních tunelech, neboť obousměrný provoz v jedné tunelové troubě nese zvýšené riziko ke vzniku mimořádné události.

13 Činnost Policie ČR při řízení dopravy a řízení provozu technologie v tunelu

Řídicí systém tunelu je z hlediska řízení rozdělen na část technologickou a dopravní. Obě části jsou vzájemně propojeny vazbami, které jsou určeny při návrhu řídicího systému projektem. Kompetence při řízení řídicího systému se dělí mezi Policii České republiky a Správu silničního úseku dálnice. Dopravní část řídicího systému je monitorována a dálkově ovládána z dispečerského pracoviště operátorů řízení dopravy dálničního oddělení Policie ČR (dále jen „operátor dopravy“). Správa silničního úseku dálnice Řehlovice zabezpečuje funkci všech technologických zařízení a technologickou část řídicího systému monitoruje a ovládá prostřednictvím operátorů technologie. Na kamerový systém je také napojena hasičská stanice Petrovice, odkud je rovněž možno monitorovat provoz v dálničních tunelech a všechny tyto složky jsou navzájem propojeny. Při normálním provozním stavu tunelu i při vzniku mimořádné události jsou využívány především možnosti řízení řídicího systému v režimu řízení A – automatický. Možné je i řízení v režimu R – ručně to znamená dálkově. Na pokyn operátora dopravy provádí operátor technologie změny v řízení nebo nastavení technologické části řídicího systému. Za dopravní provoz na příslušném úseku dálnice D8 a v tunelech Libouchec a Panenská plně odpovídá Policie České republiky dálniční oddělení Řehlovice. Vzhledem k nepřetržitému provozu je též za provoz zodpovědný dispečer dopravy, který je při vzniku mimořádné události jako první velitel zásahu do doby příjezdu složek IZS.

Při vzniku krizové situace, kdy je při potřebě zajistit zásah HZS, záchranné služby nebo Policie ČR případně zásah jiných složek, provede operátor dopravy (vyšší priorita) nebo operátor technologie (nižší priorita) nahlášení příslušnému operačnímu středisku s popisem události, rozsahu přítomnosti nebezpečných látek, ohrožení osob apod. Operátor dopravy prostřednictvím videodohledu, komunikace s osobou v SOS skřini, nebo jiným způsobem vyhodnotí mimořádnou situaci a ve spolupráci s operátorem technologie rozhodne buď o vyhlášení mimořádné události (dále jen „MU“) v dopravní části řídicího systému, nebo událost vyhodnotí jen jako planý poplach. V rámci spolupráce složek IZS o tomto může již předem informovat operátor dopravy velitele družstva hasičské stanice Petrovice, který již může přijmout předběžná opatření a být tak včas připraven na možné vyhlášení MU a vše tak sledovat

14 Provozní režimy tunelu

Provozní režimy tunelu lze rozdělit do tří druhů režimů, které jsou především charakterizovány plynulostí dopravního provozu a činnostmi technologie.

14.1 Standardní režim tunel

Standardní provozní režim tunelu je základním režimem tunelu. Provoz tunelu charakterizuje bezpečný a plynulý dopravní provoz v obou tunelových troubách.

V tunelu a ani ve služebních prostorách se neprovádí opravy a doprava i technologie pracují v řádném režimu. Standardní režim odpovídá dopravním stavům vnější a vnitřní vozovky, kdy jsou otevřeny v celé délce, u každé vozovky všechny jízdní pruhy a nejsou nastavená žádná omezení provozu dopravy v tunelu. Technologické zařízení nevykazuje žádnou poruchu, komunikace mezi tunelem a dopravním dispečinkem Řehlovice a tunelem a technologickým dispečinkem Řehlovice je bezproblémová, videohled a videodetekce pracují bez závad. Technologické zařízení je řízeno automaticky. Především osvětlení a ventilace je řízena na základě skutečně naměřených parametrů. Dispečer technologie se pak nepodílí na řízení technologie, nevydává žádné povely, pouze monitoruje chování a stav technologického zařízení. Všechno nastavení a ovládání technologického zařízení probíhá automaticky v technologické části řídicího systému.

14.2 Zvláštní režim tunelu

Přechod tunelu ze standardního režimu tunelu do zvláštního režimu nastává tehdy, jestliže nastanou změny v nastavení řízení dopravy v důsledku změn dopravních podmínek v tunelu, provádění kontrol revizí a oprav tunelu s případným dopravním omezením. Může se také jednat o malé a střední poruchy technologie, výpadek ovládání některého technologického zařízení, který nemá vliv na bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích. Zvláštní režim tunelu se člení podle toho, zda je při nastaveném režimu potřeba účast policie nebo není. Přítomnost policie je myšlena

v širším slova smyslu, to znamená, zda se policie musí zabývat řešením dopravní situace nebo ne. Tento režim je sice charakterizován s určitými problémy při provozu technologického zařízení nebo dopravě, které obvykle vedou k omezení dopravy na vjezdech tunelu nebo omezení počtu jízdnic pruhů na příslušné vozovce. Mimořádná událost vyžaduje účast policie, ale nevyžaduje účast ostatních složek integrovaného záchranného systému. V prostoru tunelu není požár, nehrozí nebezpečí vzniku požáru nebo ohrožení účastníků provozu na pozemních komunikacích nebezpečnými látkami.

14.2.1 Zvláštní režim s účastí Policie ČR:

- závažná porucha nebo havárie na řídicím systému, porucha v dopravní části řídicího systému, nebo došlo-li k poruše, která nemá vliv na bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- porucha v technologické části řídicího systému, nebo došlo-li k poruše, která nemá vliv na bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- dopravní nehoda bez zranění,
- nepojízdné vozidlo, překážka v dopravě,
- kongesce dopravy,
- zvýšení obsahu škodlivin v ovzduší nad kritický limit,
- poruchy dopravních zařízení spojeného s řízením dopravy,
- vjezd nadrozměrného vozidla.

Ačkoli v tomto režimu není nutnost dalších složek IZS, může být na žádost policie zejména při dopravní nehodě bez zranění nebo v případě nepojízdného vozidla přivolána další složka IZS, zejména jednotka HZS, kdy vlivem technické závady na vozidle, nebo nehody může dojít k úniku provozních kapalin, které bude nutno na místě odstranit. Při zásahu IZS je ve velké většině případů velitelem velitel HZS. V tomto případě se nebude jednat o klasický zásah jednotek IZS, ale spíše o spolupráci a velení na místě bude upraveno dle dohody a potřeby obou složek k co nejrychlejšímu odstranění závady. Uzavření tunelu pro dopravu se ve zvláštním režimu normálně

nepředpokládá, ale je možné z bezpečnostních důvodů na základě požadavku velitele zásahu, který se na místě nachází.

14.3 Mimořádný režim

V tomto režimu je předpoklad uzavření tunelové trouby, kdy při řešení krizové situace vedoucí k mimořádnému režimu tunelu je vyžadována účast Policie ČR a složek IZS. Předpokládané krizové situace vedoucí k režimu mimořádný režim:

- hrozba teroristického činu v tunelu - „BOMBA“ (při této hrozbě může vzniknout panika, která může způsobit mnohem větší ztráty na životech, než útok samotný),⁴⁷
- požár tunelu v dopravním prostoru,
- požár tunelu v technologickém prostoru,
- jiné nebezpečí – došlo k vylití pohonných hmot nebo jiné škodlivé látky, došlo k úniku nebezpečné plynné látky, došlo k zastavení vozidla s nebezpečným nákladem, došlo k ohrožení živelní pohromou,
- výskyt osob a zvířat v tunelu - v tunelu se pohybuje zvíře nebo jím prochází člověk,
- výskyt osob a zvířat v tunelu - v dopravním prostoru tunelu došlo k poruše prostředku hromadné dopravy a hrozí ohrožení života a zdraví cestujících,
- v tunelu detekováno vozidlo v protisměru,
- přítomnost větší skupiny lidí v tunelu - „DEMONSTRACE“,“
- dopravní krize – je zranění osob,
- závažná porucha nebo havárie na řídicím systému – porucha dopravní části řídicího systému, došlo k poruše, která má vliv na bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích, porucha v technologické části řídicího systému – došlo k poruše, která má vliv na bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích,

⁴⁷ PROCHÁZKOVÁ., D., *Boj proti terorismu Projekt EU: Improving Security by Democratic Participation – ISDEP*. 1 vyd. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní-Ústav bezpečnostních technologií a inženýrství, 2014. s. 11.

- závažná porucha nebo havárie na technologickém zařízení,
- vjezd nadrozměrného vozidla,
- závažná porucha nebo havárie na technologickém zařízení – došlo k výpadku komunikace mezi řídicím systémem tunelu a dopravním dispečinkem Řehlovice,
- došlo k výpadku komunikace mezi řídicím systémem tunelu a technologickým dispečinkem Řehlovice,
- závažná porucha nebo havárie na technologickém zařízení, kdy došlo k výpadku napájení tunelu,
- došlo k výpadku vzduchotechniky, který omezí funkci požárního větrání,
- došlo k dosažení havarijní hladiny v akumulární nádrži čerpací stanice technologických nebo drenážních vod,
- došlo k výpadku elektrické požární signalizace v dopravním prostoru tunelu, který je delší než 48 hodin,
- došlo k výpadku kamerového detekčního systému,
- došlo k výpadku systému SOS skříní, který je delší než 24 hodin,
- došlo k výpadku spojovacích a dorozumívacích zařízení, který je delší než 24 hodin.

15 Obecné zásady pro operátora dopravy a jeho postavení k počáteční organizaci zásahu složek integrovaného záchranného systému

Operátor dopravy se nachází na oddělení dálniční Policie ČR v Řehlovicích. Jeho postavení v rámci IZS je nepřetržité monitorování dopravy a bezpečnostních prvků v tunelech, vyhodnocování mimořádných situací, včasná reakce na vznik mimořádných událostí a oznámení na příslušná operační střediska složek IZS k vzniklé MU. Jedná se o příslušníka Policie ČR., který musí být dokonale obeznámen s Provozní dokumentací obou tunelů a dokonale ovládat dopravní část řídicího systému. Musí znát možnosti řízení dopravy v tunelech a návaznost při řízení dopravy na velínech Správy silničního úseku dálnice. Dále musí znát databázi dopravního stavu a přechodové sekvence v řídicím systému tunelů, vědět o aktuálním provozním stavu technologie tunelů a jaký je aktuální provozní režim v tunelech. V případě zjištění poruch, které by znemožnily bezpečný provoz tunelu nebo jeho bezpečné řízení, rozhodne o uzavření tunelu pro dopravu s jeho vyklizením. Při normálním provozu tunelu i při vzniku mimořádné události v technologii nebo dopravě a při řešení mimořádné události se musí operátoři dopravy a operátoři technologie vzájemně informovat a spolupracovat. Při vzniku jakékoliv MU plní úkoly velitele zásahu ve smyslu zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu operátor dopravy, který zajišťuje řízení prostřednictvím dopravní části řídicího systému tunelu ve spolupráci s operačním střediskem dálničního oddělení Policie ČR a hlídkami v terénu.

Po příjezdu hasičského záchranného sboru do tunelu se velitelem zásahu stává velitel hasičů, kdy se jedná zejména o mimořádnou událost požár, výskyt nebezpečných látek nebo při jiném ohrožení. Jedná-li se o mimořádnou událost hrozba teroristického útoku – BOMBA, přítomnost větší skupiny lidí v tunelu – DEMONSTRACE se po příjezdu zásahové jednotky Policie ČR stává velitelem zásahu velitel zásahové jednotky Policie ČR. V případě výpadku komunikace mezi řídicími centry je možný přesun operátora dopravy na některý z provozních velínů tunelů Libouchec nebo Panenská.

15.1 Priority pro ovládání

Operátor dopravy má prioritu před operátorem technologie na vyhrazené funkce řídicího systému, kdy operátor technologie funkce může aktivovat na vyžádání operátora dopravy. Jedná se zejména o:

- komunikaci s osobou v SOS skříní a kvitování hlášení z SOS skříně,
- vyvolání mimořádné situace – havarijní uzavření,
- vstup do rozhlasového vysílání šířeného v tunelu,
- ovládání evakuačního rozhlasu,

Operátor dopravy musí při identifikaci mimořádné události být rozvázný, jednat a rozhodovat velmi rychle a spolupracovat s operátorem technologie. Po identifikaci se pokusí společně vzniklou mimořádnou událost zařadit podle předpokládaných krizových situací, vyhodnotit při souběhu jejich priority a postupovat podle scénářů pro řešení předpokládaných krizových situací v dopravním řádu provozní dokumentace.

Pokud identifikované mimořádné události nelze zařadit přímo, pokusí se využít stávajícího scénáře pro předpokládané krizové situace a zvolit podle nich případný postup. V případě, že nelze zařadit vzniklou situaci podle seznamu krizových situací, zvolí koordinaci s operátorem technologie nejvhodnější způsob řešení vzniklé situace tak, aby se ohrožení životů účastníků silničního provozu v tunelu minimalizovalo na minimum a také případné škody na majetku, technologií i stavbě byly co nejmenší.

Při řízení zásahu musí operátor dopravy:

- být rozhodný při řešení krizových stavů,
- spustit vhodné odezvy dopravní části řídicího systému k řešení krizové situace,
- žádat zásah integrovaného záchranného systému,
- případně vyhodnotit mimořádnou situaci jako planý poplach,
- informovat nadřízené složky při krizové situaci hrozba teroristického útoku v tunelu – BOMBA a přítomnost větší skupiny v tunelu – DEMONSTRACE.

Operátor dopravy žádá s vyjma vzniku požáru v dopravním či technologickém prostoru tunelu o zásah jednotlivých IZS a informuje tyto složky o aktuálním stavu v tunelu a pravděpodobnému vývoji situací, pokud lze odhadnout.

Při krizové situaci hrozba teroristického útoku v tunelu BOMBA a přítomnost větší skupiny lidí v tunelu – DEMONSTRACE, žádá o zásah zásahové jednotky Policie

ČR a informuje nadřízené orgány. Prioritní činností operátora je co nejrychleji uzavřít tunel pro dopravu a vyklidit jej. Pokud operátor dopravy identifikuje mimořádnou událost v tunelu dříve než řídicí systém na základě vyhodnocení např. videohledu, komunikace s osobou v SOS skříni apod., tyto informace vyhodnotí a potom vyvolá odpovídající reakci řídicího systému. O tom informuje operátora technologie nebo ho žádá o odpovídající zásah. Operátor dopravy také potom informuje cestou operačního střediska Policie ČR další složky policie, rozhlas, dopravně-informační systém apod. Operátor dopravy v případě potřeby žádá cestou operačního střediska Policie ČR zásah hlídek Policie ČR na místě, zejména k řízení dopravy, zajištění pořádku, vyvedení osob z tunelu apod.

Zde bylo stručně popsáno postavení Policie ČR v rámci IZS, zejména neustálý dohled nad bezpečností silničního provozu a technického zabezpečení v tunelech, dále povinnosti operátora dopravy jako prvního velitele zásahu při vzniku mimořádné události. Na rozdíl od běžného provozu na dálnici a jiných komunikacích je takto do jednoho místa soustředěn veškerý dohled za pomoci bezpečnostních technologií a zvýšena připravenost složek IZS na vznik mimořádné události, neboť na rozdíl od běžného provozu na ostatních komunikacích v tunelech hrozí větší riziko vzniku mimořádné události se závažnějšími následky.

Snad k nejhorší mimořádné události v tunelu, ke které může dojít je požár. Z tohoto důvodu má operátor dopravy vysokou zodpovědnost při rozhodování při detekci mimořádné události jak automatickou detekcí, tak za pomoci kamer, nebo oznámení různými pojítky mezi tunelem a operátorem dopravy. Při vzniku požáru může dojít k jeho rychlému rozšíření, nepředvídatelným situacím a v nastalé panice může dojít k tragickým následkům na životech nebo majetku. Aby byla zajištěna co největší bezpečnost dálničních tunelů, zároveň s výstavbou dálnice a tunelů byla nově zřízena požární stanice Petrovice, která spadá pod Hasičský záchranný sbor Ústeckého kraje, Územní odbor Ústí nad Labem. V jejím hasebním obvodu se nacházejí právě dálniční tunely. Její vybavení odpovídá k prvotnímu zásahu v tunelech při vzniku mimořádné události a největší prioritou je dojezdová doba, která činí 2.4 min. k Severnímu portálu Panenská, 5.0 min. k Jižnímu portálu Panenská a 6.1 min. k Jižnímu portálu Libouchec. Tímto je zvýšena bezpečnost v tunelech, neboť rychlým zásahem lze eliminovat ohnisko požáru nebo jiné mimořádné události. Rovněž tak bylo nově zřízeno dálniční oddělení Policie ČR. Řehlovice, kde se právě nachází dispečerské pracoviště operátorů řízení dopravy a do jehož obvodu tunely spadají.

16 Metodické pokyny pro jednotky požární ochrany při zásahu v tunelech Libouchec a Panenská

Vedle operativních karet a souboru typových činností, podle kterých postupují jednotky požární ochrany ve spolupráci s dalšími složkami IZS, jsou ještě zvláště pro zásahy v tunelu přehledně vypracovány jednotlivé metodické pokyny pro koordinaci postupu v případě vzniku mimořádné události. Jedná se o metodické pokyny, kde je popsána činnost velitele zásahu, postup jednotlivých složek IZS a využití technologického zabezpečení tunelu ve spolupráci s operátorem dopravy a operátorem technologie.

Zde je patrné, jaká důležitost je věnována právě tunelům. V tomto konkrétním případě lze vycházet z toho, že činnosti provozované v tunelových stavbách nad 350 metrů délky se zároveň považují za činnosti provozované v objektech, které mají složité podmínky pro zásah, jak je uvedeno v § 18, písm. g) vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci),⁴⁸ čímž jsou splněny podmínky pro začlenění podle § 4, odst. 2 písm. j), zákona o požární ochraně.⁴⁹ Jedná se o metodický pokyn pro tyto mimořádné události:

- požár v tunelové troubě,
- únik nebezpečné látky v tunelové troubě,
- dopravní nehoda s vyproštěním osob.

⁴⁸ ČESKO. ÚZ č. 1045: *Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)*. Ostrava: Sagit, 2014. s. 212.

⁴⁹ ČESKO. ÚZ č. 1045: *Úplné znění zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně*. Ostrava: Sagit, 2014. s. 156.

16.1 Požár v tunelové troubě⁵⁰

Krajské operační středisko s úzkou spoluprací s dispečerem dopravy a dispečerem technologie musí předat jednotkám požární ochrany co nejpřesnější informace o rozsahu požáru, počtu zasažených vozidel, ve které tunelové troubě došlo k požáru, směr staničení podle propojek. Dále jestli je požár až následný důsledek dopravní nehody a jaká opatření byla provedena, např. spuštění ventilátorů, rychlost a směr proudění vzduchu v tunelu, provedená opatření v dopravě ve spolupráci s Policií ČR, uzavření tunelových trub a odklon dopravy na místní účelové komunikace.

Dále je třeba předat informace o:

- dopravní situaci v tunelu za místem a před místem události ve směru jízdy se zřetelem na počet dopravních prostředků, které zůstali uvězněny v tunelu,
- šíření kouře v tunelu, koncentrace CO v prostorách tunelových trub a sledování opacity,
- průběh samostatné evakuace osob a o pohybu osob v obou tunelových troubách,
- průběžně informovat jednotky požární ochrany o situaci na příjezdových trasách a pohybu vozidel v tunelových troubách, aby velitel zásahu mohl ve spolupráci s dálničním oddělením Policie ČR provést dopravní opatření,
- počet jednotek požární ochrany a integrovaného záchranného systému, které byly na místo zásahu přivolány,

16.1.1 Systémová opatření

V případě požáru musí být uzavřeny obě tunelové trouby pro veškerou dopravu, kdy odklon dopravy provádí dálniční oddělení policie ČR Řehlovice s možností případné spolupráce s dalšími dopravními inspektoráty. Odklon se provede po místních účelových komunikacích. Příjezd k místu události je proveden podle pokynů Krajského operačního střediska na základě aktuální dopravní situace a případná jízda v protisměru je možná pouze se zvýšenou opatrností a to pouze v případě, že dispečer provozu

⁵⁰ Řízený rozhovor s velitelem hasičské stanice Petrovice npor. Jaroslavem Volákem DiS. dne 08.01.2015.

dopravy dálničního oddělení Policie ČR Řehlovice potvrdí uzavření daného úseku pro dopravu a že se v něm nepohybují žádná vozidla. Dispečer správy silničního úseku dálnice v případě požáru vždy vyzve osoby ve vozidlech, které jsou uvězněny v tunelové troubě k opuštění vozidla a k evakuaci do druhé tunelové trouby pomocí propojek, při tom je vždy automaticky spuštěna ventilace ve směru jízdy a přetlaková ventilace v propojkách.

Velitelem zásahu je vždy po příjezdu na místo velitel hasičské stanice Petrovice, nebo zástupce z požární stanice v Ústí nad Labem Ten při rozhodování využívá informace od Krajského operačního střediska, zasahujících jednotek požární ochrany a zároveň výstupů z videokamer od dispečera dopravy, kterými je monitorována situace na místě mimořádné události. Z těchto výstupů se zjišťuje situace před a za místem mimořádné události, pohyb osob v tunelu a informace od dispečera technologie o směru a rychlosti proudění vzduchu, koncentrace CO a ventilace. Další systémová opatření:

- velitel zásahu musí vždy v průběhu zásahu předávat bez zbytečného prodlení veškeré informace na krajské informační středisko,
- obecně se požární technika po vjezdu do tunelové trouby soustřeďuje v levém jízdním pruhu běžného směru jízdy v dané tunelové troubě,
- elektrický proud se vypíná pouze na pokyn velitele zásahu, kdy toto vypnutí provede dispečer technologie, neboť je tunel rozdělen na vypínatelné úseky a nejsou-li požárem zasaženy kabelové kanály nebo elektrické vedení u stropu, el proud se nevypne,
- u každé propojky v tunelových troubách a na všech portálech jsou umístěny hydranty, na jižním portále tunelu Panenská je zřízeno čerpací místo,
- obecně je zásah rozdělen na sektory sever a jih, dělicím místem je mimořádná událost, velitelé sektorů jsou zpravidla velitel družstvy požární stanice Petrovice – sektor sever a velitel družstva požární stanice Ústí nad Labem – sektor jih,
- jednotky požární ochrany se soustřeďují dle místa příjezdu k tunelu u obou portálů nebo dle určení velitele zásahu, hasební, evakuační a ostatní činnosti se provádějí dle rozhodnutí velitele zásahu nebo velitele sektoru,
- pokud není zřízen stálý štáb velitele zásahu nebo do doby než se dostaví na místo události, zřídí velitel zásahu z příslušníků požární stanice Ústí nad Labem pomocníka pro spojení a týl a povolá prostřednictvím Krajského operačního střediska technika Správy silničního úseku dálnice, který veliteli zásahu poskytne odbornou pomoc. Rovněž tak může být jeden z členů štábu příslušník

Policie ČR, který bude spolupracovat s velitelem zásahu a provádět činnost, která spadá do působnosti policie a poskytovat tak přímý kontakt s touto složkou IZS a plnit požadavky velitele zásahu.

16.1.2 Průzkum a organizace místa zásahu

Prvotní zásah se provádí vždy z nezasažené trouby s využitím propojky před místem události po směru jízdy v nezasažené troubě. Tímto směrem jsou po vzniku požáru vždy odváděny pomocí ventilátorů i zplodiny hoření, kdy směr proudění vzduchu pomocí ventilátorů lze následně na pokyn velitele zásahu změnit na protisměrný. Zásah se provádí primárně od stabilních zdrojů požární vody v tunelu, první proud je vhodné nasadit po směru proudění plynů v tunelové troubě z důvodu vyšší efektivity. První jednotka požární ochrany, která se dostaví na místo provádí průzkum místa událost „bojem“ a zároveň likvidaci požáru. Při tom musí provést fyzickou kontrolu evakuace osob ze zasažené tunelové trouby. Rozhodující pro tuto kontrolu je stupeň zakouření tunelové trouby a zprávy dispečera dopravy dálničního oddělení Policie ČR. dle kamerového systému. Další organizační činnost na místě zásahu:

- vyskytují-li se v tunelové troubě uvězněné osoby, je nutné zajistit jejich evakuaci, neboť evakuace je jedním z nejdůležitějších opatření při ochraně těchto osob před případnými následky hrozících nebo vzniklých mimořádných událostí,⁵¹
- zraněné osoby nebo osoby, které se nadýchali zplodin hoření soustřeďovat u propojky v nezasažené tunelové troubě do příjezdu záchranné zdravotní služby a poskytnout jim první pomoc,
- dle soustředění sil a prostředků a stavu na místě události organizuje velitel zásahu kromě vlastních likvidačních prací nepřetržité monitorování koncentrace nebezpečné látky,
- evakuované osoby soustřeďovat na nejbližším portálu k místu nehody, kde budou připraveny další složky IZS,
- velitel zásahu musí společně s velitelem sektoru neustále analyzovat stav na místě události, účelnost nasazení sil a prostředků a na základě výsledků analýzy přijímat vhodná opatření.

⁵¹ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva I*. České Budějovice: VŠERS, 2011. s. 66.

16.2 Únik nebezpečné látky v tunelové troubě⁵²

Při úniku nebezpečné látky v tunelové troubě musí operátor dopravy předat na Krajské operační středisko veškeré informace získané z kamerového systému. KOPIS následně předá jednotce požární ochrany informace o rozsahu úniku nebezpečné látky, způsob úniku, zda se jedná o důsledek dopravní nehody či jiný důsledek. Dále je nutno zjistit pravděpodobné množství neznámé látky a v které tunelové troubě – směr staničení určeného dle propojek. Cestou dispečera dopravy potom předat všem složkám IZS základní údaje o neznámé látce a bude-li neznámá látka identifikována až průzkumem jednotky požární ochrany, předá tyto informace kde uvede:

- jaká byla provedena opatření – spuštění ventilátorů, rychlost a směr proudění vzduchu v tunelu, vypnutí el. proudu a provedená opatření v dopravě,
- dopravní situace v tunelu za místem a především před místem události ve směru jízdy se zřetelem na počet dopravních prostředků, které zůstaly uvězněny v tunelu,
- je-li patrné šíření neznámé látky v tunelu např. stékání neznámé látky po vozovce nebo mlžný opar,
- průběh samostatné evakuace a pohyb osob v tunelových troubách,
- průběžně informovat jednotky požární ochrany o situaci na příjezdových trasách a pohybu vozidel v tunelových troubách,
- počet jednotek požární ochrany a složky integrovaného záchranného systému které byly povolány na místo zásahu, při úniku neznámé látky z cisterny zvážit povolání jednotky požární ochrany Hasičského záchranného sboru podniku Českých drah.

16.2.1 Systémová opatření

V případě úniku neznámé látky musí být uzavřeny obě tunelové trouby pro veškerou dopravu, kdy odklon dopravy provádí dálniční oddělení policie ČR Řehlovice, s možností spolupráce s dalšími dopravními inspektoráty a odklon je veden po místních

⁵²Řízený rozhovor s velitelem hasičské stanice Petrovice npor. Jaroslavem Volákem DiS. dne 19.12.2014.

účelových komunikacích. Příjezd k místu události se provede dle pokynu z Krajského operačního střediska na základě fyzikálních a chemických vlastnostech látky a aktuální dopravní situace. Jízda v protisměru je možná pouze se zvýšenou opatrností a to pouze v případě, že dispečer provozu dálničního oddělení Policie ČR Řehlovice potvrdí uzavření daného úseku pro dopravu a že se v něm nepohybují žádná vozidla. Dispečer technologie Správy silničního úseku dálnice v případě úniku nebezpečné látky vždy vyzve osoby ve vozidlech, které jsou uvězněny v tunelové troubě k opuštění vozidla a k evakuaci do druhé tunelové trouby pomocí propojek. Mezi další opatření patří:

- ventilace je primárně spuštěna ve směru jízdy, rovněž tak je vždy je spuštěna přetlaková ventilace v propojkách a v případě, že proudění vzduchu vytvoří s nebezpečnou látkou koncentraci 50% spodní meze výbušnosti dané látky, je nutné okamžitě přerušit odvětrávání,
- ventilace nesmí být spuštěna při havárii vozidla s únikem sypké nebezpečné látky,
- velitel zásahu musí v průběhu zásahu předávat bez zbytečného prodlení veškeré informace na Krajské operační středisko,
- elektrický proud vypíná pouze dispečer technologie Správy silničního úseku dálnice na pokyn velitele zásahu, přičemž tunel je rozdělen na vypínatelné úseky a jedná-li se hořlavou nebo výbušnou nebezpečnou látkou, nebo vytvoří-li se výbušný mlžný opar, nechá eliminovat ostatní možné iniciační zdroje, jako je např. nastartované motory dopravních prostředků
- obecně je zásah rozdělen na sektory sever a jih, dělicím místem je mimořádná událost, velitelé sektorů jsou zpravidla velitel družstvy požární stanice Petrovice – sektor sever a velitel družstva požární stanice Ústí nad Labem – sektor jih,
- jednotky požární ochrany se soustřeďují zpravidla dle místy příjezdu k tunelu u obou portálů, nebo dle upřesnění velitele zásahu u portálu, vhodnému vzhledem k fyzikálně-chemickým vlastnostem látky, likvidační, evakuační a ostatní činnosti provádí dle rozhodnutí velitele zásahu, nebo velitele sektoru
- pokud není zřízen stálý štáb velitele zásahu, nebo do doby než se dostaví na místo události, zřídí velitel zásahu z příslušníků požární stanice Ústí nad Labem pomocníka pro spojení a týl a povolá prostřednictvím Krajského operačního střediska technika Správy silničního úseku dálnice, který veliteli zásahu poskytne odbornou pomoc. Rovněž tak může být jeden z členů štábu příslušník Policie ČR, který bude spolupracovat s velitelem zásahu a provádět

činnost, která spadá do působnosti policie a poskytovat tak přímý kontakt s touto složkou integrovaného záchranného systému a plnit požadavky velitele zásahu.

16.2.2 Průzkum a organizace místa zásahu

Prvotní zásah provést vždy z nezasazené trouby s využitím propojky před místem události po směru jízdy v zasažené troubě. Tímto směrem jsou při úniku neznámé látky vždy odváděny pomocí ventilátorů i plyny, kdy směr proudění vzduchu pomocí ventilátorů lze následně na pokyn velitele zásahu změnit na protisměrný.

V případě úniku výbušné nebezpečné látky zásadně nevjíždět do zasažené tunelové trouby a při likvidaci havárie vždy brát v potaz informace získané o nebezpečné látce od Krajského operačního střediska. To uvede, míru rizika, doporučení a způsob likvidace.

První jednotka požární ochrany, která dorazí na místo události, zpravidla jednotka požární stanice Petrovice, provádí průzkum místa události „bojem“ za využití dostupných technických a monitorovacích prostředků. Svou činností směřuje k identifikaci nebezpečné látky, kdy získané informace ihned předá na Krajské informační středisko a dále se zaměřuje k zamezení dalšího úniku neznámé látky. Přitom musí provést fyzickou kontrolu stavu evakuace osob ze zasažené tunelové trouby, kdy rozhodující pro tuto kontrolu je stupeň zamoření tunelové trouby nebezpečnou látkou a zprávy od dispečera dopravy dálničního oddělení Policie ČR dle kamerového systému.

Mezi další zásady průzkumu a organizace místa zásahu patří:

- vyskytují-li se v tunelové troubě uvězněné osoby, je nutné zajistit jejich evakuaci a osoby, které nelze bezprostředně evakuovat, které jsou uvězněny ve vozidle následkem dopravní nehody je nutno chránit před účinky nebezpečné látky,
- zraněné osoby, nebo osoby, které se nadýchali par uvolněných z nebezpečné látky soustřeďovat u propojky v nezasazené tunelové troubě do příjezdu zdravotní záchranné služby a při tom poskytnout první pomoc,
- podle soustředění sil a prostředků a stavu na místě události organizuje velitel zásahu kromě vlastních likvidačních prací nepřetržitě monitorování koncentrace

nebezpečné látky v tunelových troubách a dále činnosti směřující k zamezení nebezpečné látky např. vodní clonou, nebo ředěním,

- velitel zásahu a velitel sektoru organizují průzkumné skupiny, jejich nasazení a vhodně je rozdělí na úseky mezi jednotlivými propojkami, velitel zásahu zřizuje dekontaminační místo se zřetelem na možnost nutnosti dekontaminace evakuovaných osob a potřeb zasahujících jednotek požární ochrany, do doby zřízení dekontaminačního místa provádět provizorní dekontaminaci,
- evakuované osoby soustřeďovat a usměrňovat jejich pohyb k portálu vhodnému vzhledem k fyzikálně – chemickým vlastnostem látky, kdy je možno pohyb osob v tunelových troubách usměrňovat za pomoci rozhlasu,
- velitel zásahu musí společně s velitelem sektoru neustále analyzovat stav na místě události a účelnost nasazení sil a prostředků, na základě výsledků analýzy a monitorování koncentrací nebezpečné látky přijímat vhodná opatření,
- v případě nutnosti přečerpávání nebezpečné látky zvážit možnost odtahu vozidla mimo prostory tunelových trub.

16.3 Dopravní nehoda v tunelu

Ne každá událost, ke které dojde při provozu vozidel je dopravní nehodou. Pravidla silničního provozu definují dopravní nehodu jako událost v silničním provozu, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby, anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla. Za silniční dopravní nehodu lze událost považovat pouze tehdy, pokud k ní dojde na místech, na nichž platí v celém rozsahu zákon o provozu na pozemních komunikacích, na nichž platí v celém rozsahu pravidla silničního provozu. Jedná se především o dálnice, silnice a místní a účelové komunikace. Ale právě v tunelech je již samotná porucha vozidla považována za mimořádnou událost.⁵³

V tomto případě poruchu vozidla lze definovat jako nouzovou situaci, vyvolanou poruchou vozidla, které se účastní provozu nebo porušením dopravních předpisů bez možnosti vzniku srážky vozidel a jiných škod.⁵⁴

Jako záchranné práce lze definovat činnost k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ke vztahu

⁵³ KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha: Prospektrum spol. s.r.o., 1998. s. 8 – 9.

⁵⁴ PROCHÁZKOVÁ, D. *Bezpečnost, krizové řízení a udržitelný rozvoj*. Praha: Univerzita Jana Ámose Komenského, 2010. s. 146.

k ohrožení života, zdraví a majetku vedoucí k přerušení jejich příčin. Kdežto likvidační práce potom můžeme definovat jako činnost k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.⁵⁵

16.3.1 Dopravní nehoda s vyproštěním osob⁵⁶

Po zjištění dopravní nehody a jejího rozsahu operátor dopravy ihned provede opatření ke vzniklé MU v tunelech a neprodleně o tom vyrozumí KOPIS. To následně ve spolupráci s operátorem následně předá jednotkám požární ochrany informace o rozsahu události, počtu a druhu havarovaných vozidel, ve které tunelové troubě došlo k mimořádné události, směr staničení podle propojek, a pravděpodobný počet osob, které bude nutno vyprostit a dále musí předat další informace:

- jaká opatření byla provedena v dopravě,
- dopravní situace v tunelu za místem a především před místem události ve směru jízdy se zřetelem na počet dopravních prostředků, které zůstaly uvězněny v tunelu,
- koncentrace CO v prostorech tunelových trub, spuštění ventilátorů, rychlost a směr proudění vzduchu v tunelu,
- pohyb osob v tunelové troubě,
- vyrozumění složek integrovaného záchranného systému,
- průběžně informovat jednotky požární ochrany o situaci na příjezdových trasách a pohybu vozidel v tunelových troubách.

16.3.2 Systémová opatření

V případě dopravní nehody s vyproštěním osob musí být uzavřena příslušná tunelová trouba pro veškerou dopravu, kdy odklon dopravy provede dálniční oddělení Policie ČR Řehlovice s případnou spoluprací s dalšími dopravními inspektoráty, v odůvodněných případech a vyžadují-li to okolnosti likvidace havárie, může velitel zásahu rozhodnout i o uzavření druhé tunelové trouby. Mezi další opatření patří:

⁵⁵ SKÁCELOVÁ, I. *Co dělat při mimořádné události*. 1 vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2005. s. 10.

⁵⁶ Řízený rozhovor s velitelem hasičské stanice Petrovice npor. Jaroslavem Volákem DiS. dne 19.12.2014.

- příjezd k místu události provést dle pokynů Krajského operačního střediska na základě aktuální dopravní situace, jízda v protisměru je možná pouze se zvýšenou opatrností a to pouze v případě, že dispečer provozu dálničního oddělení Policie ČR Řehlovice potvrdí uzavření daného úseku pro dopravu a že se v něm nepohybují žádná vozidla,
- dispečer dopravy dálničního oddělení policie ČR v případě dopravní nehody s vyproštěním vždy vyzve osoby ve vozidlech, které jsou uvězněny v tunelové troubě k vypnutí motoru a setrvání ve vozidle,
- ventilace je spuštěna pouze v případě zvýšení koncentrace CO a to ve směru jízdy,
- velitelem na místo je vždy po příjezdu na místo velitel čety nebo jeho zástupce, z požární stanice Ústí nad Labem, který při rozhodování využívá informace od Krajského operačního střediska, zasahujících jednotek požární ochrany a zároveň výstupů z videokamer,
- velitel zásahu musí v průběhu zásahu předávat bez zbytečného prodlení veškeré informace na Krajské operační středisko,
- jednotky požární ochrany se soustřeďují dle místa příjezdu k tunelu u obou portálů nebo dle určení velitele zásahu, činnosti k odstraňování následků likvidace havárie se provádějí dle rozhodnutí velitele zásahu.

16.3.3 Průzkum a organizace místa zásahu

Zásah bude prováděn zpravidla v příslušné tunelové troubě najetím vozidel požární ochrany z protisměru, kdy je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Na místě zásahu je nutno vozidla jednotek požární ochrany ustavit tak, aby byl zachován dostatečný prostor pro vozidla a činnost zdravotní záchranné služby a Policie ČR.

První jednotka požární ochrany, která dorazí na místo události, zpravidla se bude jednat o jednotku požární stanice Petrovice, provádí průzkum místa události „bojem“ a zároveň vyprošťovací a záchranné práce. Po příjezdu dalších jednotek probíhají veškeré činnosti dle rozhodnutí velitele zásahu. Přitom se zraněné osoby soustřeďují před místem události ve volném směru až do příjezdu zdravotní záchranné služby, která poskytne první pomoc. Podle soustředění sil a prostředků a stavu na místě události organizuje velitel zásahu ve spolupráci s Policií ČR a záchrannou zdravotní službou

záchranné a likvidační práce vedoucí k efektivnímu odstranění následků dopravní nehody. Přitom velitel zásahu musí neustále analyzovat stav na místě události a účelnost nasazení sil a prostředků a na základě výsledků analýzy přijímat vhodná opatření.

Hlavní činností Policie ČR je v těchto případech zejména prvotní zjištění veškerých dostupných informací ke vzniklé MU, jejím rozsahu a charakteru. Na základě vyhodnocení zejména kamerového systému a hlášení různými druhy spojení, provede operátor dopravy vyrozumění KOPIS. To již provede další opatření a dále spolupracuje s operátorem dopravy, ke zjištění dalších informací, které potom předává dál zasahujícím složkám HZS. V tuto dobu je činnost policie spíše podpůrná, neboť veškeré práce provádí jako první složka HZS, která je k tomu vybavena. Policie může vyklidit a střežit prostor vymezený pro raněné, zajišťovat příjezdové cesty pro veškeré zasahující složky, zajistit vhodný prostor pro přistání vrtulníku, vyklidit prostor dálnice před tunely od vozidel nebo provádět doprovody z důvodu urychlení přesunu potřebné techniky. Až po ukončení záchranných a likvidačních prací potom podle situace může policie provádět šetření k příčinám vzniku mimořádné události.

17 Diskuze

V porovnání se vznikem mimořádné události (dále jen „MU“) na dálnici nebo v dálničním tunelu je vždy větší riziko s daleko závažnějšími následky právě při vzniku MU v tunelu. Zde již pouhé zastavení vozidla např. pro technickou poruchu je již považováno MU. Operátor dopravy po zjištění nepojízdného vozidla v tunelu přes kamerový systém situaci vyhodnotí a ihned přijme prvotní opatření k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých MU, zejména ke vztahu k ohrožení života, zdraví a majetku vedoucí k přerušení jejich příčin. Porouchané vozidlo stojící v tunelu lze definovat jako nouzovou situaci, vyvolanou poruchou vozidla, které se účastní provozu nebo porušením dopravních předpisů bez možnosti vzniku srážky vozidel a jiných škod.

Tyto a jiné podobné události lze považovat za nebezpečné rovněž při běžném provozu na jakémkoliv úseku dálnice. Vzniklou MU je rovněž nutno ihned po zjištění řešit, aby nedošlo k vážnějším následkům. Ale na rozdíl od tunelů, které jsou monitorovány po celé své délce, ke zjištění takových událostí na dálnici mimo tunel je nutno oznámení na příslušné operační středisko, nebo zjištění vlastní činností dálniční policie. V tunelu je reakce na vznik MU téměř okamžitá, ale při běžném provozu na dálnici vše závisí na oznámení nebo zjištění vzniku MU jiným způsobem. Dojde-li včas k odstranění nepojízdného vozidla z dálnice, tuto situaci není třeba řešit a většinou se o takové situaci dopravní policie ani jiná složka IZS nedozví.

V tomto je rozdíl mezi vznikem MU a případným běžným zásahem složek IZS mimo tunely, kdy při běžném zásahu, který může být kdekoliv, nejsou tyto složky takto úzce mezi sebou provázány a soustředěny do jednoho místa.

Při běžném zásahu operační středisko policie po přijetí oznámení situaci vyhodnotí a provede další opatření, např. vyšle hlídku na místo, která provede šetření a z místa informuje příslušné složky IZS nebo operační středisko policie k přijetí dalších opatření. Složky IZS tak vyjíždějí do předem neznámého místa a bez tak podrobných informací, než jak je tomu právě v tunelech, které jsou monitorovány po celé délce a z kamerového systému lze určit rozsah škod, druh mimořádné události, zjistit konkrétní místo a situaci na místě. Jednotky IZS pak na místě provádějí zásah podle vzniklé situace. V případě vzniku MU v dálničních tunelech Libouchec nebo Panenská se jedná o mimořádnou událost vždy na jednom místě, na kterou mohou být složky integrovaného záchranného systému připraveny, na základě pravidelných cvičení, dobré

znalosti tunelů a za využití všech dostupných bezpečnostních systémů a vybavení k co možná nejrychlejší a nejefektivnější eliminaci MU.

Že zásah složek IZS v tunelech je rozdílný než běžný zásah ve volném terénu, je právě zde kladen veliký důraz na postup složek IZS při vzniku MU. Z tohoto důvodu byly pro jednotky požární ochrany vypracovány jednotlivé metodické pokyny. Tyto metodické pokyny mají své opodstatnění, neboť ještě podrobněji popisují postup jednotlivých IZS při konkrétních MU v tunelech. Na rozdíl od stejných zásahů ve volném terénu nese sebou zásah v tunelu vyšší nároky na všechny složky IZS, neboť je zde v případě zakouření nebo problému technického rázu např. na elektrickém osvětlení malá nebo nulová viditelnost. V případě požáru je oproti volnému terénu v tunelu vyšší teplota, která značně komplikuje zásah. Svou roli zde hraje také stísněný prostor a tím i ztížený přístup k místu mimořádné události, kdy je nutno použít zejména záchranných cest nebo příjezdu z obou stran tunelu. Je zde rovněž omezen prostor pro nasazení techniky, kdy je nutno vždy počítat s volným prostorem a techniku řadit tak, aby nedošlo k ohrožení zasahujících jednotek. Na rozdíl u zásahu ve volném terénu mohou jednotky požární ochrany zaujmout co nejvýhodnější postavení podle terénu nebo zástavbě, ve které zásah provádějí a rovněž tak mohou zaujmout svá postavení ostatní složky integrovaného záchranného systému k co možná nejúčinnější likvidaci mimořádné události a záchraně života a zdraví. Problém je zde také překonávání značných vzdáleností k místu události, neboť ne vždy je možnost dopravit techniku až na místo. Toto je vždy možné překonat pouze pěšky a z toho plyne velice fyzicky náročná doprava technických prostředků na místo, mnohdy pouze za použití dýchací techniky, čímž je také zásah jednotek velice ztížen a časově omezen. V tunelu je také velice komplikovaná evakuace a záchrana osob, neboť vyproštění a poté doprava raněných musí být provedena výhradně pěšky, kdy je nutno překonávat větší vzdálenosti např. k vozidlům zdravotní záchranné služby. Nelze také plně využít leteckou techniku zdravotní záchranné služby, neboť vrtulník má v tomto případě velice omezené možnosti pro přistání, kdy může využít pouze volné plochy před portály tunelu, s čímž se v případě využití letecké techniky musí také počítat a místo pro přistání musí být vyklizené. Velitel zásahu se ve volném terénu může volně pohybovat a mít tak větší přehled o mimořádné události, průběhu její likvidace, může využívat různého postavení techniky a koordinovat nasazené síly a prostředky dle situace, kterou může sledovat z nejvýhodnější pozice.

V tunelu je však činnost velitele zásahu velice ztížena stísněným prostorem, zakouřením, nebo sníženou viditelností. Nemůže zaujmout jakoukoliv nejvýhodnější pozici pro přehled nad situací. Proto zde musí úzce spolupracovat s dispečerem dopravy, který mu předává informace, které získá prostřednictvím bezpečnostních kamer v tunelu nebo od svědků v SOS hláskách, aby tak měl co největší přehled o uvězněných nebo zraněných osobách, rozsahu škod a druhu mimořádné události. Zároveň musí mít přehled k řízení a spolupráci s veliteli sektorů a ostatními družstvy jednotek požární ochrany, záchrannou zdravotní službou a Policií ČR. Dalším velice nebezpečným faktorem při vzniku nebezpečné události v tunelu je panika, která může velice ztížit provedení zásahu, neboť zraněné, dezorientované a vystresované osoby nelze zvládnout tak, jako při běžném zásahu. Tím hrozí zvýšené riziko, které může mít dalekosáhlé následky jak na osoby zasažené mimořádnou událostí, tak na samotné zasahující jednotky integrovaného záchranného systému. V tomto je také podstatný rozdíl mezi zásahem v tunelu nebo ve volném terénu, neboť ve volném terénu není riziko paniky tak vysoké. Na zasažené osoby mimořádnou událostí ve volném terénu nepůsobí takový faktor, jako je pocit ze stísněného prostoru, pocitu beznaděje a jejich dezorientace při hledání únikové cesty, aby se samy přemístily co nejdále od MU. Takto zasaženým osobám lze ihned poskytnout pomoc a co nejrychleji je odvést na bezpečné místo, aniž by museli překonávat nějakou větší vzdálenost. Právě v tunelu může dojít k panice nebo k nepředvídatelné události, neboť osoby zasažené MU musí nejprve hledat nouzový únikový východ a právě zde je nutná okamžitá a co nejrychlejší pomoc všech složek IZS, která je závislá na okamžitém přehledu místa MU, předání co nej přesnějších informací o situaci na MU a vyslání složek IZS na místo k provedení záchranných a likvidačních prací. V tom musí být velice úzká spolupráce mezi operátory dopravy a technologie s velitelem zasahujících složek, aby byla situace co nejrychleji a nej přesněji vyhodnocena a přijata veškerá možná opatření k zamezení ohrožení na životech, zdraví a majetku osob zasažených MU v tunelu.

Úspěšný zásah složek integrovaného záchranného systému přesto nejvíce záleží na rychlosti a profesionální činnosti každé z těchto složek, správné koordinaci a pohotových reakcí na vzniklou mimořádnou událost, její průběh a nečekané změny. Každý jednotlivec integrovaného záchranného systému má své nezastupitelné místo, neboť na jeho rozhodování a činnosti záleží záchrana životů, zdraví a majetku, mnohdy i s nasazením vlastního života.

Závěr

Smyslem této bakalářské práce je charakterizovat postavení Policie České republiky v integrovaném záchranném systému, přiblížit činnost operačních středisek policie při vzniku mimořádné události a následný postup policie jako složky integrovaného záchranného systému při záchranných a likvidačních pracích.

Zákonem č. 239/2000 Sb. je jasně vymezen integrovaný záchranný systém, kde jsou charakterizovány jednotlivé složky IZS a jejich postavení. Zákonou legislativní úpravou je rovněž jasně vymezeno postavení, činnost, řízení, organizace a kompetence Policie České republiky a to zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Blíže je potom rozebrán vznik a vývoj policie, zejména její začlenění do 14 Krajských ředitelství. Současná spolupráce policie ČR s dalšími subjekty a její připravenost na mimořádné události. Činnost a postavení policie v integrovaném záchranném systému také záleží na druhu a intenzitě mimořádné události, kdy si jednotlivé složky IZS plní své úkoly. Tyto jednotlivé složky se potom řídí katalogovým souborem typových činností, kde jsou uvedeny konkrétní typové činnosti, postup a koordinace jednotlivých složek IZS k maximální eliminaci, odstranění nebo zmírnění mimořádné události. Nedílnou součástí v IZS jsou operační střediska policie, která jako první přijímají hlášení na tísňových linkách, činí různá opatření a rozhodnutí v rámci spolupráce v IZS.

Pro občana IZS znamená snížení následků mimořádných událostí v případě společných akcí více složek IZS díky rychlejším a provázanějším zásahům. Ty umožňuje plně dostupné tísňové volání, přesnější určení místa mimořádné události, okamžité zahájení činností potřebných složek ISZ a rychlejší přeprava na místo mimořádné události. Mezi jednotlivými složkami IZS se tak zvýšila možnost efektivní výměny a sdílení dat a informací, možnost lepší koordinace a vybudování unifikované technologie pro příjem tísňového volání.

V další části této bakalářské práci bylo cílem stručně přiblížit charakteristiku dálničních tunelů Libouchec a Panenská dálnice D 8 v okrese Ústí nad Labem, problematiku při jízdě v tunelu a systém zabezpečení, který je navržen podle nejmodernější technologie z důvodu maximální bezpečnosti této části dálnice. I přes veškeré nejmodernější bezpečnostní technologie, které jsou v tunelech použity, je právě činnost Policie ČR jako jedné ze složek IZS zaměřena na zajištění bezpečnosti. Tato

činnost spočívá v nepřetržitém dohledu nad dopravní situací v tunelech, včasné vyhodnocení a reakci na vznik mimořádné události. Potom ve spolupráci s dalšími složkami IZS a využitím veškerých dostupných technologií přijmout veškerá opatření vedoucí k co možná nejrychlejší a nejefektivnější likvidaci mimořádné události a tak předejít k situacím ohrožujících životy, zdraví a majetky osob.

Snad nejlepším příkladem činnosti IZS který lze uvést, je nasazení při rozsáhlých povodních v roce 2013, kdy povodeň napáchala obrovské škody, vodní živel bral lidem majetek a bohužel i životy. Jako jedna ze složek IZS si policie plnila své úkoly, kdy vzhledem k této mimořádné události byly nasazovány i policejní posily z jiných krajů. Činnost policie byla zaměřena na evakuaci osob a monitorování vzniklé situace. Její hlavní zaměření však byla ochrana majetku v postižených oblastech, kde bylo nasazeno nejvíce pořádkových sil, které zajišťovaly, aby nedocházelo k rabování a krádežím. Právě zde je možno poukázat na smysl a opodstatnění IZS a zviditelnit tak obrovské nasazení a obětavost stovek členů všech složek IZS, kteří se živlu postavili a pomáhali občanům.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BARTÍK, V., JANEČKOVÁ, E., *Ochrana osobních údajů v aplikační praxi*. 3. vyd. Praha: Linde, 2013. 311 s. ISBN 978-80-86131-96-2.
2. KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva I*. České Budějovice: VŠERS, 2011. 109 s. ISBN 978-80-87472-06-4.
3. KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1 vyd. Praha: Prospektrum spol. s.r.o., 1998. 200 s. ISBN 80-7175-068-9.
4. KOPECKÝ, M., TILCEROVÁ, E., ŠIMAN, J., *Ochrana člověka za mimořádných událostí*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2014, 102 s. ISBN 978-80-244-4094-1.
5. KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém*. 1. vyd. Praha: Armex Publishing s.r.o. 2005. 111 s. ISBN 80-86795-14-4.
6. LUKÁŠ, L., A KOL. *Informační podpora integrovaného záchranného systému*. 1 vyd. Ostrava: Edice Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2011. 182 s. ISBN 078-80-7385-105-7.
7. MARTÍNEK, B., TVRDEK, J. *Základy Integrovaného záchranného systému*. Praha: Policejní Akademie České republiky, Fakulta bezpečnostního managementu, Katedra krizového řízení, 2010. 172 s. ISBN 978-80-7251-338-3.
8. PROCHÁZKOVÁ, D. *Bezpečnost, krizové řízení a udržitelný rozvoj*. Praha: Univerzita Jana Ámose Komenského, 2010. 248 s. ISBN 978-80-86723-97-6.
9. PROCHÁZKOVÁ, D., *Boj proti terorismu Projekt EU: Improving Security by Democratic Participation – ISDEP*. 1 vyd. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní-Ústav bezpečnostních technologií a inženýrství, 2014. 200 s. ISBN 978-80-01-05568-7.
10. SKÁCELOVÁ, I. *Co dělat při mimořádné události*. 1 vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2005. 40 s. ISBN 80-244-1170-9.
11. SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ, D. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. 134 s. ISBN 978-80-7251-338-3.

12. SVOBODA, I., VIČAR, R. *Právo bezpečnosti a ochrana člověka*. Brno: Masarykova universita, Pedagogická fakulta, 2012. 104 s. ISBN 978-80-210-60004-3.
13. ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. Ostrava: Edice Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 157 s. ISBN 978-80-7385-007-4.
14. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. 461 s. ISBN 978-80-7400-543-5.
15. VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Ámose Komenského, 2012. 176 s. ISBN 978-80-7452-020-0.

Elektronické zdroje

1. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému. [online]. *In Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.
2. HASIČI PÁTEK. *Tisňové volání v České republice*. [online]. SDH Pátek, 2014. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.hasicipatek.cz/vyuka/tisnove-volani.html>>.
3. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. *Dokumentace IZS*. [online]. Praha, 2014. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>>.
4. NOVINKY.CZ. Legendární vůz Golem umí všechno, záchranářům poslouží i na Silvestra [online]. Praha, 2014. [cit. 19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.novinky.cz/domaci/286430-legendarni-vuz-golem-umi-vsechno-zachranarum-poslouzi-i-na-silvestra.html>>.
5. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *20 LET Policie České republiky* [online]. Praha, 2014. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/20-let-policie-ceske-republiky.aspx>>.
6. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Útvary s územně vymezenou působností* [online]. Praha, 2014. [cit. 19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/utvary-s-uzemne-vymezenu-pusobnosti-794179.aspx>>.
7. WIKIPEDIE. *Integrovaný záchranný systém*. [online]. Praha, 2014. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_z%C3%A1chrann%C3%BD_syst%C3%A9m>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. ÚZ č. 845: *Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky*. Ostrava: Sagit, 2011. 192 s. ISBN 978-80-728-865-2.
2. ČESKO. ÚZ č. 1045: *Úplné znění zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně*. Ostrava: Sagit, 2014. 304 s. ISBN 978-80-7488-071-1
3. ČESKO. ÚZ č. 1045: *Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému*. Ostrava: Sagit, 2014. 304 s. ISBN 978-80-7488-071-1.
4. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému [online]. In *Sbírka zákonů, České republika*. 2000, částka 73. [cit.19-12-2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.
5. ČESKO. ÚZ č. 1045: *Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)*. Ostrava: Sagit, 2014. 304 s. ISBN 978-80-7488-071-1.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

1. Řízený rozhovor s kpt. Mgr. Danielem Kafkou, DiS z Oddělení krizového řízení Policie České republiky Krajského ředitelství Ústeckého kraje dne 10.12.2014.
2. Řízený rozhovor s velitelem hasičské stanice Petrovice ppor. Jaroslavem Volákem, DiS. dne 20.12.2014.
3. Provozní dokumentace dálničního úseku D 0807/II Knínice – Petrovice – tunel Panenská.
4. Interní zdroje Policie České republiky:

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 19/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se upravuje provozování integrovaného komunikačního a řídicího systému "DISPEČER - MAJÁK 158"*. [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW:<[ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 \(PPRN\) - MAJÁK 158" - poslední stav textu](ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 (PPRN) - MAJÁK 158)>.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 160/2009 (PPRN) - postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu - poslední stav textu >.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 27/2008 ze dne 31. ledna 2008, kterým se upravují úkoly policie České republiky při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací složkami integrovaného záchranného systému.* [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 27/2008 (PPRN) - úkoly Policie ČR při provádění záchranných a likvidačních prací - poslední stav textu >.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 19/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se upravuje provozování integrovaného komunikačního a řídicího systému "DISPEČER - MAJÁK 158".* [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18. 12. 2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 19/2005 (PPRN) - MAJÁK 158" - poslední stav textu>.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 103/2013 ze dne 28.května 2013, o plnění některých úkolů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení.* [online]. [cit.05-01-2015]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 103/2013 (PPRN) - plnění některých úkolů policejních orgánů PČR v trestním řízení - poslední stav textu >.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 136/2006 ze dne 16.října 2006, kterým se upravuje postup při hlášení událostí a provozování informačního systému "UDÁLOST.* [online]. [cit.05-01-2015]. Dostupné z WWW:<ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 145/2014 Sb. a 37/2014 Sb.m.s.-RA 658 136/2006 (PPRN) - hlášení událostí a provozování informačního systému "UDÁLOST" - poslední stav textu >.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 181/2007 ze dne 15.listopadu 2007, o přeshraničním pronásledování.* [online]. [cit.05-01-2015]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 04. 01. 2015 do částky 145/2014 Sb. a 37/2014 Sb.m.s.-RA 658 181/2007 (PPRN) o přeshraničním pronásledování - poslední stav textu >.

PRIVASPI – MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 109 ze dne 18. srpna 2009 o operačních střediscích.* [online]. [cit.20-12-2014]. Dostupné z WWW: <ASPI-server u-aspi-pcr.cz:6665-stav k 18.12.2014 do částky 125/2014 Sb. a 35/2014 Sb.m.s.-RA665 109/2009 o operačních střediscích - poslední stav textu >.

Seznam zkratek

IZS	integrovaný záchranný systém
PČR	Policie České republiky
AČR	Armáda České republiky
HZS	Hasičský záchranný sbor České republiky jednotky požární ochrany
JPO	jednotky požární ochrany
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
MU	mimořádná událost
KOPIS	Krajské operační a informační středisko Hasičského záchranného sboru
Dispečer-Maják 158	integrovaný komunikační (informační) a řídicí systém policie
Pegas	radiokomunikační systém
DIR	komunikace v přímém režimu radiového spojení
OCH	otevřený kanál

Přílohy

- Příloha I.** Základní složky integrovaného záchranného systému
- Příloha II.** Integrovaná operační střediska Policie ČR
- Příloha III.** Integrované operační středisko Policie České republiky Krajské ředitelství Ústí nad Labem
- Příloha IV.** Dálniční tunely Liboucheč a Panenská

Příloha I

Základní složky integrovaného záchranného systému

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY



HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY



ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA



Příloha II

Integrovaná operační střediska Policie České republiky



POLICEJNÍ PREZÍDIUM



LIBERECKÝ KRAJ



PARDUBICKÝ KRAJ



KRÁLOVÉHRADECKÝ
KRAJ



JIHOMORAVSKÝ
KRAJ



MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ



KARLOVARSKÝ KRAJ



JIHOČESKÝ KRAJ



ÚSTECKÝ KRAJ



ZLÍNSKÝ KRAJ



OLOMOUCKÝ KRAJ



KRAJ VYSOČINA



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA



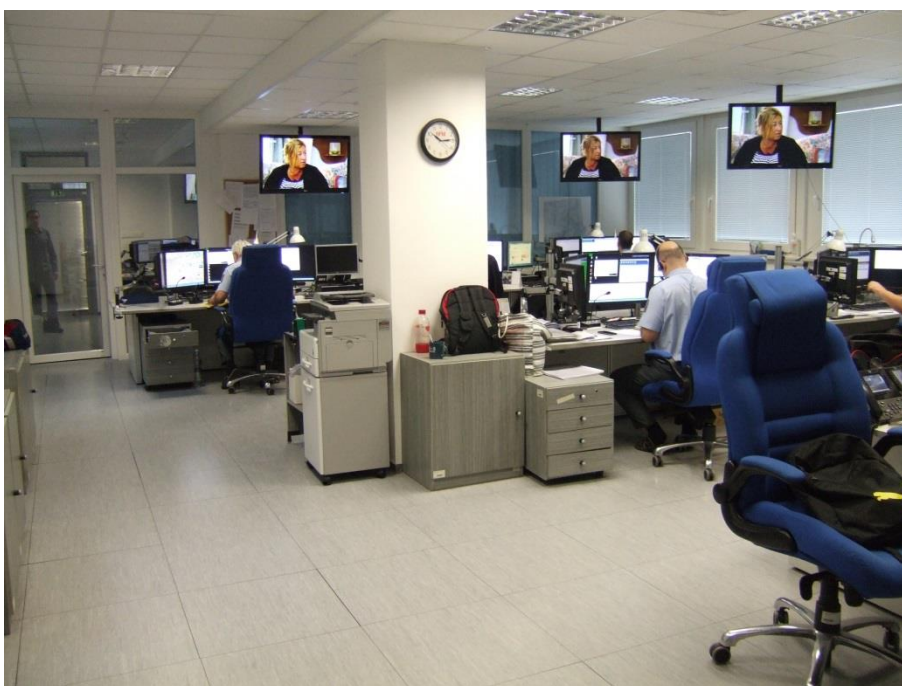
PLZEŇSKÝ KRAJ



STŘEDOČESKÝ KRAJ

Příloha III

Integrované operační středisko Policie České republiky Krajské ředitelství Ústí nad Labem



Pracoviště sektorů pro řízení hlídek pro Ústecký kraj. Toto integrované středisko je rozděleno na sektory pro určité Územní odbory Policie České republiky Krajského ředitelství Ústeckého kraje.

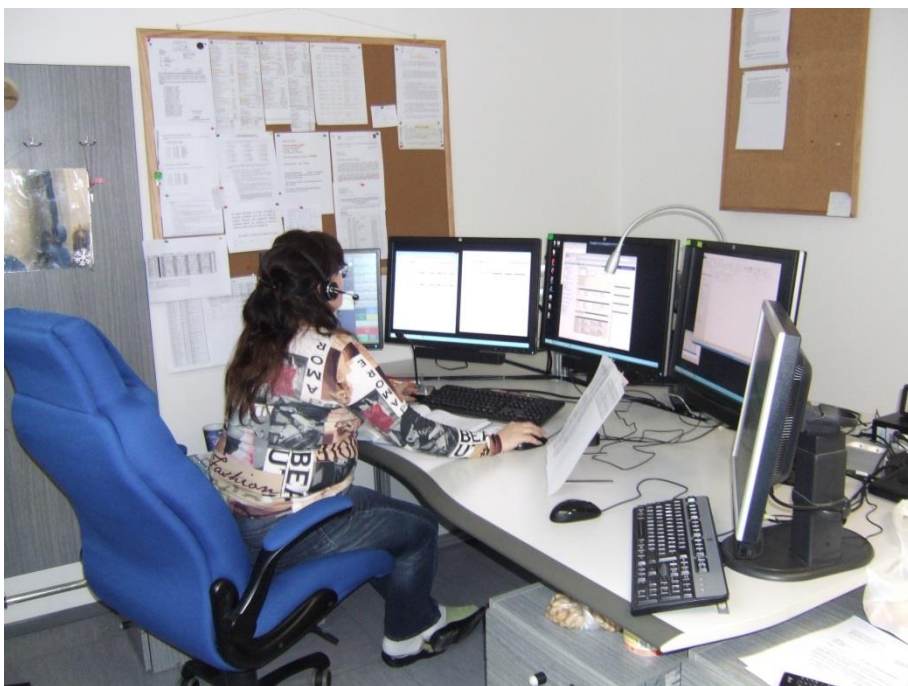
Sektor „STŘED“ pro Územní odbory Litoměřice, Louny a Teplice

Sektor „ZÁPAD“ pro Územní odbory Most a Chomutov.

Sektor „SEVER“ pro Územní odbory Ústí nad Labem a Děčín.



Integrované operační středisko – pracoviště sektoru



Integrované operační středisko – pracoviště lustrací

Příloha IV

Tunel Libouchec

Nachází se v 90,50 – 91,0 km dálnice D8

Délka pravého tunelového tubusu – 520m

Délka levého tunelového tubusu – 504m + 166,5m galerie



Severní portál s garerii



Jižní portál

Tunel Panenská

Nachází se v 92,1 – 94,2 km dálnice D8

Délka pravého tunelového tubusu – 2116m

Délka levého tunelového tubusu – 2168m



Severní portál



Jižní portál

Náhradní zdroj



Diesलगрегát CAT 3412 STBY

- pro každý tunel jeden diesलगрегát
- elektrický výkon 750 kVA
- nezávislý provoz cca 8 hod.
- po výpadku NN automaticky startuje do 15 vteřin

Větrání tunelu

Tunel Panenská: Pravý tunelový tubus – 6 párů ventilátorů

Levý tunelový tubus – 7 párů ventilátorů

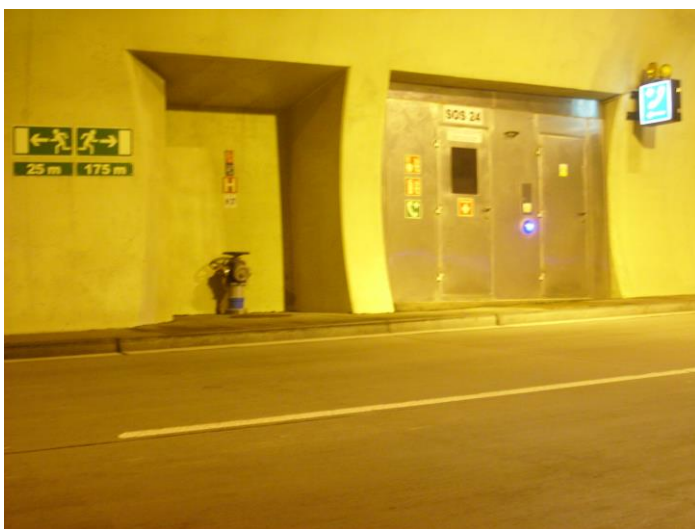
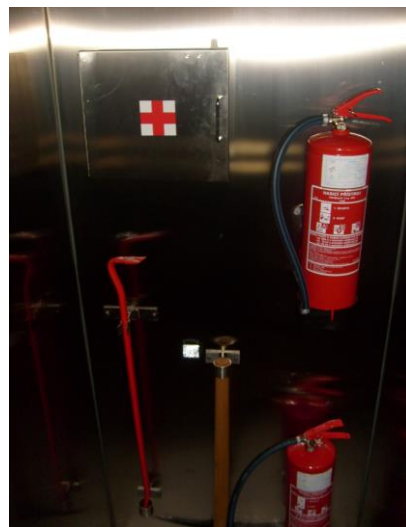


Větrání v tunelech je zajištěno pomocí ventilátorů, které jsou umístěny pod stropem tunelu vždy v párech a jsou schopny pracovat při teplotě 400 °C po dobu minimálně 90 minut s možností reverzního chodu (změna směru proudění).

SOS hlásky

Tunel Panenská: pravý tunelový tubus - 17 hlásek
levý tunelový tubus - 18 hlásek

Tunel Libouchec: pravý tunelový tubus – 5 hlásek
levý tunelový tubus - 6 hlásek



SOS hlásky jsou vybaveny pomůckami potřebnými k prvnímu zásahu a zmírnění případných následků mimořádné události, kde se nachází lékárnička, páčidlo, přenosný hasící přístroj, tlačítko s piktogramem policie, které zajišťuje přímé spojení s dispečerským pracovištěm operátorů řízení dopravy dálničního oddělení Policie ČR. Řehlovice a všemi ostatními dispečinky tunelu.

Ovládání a monitoring tunelů



Dispečerské pracoviště operátorů řízení dopravy dálničního oddělení Policie ČR. Řehlovice.



Provozní velín operátora dopravy a operátora technologie tunel Liboucheč – Jih.



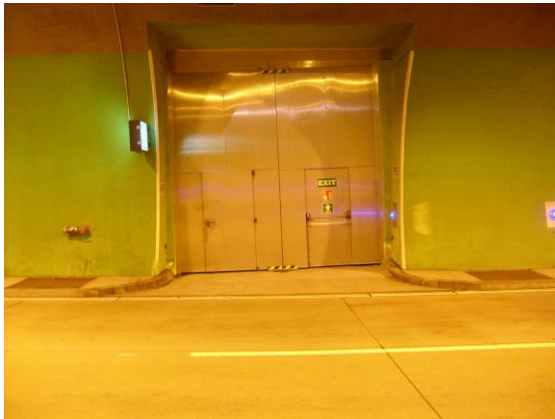
Provozní velín operátora dopravy a operátora technologie tunel Panenská – Jih.



Provozní velín operátora dopravy a operátora technologie tunel Panenská - Sever.

Správa silničního úseku dálnice Řehlovice zabezpečuje funkci všech technologických zařízení a technologickou část řídicího systému monitoruje a ovládá prostřednictvím operátorů technologie. Na kamerový systém je také napojena hasičská stanice Petrovice, odkud je rovněž možno monitorovat provoz v dálničních tunelech a všechny tyto složky jsou navzájem propojeny. Dojde-li ke ztrátě komunikace mezi velíny dopravy a technologie, je možné monitorování a řízení dopravní části řídicího systému z provozního velínu tunelu pro přesunu operátora dopravy na provozní velín.

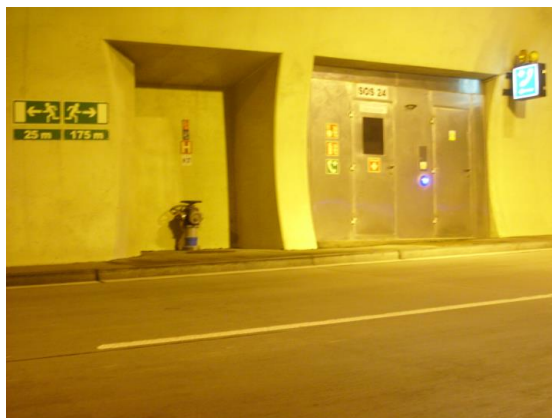
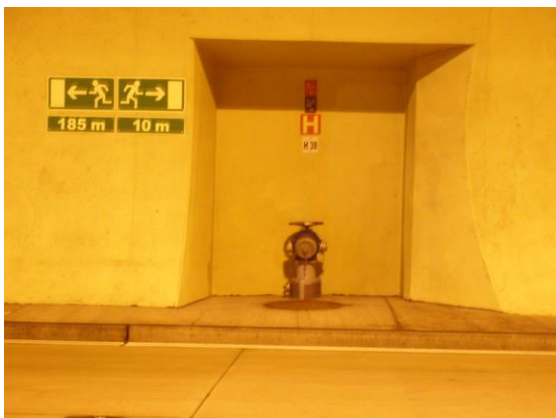
Záchranné cesty v tunelech



Tunel Panenská – 10 záchranných cest.

Tunel Libouchec - 2 záchranmné cesty.

Požární voda



Tunel Panenská:

- požární nádrže 350m³
- čerpadla 2x20 l/s (0,45-08MPa)
- nadzemní hydranty: 55 ks
- čerpací stanoviště

Tunel Libouchec:

- požární nádrž 150m³
- čerpadla 2x20 l/s (0,45-0,8MPa)
- nadzemní hydranty: 15 ks.

Samozhášivé kanálky



V celé délce tunelů jsou instalovány samozhášivé kanálky, které zabraňují přenosu plamene v kanálovém prostoru systémem sifonu.

Další bezpečnostní opatření



Měření výšky vozidel: - max. průjezdná výška tunelu je 4,5m. Pro hlídání max. průjezdné výšky slouží brány, které měří tuto výšku.



Únikový pruh: - Dálnice D8 má v úseku tunelů a dále směrem na Prahu (cca 10km) sklon 4,5%, pro bezpečný provoz jsou v tomto úseku umístěny tři únikové pruhy, z toho je jeden v prostoru mezi tunely.