

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY
PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH**

Autor práce: Linda Tetenková

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnosti ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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.

.....

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

ABSTRAKT

TETENKOVÁ, L. *Činnost jednotek požární ochrany při dopravních nehodách: bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. 71 s. Vedoucí bakalářské práce : Plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: dopravní nehoda, integrovaný záchranný systém, jednotky požární ochrany, mimořádná událost

Bakalářská práce se zabývá činností jednotek požární ochrany při mimořádných událostech, konkrétně při dopravních nehodách na Českobudějovicku a Trhosvinensku. Cílem práce je zpracovat charakteristiku činností, zkoumat a provádět šetření o činnosti JPO při dopravních nehodách. Dalším cílem je zpracování jejich činností na místě nehody např. zajištění místa nehody, vyproštění raněných nebo i první psychická pomoc účastníkům nehody, likvidační a záchranné práce a charakterizování činností následně po nehodě.

Praktická část se týká statistik dopravních nehod v daných oblastech za rok 2014 a 2015, které jsou znázorněny v grafech a následně porovnány mezi sebou. V práci jsou uvedeny příklady DN a jejich zavinění. Dále se praktická část týká rozhovorů s respondenty o jejich práci, zkušenostech a používané techniky při DN.

ABSTRACT

TETENKOVÁ, L. *Activities of Fire Department Units in Road Accidents: Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2016. 71 p. Supervisor : Plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D

Key words: Road Accidents, Integrated Rescue System, Fire Department Units extraordinary event

The bachelor thesis deals with the function of fire rescue service during emergency situations, the traffic accidents in the České Budějovice and Trhové Sviny regions especially. The goal of the thesis is to make up the characteristics of activities, research and examine the function of fire rescue service in traffic accidents. Another goal is to sum up its activities at the traffic accident scene, e. g. ensure the accident scene, recover the injured and provide the first psychological aid for the affected in the accident or provide the liquidation and rescue work as well as characterize the event after the accident.

The practical part concerns the statistics of traffic accidents in the regions mentioned above in 2014 and 2015 which are depicted in graphs and compared to one another after that. In the thesis there are the examples of traffic accidents and their causes. Then there are the interviews with respondents on their work, experience and used techniques during the traffic accidents in the practical part.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Integrovaný záchranný systém.....	12
2.1 IZS – základní charakteristika.....	12
2.1.1 Podstata IZS	12
2.2 Základní složky IZS	13
2.2.1 Ostatní složky IZS.....	13
2.3 Operační střediska IZS	14
3 Hasičský záchranný sbor České republiky.....	15
3.1 Druhy a kategorie jednotek	16
3.1.1 Velitel zásahu	17
3.2 Jednotky požární ochrany.....	18
3.3 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje.....	18
3.4 Dobrovolní hasiči obce.....	20
3.5 Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje	21
3.5.1 Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje – krajské ředitelství a ÚO České Budějovice.....	22
4 Mimořádné události	22
4.1 Záchranné práce.....	23
4.2 Likvidační práce	23
5 Silniční doprava	24
Členění silniční dopravy	24
5.1 Co je silniční dopravní nehoda.....	25
6 Dopravní nehody.....	26
6.1 Rozdělení dopravních nehod.....	27

6.1.1	Klasifikace dopravních nehod.....	28
6.2	Příčiny dopravních nehod.....	29
6.3	Povinnost řidiče při dopravní nehodě.....	30
6.4	Činnost jednotek požární ochrany při dopravní nehodě.....	30
6.4.1	Řízení a koordinace u zvláště závažných dopravních nehod	33
6.4.2	Základní pravidla komunikace s účastníky dopravních nehod zejména komunikace při vyprošťování osob.....	33
6.5	Vyprošťovací zařízení používané při dopravních nehodách.....	35
7	Psychologická pomoc pro pozůstalé.....	36
7.1	Psychická pomoc	37
7.2	Společné úkoly operačních středisek základních složek IZS	39
7.3	Úkoly a činnosti OPIS IZS	39
7.3.1	Podmínky při nasazení psychologů, krizových interventů psychologické pomoci 40	
7.4	Posttraumatická péče zaměstnancům HZS ČR a PČR.....	40
7.5	KIP Tým	41
7.6	České sdružení obětí dopravních nehod	41
7.6.1	Služby poskytované ČSODN.....	42
8	Statistiky dopravních nehod.....	43
8.1	Přehled dopravních nehod pod vlivem alkoholu za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice.....	43
8.2	Statistiky dopravních nehod podle zavinění za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice.....	45
8.3	Statistiky dopravních nehod podle příčiny za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice.....	47
8.4	Statistika dopravních nehod podle místa – v obci, mimo obec v okrese České Budějovice.....	48
8.5	Přehled nehod podle věku řidiče	49
9	Příklady dopravních nehod na Českobudějovicku a Trhosvinensku	50

10	Rozhovory s hasiči ze stanice České Budějovice a Trhové Sviny.....	54
10.1	Shrnutí rozhovorů	58
	Závěr	61
	Seznam použitých zdrojů	63
	Seznam zkratk	67
	Seznam obrázků a tabulek.....	68
	Seznam grafů.....	69
	Seznam příloh.....	70
	Příloha 1	71

Úvod

Tématem této bakalářské práce je Činnost jednotek požární ochrany při dopravních nehodách, konkrétně na Českobudějovicku a Trhosvinensku. Dané téma je odpovídající volbou vzhledem k tomu, že dopravní nehody na našich silnicích, ale i železnicích jsou stále aktuální.

Jelikož je doprava v současné době pro mnohé z nás základní potřebou a přináší mnoho výhod, je pro nás cestování dopravními prostředky nezbytnou součástí našeho života, jak z pohledu řidiče, tak spolujezdce. Pro každého z nás, jako pro účastníky dopravního provozu, je doprava značně nebezpečná.

Bohužel se ale každý den setkáváme v médiích s tím, že nás informují o dopravních nehodách, ale už ne tolik o tom, jak se nehody dějí nebo co obnáší práce JPO v místě nehody a následně po nehodě.

V práci je řešena hlavní činnost jednotek požární ochrany, kterou je vyproštění osob při nehodě. Dále je v práci řešeno zajištění místa nehody, likvidační práce a první psychická pomoc účastníkům nehody. Těmito úkony se zabývají JPO.

Velmi zajímavým zdrojem jsou v práci osobní rozhovory s jednotlivými respondenty, kteří poskytli mnoho jejich osobních zkušeností s prací při nehodách, ale i např. to, jak jsou spokojeni s technikou, kterou mají k dispozici a někteří se zmínili i o tom, jaké příčiny většinou dopravní nehody mají.

Proč se autorka práce rozhodla pro dané téma, má více důvodů. Jedním z důvodů je již popsaná aktuálnost dopravních nehod v určených městech a jejich okolí a další okolnost, která autorku pobídla, byla zvědavost ohledně vzniku nehod a činnosti JPO na místě nehody, ale také jejich spolupráce s účastníky nehody.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je zpracovat charakteristiku činností jednotek požární ochrany při dopravních nehodách. Dílčí cíl se týká vyhodnocení statistických údajů týkající se dopravních nehod. Dále zjištěním přístupu a názorů příslušníků Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje na jejich práci, na to jak mezi sebou spolupracují složky IZS, jaký mají názor na vybavení, které stanice v Trhových Svinech a v Českých Budějovicích mají a spoustu dalších zajímavostí, týkající se práce hasiče v daných lokalitách. Dále jsou rozebrány druhy a kategorie jednotek, které patří pod HZS ČR.

Při zpracování bakalářské práce je využita rešerše, analýza a syntéza literárních a internetových zdrojů a legislativních dokumentů. V bakalářské práci je také použita metoda komparace, která se týká statistických údajů nehod vedených za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice. Další využitou metodou je metoda řízeného rozhovoru, který proběhl s příslušníky Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje v roce 2016.

Teoretická část bakalářské práce je založena na vysvětlení pojmů týkající se daného tématu a to např. integrovaného záchranného systému, jednotek požární ochrany, dopravních nehod a dalších. Jsou zde popsány kategorie jednotek, které patří pod Hasičský záchranný sbor České republiky a také dopravní nehody – jejich rozdělení, příčiny, ale také povinnost řidiče při dopravních nehodách. V práci je popsána činnost JPO, jejich úkoly a postup při dopravních nehodách, řízení a koordinace u zvláště závažných dopravních nehod a také základní pravidla komunikace s účastníky dopravních nehod, jelikož i to, patří mezi náplň práce JPO při zásahu. Dále je v teoretické části práce věnována kapitola psychosociální pomoci účastníkům nehod, kde jsou vymezeny základní pojmy týkající se psychické pomoci a to např. co je krizová intervence, místo pomoci a také např. kdo je koordinátor pomoci a další. Je zde popsáno, jak psychologická pomoc účastníkům mimořádné události probíhá a jak by měla vypadat správná komunikace mezi účastníkem a osobou pověřenou k pomoci zvládnutí stresu, který osoba při nehodě prožívá.

V praktické části bakalářské práce je prostřednictvím vlastního šetření formou rozhovoru s příslušníky Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje, konkrétně

z Českých Budějovic a Trhových Svinů zjištěn jejich přístup k práci, co je vedlo k práci hasiče a jejich pocity, které mají, když svou práci vykonávají. Rozhovor také vedl ke spoustě zajímavých informací a názorů, kteří příslušníci HZS JčK mají a také k tomu, co je k jejich práci vedlo a naopak co jim na své práci vadí, ale také jaké mají názory na to, jaké jsou podle nich nejčastější příčiny dopravních nehod a jaký mají názor na spolupráci IZS při zásahu. Jména příslušníků obou stanic, se kterými je rozhovor veden, jsou v práci anonymní. Další zkoumání, které je v praktické části práce, je založeno na statistických údajích od Policie ČR, které se týkají dopravních nehod a jsou rozděleny např. podle zavinění a příčin dopravních nehod, ale např. i u kolika z celkového počtu nehod byl zjištěn alkohol. Statistické údaje jsou graficky zpracovány.

Stanovení hypotéz

- **H1:** Mimo obec se stává více dopravních nehod než v obci.
- **H2:** Požární stanice v Trhových Svinech a v Českých Budějovicích jsou dobře vybaveny na zásahy u dopravních nehod.

Na stanovené hypotézy bude odpovězeno v závěru této bakalářské práce.

2 Integrovaný záchranný systém

V této kapitole bude vysvětleno, co znamená a co plní Integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“) proč vznikl a jaká je jeho činnost v běžném životě. Dále budou uvedeny všechny základní, ale i ostatní složky IZS, kterých se týká zákon č. 239/2000 Sb. – Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů a jaké úkoly plní při mimořádných událostech. V této bakalářské práci se budeme nejvíce zajímat o práci jedné ze složek IZS a to Hasičského záchranného sboru České republiky.

2.1 IZS – základní charakteristika

Integrovaný záchranný systém je efektivní systém vazeb, pravidel spolupráce a koordinace záchranných a bezpečnostních složek, orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob při společném provádění záchranných a likvidačních prací a přípravě na mimořádné události. Podle zákona č. 239/2000sb., o IZS, se rozumí integrovaným záchranným systémem koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Integrovaný záchranný systém se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma anebo více složkami integrovaného záchranného systému (zákon č. 239/2000 Sb.)¹

2.1.1 Podstata IZS

IZS není institucí, úřadem, sborem, sdružením ani právnickou osobou. IZS je skutečně systém práce s nástroji spolupráce a modelovými postupy součinnosti (typovými činnostmi) a je součástí systému pro zajištění vnitřní bezpečnosti státu. Jedná se o systém smluvních ujednání podle předpisy stanovenými pravidly.

Výjimkou a určitou institucí IZS se od roku 2004 staly operační a informační střediska, což jsou dispečerským způsobem organizovaná a nejmodernější technologií vybavená zařízení pro příjem a distribuci tísňových volání na jednotné evropské číslo tísňového volání 112. Tato centra mají své zaměstnance a stavební a technické vybavení a jsou relativně autonomní součástí hasičských záchranných sborů krajů (dále jen „HZS krajů“), které je personálně a materiálně zabezpečují.²

¹ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2015, s. 12. ISBN 978-80-87472-92-7

² SKALSKÁ, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I*. Praha : MINISTERSTVO VNITRA Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. s. 7-8. ISBN 978-80-86640-59-4.

2.2 Základní složky IZS

Základními složkami integrovaného záchranného systému jsou Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen "hasičský záchranný sbor"), jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby a Policie České republiky.³

Hasičský záchranný sbor ČR je hlavním koordinátorem a páteří integrovaného záchranného systému.

Operační a informační středisko IZS (je jím operační a informační středisko HZS ČR) povolává a nasazuje potřebné síly a prostředky jednotlivých složek IZS v konkrétních lokalitách. Na strategické úrovni je pak integrovaný záchranný systém koordinován krizovými orgány krajů a Ministerstva vnitra.⁴

2.2.1 Ostatní složky IZS

Ostatními složkami integrovaného záchranného systému jsou síly a prostředky, které zpravidla ve spolupráci se základními složkami řeší problematiku mimořádných událostí. Ostatní složky integrovaného záchranného systému poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání (§ 2, zákon 239/2000 Sb., o IZS).

Základní složky IZS, které mezi sebou provádí prakticky každodenní spolupráci v případě potřeby zásahu, doplňují ostatní složky IZS. Jedná se zejména o (zákon č. 239/2000 Sb., o IZS):

- Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil,
- Obecní policie,
- Ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory,
- Ostatní záchranné sbory,
- Orgány ochrany veřejného zdraví,
- Havarijní, pohotovostní a jiné služby,
- Zařízení civilní ochrany,

³ § 4 odst. 1 zákona č. 239/2000 Sb..

⁴ Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Integrovaný záchranný systém* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2015 [cit. 2015-23-11]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-systém.aspx>

- Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím,
- V době krizových situací také odborná zdravotnická zařízení na úrovni fakultních nemocnic

Jako ostatní složky IZS lze konkrétně uvést např. Armádu ČR, městskou a obecní policii, Horskou službu, Vodní záchrannou službu ČČK, Svaz záchranných brigád kynologů ČR, Speleologickou záchrannou službu, Státní úřad pro jadernou bezpečnost, Český červený kříž, ADRA, Charita ČR, Báňskou záchrannou službu, a další možné subjekty podílející se na likvidaci mimořádné události.⁵

2.3 Operační střediska IZS

Operační střediska základních složek IZS jsou kontaktními místy pro příjem žádosti o poskytnutí pomoci v nouzi. Státem zajišťovaná pomoc v nouzi je dosažitelná na jednotných telefonních číslech 150 (Hasičský záchranný sbor ČR), 155 (Zdravotnická záchranná služba), 158 (Policie České republiky) a 112 (mezinárodní tísňové číslo).

Zprávu o události je možné přijmout:

- telefonicky
 - Na tísňovém čísle 150 (112)
 - Na telefonním čísle HZS kraje,
- dálkovým přenosem informací (z EPS apod.),
- faxem
- radiostanicí pracujících v pásmu požární ochrany nebo jiné složky integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“),
- radiostanicí občanskou,
- datovým přenosem
- osobně.⁶

⁵ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2015, s. 51-52. ISBN 978-80-87472-92-7

⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *Bojový řád jednotek požární ochrany: Obecné zásady*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004, s. 5 ISBN 978-80-7385-026-5

3 Hasičský záchranný sbor České republiky

Stát zajišťuje občanům pomoc při zdolávání požárů a provádění záchranných prací při živelných a dalších mimořádných událostech vysláním jednotek Hasičského záchranného sboru ČR. Povinnost zřizovat jednotky požární ochrany mají i další subjekty a to dle zákona České národní rady o požární ochraně, č. 133/1985 Sb. Vytváří se tak systém vzájemné pomoci, který vytváří předpoklad zajištění a poskytnutí pomoci občanům. Tento systém poskytnutí pomoci v určeném časovém limitu a předem stanovený minimální počet jednotek požární ochrany je dán zákonem o požární ochraně.⁷

Hasičský záchranný sbor je základní složkou integrovaného záchranného systému (IZS). Zabezpečuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Hasičský záchranný sbor ČR při plnění svých úkolů spolupracuje s ostatními složkami IZS i se správními úřady a jinými státními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami, neziskovými organizacemi a sdruženími občanů.

Hasičský záchranný sbor ČR v současnosti hraje stěžejní roli i v přípravách státu na mimořádné události. Od roku 2001, kdy došlo ke sloučení HZS ČR s Hlavním úřadem civilní ochrany, má HZS ČR ve své působnosti i problematiku ochrany obyvatelstva – podobně, jako tomu je i v některých dalších evropských státech.⁸

Základním posláním HZS ČR podle zákona č.238/2000 Sb. je chránit životy obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech (např. autonehody, živelné pohromy...)⁹

⁷ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2015, s. 16-18. ISBN 978-80-87472-92-7

⁸ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2015, s. 19. ISBN 978-80-87472-92-7

⁹ Zákon č. 238/2000 Sb. Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů je nyní novelizován na zákon č. 320/2015 Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru).

Hasičský záchranný sbor tvoří:

- a) generální ředitelství hasičského záchranného sboru (dále jen "generální ředitelství"),
- b) hasičské záchranné sbory krajů (14x)
- c) záchranný útvar (Hlučín, Zbiroh, v přípravě – Jihlava)
- d) Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrana ve Frýdku-Místku,
- e) Vzdělávací, technická a účelová zařízení.¹⁰

3.1 Druhy a kategorie jednotek

V této kapitole je popsáno dělení jednotek požární ochrany a také, co jednotlivé pojmy znamenají. Popsány jsou proto, aby čtenář věděl, jaké jednotky existují, čím se od sebe navzájem liší a co znamenají. Dané termíny se vyskytují i v dalších částech práce.

- 1) **Jednotkou** se v organizačním řízení rozumí organizovaný útvar zřízený v souladu se zákonem, s vnitřní hierarchií a dělbou práce tvořený hasiči, vybavený požární technikou (automobily) a věcnými prostředky (výstroj hasičů, nástroje, agregáty, apod.) pod vedením velitele jednotky.
- 2) **Druh jednotky** – se odvozuje od zřizovatele jednotky a od pracovně právních vztahů hasičů při výkonu služby v jednotce ke zřizovateli v souladu s právním předpisem.
- 3) **Jednotka HZS podniku** – jednotka zřízená za podmínek uvedených v právním předpisu kde výkon služby vykonávají zaměstnanci právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby (dále jen „podnik“) jako svoje zaměstnání.
- 4) **Jednotka SDH podniku** – jednotka zřízená za podmínek uvedených v právních předpisu, kde výkon služby vykonávají zaměstnanci podniku, zpravidla mimo svoje zaměstnání (pracovní poměr)
- 5) **Jednotka SDH obce** – jednotka zřízená za podmínek uvedených v právním předpisu, zpravidla jako organizační složka obce, kde výkon služby vykonávají dobrovolně členové jednotky SDH obce, kteří mají s obcí uzavřen pracovně právní vztah nebo jinou smlouvu o členství v jednotce.

¹⁰ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2015, s. 19. ISBN 978-80-87472-92-7

- 6) **Hasič** – zaměstnanec vykonávající službu v jednotce HZS podniku jako svoje zaměstnání, člen jednotky SDH obce, člen jednotky SDH podniku nebo člen zařazený v požární hlídce.
- 7) **Velitel jednotky** – je ustanoven zřizovatelem jednotky určitého druhu jednotky, odpovídá za výkon služby. V souladu s vnitřní organizací jednotky je velitelem jednotky také velitel čety, velitel družstva nebo vedoucí skupiny nebo v operačním řízení určený velitel pro hasiče daného druhu jednotky, popř. v obřadu složeného z několika druhů jednotek.¹¹

3.1.1 Velitel zásahu

Koordinování záchranných a likvidačních prací v místě nasazení složek IZS a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události ("místo zásahu") a řízení součinnosti těchto složek provádí velitel zásahu. Velitel zásahu vyhlásí podle závažnosti mimořádné události odpovídající stupeň poplachu dle příslušného poplachového plánu IZS. Kdo je velitelem zásahu, stanoví zákon o IZS. Pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak, je velitelem zásahu velitel jednotky PO nebo příslušný funkcionář HZS s právem přednostního velení. Druh mimořádné události tedy rozhoduje o tom, kdo je velitelem zásahu v případě, že je pro konkrétní druh legislativně stanoveno, kdo řídí záchranné a likvidační práce na místě zásahu.¹²

Za organizaci a řízení ochrany obyvatelstva při eliminaci mimořádných událostí nesou odpovědnost a plní úkoly v rámci svých kompetencí v souladu se zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů:

- Ministerstva a jiné ústřední správní úřady,
- Orgány kraje, za které plní úkoly hasičský záchranný sbor kraje, hejtman,
- Obecní úřad,
- Starosta obce,
- Právnícké osoby a podnikající fyzické osoby.¹³

¹¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Organizace a zřizování jednotek*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, s. 2 ISBN 978-80-7385-069-2.

¹² HORÁK, R., KRČ, M., ONDRUŠ, R., DANIELOVÁ L. *Průvodce krizovým řízením pro veřejnou správu*, Linde Praha a.s. 2004, s. 245-246. ISBN 978-80-7201-827-7.

¹³ MARTÍNEK, B. *Ochrana člověka za mimořádných událostí*. Praha : MV – Generální ředitelství HZS ČR, 2003, s.14. ISBN 80-866440-08-6.

3.2 Jednotky požární ochrany

Jednotkou požární ochrany (dále jen „jednotka PO“) se rozumí organizovaný systém tvořený odborné vyškolenými osobami (hasiči), požární technikou (automobily) a věcnými prostředky požární ochrany (výbava automobilů, agregáty, apod.).

Jednotky PO působí buď v organizačním řízení, nebo operačním řízení. Organizačním řízením se rozumí činnost k dosažení stálé organizační, technické a odborné způsobilosti sil a prostředků požární ochrany k plnění úkolů jednotek PO. Tímto se rozumí činnost související s udržováním a zvyšováním odborné a fyzické způsobilosti hasičů (školení, výcvik), údržbou požární techniky a dalších prostředků požární ochrany, apod.

Operačním řízením se rozumí činnost od přijetí zprávy o vzniku požáru nebo jiné mimořádné události až po návrat sil a prostředků na místo stálé dislokace. Do těchto činností se zahrnuje výjezd jednotek PO, jízda na místo zásahu, provádění záchranných resp. likvidačních prací apod.

Hasiči jsou v jednotce PO rozdělení do čet, družstev, družstev o zmenšeném početním stavu, příp. skupin. Četu tvoří 2 až 3 družstva, příp. skupiny. Družstvo je tvořeno velitelem a dalšími pěti hasiči (1+5). Družstvo o zmenšeném početním stavu se sestává z velitele a dalších tří hasičů (1+3). Skupiny tvoří velitel skupiny a 1 až 2 hasiči. Pokud se jednotka sestává z hasičů dvou druhů jednotek PO nebo hasičů nejméně jedné jednotky PO a osob z dalších složek integrovaného záchranného systému nebo hasičů nejméně jedné jednotky PO a osob poskytujících osobní a věcnou pomoc, nazývá se tato jednotka odřadem.¹⁴

3.3 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje

Dle zákona č. 133/1985 Sb. o požární ochraně musí být vnitřní organizace a vybavení jednotek požární ochrany tvořena tak, aby obce byly zabezpečeny podle stupně nebezpečí, které jim hrozí a aby měly dostatek sil a prostředků požadované pro splnění doby dojezdu podle základní tabulky plošného pokrytí. V kapitole je nejdříve popsáno rozdělení jednotek podle územní působnosti mimo svého zřizovatele

¹⁴ Hasičský záchranný sbor České republiky. *Jednotky PO*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2015 [cit. 2015-01-05]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

a na území zřizovatele a poté tabulka, která se týká počtů jednotek a doba jejich dojezdu v závislosti na nebezpečí, které obci hrozí.

a) S územní působností zasahující i mimo území svého zřizovatele

1. JPO I – jednotka hasičského záchranného sboru s územní působností zpravidla do 20 minut jízdy z místa dislokace,
2. JPO II – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu jako svoje hlavní nebo vedlejší povolání, s územní působností zpravidla do 10 minut jízdy z místa dislokace.
3. JPO III – jednotka sboru dobrovolných hasičů s členy, kteří vykonávají službu v jednotce požární ochrany dobrovolně, s územní působností pravidla do 10 minut jízdy z místa dislokace

b) S místní působností zasahující na území svého zřizovatele

1. JPO IV – jednotka hasičského záchranného sboru podniku
2. JPO V – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu v jednotce požární ochrany dobrovolně,
3. JPO VI – jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku.

V dohodě se zřizovatelem mohou být tyto jednotky využívány k zásahům i mimo svůj územní obvod.¹⁵

Pokrytí JPO v závislosti na nebezpečí obce je uvedeno v tabulce:

Stupeň nebezpečí území obce	Počet jednotek PO a doba jejich dojezdu na místo zásahu
I	A 2 JPO do 7 min a další 1 JPO do 10 min
	B 1 JPO do 7 min a další 2 JPO do 10 min
II	A 2 JPO do 10 min a další 1 JPO do 15 min
	B 1 JPO do 10 min a další 2 JPO do 15 min
III	A 2 JPO do 15 min a další 1 JPO do 20 min
	B 1 JPO do 15 min a další 2 JPO do 20 min
IV	A 1 JPO do 20 min a další 1 JPO do 25 min

Obr. č. I Základní tabulka plošného pokrytí jednotkami požární ochrany¹⁶

¹⁵ KROUPA, M., ŘÍHA, M. Integrovaný záchranný systém. 2. Aktualiz.vyd. Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o, 2006. 76 s. ISBN 80-86795-35-7.

3.4 Dobrovolní hasiči obce

Činnost jednotce sboru dobrovolných hasičů obce při hašení požárů, provádění záchranných prací při živelných pohromách a jiných mimořádných událostech se považuje za výkon občanské povinnosti. Obec zřizuje a spravuje jednotku dobrovolných hasičů obce. Velitele této jednotky, po vyjádření hasičského záchranného sboru kraje k jeho způsobilosti vykonávat funkci velitele, jmenuje a odvolává starosta obce. Činnost v jednotce sboru dobrovolných hasičů vybrané obce je vykonávána pravidla v pracovně právním vztahu k obci nebo v pracovněprávním vztahu k hasičskému záchrannému sboru kraje. Prováděcí právní předpis stanoví:

- Organizaci plošného pokrytí území jednotkami požární ochrany,
- Organizaci, druhy a termíny preventivních zdravotních prohlídek zaměstnanců podniků a členů jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí a podniků, obsah lékařského posudku, seznam nemocí, vad a stavů, pro které nelze vydat kladný posudkový závěr,
- Barevné označení vozidel, lodí a letadel jednotek požární ochrany,
- Způsob zřizování, vnitřní organizaci a vybavení jednotek požární ochrany požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany, jakož i jejich používání.

Obec, právnické osoby a podnikající osoby jsou povinny si poskytovat při zdolávání požárů vzájemnou pomoc. Hasičské záchranné sbory krajů jsou oprávněny v případě naléhavé potřeby při zdolávání požárů soustřeďovat a nasazovat jednotky požární ochrany bez ohledu na to, komu jsou podřízeny, a nasazovat jednotky požární ochrany bez ohledu na to, kdo s nimi disponuje. Obdobné oprávnění má ministerstvo při potřebě nasazení jednotek požární ochrany a věcných prostředků požární ochrany z více krajů, při poskytování mezistátní pomoci, nebo hrozí-li nebezpečí z prodlení.

Došlo-li u občana k poškození na zdraví nebo k jeho smrti při jeho činnosti v jednotce sboru dobrovolných hasičů obce a v požární hlídce nebo v souvislosti s pomocí, kterou poskytl při zdolávání požárů nebo při odstraňování jeho následků anebo při cvičení jednotky požární ochrany, uhradí škodu tím vzniklou stát, podle ustanovení občanského zákoníku o odpovědnosti za škodu na zdraví v některých zvláštních případech, pokud mu již nevznikl nárok na dávku úrazového pojištění podle

¹⁶ Hasičský záchranný sbor České republiky. *Jednotky PO* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2016. [cit. 2016-02-23]. Dostupné z <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

zvláštního právního předpisu. Náhradu této škody poskytuje v zastoupení státu hasičský záchranný sbor kraje, v jehož územním obvodu k poškození na zdraví nebo smrti poškozeného došlo.¹⁷

3.5 Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje

Jelikož je práce zaměřena na okres České Budějovice a Trhové Sviny, je zde popsán Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, který je vzhledem k tématu práce nejdůležitější.

V těchto okresech jsou výjezdy hasičů velmi časté, zvláště u dopravních nehod, které jsou bohužel na denním pořádku. Nejedná se pouze o výjezdy k nehodám, ale také např. ke spadlým stromům, které způsobil vliv větru, nebo také k povodním, které České Budějovice zažívají.

Jedním z HSZ krajů je i Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje (HZS JčK) se sídlem v Českých Budějovicích. Jeho územní působnost je vymezena katastrálním územím Jihočeského kraje. HZS JčK je, v souladu s §3 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů a v návaznosti na § 2, ods.1, písm. b) zákona o HZS ČR, organizační složkou státu. K plnění úkolů zřizuje Krajské ředitelství HZS JčK se sídlem v Českých Budějovicích a sedm územních odborů HZS JčK – České Budějovice (od 1. 12. 2012), Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor.¹⁸

Před 1. 12. 2012 Krajské ředitelství HZS JčK současně plnilo úkoly Územního odboru HZS JčK České Budějovice.¹⁹

¹⁷ PROCHÁZKOVÁ, D. *Krizové řízení, havarijní plánování a ochrana obyvatelstva. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2009, s.72-73. ISBN 978-80-86708-86-7.*

¹⁸ KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2015, s. 104. ISBN 978-80-87472-92-7.*

¹⁹ KAVAN, Š., DOSTÁL, J. a kol. *Dobrovolnictví a nestátní neziskové organizace při mimořádných událostech v podmínkách Jihočeského kraje České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2012, s. 19. ISBN 978-80-87472-41-5.*

3.5.1 Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje – krajské ředitelství a ÚO České Budějovice

Pod krajské ředitelství Jihočeského kraje, přesněji pod územní odbor České Budějovice, patří požární stanice v Českých Budějovicích, v Trhových Svinech, v Suchém Vrbném, ale také v Týně nad Vltavou. Největší z vyjmenovaných stanic je ta v Českých Budějovicích.



Obr. č. II: Požární stanice České Budějovice²⁰

4 Mimořádné události

Každé škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí, které vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací, nazýváme mimořádnou událostí. Obecně lze za mimořádnou událost považovat náhlou závažnou událost, která způsobila narušení stability systému s možným ohrožením jeho bezpečnosti nebo existence. Mimořádné události se klasifikují podle mnoha různých kritérií a oborů, ve kterých se tento pojem používá. Obecně lze ale mimořádné události dělit podle působící příčiny na:

Mimořádné události vyvolané přírodními jevy:

- lokální (např. povodeň, zemětřesení),
- globální (např. supervulkanická katastrofa, pandemie),
- abiotické (např. vichřice, požáry způsobené přírodními ději),
- biotické (např. epizootie, přemnožení škůdců).

²⁰ Hasičský záchranný sbor ČR. *Krajské ředitelství a ÚO České Budějovice*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2015 [cit. 2015-01-06]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/hasicky-zachranny-sbor-jihoceskeho-kraje-krajske-reditelstvi-a-uo-ceske-budejovice.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

Mimořádné události vyvolané lidským činitelem

- neúmyslné (např. technická závada, havárie, nedbalost),
- úmyslné (např. sabotáž, terorismus, útok),
- vojenské (např. vojenské napadení státu),
- nevojenské (např. nepokoje, sociální či ekonomické příčiny).

Mimořádné události vyvolané působením společných příčin (např. změna klimatu vlivem produkce skleníkových plynů apod.).²¹

4.1 Záchranné práce

Záchranné práce při živelných pohromách a jiných mimořádných událostech obsahem záchranných prací jednotek při mimořádných událostech je odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí a vedoucí k přerušení jejich příčin, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí.²²

4.2 Likvidační práce

Likvidačními pracemi jsou činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí²³

Potřebné záchranné práce a likvidační práce je nutné provést vždy, přičemž likvidační práce lze „odložit“ nejpozději do doby ukončení časové prioritní záchrany.²⁴

Při záchranných a likvidačních pracích je nutná spolupráce s ostatními složkami IZS a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem např. řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu, sjízdnost vozovky apod.²⁵

Uvedeme si pro příklad autonehodu, která je spojená s únikem olejů z motoru nebo i např. z nákladu. Záchranné práce, které provede HZS bezprostředně, je

²¹ SKŘEHOT, P., a kolektiv. *Prevence nehod a havárií 2. díl: Mimořádné události a prevence nežádoucích následků*. Výzkumný ústav bezpečnosti práce, v.v.i., 2009. s. 13-14. ISBN 978-80-86973-73-9.

²² KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Organizace a zřízení jednotek*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, s. 5 ISBN 978-80-7385-069-2.

²³ § 2 písm. d) zákona č. 239/2000 Sb.

²⁴ SKALSKÁ, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I*. Praha : MINISTERSTVO VNITRA Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. s. 11-12. ISBN 978-80-86640-59-4.

²⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. *Bojový řád jednotek požární ochrany :Dopravní nehody*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004, s. 549 ISBN 978-80-7385-026-5

vyproštění raněných z vraků, případně uhašení vozidla, které hoří. Dále HZS odklidí vraky mimo vozovku a očistí vozovku od uniklých olejů.

Záchranné práce byly neodkladně provedeny hned, zatímco likvidační práce až poté.

5 Silniční doprava

Silniční doprava je nejvyužívanější způsobem dopravy v České republice. Vlivem husté silniční dopravy vzniká každý den mnoho dopravních nehod, u kterých poté musí zasahovat složky integrovaného záchranného systému.

Po silnici se hlavně přepravuje na kratší až střední vzdálenosti, slouží pro osobní i nákladní přepravu. Silniční doprava má své výhody – výborná dostupnost (po silnici dojedete prakticky kamkoliv) a tím i rychlost. Má však i nevýhody, zejména negativní vliv na krajinu a životní prostředí (vzhled krajiny, hluk, zplodiny, zábor půdy).

V ČR je silniční síť poměrně hustá avšak nekvalitní a nestačí hustotě provozu (poloha ve středu Evropy přímo vyzývá k husté dopravě). Silniční síť se skládá z hlavních mezinárodních silnic (dálnice a rychlostní komunikace), hlavních státních silnic (silnice I. Třídy) a regionálně významných silnic (silnice II. třídy) a ostatních silnic (silnice III. třídy).²⁶

Členění silniční dopravy

Hromadná

- Veřejná
- Neveřejná (závodová)

Nehromadná

- Veřejná (taxi, půjčovny aut)
- Neveřejná (individuální motorismus, služební)²⁷

²⁶ GEOGRAFICKÝ WEB. *Doprava ČR*. [online]. ©2016. [cit. 2016-02-19]. Dostupné z: <http://www.hajduch.net/cesko/doprava>

²⁷ ŽEMLIČKA, Z. *Doprava a přeprava. 1. Díl. Praha :NADATUR s.r.o., 2008. s. 33. ISBN 80-7270-030-8.*

5.1 Co je silniční dopravní nehoda

Ne každá událost, ke které dojde při provozu vozidel, je dopravní nehodou. Pravidla silničního provozu definují dopravní nehodu jako: „událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla“.

Pouze naplnění všech výše uvedených znaků znamená, že se jedná o dopravní nehodu.

a) Událost v silničním provozu

Za silniční dopravní nehodu lze událost považovat pouze tehdy, pokud k ní dojde na místech, na nichž platí v celém rozsahu pravidla silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích (viz zákon č. 13/1989Sb. v příloze). Dopravní nehodou tedy není událost, k níž došlo na poli, v lese, na zahradě, v tovární hale apod. Tyto případy budou řešeny podle jiných právních předpisů, nejčastěji vyhlášky o bezpečnosti práce, a proto je vyšetřují jiné orgány dopravní policie.

b) Škoda na životě, zdraví nebo majetku

Podmínkou, aby událost byla hodnocena jako dopravní nehoda, je vznik škody na životě, zdraví nebo majetku. Pokud škoda nevznikla, nemůže jít o dopravní nehodu. Takže např. i v případech, kdy sice došlo ke střetu účastníků silničního provozu, ale žádný z nich neutrpěl (ani nejmenší) škodu, nelze o nehodě hovořit. Obdobně nemůže jako dopravní nehodu policie vyřizovat např. vyjetí automobilu z vozovky, při němž nevznikla ani nepatrná škoda (na zdraví, na vozidle, na přepravovaných či jiných věcech, na komunikaci nebo jejím příslušenství, na pozemku či jeho oplocení apod.). V takových případech půjde pouze o dopravní přestupek, za který může být viníkovi uložena sankce, a to dokonce stejná, nebo i vyšší než za některou dopravní nehodu. Událost bez škody však nemůže být za nehodu považována.

c) Přímá souvislost s provozem vozidla

Aby bylo možno událost považovat za dopravní nehodu, musí k ní dojít v přímé souvislosti s plněním účelu, pro které je vozidlo určeno, tedy s jízdou po pozemní komunikaci. Při tom není rozhodující, zda jde o vozidlo motorové či nemotorové nebo tramvaj, ani to, zda vozidlo při této události bylo řízeno řidičem, nebo jelo bez něho. Za dopravní nehodu však nepovažujeme, vznikla-li škoda nebo zranění při opravě vozidla, požáru vozidla (pokud nebyl vyvolán dopravní nehodou), manipulaci s nákladem, jako

následek pádu předmětu (sněhu, krytiny) ze střechy domu na stojící vozidlo apod. Do dopravních nehod nelze také zařadit úrazy chodců způsobeny v souvislosti s provozem vozidla. Pokud však chodec je poražen, přejet vozidlem apod., je taková událost (při splnění ostatních podmínek) dopravní nehodou. Jak bylo výše řečeno, není pak rozhodující, zda se chodec střetl s vozidlem motorovým, nemotorovým nebo tramvajím.²⁸

6 Dopravní nehody

Dopravní nehody jsou v daných oblastech bohužel velmi časté, což nám ukáží i statistiky nehod vedené Policií ČR. Zákon o provozu na pozemních komunikacích definuje dopravní nehodu takto: *“Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.”*²⁹

Vzhledem k dnešní, celkem moderní době, si spoustu lidí nedokáže představit život bez dopravních prostředků, které spoustě z nás dokáží ulehčit cestování, jak do práce, tak i při volném čase. Je důležité si uvědomit, že dopravní prostředky nejsou pouze pozitivní věc, ale bohužel slouží i jako negativní část denního života na silnicích, které nám způsobují nepříjemné, smutné a bolestné pocity, které jsou následkem dopravních nehod.

Každý z nás viděl v některých z médií dopravní nehodu, jak už v televizi nebo například na internetu, kde nás reportéři informovali o tom, jak se nehoda stala, jak se pravděpodobně stala a jaké jsou následky, ale ne však vždy úplně pravdivě. Někdo z nás zažil přímo na vlastní kůži nehodu nebo byl svědkem nebo dokonce způsobil dopravní nehodu a většina z nás ani neví, jak se při takové události mají chovat a proto bude více vysvětleno v této kapitole.

Hlavními pojmy, se kterými se při řešení dopravních nehod setkáváme, jsou např. účastník dopravní nehody, viník dopravní nehody, usmrcená osoba tak i vzniklá škoda. Účastník nehody je ten, kdo se přímo dopravní nehody účastnil. Proč potřebujeme určit viníka dopravní nehody? Viník nehody nám totiž poskytne náhradu

²⁸ KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Linde, 1998. s. 8-9. ISBN 80-7175-068-9.

²⁹ §47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

způsobené škody. Pokud nebude viník dopravní nehody určen domluvou mezi účastníky nehody, je vyšetřování viníka v kompetenci Policie ČR. Osoba, která zemře vlivem dopravní nehody a to ihned při nehodě nebo do 30 dnů na následky dopravní nehody nazýváme usmrcenou osobu. Co se týká škody na majetku, odhaduje ji příslušník Policie ČR. Zákon ukládá povinnost, kdy musíme nehodu hlásit a kdy není potřeba volat policisty a upravuje to zákon o silničním provozu v § 47 odst. 4, v němž je uveden důvod „dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.“

6.1 Rozdělení dopravních nehod

Z hlediska složitosti problematiky dopravních nehod je potřeba je podrobněji rozdělit. DN se dělí na několik kategorií, z nichž každá má svá specifika. Tyto specifika jsou velmi důležitá při vyhodnocování typu dopravní nehody.

Podle vzniku lze dopravní nehody rozdělit na:

- **havárie** – vozidlo se převrátí na vozovce, vznikne pouze škoda,
- **srážky** – střet účastníků silničního provozu,
- **jiné nehody** – nelze je zařadit do dvou předcházejících, např. vypadnutí z vozidla³⁰
- malé dopravní nehody, které zejména z hlediska následků a závažnosti zavinění splňují stanovené podmínky a jsou zpravidla projednány policisty na místě jako dopravní přestupky;
- ostatní dopravní nehody, které nemůže policista vyřídit na místě např. proto, že nelze bez dalšího šetření jednoznačně určit viníka, následky nehody jsou závažné (např. zranění), nehoda byla zaviněna závažným porušením pravidel silničního provozu apod.

Dále lze nehody rozdělovat podle druhu účastníků, jejich počtu i dalších hledisek.³¹

Druhy dopravních nehod

- A) Dopravní nehody, u kterých podmínky na místě zásahu umožňují, aby záchranné a likvidační práce na místě prováděli záchranáři bez zjevného vlastního ohrožení

³⁰ PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 103-104. ISBN 80-7201-212-6.

³¹ KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Linde, 1998. s. 10. ISBN 80-7175-068-9.

(významná část dopravních nehod). Likvidační práce po dohodě se správcem komunikace provádí složky samostatně nebo k jejich provedení vyžadují specializované ostatní složky IZS, případně jejich zajištění řeší v rámci věcné a osobní pomoci.

- B) Dopravní nehody, při kterých je nezbytné raněné osoby vyprostit a transportovat do bezpečné vzdálenosti. Záchranáři a účastníci nehody jsou ohroženi trvajících nebo hrozících účinky vyvolanými dopravní nehodou (např. požár vozidla), k jejichž odstranění je nezbytné provést neprodleně záchranné a likvidační práce, případně nepříznivým stavem nebo druhem terénu, kdy pohyb na místě zásahu vyžaduje speciální vybavení nebo výcvik. Je vytyčena nebezpečná zóna.
- C) Dopravní nehody, u kterých je důvodné podezření nebo je prokázána přítomnost nebezpečných látek (např. přeprava dle ADR) a záchranáři musí používat nejvyšší stupeň ochrany. V takovém případě je na hranici nebezpečné zóny nutné zabezpečit dekontaminaci nebo dezaktivaci záchranářů a raněných či kontaminovaných osob.³²

6.1.1 Klasifikace dopravních nehod

Klasifikace nehod je důležité hlavně pro zpracování statistik dopravních nehod a vedení evidencí s nimi spojené. Statistiky nehod zpracovává Policie ČR a to podle následků např. usmrcení, lehké zranění, těžké zranění dále také dle viníků a zavinění např. řidič, cyklista, chodec nebo technická závada na dopravním prostředku. Také zda je při nehodě osobní automobil nebo nákladní automobil (objemová třída) a dále taky způsobem zavinění, kde si můžeme pro příklad uvést požití alkoholu, nepřiměřená rychlost jízdy nebo nevěnování se jízdě.

³² Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při poskytování psychosociální pomoci*. STČ 12/IZS. Praha. 2015. s. 5.

6.2 Příčiny dopravních nehod

Každá dopravní nehoda má svou příčinu. Nic není bez důvodu a bez příčiny a tak i každá dopravní nehoda má svou příčinu. Příčina dopravní nehody může být jak na straně účastníka silničního provozu, tak i na straně tzv. vyšší moci.

Příčinami DN se rozumí:

- a) požití alkoholu,
- b) požití léků nebo jiné řidičům nedovolené léky,
- c) únava (únava, náhlá nevolnost nebo náhlá změna zdravotního stavu),
- d) nesprávné odbočování (nedání znamení o změně směru jízdy),
- e) nedodržení bezpečné vzdálenosti (nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím nebo vedle jedoucího vozidla či překážky),
- f) nepřiměřená rychlost (nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu či povaze vozovky, nebo osobním schopnostem)
- g) nebezpečné couvání a otáčení,
- h) nesprávné předjíždění
- i) nesprávné vyhýbání (vyhýbání, jízda nebo stání na krajnici, jízda v úzkém prostoru či objíždění překážky),
- j) špatný technický stav PT (špatný technický stav PT nebo nesprávné uložení nákladu),
- k) jízda po nesprávné straně (jízda jinde než při pravém okraji),
- l) nedání přednosti v jízdě (nedání přednosti v jízdě, a to i s použitím zvláštního výstražného zařízení, přehlédnutí jiného automobilu),
- m) nehoda zaviněná jiným účastníkem (nehoda zaviněná jiným účastníkem nebo vyšší mocí),
- n) jiná příčina (pouze v případě, kdy není možné nehodu zařadit podle výše uvedených příčin, nevěnování pozornosti řízení),
- o) příčina v šetření (po dořešení se zasílá nové hlášení na generální ředitelství).³³

³³ Generální ředitelství HZS ČR. *Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR: Dopravní nehody*. Praha: MV – generální ředitelství HZS ČR, 2007, s. 32 ISBN 80-86640-72-8.

6.3 Povinnost řidiče při dopravní nehodě

Každý účastník silničního provozu musí dodržovat určitá pravidla, která by co nejvíce měla zamezovat vzniku dopravních nehod. Ne každý, ale tyto pravidla respektuje a tím, pak dopravní nehody vznikají.

Zákon o silničním provozu stanoví povinnosti každého řidiče, který měl účast na dopravní nehodě, a to:

- Zastavit vozidlo,
- Zdržet se požití alkoholu nebo jiné návykové látky,
- Učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem,
- Spolupracovat při zjišťování skutkového stavu,
- Oznamit, v případech stanovených zákonem o silničním provozu, nehodu policii,
- Došlo-li ke zranění, poskytnout dle svých schopností první pomoc a přivolat zdravotnickou službu,
- Označit místo dopravní nehody,
- Setrvat na místě nehody až do příchodu policie.³⁴

6.4 Činnost jednotek požární ochrany při dopravní nehodě

Jednotky požární ochrany, jako složka integrovaného záchranného systému, vyjíždí denně k několika dopravním nehodám a zachraňují osoby zaklíněné ve zdemolovaných vozidlech. Zachraňování osob není ale jedinou náplní jejich práce.

Cílem činností JPO při zásahu na dopravních nehodách na pozemních komunikacích je zejména:

- a) zajištění místa a okolí dopravní nehody,
- b) poskytování první pomoci zraněným,
- c) provedení protipožárních opatření,
- d) vyproštění zraněných a ohrožených osob,
- e) zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí,
- f) poskytnutí nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám.³⁵

³⁴ BERAN, T. Dopravní nehody. Brno : Computer press, 2007, s. 19 ISBN: 978-80-2511-79-10

³⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Dopravní nehody*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, s. 549 ISBN 978-80-7385-069-2.

Úkoly a postup činnosti na místě nehody

Činnost na místě zásahu spočívá zejména v opatřeních, směřujících k záchraně ohrožených osob a snížení následků dopravních nehod na okolí. Po příjezdu na místo zásahu ustavit vhodně techniku, zvláště s ohledem na zajištění bezpečnosti zasahujících před následky silničního provozu. Vhodným řešením je tzv. „narázníkové“ postavení, kdy požární vozidla oddělují místo zásahu od okolního provozu a tím chrání zasahující. Dále přijetí nezbytných opatření pro ochranu životů a zdraví zahrnuje:

- a) Zvýraznění místa zásahu pomocí všech dostupných prostředků, zejména zvláštních výstražných zařízení, varovných světel, výstražných oranžových blikajících světel na zádi vozidel, přenosné zábrany a kužely, vytyčovací pásy, výstražné trojúhelníky,
- b) Zvýraznění a zajištění vyšší bezpečnosti zasahujících reflexními vestami; pohyb a vstup zasahujících do prostoru s probíhající dopravou omezit na minimum,
- c) Zajištění místa nehody, řízení nebo odklon dopravy apod. provede Policie ČR ve spolupráci s vlastníkem komunikace.³⁶

Úkoly a činnosti sil a prostředků jednotek požární ochrany

1) Řídí na místě zásahu záchranné a likvidační práce složek IZS u vzniklých dopravních nehod, přitom zejména:

- Organizují průzkum;
- Organizují místo zásahu;
- Zjišťují přítomnost nebezpečných látek;
- Organizují výměnu informací o situaci na místě zásahu s Policií ČR, se silami a prostředky (technikou) správce komunikace a se ZZS, předávají informací o situaci a vývoji na místě operačním střediskům,
- Povolávají na místo dopravní nehody orgány veřejné správy a vyžadují od nich rozhodnutí o způsobu provedení nebo výjimečně dohled nad provedením vlastními silami, např.
- Opatření vůči převáženým zvířatům nebo masným výrobkům – veterinární správa, veterináři,

³⁶ KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Dopravní nehody*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, s. 550-551 ISBN 978-80-7385-069-2.

- Opatření související s ochranou vodních toků (např. vytažení automobilů ze dna) a zdrojům – vodoprávní úřady a správci toků,
- Opatření související s ochranou životního prostředí (např. odtěžení kontaminované zeminy) – referáty životního prostředí obcí s rozšířenou působností a odbory ŽP krajů.

2) Provádí potřebné záchranné a likvidační práce, které jsou úkolem jednotek PO u dopravních nehod, podle konkrétní situace zejména:

- a) Do příjezdu Policie ČR usměrňují dopravu;
- b) Provádí hašení požárů;
- c) Provádí vyproštění osob z havarovaných vozidel;
- d) Poskytují první pomoc zraněným osobám, pokud na místě není ZZS;
- e) Spolupracují se ZZS, včetně případného provedení laického třídění zraněných osob podle STČ 09/IZS;
- f) Podílí se na zabezpečení místa zásahu (osvětlení, týlový kontejner apod.);
- g) Zajišťují týlovou pomoc dlouhodobě zasahujícím složkám IZS+ případně přistavení autobusu pro odpočinek dlouhodobě zasahujících záchranářů a pro tepelnou ochranu posádek poškozených automobilů;
- h) Organizují zásah na nebezpečné látky;
- i) Vyžadují od správce komunikace nebo poskytovatelů věcné pomoci přemístění (příp. odtažení) havarovaných vozidel mimo jízdní pruhy nebo tuto činnost provádí vlastními prostředky;
- j) Provádí potřebné neodkladné likvidační práce na místě zásahu, zejména odklizení trosk, zásyp a neutralizace uniklých látek apod.;
- k) Zajišťují opatřená vůči zraněným nebo stresovaným zvířatům,
- l) Zajišťují v součinnosti se ZZS nebo přímo poskytují posttraumatickou intervenční péči účastníkům nehody nebo zasahujícím,
- m) Požadují při velkých dopravních nehodách přednostní spojení v mobilní telefonní síti pro složky IZS,
- n) Podílí se na odstraňování následků dopravních nehod na pozemních komunikacích (viz Bojový řád jednotek PO, ML č.4/D).³⁷

³⁷ Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při poskytování psychosociální pomoci*. STČ 12/IZS. Praha. 2015. s. 34-35.

6.4.1 Řízení a koordinace u zvláště závažných dopravních nehod

U zvláště závažných dopravních nehod je potřeba postupovat podle jinak postavených pravidel než u běžných dopravních nehod. Tyto postupy pramení z dlouholetých zkušeností HZS jak v České republice, tak v zahraničí.

A) Zřizování štábu velitele zásahu

U běžné dopravní nehody velitel zásahu obvykle štáb nezřizuje. U závažných dopravních nehod v závislosti na vyhodnocení druhu a závažnosti následků dopravní nehody zřídí velitel zásahu štáb velitele zásahu jako svůj výkonný orgán.

B) Specifické řídicí činnosti u dopravních nehod hromadných dopravních prostředků s velkým počtem postižených osob

U dopravních nehod s velkým počtem raněných a obětí je doporučeno využívat strategické koordinace záchranných a likvidačních prací, tedy požádat starostu místně příslušné obce s rozšířenou působností nebo hejtmana kraje o koordinování záchranných a likvidačních prací na strategické úrovni řízení.³⁸

6.4.2 Základní pravidla komunikace s účastníky dopravních nehod zejména komunikace při vyprošťování osob

Pro komunikaci s účastníky dopravních nehod, zejména pak pro komunikaci při vyprošťování osob jsou stanovena samostatná pravidla a doporučení, kterými se JPO řídí. V této kapitole jsou popsány fráze, které se pro komunikaci doporučují, ale také fráze, které nejsou vhodné pro komunikaci s účastníkem dopravní nehody.

Doporučuje se:

- 1) Rozpoznávat a kontrolovat vlastní reakce, co to se mnou dělá. „Uvědomte si“ je první fází zvládnutí nástupu silných prožitků (např. soucit, hrůza, obava, pocit viny) a následně používat zklidňující techniky.
- 2) Ujišťovat vyprošťované o tom, že máme situaci pod kontrolou: „Uděláme všechno pro to, aby to dobře dopadlo! „Situaci máme pod kontrolou!“, „Začínáme Vás vyprošťovat...“.

³⁸ Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při poskytování psychosociální pomoci*. STČ 12/IZS. Praha. 2015. s. 13-35.

- 3) Informovat vyproštěné o činnosti, která bude následovat: „Musíme stříhat...“, „Teď nastane kravál, hluk, světlo...“
- 4) Rozšířeně opakovat, komunikovat i s osobami, které jsou pravděpodobně ve stavu ztráty vědomí, to, že nevnímají, není jisté.
- 5) Rámcově sdělovat, co obvykle následuje po vyproštění: „Dostane se Vám lékařské péče“, „Předáme Vás doktorovi“, „Odveze Vás vůz záchranky“, „Paní se o Vás postará...“
- 6) Počítat s možnými akutními reakcemi na stres u vyprošťovaných osob, které mohou mít škálu podob chování od absolutní strnulosti až po neklid, zmatenost, agresivitu. Pokud je navíc v krvi alkohol, je možnost vzniku nevyzpytatelných projevů chování posilněna, a to i u tzv. „nezraněných“ účastník dopravní nehody.
- 7) Naslouchat promluvám vyprošťovaných, zbytečně tyto projevy netlumit a sdělovat: „To je normální reakce na událost...“ „Nezblázníte se, ujišťuji Vás...“.
- 8) Podporovat průchod citovým projevům osob zasažených událostí jako je pláč, nářek, překotná mluva apod., protože tím pomáháme k následnému zklidnění a stabilizaci. I oční kontakt, dotek, uchopení je komunikace – nevyhýbejte se jim.
- 9) Poskytovat podporu, kotvit, informovat i tzv. „nezraněné“ účastníky co bude, co kdo udělá pro to, aby se mohli dostat z místa nehody, před odjezdem předat apod.
- 10) Ptát se na další potřeby: „Potřebujete někam zavolat?“, „Máte telefon?“...

Nedoporučuje se:

- 1) Pracovat a mlčet.
- 2) Poučovat: „To jste nemohl jet opatrněji?“, „Tyhle lidi by snad ani neměli pouštět na silnice“...
- 3) Nevšímat si „nezraněných“.
- 4) Nechat se strhnout do útočných reakcí na základě emočně zabarvené situace.
- 5) Slibovat nereálné: „To bude dobré.“, „Všechno se jednou spraví“...
- 6) Konejšit: „Vím, jak se teď cítíte.“, „Neplačte, nic si z toho nedělejte.“...
- 7) Dávat falešné naděje: „Určitě se uzdravíte.“, „Lékaři ho zachrání.“...

- 8) Křičet a zlobit se na zasaženého: „Už buďte ticho!“ „Nekřičte!“
- 9) Být komisiční či pohoršený: „Jak jste to mohl udělat?“, „Co jste to proboha dělal?“
- 10) Nechat zasažené sobě samým, poodejít a nepředat je.³⁹

6.5 Vyprošťovací zařízení používané při dopravních nehodách

Cílem vyprošťovacích prací, které provádí HZS ČR při nehodách je dostat se co nejrychleji k raněným osobám v havarovaných vozidlech a co nejdříve jim tak poskytnou první pomoc. Vyprošťovací práce vedou i k vyproštění zvířat nebo majetku z havarovaných vozidel. Vyprošťování vede HZS ČR, který zajistí vyprošťovací práce a následně raněné osoby předá Zdravotní záchranné službě, která se postará o jejich ošetření a následný transport do nemocnice. Zde můžeme vidět výbornou spolupráci mezi složkami IZS.

Vzhledem k tomu, že každé havarované auto je jinak konstrukčně řešené, musí mít HZS ČR k dispozici více druhů vyprošťovacích zařízení, aby byl zásah co nejrychlejší a nejúčinnější. Zásahující jednotky musejí dbát na to, že někdo z raněných může mít těžký traumatický stav, nebo také na to, že raněný může být nakažený nebezpečnou infekcí např. HIV, TBC atd.

Co se týče vyprošťovacích zařízení, dělí se na hydraulické, ruční a pomocné. Vzhledem k hydraulickým nástrojům, jde o nástroje, kde zdrojem tlaku je v uzavřené soustavě buď hydraulické ruční čerpadlo anebo hydraulický agregát se spalovacím, případně elektrickým motorem. Hydraulické nástroje můžeme rozdělit také na jednočinné, pro které je základ píst s jedním pracovním prostorem. Jedná se o nástroje, které mají vysokotlakovou hadici a jsou schopné konat pouze jeden pohyb. Dále máme dvoučinné, kde je základem nástroje píst se dvěma pracovními prostory a to pod pístem a nad pístem. Nástroje mají buď dvě samostatné, nebo jednu zdvojenou vysokotlakovou hydraulickou hadici a umožňují tím plynulý přechod z jednoho pohybu na druhý.

Dále existují pneumatické nástroje, kde se jedná o nafukovací vaky, kde je zdrojem tlaku stlačený vzduch vedený z tlakových láhví přes redukční a ovládací ventil

³⁹ Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody*. STČ 08/IZS. Praha. 2008. s. 28.

od nafukovacích vaků pomocí pneumatické hadice. Dále se dělí na nízkotlakové a vysokotlakové.

Ruční vyprošťovací zařízení je např. řezač skla nebo rozbíječ skel, který můžeme vidět např. v městské hromadné dopravě. V některých zemích EU je například nařízeno vozit s sebou jako součást povinné výbavy některá z ručních vyprošťovacích zařízení.

Mezi pomocné nástroje se zařadí především zachycovače airbagů a také zajišťovací bloky a klíny, které zabraňují samovolnému pohybu havarovaných vozidel, které mohou při zásahu přijít o svou stabilitu.⁴⁰

Před vyprošťováním zraněných osob je nutné provést stabilizaci havarovaného vozidla. Stabilizací zajistíme havarované vozidlo proti nežádoucímu pohybu po dobu záchranných prací zejména při vyprošťování osob z vozidel.⁴¹

7 Psychologická pomoc pro pozůstalé

Existují organizace a sdružení, které napomáhají obětem nějaké z mimořádných událostí a tím napomáhají integrovanému záchrannému systému. Tyto společnosti pomáhají např. lidem při dopravních nehodách a následně po nich, ale také lidem, jejichž obydlí zasáhly povodně. Vzhledem k dopravním nehodám jde spíše o psychosociální pomoc než o pomoc fyzickou, která je využita např. při povodních.

Co se týče psychosociální pomoci, nabízí dobrovolníci pomoc přímo na místě mimořádné události, ale i následně po ní tím, že poskytují rozhovor a podporu při zvládání stresu z důsledků mimořádné události. Když se budeme soustředit pouze na dopravní nehody, jde o pomoc jako např. těžce zraněný příbuzný nebo v horší variantě úmrtí při nehodě nebo následně po ní. Lidem, kteří jsou v takové situaci, pomáhají týmy zvládnout tyto stresové situace.

Dobrovolnická centra často uskutečňují náborové kampaně, kde chtějí, aby se zapojili i další lidé, kteří by rádi pomohli lidem v tísní. Často mezi sebe chtějí studenty

⁴⁰ KRATOCHVÍL, M., KRATOCHVÍL, V. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha : MV – generální ředitelství HZS ČR, 2007, s.32-45

⁴¹ KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Dopravní nehody*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, s. 551 ISBN 978-80-7385-069-2.

středních nebo vysokých škol, ale i dospělé nebo starší lidi, kteří chtějí poskytnout pomoc.

Z mého pohledu tvoří tyto organizace skvělí lidé, kteří ostatním v tísní chtějí pomoc a ne se jen škodolibě umívají, nebo fotit způsobené škody a poté to dávat na internet, jako je poslední roky v „módě“.

Každý člověk by si měl uvědomit to, že každý z nás se může dostat do těžké situace, kde pak bude rád za to, že tyto organizace jsou a pomůžou mu. Dokud si to člověk sám nezažije, tak neví, o co jde, a proto by se nad tím měl každý z nás zamyslet.

7.1 Psychická pomoc

Vymezení pojmů

Psychosociální pomocí osobám zasaženým MU (dále jen „zasaženým osobám“) se rozumí:

- a) Činnost v rámci humanitární pomoci a nouzového přežití
- b) Naplňování zjištěných potřeb v oblasti duševní, duchovní a sociální, a to v souladu s hodnotami zasažených osob.

Z časového hlediska rozdělujeme psychosociální pomoc na:

- a) Krátkodobou pomoc (v sobě trvání mimořádné události a několika dní poté),
- b) Střednědobou pomoc (přibližně 5 dní až 3 měsíce po mimořádné události),
- c) Dlouhodobou pomoc (od 3 měsíců po mimořádné události dále).

První psychická pomoc je soubor jednoduchých postupů, jejichž cílem je stabilizace psychického stavu tak, aby se situace pro zasaženého již nezhoršovala, zajištění základních lidských potřeb včetně podpory pocitu bezpečí a předání do další péče.

Krizová intervence je pomoc zasažené osobě, kterou osobně prožívá jako zátěžovou, nepříznivou, ohrožující, většinu se objevující náhle, nečekaně. Krizová intervence se provádí osobně krizovým interventem nebo telefonicky. Telefonická krizová intervence je v rezortu Ministerstva vnitra poskytována pracovníky anonymní telefonické linky pomoci v krizi.

Místo pomoci je prostor, kde je poskytována psychosociální pomoc. Psychosociální pomoc může být vzhledem ke své povaze a časovému horizontu poskytována nejen na místě mimořádné události, ale i jinde, kde je to vhodné (např. v místě bydliště zasažené osoby). Volba místa vychází z aktuálních potřeb zasažených osob.

Koordinátor psychosociální pomoci IZS je osoba zodpovědná za koordinaci, rozdělení a naplňování činností spojených s poskytováním psychosociální pomoci. Stává se jím zpravidla psycholog toho bezpečnostního sboru, kterému přísluší velení při řešení MU.⁴²

Při mimořádných událostech s velkým počtem zraněných či mrtvých osob, u nichž je předpoklad, že se k místu MU začnou sjíždět rodinní příslušníci (případně i cizí národnosti), kteří budou hledat své příbuzné či čekat na jejich identifikaci, je možné podnět koordinátora psychosociální pomoci a ve spolupráci s úsekem ochrany obyvatelstva HZS kraje a dotčenými složkami IZS, zejména PČR, dočasně zřídit poblíž místa MU takzvané „asistenční centrum pomoci“. Jeho cílem je poskytnout rodinám zasažených osob a obětí bezpečný prostor a reagovat na jejich potřeby vyplývající ze situace spojené s MU. Asistenční centrum pomoci funguje v nepřetržitém provozu 24 hodin denně a může poskytovat:

- a) aktualizované informace (např. informační přepážka, aktualizované nástěnky, telefonní krizová linka),
- b) překladatelské služby,
- c) psychosociální podporu,
- d) ochranu před médii,
- e) prostor pro shledání rodinných příslušníků,
- f) další podpůrné činnosti pro osoby zasažené mimořádnou událostí a jejich rodinné příslušníky.

O zřízení asistenčního centra pomoci rozhoduje ve strategické úrovni koordinace složek IZS příslušný HZS kraje (řídící důstojník kraje) na návrh koordinátora psychosociální pomoci, velitele zásahu nebo některého z vedoucích složek IZS nebo hejtman kraje, popř. starosta obce s rozšířenou působností, pokud převzali koordinaci

⁴² Katalogový soubor – *Typová činnost složek při poskytování psychosociální pomoci*. STČ12/IZS. Praha. 2015. s. 4-5.

záchranných a likvidačních prací na návrh členů krizového štábu kraje nebo obce s rozšířenou působností.⁴³

Pomoc v této oblasti potřebují nejen postižení obyvatelé, ale i záchranáři, kteří pomoc realizují. Psychologickou pomoc spolurealizují Psychologická služba HZS ČR, církve, nevládní organizace a občanská sdružení. Jsou vytvářeny psychosociální intervenční týmy (PIT) a další síly v rámci krajů. Jejich cílem je poskytovat psychosociální pomoc zasaženým mimořádných událostí, jejich příbuzným a blízkým. Základní složkou jsou profesionální psychologové HZS ČR, PČR, vyškolení příslušníci těchto složek a s nimi spolupracující síť dobrovolných pracovníků.

V první psychické pomoci má hlavní důležitost aktivní, organizované a podporující okolí včetně významu vztahu k oběti. První pomáhající zajišťují praktickou pomoc, přístřeší, ochranu před další hrozbou, péči o tělesné potřeby a následně či současně kontakty s blízkými. Pro zasažené mimořádných událostí jsou prvními zachránci a pomocníky příslušníci Hasičského záchranného sboru či z hlediska technického (vyproštění, evakuace, likvidace nežádoucího jevu) získávají záchranáři prvotní důvěru a představují do určité míry jistotu v traumatizující události.⁴⁴

7.2 Společné úkoly operačních středisek základních složek IZS

Na žádost operačního a informačního střediska IZS (dále jen „OPIS IZS“) povolávají osobu určenou pro poskytování psychosociální pomoci s ohledem na druh MU a kompetenci jí vyřešit ve své působnosti (např. psychologa, příslušníka vycvičeného v poskytování posttraumatické péče, krizového intervenanta PČR nebo ZZS, člena NNO.)

7.3 Úkoly a činnosti OPIS IZS

- a) Vyhodnotí potřebnost psychosociální pomoci,
- b) Nabídne veliteli zásahu osoby určené pro poskytování psychosociální pomoci (např. psychologa HZS ČR příslušníka vycvičeného v poskytování posttraumatické péče, krizového intervenanta PČR nebo ZZS, člena NNO),

⁴³ Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při poskytování psychosociální pomoci*. STČ 12/IZS. Praha. 2015. s. 4-7.

⁴⁴ KAVAN, Š., *Ochrana obyvatelstva I* České Budějovice : VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, 2012, s. 99. ISBN 978-80-87472-06-4.

- c) Na žádost velitele zásahu povolává psychology nebo ostatní poskytovatele psychosociální pomoci na místo zásahu,
- d) Podle požadavků velitele zásahu nebo prověřeného (určeného) příslušníka HZS ČR zjišťuje potřebné informace pro nasazení psychologů na místě zásahu.

7.3.1 Podmínky při nasazení psychologů, krizových intervencí psychologické pomoci

Pokud OPIS IZS povolává na místo zásahu psychology, konzultuje uvedenou skutečnost s psychologem HZS kraje a zdravotnickým operačním střediskem, v případě Armády ČR s vedoucím psychologem HZS ČR.

Armáda ČR – nasazení vojenských psychologů a kaplanů (pokud nejsou součástí nasazených sil) může být provedeno na základě požadavku MV-GŘ HZS ČR nebo velitele úkolového uskupení AČR. Nasazení vojenských psychologů pak koordinuje hlavní psycholog MO.

Zdravotnická záchranná služba – intervencí ZZS povolává ZOS na žádost OPIS IZS nebo vedoucího zdravotnické složky.

Policie ČR – krizového intervencí Policie ČR povolává OPIS IZS prostřednictvím místně příslušného integrovaného operačního střediska Policie ČR.

Člen NNO – povolává se dle podmínek uvedených ve Smlouvě o plánované pomoci na vyžádání s danou NNO.⁴⁵

7.4 Posttraumatická péče zaměstnancům HZS ČR a PČR

Posttraumatická péče příslušníkům a zaměstnancům HZS ČR a PČR po zásahu je péče, která je jim poskytnutá v souvislosti s plněním úkolů, při nichž prožili traumatizující událost, která může negativně ovlivnit jejich další výkon služby. Jejím cílem je redukovat tzv. náraz události a poskytovat péči k omezení negativních dopadů na psychiku zasaženého a možnosti vzniku posttraumatické stresové poruchy.

⁴⁵ Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při poskytování psychosociální pomoci*. STČ 12/IZS. Praha. 2015. s. 13-14.

7.5 KIP Tým

Je to zkratka pro Komunitní Intervenční Psychosociální tým. Jeho cílem je na komunitní úrovni poskytovat psychosociální pomoc lidem zasaženým mimořádnou událostí (nehody, povodně atd.). Jeho členy jsou dobrovolníci různých profesí a zaměření (lidé s empatií, sociální pracovníci, duchovní, psychologové atd.). KIP týmy vznikly na základě zkušeností z terénní práce po neštěstích, kdy se ukázala zvýšená poptávka po lidech – dobrovolnících schopných a ochotných reagovat na potřeby zasažených.

Členové KIP týmů fungují v rámci akreditovaného programu Ministerstva vnitra „KIP týmy pro mimořádné události“. Navazují na práci složek Integrovaného záchranného systému ČR a spolupracují se zástupci obcí, církvemi a jinými pomáhajícími organizacemi.

Záměrem KIP týmů doprovázet přímo zasažené, rodinné příslušníky, očitě svědky, i pomáhající a nabízet jim podporu při zvládnání dopadů mimořádné události s důrazem na využití jejich vlastních sil, zdrojů a prostředků. Při své práci se hlásí k Etickému kodexu sociálního pracovníka a Standardům psychosociální krizové pomoci MV – GŘ HZS ČR.⁴⁶

7.6 České sdružení obětí dopravních nehod

České sdružení obětí dopravních nehod (ČSODN) je občanské sdružení, které bylo založeno v roce 2004 převážně pozůstalými, kteří tragicky přišli o své blízké při silničních dopravních nehodách. Vzhledem k vlastním bolestným zkušenostem ČSODN zná zátěž vyplývající ze zážitku dopravní nehody, a umí proto reagovat na potřeby zasažených.

Posláním ČSODN je tedy především poskytování morální podpory a podpory zájmů a práv poškozených lidí při dopravních nehodách a pozůstalých. Zároveň je jeho cílem také snižovat počet mrtvých a těžce zraněných na českých silnicích a posilovat bezpečnost silničního provozu. ČSODN proto spolupracuje s řadou organizací na státní, neziskové i firemní úrovni včetně médií, což umožňuje nejen vzájemnou informovanost

⁴⁶ ADRA. *KIP Tým*. [online]. ©2016. [cit. 2016-01-06]. Dostupné z: <http://adra.cz/pomoc-v-cr/kip-tym>

mezi jednotlivými organizacemi a veřejností, ale také propojenost souvisejících a navazujících odborných i občanských služeb.⁴⁷

7.6.1 Služby poskytované ČSODN

České sdružení obětí dopravních nehod, může poskytnout velké množství pomoci a podpory lidem, kteří přišli o své blízké právě při dopravní nehodě nebo lidem, kteří zažili nebo způsobili dopravní nehodu.

Nabízí například pomoc v následujících oblastech:

- Jak postupovat po dopravní nehodě
- Získat informace a podporu při styku s policií, soudy, pojišťovny a dalšími institucemi, v určitých případech také s médii
- Zprostředkovat kompetentní psychologické, resp. psychosociální a právní služby

Viníkům dopravních nehod nabízí sdružení účast na osvětových a preventivních akcích či programech, ve kterých je ČSODN zapojeno.

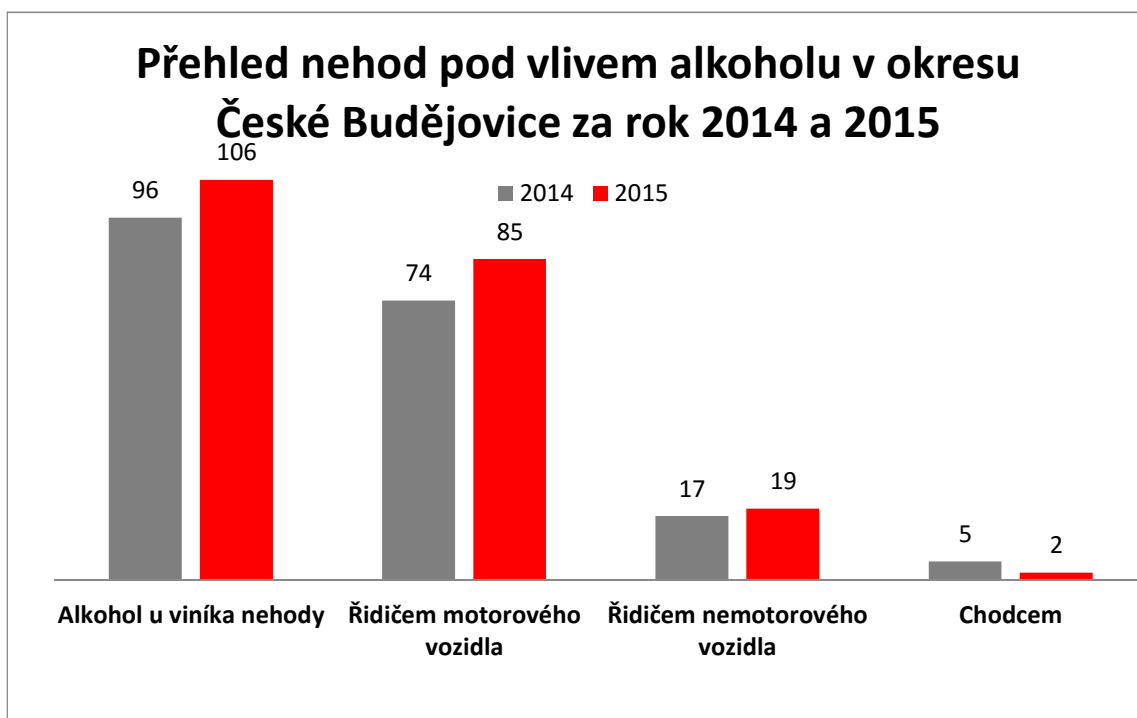
Dále ČSODN spolupracuje na preventivních projektech jako např. Nemyslíš - zaplatíš, (Ne)zvrtné osudy a další, komunikuje s médii při různých příležitostech týkající se dopravních nehod a jejich následků a zajištění údržby a provozu Památníku obětem DN na Chodově.

⁴⁷ České sdružení obětí dopravních nehod. *Úvod*. [online]. ©2016. [cit. 2016-03-11]. Dostupné z: <http://www.csodn.cz/uvod>

8 Statistiky dopravních nehod

V této kapitole jsou v grafech znázorněny dopravní nehody, ve kterých hrál roli alkohol, dále podle příčin dopravní nehody, zavinění DN, ale např. i podle věku řidiče, který DN zavinil nebo zda se nehody staly v obci nebo mimo obec. Grafy se týkají okresu České Budějovice, kde jsou vzhledem ke stále vyšší vytiženosti silnic dopravními prostředky nehody čím dál častější. České Budějovice patří mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace v ČR. Na tisíc obyvatel připadá 484 osobních automobilů, celostátní průměr je 422 automobilů

8.1 Přehled dopravních nehod pod vlivem alkoholu za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice



Graf č. 1⁴⁸

V tomto grafu máme znázorněny nehody pod vlivem alkoholu za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice. V roce 2015 vidíme drobný nárůst nehod, pod vlivem alkoholu oproti předešlému roku. Nejčastější máme podíl alkoholu přímo u viníka dopravní nehody a u řidiče motorového vozidla.

Méně nehod, ve kterých hraje roli alkohol, se týká řidičů nemotorových vozidel (např. cyklistů), kde ale i tak vidíme drobný nárůst oproti roku 2014.

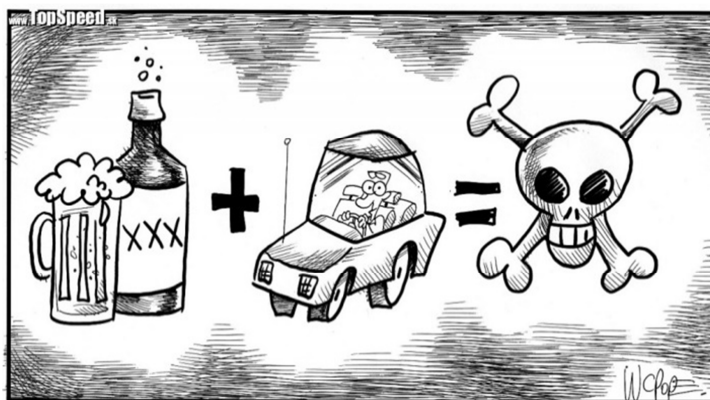
⁴⁸ Interní statistiky Policie ČR

Mezi řidiči motorových vozidel při DN se zjištěním alkoholu v roce 2014 byly následně 3 osoby usmrcené, 1 osoba těžce zraněna a 47 osob s lehkým zraněním. Škoda se při těchto nehodách vyšplhala na 9 073 600,- Kč.

Za rok 2015 si nehody, při níž byl zjištěn alkohol u řidičů motorových vozidel, vyžádaly 1 lidský život, 6 těžkých zranění a 44 lehkých zranění. Škoda se vyčíslila na 6 084 500,-Kč, což je o 2 289 100,-Kč méně než v roce 2014.

Řidiči nemotorových vozidel způsobili 17 nehod v roce 2014, které si vyžádaly 13 lehkých zranění, a v roce 2015 bylo nehod způsobeno těmito řidiči 19 a vyžádaly si 14 lehkých zranění. Co se týká škody, ta byla vyčíslena v roce 2014 na 114 300,-Kč a v roce 2015 na 135 700,- Kč.

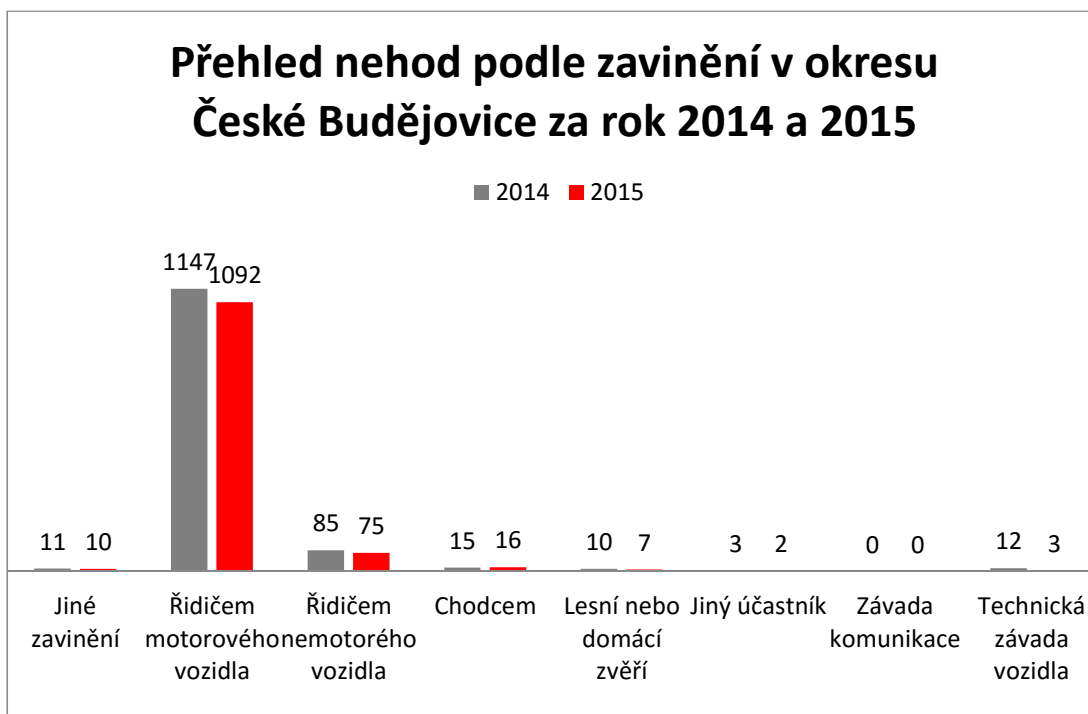
Ve vývoji nehod způsobenými chodci pod vlivem alkoholu v letech 2014 – 2015 nastala příznivější tendence především ve sníženém počtu těchto nehod z pěti na dvě nehody. S touto skutečností souvisí i snižující se počet zranění (kdy v roce 2014 došlo ke třem lehkým zraněním, v roce 2015 utrpěla lehké zranění pouze jedna osoba) a vyčíslená škoda, která se z 15 000,-Kč za rok 2014 snížila na 6 000,-Kč pro rok 2015). Z celkového počtu nehod s přítomností alkoholu v rámci okresu České Budějovice je vidět v roce 2015 nárůst oproti roku 2014 takto zapříčiněných nehod o 10%.



Obr. č. III Alkohol za volant nepatří⁴⁹

⁴⁹ *Jazda na bani*. [online]. ©2016. [cit. 2016-02-28]. Dostupné z: <http://piwnygaraz.pl/jazda-na-bani/>

8.2 Statistiky dopravních nehod podle zavinění za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice



Graf č. 2⁵⁰

V tomto grafu jsou znázorněny nehody podle zavinění v daném okrese. Mezi zavinění můžeme zahrnout například lesní nebo domácí zvíř, závadu komunikace nebo i technickou závadu vozidla.

Nejvíce nehod je zaviněním řidiče motorového vozidla. V roce 2014 se těchto nehod stalo 1147 a v roce 2015 1092, je vidět v roce 2015 mírný pokles oproti roku 2014. Při těchto zaviněních došlo v roce 2014 k 21 usmrceným osobám, 49 těžkých zranění a k 598 lehkých zranění. V roce 2015 došlo ke 12 smrtelným zraněním, 46 těžkým zraněním a 650 utrpělo lehká zranění. Škoda při těchto nehodách činila v roce 2014 102 308 000,- Kč a v roce 2015 klesla na 85 103 500,-Kč.

Nehod způsobených vinou řidiče nemotorového vozidla ubývá. V roce 2014 tito řidiči zavinili 85 nehod a v roce 2015 počet nehod poklesl na 75. V roce 2014 i 2015 došlo tímto zaviněním k usmrcení dvou osob. S těžkými zraněními vyvázlo z nehody v roce 2014 5 osob a v roce 2015 pouze 3 osoby. Lehkých zraněních už bylo nepatrně více. V roce 2014 69 osob, v roce 2015 71 osob. Škody činily za rok 2014 710 300,-Kč a za rok 2015 471 300,-Kč. Na základě těchto dat je vidět, že i když ve sledovaném

⁵⁰ Interní statistiky Policie ČR

období klesl počet nehod i obětí, vzrostl mírně počet osob s lehkými zraněními. Stále ale podstatný podíl na způsobených nehodách zůstává na straně řidičů motorových vozidel.

Dále se nám vyskytují nehody, které způsobují chodci. Těchto nehod není tolik jako u předešlých zavinění, ale také si popíšeme jejich následky. Zavinění chodcem se týkalo v roce 2014 15 nehod, ze kterých vyvázly 2 osoby s těžkým zraněním a 12 osob s lehkým zraněním a škoda se vyčíslila na 40 000,-Kč. Oproti tomu za rok 2015 se zavinění chodcem týkalo 16 dopravních nehod, což není takový rozdíl, ale obešly se bez těžkých zranění, ale naopak bylo o 5 nehod více s lehkým zraněním. Škoda se vyšplhala na 82 300,- Kč

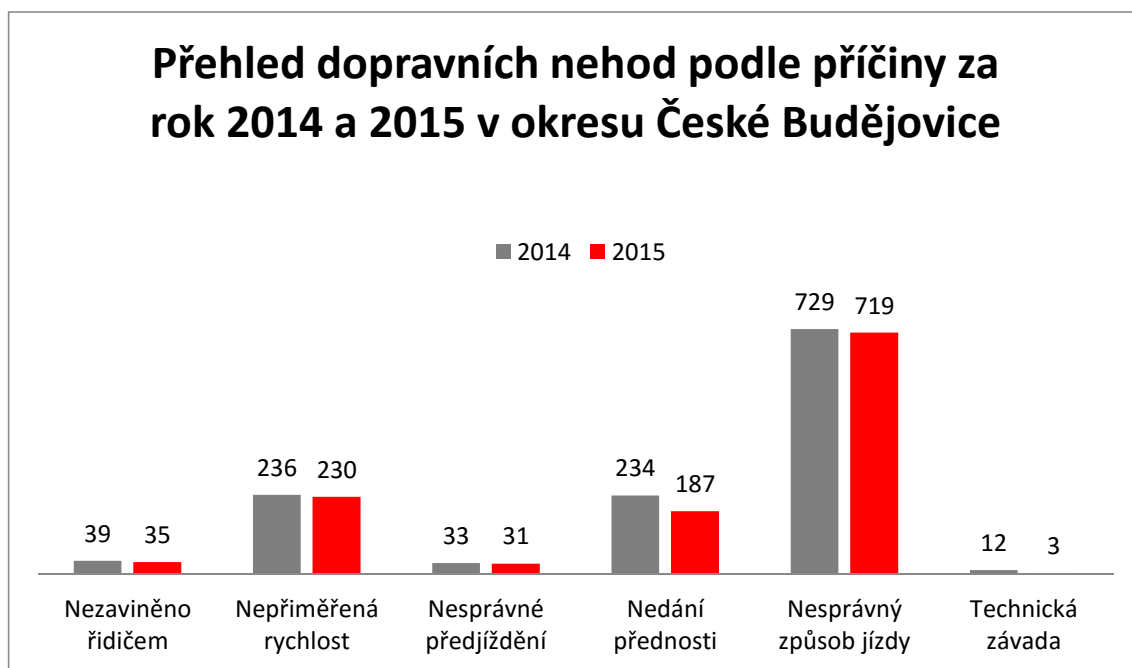
Další zavinění se týká lesních a domácích zvířat. Tímto zaviněním vzniklo v roce 2014 10 nehod a v roce 2015 7 nehod. Za tyto 2 roky nejsou při zavinění nehody zvířet žádné usmrcené osoby. V roce 2014 bylo ale 5 těžce zraněných osob a 3 lehce zraněné osoby. Rok 2015 je bez těžkého zranění, ale oproti předešlému roku je nárůst osob s lehkým zraněním, těch bylo 6. Škody byly při nehodách se zvířet vyčísleny na 209 000,- Kč a rok 2015 na 411 500,-Kč.

Zavinění jinými účastníky nehod není tak časté. Za rok 2014 máme celkem 3, z nichž byly 2 osoby lehce zraněny a 1 osoba usmrcena. V roce 2015 byly nehody 2, s tím, že nebyla žádná osoba zraněná. Škody v roce 2014 byly vyčísleny na 175 000,-Kč a následující rok, který se při zaviněním jiného účastníka obešlo bez zranění, mělo i menší škodu na majetku a to 22 000,-Kč.

Nulová účast na dopravních nehodách je u zavinění, které by vzniklo závadou komunikace. Nedá se to samé ale říct u nehod, které byly způsobeny špatným technickým stavem vozidla. Těch bylo za rok 2014 celkem 12, ale všechny se obešly bez zranění. Hmotná škoda byla vyčíslena na 603 500,-Kč. V roce 2015 vznikly 3 nehody v důsledku technické závady, při nichž byla pouze 1 osoba lehce zraněna. Škoda za tyto nehody byla za 145 000,-Kč.

8.3 Statistiky dopravních nehod podle příčiny za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice

Do příčin dopravních nehod lze zařadit např. nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti, nesprávný způsob jízdy, ale i technickou závadu na vozidle. Nejvíce nehod za rok 2014 i 2015 bylo příčinou nesprávného způsobu jízdy.



Graf č. 3⁵¹

Tento graf se týká právě příčin dopravních nehod za uplynulé 2 roky. Jak už je zde zmíněno, nejvíce nehod vzniklo příčinou nesprávného způsobu jízdy. Pod tímto pojmem si lze představit např. nedodržení bezpečné vzdálenosti od auta jedoucího před námi nebo jízdu po nesprávné straně vozovky nebo neopatrné vjíždění na krajnici. Nehod touto příčinou bylo v roce 2014 zjištěno 729 a v roce 2015 byl mírný pokles na 719 nehod. Tato příčina si vyžádala v roce 2014 6 usmrcených osob, 18 těžkých zranění a 255 lehce zraněných osob. Následující rok přišlo o život také 6 lidí, 15 osob bylo těžce zraněných a 303 osob mělo lehká zranění.

Dále je zde jako příčina DN nedání přednosti v jízdě. Takových nehod bylo za rok 2014 234 a za rok 2015 o něco méně, 187 nehod. Jde tedy o mírný pokles. Tato příčina si vyžádala v roce 2014 4 oběti, 18 těžce zraněných osob a 234 osob s lehkým zraněním. V roce 2015 byly usmrceny 2 oběti, dalších 14 bylo těžce zraněno a 203 osob

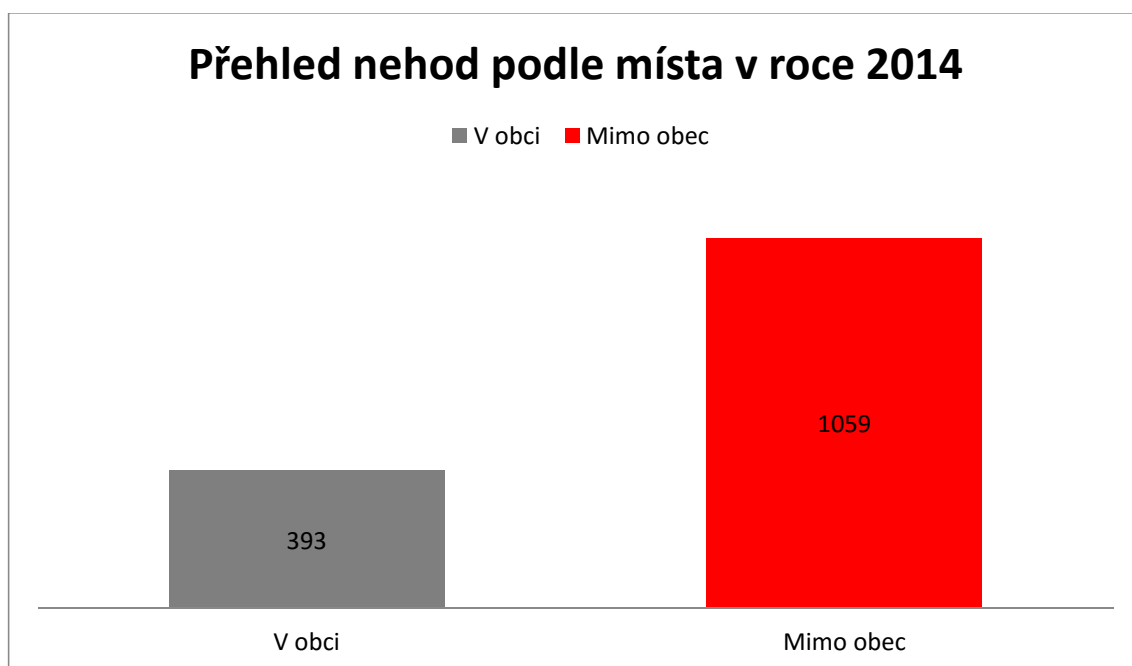
⁵¹ Interní statistiky Policie ČR

skončilo s lehkým zraněním. I zde je vidět drobný pokles. Za spáchání dopravního přestupku „Nedání přednosti v jízdě“ jsou řidičům přičítány 4 body v rámci bodového systému. Jedná se o „středně závažný přestupek“.

Další příčinou, která je velmi častá, je nepřiměřená rychlost jízdy. Mnoho řidičů nerespektuje omezení rychlosti, která jsou v obci, mimo obec a na dálnicích a pak vznikají dopravní nehody úplně zbytečně. Těchto nehod jsme měli v roce 2014 celkem 236, z toho 11 lidí zemřelo, 16 osob bylo těžce zraněno a 158 osob bylo s lehkým zraněním. V roce 2015 bylo způsobeno touto příčinou o 6 nehod méně než předešlý rok. Z celkového počtu bylo 6 osob usmrceno, 13 osob těžce zraněno a 186 osob lehce zraněno.

8.4 Statistika dopravních nehod podle místa – v obci, mimo obec v okrese České Budějovice

V obci se stalo za rok 2014 393 nehod. Mezi nimi byla 1 osoba usmrcena, 13 osob těžce zraněno a 134 osob s lehkým zraněním. Škoda na majetku při nehodách v obci se vyšplhala na 14 141 700,- Kč.

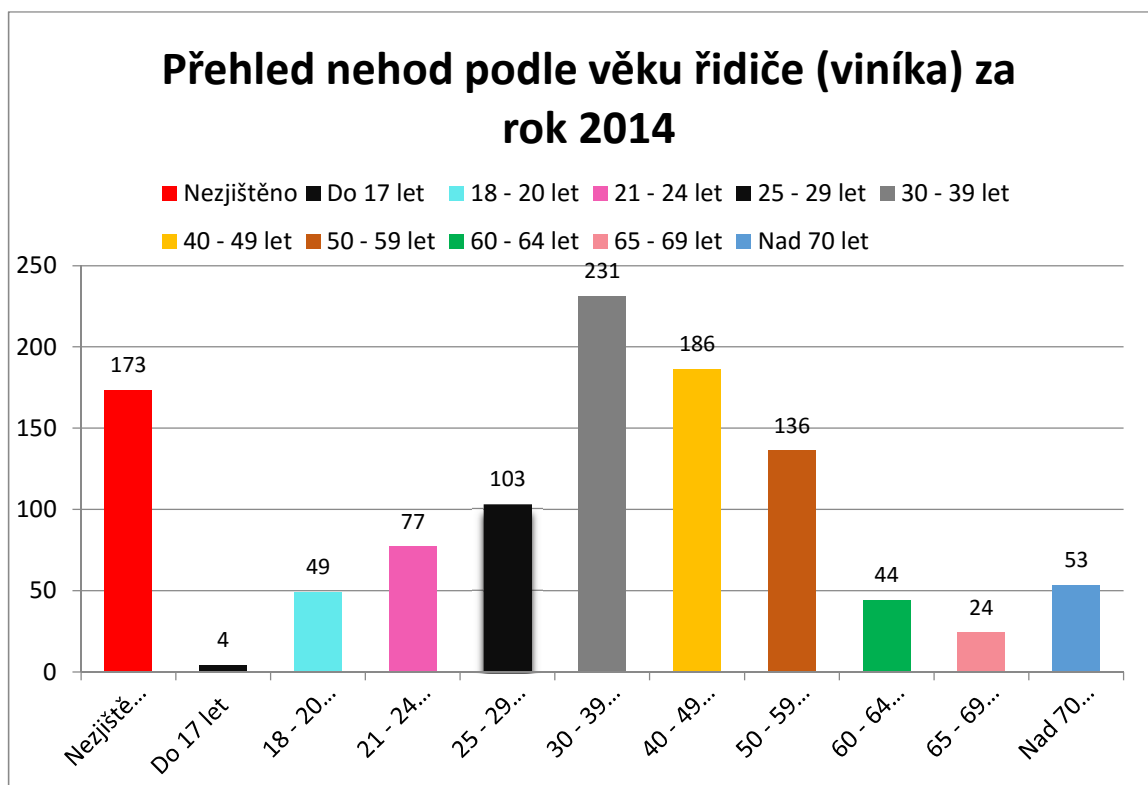


Graf č. 4⁵²

⁵² Interní statistiky Policie ČR

Mimo obec máme nehod skoro trojnásobně více než v obci. Mimo obec se stalo v tom samém roce 1059 a vyžádaly si dva lidské životy. S lehkým zraněním vyvázlo z nehod 294 osob a 59 osob skončilo s těžkými zraněními.

8.5 Přehled nehod podle věku řidiče



Graf č. 5⁵³

Další graf se týká věku řidiče, který dopravní nehodu v roce 2014 zavinil. Mnozí z nás si myslí, že to jsou mladí, nevyježdění řidiči, kteří mají silná auta a neumí je ovládat. Není to zase ale až tak úplně pravda. Podle nehod, kde byl věk řidiče zjištěn, jsou viníky nehod jiná věková kategorie, než si mnozí z nás myslí.

Jak je zde vidět, nejvíce nehod, kde byl věk viníka zjištěn, způsobili řidiči v rozmezí 30-39 let. Tato kategorie řidičů způsobila 231 nehod. Dalšími častými viníky jsou lidé ve věku 40-49 let, kteří způsobili o 45 nehod méně než nejrizikovější

⁵³ Interní statistiky Policie ČR

kategorie. Třetí, nejvíce rizikovou skupinou, je věk 50-59 let, která zavinila 136 nehod. U 173 nehod nebyl věk viníka zjištěn.

9 Příklady dopravních nehod na Českobudějovicku a Trhosvinensku

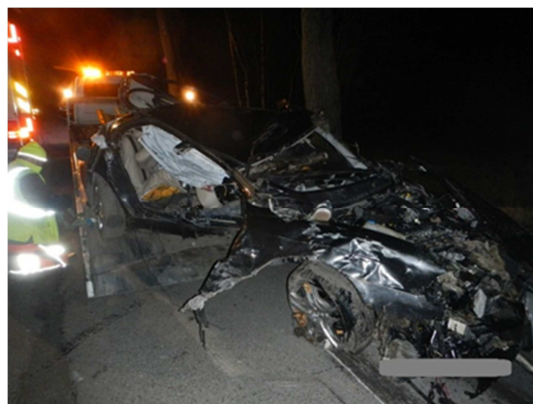
V této kapitole jsou příklady dopravních nehod, které se staly v roce 2014 a 2015 na Českobudějovicku a Trhosvinensku. Každý příklad je doplněn textem, který popisuje, co se stalo, kde se nehoda stala a jaké byly následky.

Vzhledem k tomu, že silniční doprava je čím dál více vytížena, je i větší pravděpodobnost dopravních nehod, které ne vždy končí jen tzv. „zmuchlanými plechy“.

Příklady nehod jsou uváděny v bakalářské práci z toho důvodu, aby bylo poukázáno na důsledky těchto nehod. Důsledky nejsou pouze škody na majetku, ale hlavně ztráty lidských životů, které se nedají nijak nahradit. Poskytnutá fotodokumentace, která je u každého z příkladů, nepůsobí hezky, a proto by měla být pro čtenáře odstrašujícím případem, který povede k zamyšlení se nad tím, co dělat, aby se něco takového nestalo právě jim.

Je několik příčin, které vedou k dopravním nehodám. Alkohol, nepřiměřená rychlost, nesprávný způsob jízdy, všechny tyto příčiny vedou většinou ke špatným zprávám a je na každém z nás, aby se zamyslel nad tím, že pravidla silničního provozu nejsou, jen něčím, co je obsažené v zákoně, ale že jsou od toho, aby se dodržovaly a respektovaly a vedly tím k menšímu počtu nehod na našich silnicích.

Nehoda 17. prosince 2014 u obce Žár



Obr. č. IV a VI – Nehoda u obce Žár na Českobudějovicku⁵⁴

Dva životy vyhasly u nehody u obce Žár na Českobudějovicku

Tragická dopravní nehoda se stala v sobotu 13. prosince krátce po třetí hodině ranní u obce Žár na Českobudějovicku. Na silnici vedoucí ze Žáru do Nových Hradů havaroval osobní automobil tovární značky Alfa Romeo, ve kterém cestovaly tři osoby.

Vůz sjel z vozovky do příkopu, kde narazil do stromu. Alfa Romeo se v důsledku nárazu přetočila na střechem a zůstala ležet částečně na vozovce a částečně mimo ni. Když k nehodě přijela jednotka profesionálních hasičů ze stanice Trhové Sviny, našla u havarovaného auta ležet dvě osoby. Lékař ZZS u obou konstatoval smrt. Ve zcela zničeném autě zůstala zaklíněna třetí cestující osoba. Hasiči ji během několika minut vyprostili pomocí speciálního vyprošťovacího zařízení a předali zdravotníkům ZZS. Ti ji transportovali do nemocnice. Zasahující jednotka HZS dále pomohla příslušníkům Policie ČR s prohledáním okolí nehody, zda se zde nenachází ještě případný další účastník nehody. Nikdo další již nalezen nebyl. Po šesté hodině ranní Policie ČR ukončila své šetření, hasiči provedli závěrečný úklid vozovky. Silnice byla v místě nehody zcela uzavřena, provoz byl obnoven až před sedmou hodinou ranní.⁵⁵ Tuto nehodu zavinila rychlá jízda a alkohol.

⁵⁴ Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Dva životy vyhasly u nehody u obce Žár na Českobudějovicku*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2016. [cit. 2016-02-28]. Dostupné z <http://www.hzscr.cz/clanek/dva-zivoty-vyhasly-u-nehody-u-obce-zar-na-ceskobudejovicku.aspx>

⁵⁵ Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Dva životy vyhasly u nehody u obce Žár na Českobudějovicku*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2016. [cit. 2016-

Údolí u Nových Hradů - dopravní nehoda ze dne 26. 1. 2015

K tragické dopravní nehodě došlo v pondělí po 18. hodině mezi obcemi Žár a Nové Hradý. Nejprve se zde srazilo osobní vozidlo se zřejmě neosvětleným lesním traktorem. Třiatvacetiletý řidič automobilu poté vystoupil do silnice a smetlo jej jiné projíždějící vozidlo. Mladý muž utrpěl těžká zranění, jimž na místě podlehl.⁵⁶ Tato nehoda se stala pouze 87 kroků od již popsané nehody Alfy Romeo, která se stala měsíc a půl před touto nehodou.

Místa, kde se nehody staly, tvoří rovinka dlouhá 200 – 300 metrů. Tato rovinka patří ale mezi nejnebezpečnější úsek na Českobudějovicku. Varují před ní i odborníci např. ze společnosti BESIP, kteří vysvětlili, že je potřeba na úseku dávat pozor při nízké viditelnosti. Hlavní problém, který tvoří nebezpečí v tomto úseku, jsou mohutné stromy, které jsou okolo hráze rybníka Žár a vedou až k Údolí.

Foto z nehody mezi obcí Žár a Novými Hradý



Obr. č. VII a VIII – Nehoda mezi obcí Žár a Nové Hradý⁵⁷

02-28]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/dva-zivoty-vyhasly-u-nehody-u-obce-zar-na-ceskobudejovicku.aspx>

⁵⁶ Českobudějovický deník.cz *Muž vystoupil z vozu na silnici a srazilo ho jiné auto. Zemřel.* [online]. Českobudějovický deník, ©2016. [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://ceskobudejovicky.denik.cz/nehody/mlady-muz-vystoupil-na-silnici-z-vozu-a-srazilo-ho-jine-auto-zranenim-podlehl-20.html>

⁵⁷ Českobudějovický deník.cz *Muž vystoupil z vozu na silnici a srazilo ho jiné auto. Zemřel.* [online]. Českobudějovický deník, ©2016. [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://ceskobudejovicky.denik.cz/nehody/mlady-muz-vystoupil-na-silnici-z-vozu-a-srazilo-ho-jine-auto-zranenim-podlehl-20.html>

Tragická dopravní nehoda na silnici u Kamenného Újezdu směrem na České Budějovice

43. týden bohužel na jihočeských silnicích skončil další tragickou dopravní nehodou. Tentokrát na Českobudějovicku, na silnici I/3. Ve 22:37 hod. jel řidič (29 let) osobního vozidla tovární značky Peugeot 207, ve směru od Kamenného Újezdu na České Budějovice, kdy se pravděpodobně u železničního nadjezdu plně nevěnoval řízení, nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povaze vozovky a svým schopnostem, vyjel vpravo mimo komunikaci, kde havaroval do ocelového svodidla a betonového pilíře mostu. Poté bylo vozidlo odraženo do protisměru. Ve vozidlo došlo k smrtelnému zranění spolucestující, ženy (25 let) sedící vpředu. Řidič se zranil lehce.⁵⁸ Tato nehoda si vyžádala 59. život na jihočeských silnicích v roce 2015.

Foto z nehody na silnici od Kamenného újezdu na České Budějovice



Obr. č. IX – Nehoda na silnici u Kamenného Újezdu směrem na České Budějovice⁵⁹

⁵⁸ Policie České republiky *Tragická dopravní nehoda* [online]. Policie ČR, ©2016. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/tragicka-dopravni-nehoda-531352.aspx>

⁵⁹ Policie České republiky *Tragická dopravní nehoda* [online]. Policie ČR, ©2016. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/tragicka-dopravni-nehoda-531352.aspx>

Na místě zasahovaly všechny složky integrovaného záchranného systému. Dopravní policisté předali šetření kriminalistům Služby kriminální policie a vyšetřování Územního odboru České Budějovice.

10 Rozhovory s hasiči ze stanice České Budějovice a Trhové Sviny

Rozhovor byl uskutečněn se 2 hasiči, kteří jsou ze stanice České Budějovice a se 2 hasiči, kteří slouží na stanici v Trhových Svinech. Rozhovory jsou anonymní a respondenti jsou v práci pojmenováni jako H1 - H4.

Rozhovor mi poskytl mnoho zajímavých informací o jejich práci, ale i jejich názor na spolupráci celého integrovaného záchranného systému při zásahu u dopravních nehod. Bylo velmi zajímavé si poslechnout názory o tom, jak dotazovaní respondenti, tuto spolupráci hodnotí a které složky IZS svou práci vykonávají výborně a která naopak podle nich mnohdy pokulhává.

1. Jaké je Vaše vzdělání?

H1: „Středoškolské s maturitou.“

H2: „Středoškolské s maturitou. Studoval jsem SPŠ automobilní a technickou v Českých Budějovicích, obor diagnostika silničních vozidel.“

H3: „Střední s maturitou, podnikání v oboru pohostinství.“

H4: „Mám vystudovanou střední školu s maturitou a poté ještě vysokou školu – bakalář.“

2. Co Vás vedlo k práci hasiče?

H1: „K této práci mě vedl klukovský sen, už od mala jsem chtěl pomáhat lidem.“

H2: „K práci hasiče mě vedla chuť pomáhat lidem, ať už jsou v nouzi nebo ne. Mám rád práci v kolektivu a pestrost práce. Byl jsem si jistý, že tato práce mě bude naplňovat.“

H3: „Tato práce není práce jako každá jiná. Je to spíš takové poslání, je to život v přímém přenosu.“

H4: „Vedla mě k tomu určitá jistota zaměstnání, ale také pomoc lidem v tísni, kteří nás potřebují, a kterým my pomůžeme. Je to skvělý pocit.“

3. Jak dlouho sloužíš u HZS ČR?

H1: „U HZS sloužím už 11 let.“

H2: „Začátkem ledna 2016 to jsou 2 roky, co sloužím u HZS ČR.“

H3: „Sloužím jako hasič už 2 roky.“

H4: „24 let pracuji jako hasič.“

4. Baví Vás tato práce? Které výjezdy jsou pro Vás nejzajímavější? (např. dopravní nehody, popadané stromy...)

H1: „Ano baví, práce je velmi různorodá, každý zásah je specifický, nedá se říct, který by byl nejzajímavější.“

H2: „Ano, práce hasiče mě určitě baví. Mezi zajímavé výjezdy řadím všechny, protože každá událost je jiná a pro mě určitě přínosem, co se zkušeností týče, ať už se jedná o dopravní nehodu, technickou pomoc, nebo například záchrany osob z výtahu.“

H3: „Miluju tuhle práci. Každý zásah je pro mě naprosto unikátní. Sbíráám zkušenosti a učím se stále něco nového. Mám možnost při tom pozorovat zkušenější kolegy a pokaždé mě přesvědčují, že jsou to profíci na svém místě. To mě žene kupředu být jednou stejně dobrý, jako jsou oni. Co se týká výjezdů, mě baví naprosto všechno. Bohužel některé zásahy jsou ale spojené se smrtí a ty mi samozřejmě radost nedělají.“

H4: „Baví, baví mě různorodost práce, zásahů a nejraději mám výjezdy k požárům a k dopravním nehodám.“

5. Je něco, co Vám na práci hasiče vadí?

H1: „Momentálně mě nenapadá nic konkrétního, co by mi na mé práci vadilo, asi nic.“

H2: „Nemůžu říct, že by mi něco vadilo. Možná někdy vedení, které je v některých situacích nerozhodné.“

H3: „Vadí, že někdy ať děláš, co děláš, prostě věc nezměníš a má pomoc už je zbytečná.“

H4: „Vadí mi snižování mzdy, které proběhlo, víc se k tomu vyjadřovat nechci (smích).“

6. Jsou jednotky HZS dobře vybaveni? (Vzhledem k dopravním nehodám v Českých Budějovicích a Trhových Svinech, jestli ne tak proč.

H1: „Jelikož jsme centrální stanice tak vybavení i technika jsou nadstandartní.“

H2: „Jednotky profesionálních hasičů jsou podle mě určitě dobře vybaveny na dopravní nehody, ve vozidle k tomuto typu zásahu najdeme například vyprošťovací zařízení, rozpínáky, nůžky, řezač pásů, VRVN což je variabilní ruční vyprošťovací nástroj, ale i například sorbent na uniklou kapalinu na vozovku, nebo reflexní vesty, které musí mít všichni u hasičů u dopravní nehody na sobě.“

H3: „Myslím si, že jednotka v Českých Budějovicích i v Trhových Svinech je dostatečně vybavená na výjezdy k dopravním nehodám.“

H4: „Ano jsou, máme vše, co potřebujeme.“

7. Je při dopravní nehodě podle Vás spolupráce mezi složkami IZS v pořádku?

H1: „Ano spolupráce IZS při dopravní nehodě je podle mě v pořádku.“

H2: „Spolupráci mezi složkami IZS bych rozhodně hodnotil kladně, funguje vždy tak, jak by měla.“

H3: „Já myslím, že ano. Jen bych si dovilil občas zmínit nehodáře od PČR. Tam bych asi na jejich místě trochu přidal. Tam to občas pokulhává, ale ne vždy.“

H4: „Někdy moc ne, s PČR je to někdy těžké.“

8. Dá se objektivně říct, která ze složek IZS bývá na místě nehody jako první? (ČB a TS).

H1: „Záleží tam hodně na vybavení události KOPIS, většinou ZZS první, HZS v těsném závěsu, pak až někdy PČR.“

H2: „Záleží hodně na místě dopravní nehody, je rozdíl jestli bude DN například ve městě nebo někde mimo město. Je jasné, že když bude nehoda kousek od HZS, budou tam první právě hasiči, to samé platí, když bude DN u ZZS, bude tam první sanita. Také se může stát, že jednotka HZS už jedné události je, nebo se z ní vrací na základnu a dojezdové časy se prodlouží. Jsou ovšem zákonem určené časy, do kterého musí jednotka k události vyrazit a dorazit. Vše řídí krajské operační středisko, které ví kde a kolik má lidí. Zcela přesně se nedá určit, kdo přijede k DN první.“

H3: „Tak to fakt netuším, někdy záchranka, někdy zase my. PČR až poté.“

H4: „To nelze posoudit, ale většinou ZZS nebo my. PČR až poslední.“

9. Troufnete si říct, jaké příčiny nehod jsou v okrese Českých Budějovic a Trhových Svinů nejčastější?

H1: „Určitě alkohol, nepozornost, rychlá jízda.“

H2: „Jak už jsem říkal předtím, každá událost je v něčem jiná, jednotlivé složky IZS odvedou na místě svojí práci, o zjišťování příčiny vzniku DN se stará Policie ČR, takže se netroufám říct, které bývají nejčastější. Každý ale určitě spoustu příčin nehod známe, patří tam například nepozornost, alkohol a jiné omamné látky, nepřizpůsobení jízdy stavu vozovky, únava, ale i zdravotní stav řidiče.“

H3: „Podle mě alkohol, rychlost, drogy a bezohlednost.“

H4: „Vysoká rychlost, nedání přednosti, únava, nepozornost, nezkušenost a machrování mladých a i alkohol. Prostě od každého něco.“

10. Jak často máte u HZS ČR školení ohledně DN? Je vždy přínosem?

H1: „Průběžně několikrát během roku, praktický výcvik na vracích vozidel v areálu HZS a dvakrát do roka školení se ZZS. Školení je vždy přínosem nových zkušeností.“

H2: „Školení ohledně DN je v pravidelných intervalech cca jednou ročně, probíhá i tehdy, kdy jednotka dostane např. nové vyprošťovací zařízení. Zařízení vyrábí různí výrobci a v obsluze se může malinko lišit. Osobně tato školení hodnotím velmi přínosné, přece jen je opakování matka moudrosti a díky preventivnímu proškolení nebo cvičení Vás pak u ostrého zásahu jen tak něco nezaskočí.“

H3: „Přesně nevím, ale jsou velmi často, určitě tak 1x za měsíc a je to velmi dobře.“

H4: „Jsou většinou tak 1x měsíčně, vždy se jedná o teorii a praxi. Je to velmi obohacující a určitě pro nás důležité.“

10.1 Shrnutí rozhovorů

Rozhovory mi poskytly spoustu zajímavých informací o práci hasičů, ale i o spolupráci mezi jednotlivými složkami integrovaného záchranného systému při zásahu u dopravních nehod. Bylo velmi zajímavé si poslechnout názory a zkušenosti lidí, kteří denně zachraňují životy nás lidí, ale i zvířat a mnohdy i náš majetek.

Hned v první otázce jsem se dozvěděla, že všichni, se kterými rozhovor proběhl, mají středoškolské vzdělání s maturitou, jeden dokonce vysokou školu ukončenou titulem Bc. Každý z nich měl rozdílný obor a i přesto, jim nic nebrání v tom, zachraňovat životy lidí a vykonávat stejnou práci. Škola nebo spíš její zaměření, není v tomto zaměstnání až tak důležité.

Další otázka byla zaměřená na to, aby se respondenti vyjádřili k tomu, co je vedlo k práci hasiče. Každý z nich měl odpověď jinou, podstata ale byla stejná. Pro všechny z nich, je nejdůležitější náplň práce tím, že zachraňují životy a pomáhají lidem v tísní. Právě toto, vedlo respondenty k práci hasiče.

Další, pro mě zajímavou otázkou bylo, jak dlouho u Hasičského záchranného sboru České republiky slouží. Samozřejmě, že tady se odpovědi lišily. Dva z mých respondentů slouží u HZS ČR déle než 10 let, konkrétně 11 a 24 let. Na nich je vidět, i vzhledem k odpovědím, že je práce naplňuje a baví. Další dva, se kterými rozhovor proběhl, slouží u hasičů 2 roky a i tam se objevily téměř shodné odpovědi v tom, že koukají při zásahu na práci svých kolegů a berou si od nich zkušenosti a jednou chtějí být jako oni, lidé na pravém místě.

Na otázku, zda je práce baví, odpověděli všichni bez rozmyšlení, že ano. Nebylo to pro mě ani moc překvapující po tom, co se všichni shodli v tom, že jsou rádi, že můžou zachraňovat životy a majetek lidí. Součástí čtvrté otázky bylo také to, které výjezdy jsou pro každého, jako pro jednotlivce nejzajímavější. Zde každý z nich nezapomněl zmínit, že každý výjezd a každý zásah je něčím unikátní a že tato práce je různorodá. Každý z nich vidí ve výjezdech něco pozitivního a to je to, že se zdokonalují a že jsou pro ně výjezdy zkušeností. Jeden z nich odpověděl tak, že ho baví každý výjezd, ale bohužel je některý výjezd spojen se smrtí a ty že mu samozřejmě radost

nedělají. Pro jednoho z dotazovaných jsou nejzajímavější výjezdy k požárům a k dopravním nehodám.

Vzhledem k tomu, že po těchto otázkách byli moji respondenti už malinko otevřenější, došli jsme k otázce, co jim na práci hasiče vadí. Odpovědi byly různé. Jeden z hasičů odpověděl, že ho nenapadá nic konkrétního, že mu vlastně na své práci nic nevadí. Další z nich nejdříve řekl, že mu nic nevadí, poté ale došel k tomu, že mu občas přece jen vadí vedení, které bývá v některých situacích nerozhodné, ale více to rozebírat nechtěl a to jsem respektovala. Třetí zaměstnanec HZS ČR mi odpověděl, že jediné, co mu, vadí, je, že ač někdy dělají, co dělají, tak je jejich práce už zbytečná a to ho velmi mrzí. Bohužel ale i s takovými situacemi se musí člověk s profesí hasiče vyrovnat a jít dál a to velmi obdivuji.

Poté jsem se zaměřila na otázku týkající se vybavení, které mají k dispozici v Českých Budějovicích a Trhových Svinech, vzhledem k dopravním nehodám a jestli jsou s ním spokojeni a jestli mohou říct, zda je vybavení dostačující. Všichni se shodli na tom, že obě stanice jsou dostatečně, někteří řekli až nadstandardně vybaveny a že mají všechno, co potřebují.

Dále jsme se dostali k otázce, jestli je spolupráce mezi složkami IZS při DN v pořádku. Všichni odpověděli, že ano, jen 2 si dovolili upozornit na práci PČR, která prý občas mírně pokulhává.

Tímto jsme navázali na další otázku a to, jestli si troufnou říci, která ze složek přijede k DN jako první. Odpovědi byly různorodé, ale opět měli stejnou podstatu. Bylo mi vysvětleno, že na 100% mi tohle nedokáže nikdo z nich říct, ale že z praxe ví, že to záleží na místě nehody, času nehody, dále na tom, zda jsou zrovna jednotky na výjezdu nebo jestli jedou přímo ze stanice atd. Vše řídí krajské operační středisko, které ví, kde a kolik má lidí a jak tuto událost vyhodnotit. I když se nedá zcela přesně určit, kdo k nehodě dorazí ze složek IZS první, se všemi jsme ale došli k takovému závěru, že mezi první ze složek je u nehody buď ZZS nebo HZS a vždy jako poslední dorazí PČR.

Když jsme došli k tomu, jaké příčiny jsou nejčastější vzhledem k Českým Budějovicím a Trhovým Svinům, došli jsme k závěru, že nejčastější příčiny jsou rychlá jízda, alkohol, nepozornost a nepřizpůsobení jízdy ke stavu vozovky. Jeden z mých respondentů dokonce odpověděl, že je to také často nezkušenost a přeceňování

řidičských schopností mladých a nezkušených řidičů a kdybych i dál měla použít jeho slova, je to prostě od každého něco.

Poslední otázku, kterou jsme probrali, se týkala školení, které hasiči mají. Hasiči mají školení pravidelně, což je podle mého názoru velmi dobré. Mívají i zaškolení např. s novým vyprošťovacím zařízením, protože každé zařízení je jiné, jinak se s nimi manipuluje a hasiče při zásahu pak nemá co zaskočit a neztrácí čas. Mívají také několikrát do roka praktický výcvik na vracích vozidel v areálu HZS a dvakrát do roka školení se ZZS.

Rozhovory, které proběhly s hasiči ze stanice Trhové Sviny a České Budějovice, byly velmi zajímavé v tom, že poskytli několik zajímavých informací o jejich práci, o tom, co je na práci baví, ale i co jim na práci hasiče vadí. Velmi mě zajímala spolupráce složek IZS na místě nehody, kdo dorazí na místo zásahu první, kdo poslední, ale hlavně to, zda mezi nimi nevázne komunikace a nedochází tím k stěžení práce při zásahu. Velmi kladně bych také hodnotila vybavení, o kterém jsme s respondenty mluvili. Vybavení dvou již zmiňovaných stanic je na zásahy k dopravním nehodám standartní, někteří řekli, že až nadstandartní, což je podle mého veliké plus.

Závěr

Cílem práce bylo zpracování charakteristiky činností, zkoumání a provádění šetření činností JPO při dopravních nehodách a přehled jejich práce při dopravní nehodě např. zajištění místa nehody, vyprošťování raněných, záchranné a likvidační práce na místě nehody a první psychická pomoc účastníkům dopravní nehody. Na základě odborné literatury a rozhovorů s respondenty bylo cílů práce dosaženo.

V praktické části bylo využito interních statistik vedených Policií České republiky, které znázorňují počty dopravních nehod podle zavinění, příčin atd. za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice.

Autorka práce si v první kapitole stanovila hypotézy, na které v této části bude odpovězeno. První hypotéza zněla: Mimo obec se stává více dopravních nehod než v obci. Tato hypotéza se autorce potvrdila. Vzhledem ke statistikám a následně zpracovanému grafu, který znázorňuje to, že v obci bylo za rok 2014 393 dopravních nehod a mimo obec 1059 nehod. Jde o rozdíl 666 nehod za pouhý jeden rok.

Osobní názor autorky na stanovenou hypotézu je takový, že mimo obec se stává více dopravních nehod než v obci proto, že mimo obec je větší povolená rychlost, která bývá častou příčinou dopravních nehod a lidé při rychlé jízdě neumí vozidlo ovládat. Autorka si také myslí, že další příčinou je, že mimo obec není tolik bezpečnostních prvků, jako v obci.

Druhá hypotéza zněla: Požární stanice v Trhových Svinech a v Českých Budějovicích jsou dobře vybaveny na zásahy u dopravních nehod. Tato hypotéza se autorce také potvrdila a to na základě řízených rozhovorů s respondenty, kteří vykonávají práci hasiče právě v těchto dvou stanicích.

Vzhledem k řízenému rozhovoru, který proběhl s respondenty, kteří vykonávají činnost hasičů v daných okresech a denně zachraňují životy, se mohou čtenáři na chvíli vžít do jejich role a představit si, jak náročná tato práce je a zároveň, že tato práce, není pro ně pouze prací, která je živí, ale je pro ně určitým smyslem života.

Bakalářská práce byla zpracována tak, aby její obsah, týkající se činnosti JPO při dopravních nehodách byl pro čtenáře přínosem a že po přečtení několika desítek stránek uvidí, jak náročná je práce, kterou hasiči vykonávají a co všechno se pod jejich činnost dá zařadit. Zároveň mají čtenáři možnost se zamyslet nad tím, jak závažná je

problematika týkající se dopravních nehod, kterých je na našich silnicích mnoho a často vedou, k ne příliš dobrým zprávám.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERAN, T. *Dopravní nehody*. Brno : Computer press, 2007, 171 s. ISBN 978-80-2511-79-10.
2. HORÁK, R., KRČ, M., ONDRUŠ, R., DANIELOVÁ., L. *Průvodce krizovým řízením pro veřejnou správu* : Praha : Linde Praha a.s., 2004, ISBN 978-80-7201-827-7.
3. Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při poskytování psychosociální pomoci*. STČ 12/IZS. Praha, 2015. 26 s.
4. Katalogový soubor – *Typová činnost složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody*. STČ 08/IZS. Praha, 2008. 42 s.
5. KAVAN, Š., DOSTÁL, J. a kol. *Dobrovolnictví a nestátní neziskové organizace při mimořádných událostech v podmínkách Jihočeského kraje*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2012, 69 s. ISBN 978-80-87472-41-5.
6. KAVAN, Š., *Ochrana obyvatelstva I* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2012, 122 s. ISBN 978-80-87472-06-4.
7. KAVAN, Š. *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2015, 129 s. ISBN 978-80-87472-92-7.
8. KOLEKTIV AUTORŮ. *Bojový řád jednotek požární ochrany: Obecné zásady*. Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004, 561 s. ISBN 978-80-7385-026-5.
9. KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Dopravní nehody*. Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 245 s. ISBN 978-80-7385-069-2.
10. KOLEKTIV AUTORŮ. *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany: Organizace a zřizování jednotek*. Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 245 s. ISBN 978-80-7385-069-2.
11. KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Linde, 1998. 200 s. ISBN 80-7175-068-9.
12. KRATOCHVÍL, M., KRATOCHVÍL, V. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha : MV – generální ředitelství HZS ČR, 2007, 152 s. ISBN 978-80-86640-86-0.

13. KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém. 2.aktualizované vydání*. Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o., 2006. 119 s. ISBN 80-86795-35-7.
14. MARTÍNEK, B. *Ochrana člověka za mimořádných událostí*. Praha : Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2003, 119 s. ISBN 80-866440-08-6.
15. MV- GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HZS ČR. *Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR: Dopravní nehody*. Praha : MV – generální ředitelství HZS ČR, 2007, 39 s. ISBN 80-86640-72-8.
16. PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
17. PROCHÁZKOVÁ, D., *Krizové řízení, havarijní plánování a ochrana obyvatelstva*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2009, 111 s. ISBN 978-80-86708-86-7.
18. SKALSKÁ, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I*. Praha : Ministerstvo vnitra generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 99 s. ISBN 978-80-86640-59-4.
19. SKŘEHOT, P., a kol. *Prevence nehod a havárií 2.díl : Mimořádné události a prevence nežádoucích výsledků*. Výzkumný ústav bezpečnosti práce, v.v.i., 2009, 595 s. ISBN 978-80-86973-73-9.
20. ŽEMLIČKA, Z. *Doprava a přeprava. 1. Díl*. Praha : NADATUR s.r.o., 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.

Elektronické zdroje

1. Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Integrovaný záchranný systém* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2015 [cit. 2015-23-11]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>
2. Hasičský záchranný sbor České republiky. *Jednotky PO*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2015 [cit. 2015-01-05]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

3. Hasičský záchranný sbor ČR. *Krajské ředitelství a ÚO České Budějovice*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2015 [cit. 2015-01-06]. Dostupné z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/hasicky-zachranny-sbor-jihoceskeho-kraje-krajske-reditelstvi-a-uo-ceske-budejovice.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>
4. Geografický web. *Doprava ČR*. [online]. ©2016. [cit. 2016-02-19]. Dostupné z: <http://www.hajduch.net/cesko/doprava>
5. ADRA. *KIP Tým*. [online]. ©2016. [cit. 2016-01-06]. Dostupné z: <http://adra.cz/pomoc-v-cr/kip-tym>
6. České sdružení obětí dopravních nehod. *Úvod*. [online]. ©2016. [cit. 2016-03-11]. Dostupné z: <http://www.csodn.cz/uvod>
7. *Jazda na bani*. [online]. ©2016. [cit. 2016-02-28]. Dostupné z: <http://piwnygaraz.pl/jazda-na-bani/>
8. Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Dva životy vyhasly u nehody u obce Žár na Českobudějovicku*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2016. [cit. 2016-02-28]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/dva-zivoty-vyhasly-u-nehody-u-obce-zar-na-ceskobudejovicku.aspx>
9. Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Dva životy vyhasly u nehody u obce Žár na Českobudějovicku*. [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, ©2016. [cit. 2016-02-28]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/dva-zivoty-vyhasly-u-nehody-u-obce-zar-na-ceskobudejovicku.aspx>
10. Českobudějovický deník.cz *Muž vystoupil z vozu na silnici a srazilo ho jiné auto. Zemřel*. [online]. Českobudějovický deník, ©2016. [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://ceskobudejovicky.denik.cz/nehody/mlady-muz-vystoupil-na-silnici-z-vozu-a-srazilo-ho-jine-auto-zranenim-podlehl-20.html>
11. Českobudějovický deník.cz *Muž vystoupil z vozu na silnici a srazilo ho jiné auto. Zemřel*. [online]. Českobudějovický deník, ©2016. [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: <http://ceskobudejovicky.denik.cz/nehody/mlady-muz-vystoupil-na-silnici-z-vozu-a-srazilo-ho-jine-auto-zranenim-podlehl-20.html>
12. Policie České republiky *Tragická dopravní nehoda* [online]. Policie ČR, ©2016. [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/tragicka-dopravni-nehoda-531352.aspx>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73/2000. Dostupné z WWW: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>
2. ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In Sbírka zákonů, Česká republika. 1985, 34/1985. Dostupné z WWW: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133>
3. ČESKO. Zákon č. 238/2000 Sb., Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73/2000. Dostupné z WWW: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-238>
4. ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In Sbírka zákonů, Česká republika. 2015, částka 135/2015. Dostupné z WWW: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-320>
5. ČESKO. Zákon č. 13/1989 Sb., Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení doplňovací volby do České národní rady ve volebních obvodech č. 129 (Brno-město - východ) a č. 170 (Bruntál). In Sbírka zákonů, Česká republika. 1989, 2/1989. Dostupné z WWW: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1989-13>
6. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98/2000. Dostupné z WWW: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Ostatní zdroje

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

- Interní statistiky Policie České republiky – Intranet Policie ČR – Krajské ředitelství Policie Jihočeského kraje – vnější služba, odbor dopravní policie – statistiky dopravních nehod
- Rozhovor s hasiči ze stanice České Budějovice a Trhové Sviny

Seznam zkratek

ČB – České Budějovice

DN – Dopravní nehoda

EU – Evropská unie

ČSODN – České sdružení obětí dopravních nehod

HZS ČR – Hasičský záchranný sbor České republiky

HZS JčK – Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje

IZS – Integrovaný záchranný systém

JPO – Jednotky požární ochrany

KIP tým – Komunitní intervenční psychosociální tým

MŮ – Mimořádná událost

MV – GŘ HZS ČR – Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky

NNO – Nestátní nezisková organizace

OPIS IZS – Operační a informační středisko integrovaného záchranného systému

OSH – Okresní sdružení hasičů

PČR – Policie České republiky

PIT – Psychosociální intervenční týmy

SDH – Sbor dobrovolných hasičů

SDHO – Sbor dobrovolných hasičů obce

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

Seznam obrázků a tabulek

Obr. I: Základní tabulka plošného pokrytí jednotkami požární ochrany	str. 19
Obr. II: Požární stanice České Budějovice	str. 22
Obr. III: Alkohol za volant nepatří	str. 44
Obr. IV: Nehoda u obce Žár na Českobudějovicku	str. 51
Obr. VI: Nehoda u obce Žár na Českobudějovicku	str. 51
Obr. VII: Nehoda mezi obcí Žár a Nové Hrady	str. 52
Obr. VIII: Nehoda mezi obcí Žár a Nové Hrady	str. 52
Obr. IX: Nehoda na silnici u Kamenného Újezdu směrem na ČB	str. 53

Seznam grafů

Graf 1: Přehled nehod pod vlivem alkoholu v okrese České Budějovice

Graf 2: Přehled nehod podle zavinění v okrese České Budějovice za rok 2014 a 2015

Graf 3: Přehled nehod podle příčiny za rok 2014 a 2015 v okrese České Budějovice

Graf 4: Přehled nehod podle místa v roce 2014

Graf 5: Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) za rok 2014

Seznam příloh

Příloha I - Řízený rozhovor

Příloha I

Řízený rozhovor s vybranými respondenty – hasiči ze stanice České Budějovice a Trhové Sviny.

Řízený rozhovor je anonymní.

- 1) Jaké je tvé vzdělání?**
- 2) Co tě vedlo k práci hasiče?**
- 3) Jak dlouho už sloužíš u HZS?**
- 4) Baví tě tato práce? Které výjezdy jsou pro tebe nejzajímavější? (např. dopravní nehody, popadané stromy)**
- 5) Je něco, co ti na téhle práci vadí?**
- 6) Jsou jednotky HZS dobře vybaveni? (Vzhledem k dopravním nehodám v Českých Budějovicích a Trhových Svinech (kdyby ne, tak proč)**
- 7) Je při dopravní nehodě spolupráce mezi složkami IZS v pořádku? Funguje vždy tak, jak by měla?**
- 8) Dá se objektivně říci, která ze složek IZS bývá na místě nehody jako první? (opět zaměření České Budějovice a Trhové Sviny)**
- 9) Troufneš si říct, jaké příčiny nehod v těchto okresech jsou nejčastější?**
- 10) Jak často máte u HZS školení ohledně DN? Je vždy přínosem?**