

Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., České Budějovice

ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U
DOPRAVNÍCH NEHOD NA ÚZEMÍ OKRESU
PŘÍBRAM

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

MARTIN PAZDERNÍK

PŘÍBRAM 2022

Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., České Budějovice

ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U
DOPRAVNÍCH NEHOD NA ÚZEMÍ OKRESU
PŘÍBRAM

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

MARTIN PAZDERNÍK

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií

PŘÍBRAM 2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Martin Pazderník

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Činnost jednotek požární ochrany u dopravních nehod na území okresu Příbram

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Activities of the Fire Protection Units during a Traffic Accidents in Pribram Region

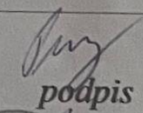
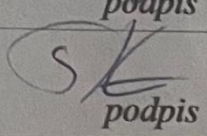
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

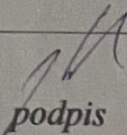
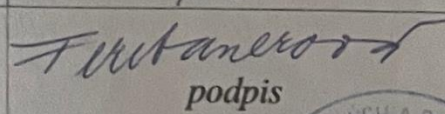
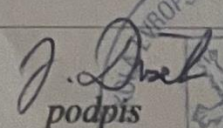
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Duben 2021

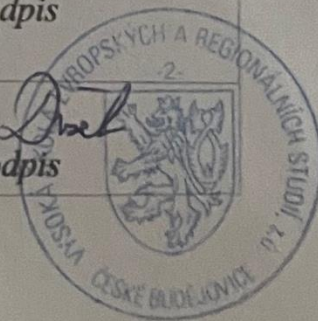
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem práce je zkoumat činnost vybraných jednotek požární ochrany na území okresu Příbram při dopravní nehodě. Vedlejším cílem je celková charakteristika jednotek požární ochrany a dopravních nehod.

Student: Martin Pazderník	26.4.2021 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	25.5.2021 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

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



PROHLÁŠENÍ

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

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

V Příbrami dne:

Podpis:
Martin Pazderník

PODĚKOVÁNÍ

V první řadě bych chtěl poděkovat vedoucímu bakalářské práce panu PhDr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za skvělé vedení práce a za jeho cenné rady a připomínky.

V druhé řadě bych chtěl poděkovat své rodině za podporu při studiu.

ABSTRAKT

PAZDERNÍK, M. *Činnost jednotek požární ochrany u dopravních nehod na území okresu Příbram*. Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú. Stupeň klasifikace: bakalář (Bc.). Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D. Příbram. 2022. 70 stran.

Bakalářská práce se zabývá problematikou činnosti jednotek požární ochrany u dopravní nehody. Teoretická část práce popisuje dopravní nehodu v první kapitole a v dalších kapitolách se práce věnuje integrovanému záchrannému systému a součinnosti jeho základních složek při dopravní nehodě. Jednotlivé složky integrovaného záchranného systému jsou v teoretické části také popsány, především jejich činnosti u dopravní nehody.

Praktická část bakalářské práce byla zpracována pomocí polostrukturovaných rozhovorů členů Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje na území Příbram. Cíl praktické části byl stanoven tak, kdy práce zkoumá činnost jednotek požární ochrany na území okrasu Příbram při dopravní nehodě. Tento cíl byl vyhotoven a splněn pomocí stanovených otázek k tématu.

K praktické části bylo stanoveno sedm otázek, na které odpovídali celkem tři informanti. Na většinu otázek se informátoři shodli a podali stejná data. Na poslední osobnější otázku informanti odpovídali svými zkušenostmi.

Stanovené cíle bakalářské práce byly splněny.

Klíčová slova: Hasičský záchranný sbor ČR, integrovaný záchranný systém, dopravní nehoda, jednotky požární ochrany.

ABSTRACT

PAZDERNÍK, M. *Activities of the Fire Protection Units during a Traffic Accidents in Pribram Region*. The College of European and Regional Studies. Degree: Bachelor (Bc.). Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D. Pribram. 2022. 70 pages.

The bachelor thesis deals with the issue of fire protection units in a traffic accident. The theoretical part of the thesis describes the traffic accident in the first chapter and in the following chapters the thesis deals with the integrated rescue system and the cooperation of its basic components in a traffic accident. The individual components of the integrated rescue system are also described in the theoretical part, especially their activities in the event of an accident.

The practical part of the bachelor's thesis was processed using semi-structured interviews of members of the Fire and Rescue Service of Central Bohemian Region in the area of Pribram. The aim of the practical part was set when the work examines the activities of fire protection units in the area of Pribram in a traffic accident. This goal was developed and fulfilled through the set questions on the topic.

Seven questions were set for the practical part, which were answered by a total of three informants. The informants agreed on most of the questions and provided the same data. The informants answered their last more personal question with their experience.

The set goals of the bachelor thesis were met.

Key words: Fire Department, Integrated Rescue System, Car Accident, The Fire Protection Units

OBSAH

ÚVOD.....	10
1 CÍLE A METODIKA PRÁCE	12
2 DOPRAVNÍ NEHODA	14
2.1 TYPOVÉ ČINNOSTI OBECNĚ	15
2.2 TYPOVÁ ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANNÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU PŘI SPOLEČNÉM ZÁSAHU U DOPRAVNÍ NEHODY	15
2.2.1 <i>DEFINICE A POJMY DŮLEŽITÉ PRO ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ NEHODY.</i>	18
2.2.2 <i>ÚKOLY OPERAČNÍCH STŘEDISEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU.....</i>	19
3 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY	20
3.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR	22
3.1.1 <i>HISTORIE.....</i>	23
3.1.2 <i>ORGANIZACE A STRUKTURA HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY.....</i>	25
3.2 JEDNOTKY SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ OBCE.....	28
3.3 JEDNOTKY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU PODNIKU A JEDNOTKY SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ PODNIKU.....	29
4 ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U DOPRAVNÍ NEHODY .	30
4.1 ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U DOPRAVNÍ NEHODY S VELKÝM POČTEM ZRANĚNÝCH OSOB	31
5 INTEGROVANNÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM.....	33
6 DESKRIKCE POSKYTOVATELŮ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY	36
6.1 SOUČASNÝ SYSTÉM ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY	36
6.2 ČINNOST POSKYTOVATELŮ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY U DOPRAVNÍ NEHODY	38
7 DESKRIKCE POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	40
7.1 SOUČASNÝ SYSTÉM A ČINNOSTI POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	40

7.2	ČINNOST POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY U DOPRAVNÍ NEHODY	42
8	OBECNÝ METODOLOGICKÝ RÁMEC VÝZKUMU – STANOVENÍ CÍLŮ A VÝZKUMNÝCH OTÁZEK	43
8.1	VÝZKUMNÝ SOUBOR	43
8.2	SOUHRN INFORMACÍ OD RESPONDENTŮ	44
8.2.1	<i>INTERPRETACE VÝSLEDKŮ</i>	54
8.3	DISKUZE	55
	ZÁVĚR	58
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	60
	SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK A OBRÁZKŮ	64
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	65
	PŘÍLOHY.....	I

ÚVOD

Dopravní nehody jsou častými situacemi, které příslušníci Hasičského záchranného sboru musí ve své činnosti řešit. S dopravní nehodou se může setkat každý a kdekoliv. S touto nepříjemnou událostí se může setkat i tehdy, kdy je sám raněným.

U dopravní nehody je potřeba nejen pomoci zraněným, vyprostit zaklíněné, ale i odstranit následky škody po dopravní nehodě. Znamená to, zajistit dopravní provoz i za této situace, zabezpečit nebezpečí, které i u dopravních nehod může hrozit, především výbuch a s tím spojený požár, odklidit nabouraná vozidla a další. Tyto popsané situace se nazývají záchranné a likvidační práce, které se v dané bakalářce také vyskytují a tyto práce vykonávají právě členové hasičského záchranného sboru. Spolu s nimi mohou na místě události, tedy dopravní nehody, spolupracovat i ostatní IZS.

Téma bakalářské práce bylo autorem zvoleno z důvodu toho, že autor sám je příslušníkem Hasičského záchranného sboru v Příbrami a dopravní nehody jsou častými situacemi, s kterými se jako člen potýká. S dopravními nehodami se autor setkává i mimo profesi, kdy je potřeba pomoci raněným či jen pomoci odklidit dopravní prostředek, kdy tomu situace dovoluje. Vzhledem k tomu, že je to opravdu častá situace nejen pro Hasičský sbor, tak by každý člen IZS složky měl mít alespoň základní znalosti ohledně dopravních nehod, především prostudované typové činnosti. Ohledně dopravních nehod je to typová činnost s číslem 08 a popřípadě typová činnost 09, která poukazuje na mimořádnou událost s velkým počtem raněných a obětí.

Autorem byly stanoveny dva cíle bakalářské práce, které jsou podrobněji popsány v kapitole první. Cíl teoretické části byl splněn následujícími kapitolami.

Druhá kapitola dané bakalářské práce představuje dopravní nehody jako takové a dvě již zmiňované typové činnosti. Dělí se na podkapitoly s názvem Typové činnosti obecně a Typová činnost složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody. Druhá podkapitola se dělí na dvě další podkapitoly, a to Definice a pojmy důležité pro řešení dopravní nehody a Úkoly operačních středisek IZS složek.

Třetí kapitola popisuje integrovaný záchranný systém, kde je zmiňováno právě i o záchranných a likvidačních pracích.

Čtvrtá kapitola se stala Deskripce hasičského záchranného sboru české republiky, která popisuje důležité zákony a právní normy vztahované k Hasičskému záchrannému sboru, dále popisuje historii HZS, strukturu a organizaci, jednotky požární ochrany, jednotky sboru dobrovolných hasičů obce a činnost jednotek požární ochrany u dopravních nehod a u mimořádných událostí s velkým počtem raněných osob.

Další kapitola popisuje deskripci zdravotnické záchranné služby a s tím spojené jejich činnosti u dopravních nehod.

Nesměla chybět ani kapitola o deskripci policie ČR, vzhledem k tomu, že i oni jako jedna ze základních IZS složek u dopravních nehod zasahují.

Poslední kapitolou teoretické části bakalářské práce se stala kapitola o krizovém plánování.

Osmou a poslední kapitolou celé bakalářské práce je praktická část, které uvádí polostrukturované rozhovory se členy Hasičského sboru v Příbrami. Rozhovory poukazují na informace o dopravních nehodách danými otázkami na vybrané členy.

Hlavním cílem praktické části bylo stanoveno **zkoumat činnost jednotek požární ochrany na území okrasu Příbram při dopravní nehodě.**

1 CÍLE A METODIKA PRÁCE

Bakalářská práce se zabývá činnostmi jednotek požární ochrany na území okresu Příbram při dopravní nehodě. Jejím hlavním cílem v praktické části práce je právě zkoumat činnost jednotek požární ochrany na území okresu Příbram při dopravní nehodě. Vedlejším cílem, který se objevuje v teoretické části, je pak celkově charakterizovat jednotky požární ochrany a dopravní nehody.

Samotná bakalářská práce je rozdělena do dvou částí, kdy první částí je teoretická a druhou praktická část. Teoretická část začíná kapitolou dva, která popisuje dopravní nehody a typové činnosti. Teoretická část práce splňuje definovaný vedlejší cíl a je v ní uvedena charakteristika jednotek požární ochrany i dopravní nehody.

Druhá část, tedy praktická část práce, začíná kapitolou sedm a zobrazuje hlavní cíl, který byl splněn polostrukturovanými rozhovory s členy Hasičského záchranného sboru. Do rozhovorů byli autorem vybráni tři informanti, kteří zodpověděli autorovy otázky k tématu a tím byl cíl splněn.

Praktická část byla vypracována **kvalitativním výzkumem**, jehož úkolem je nahlédnout na odpovědi ke zvoleným otázkám autora od jednotlivců nebo skupin, jak oni nahlízejí a interpretují danou problematiku. Naproti kvalitativnímu výzkumu je kvantitativní výzkum, který naopak zkoumá velkou skupinu lidí.

Cílem kvalitativního výzkumu je zjistit, jak malá skupina lidí nebo jednotlivci chápou a interpretují určenou problematiku a otázky k tomuto tématu. Kvalitativní výzkum je možné provádět pomocí několika metod. Jsou to: analýza dokumentů, různé druhy pozorování, individuální hloubkový rozhovor, expertní studie, dotazníkové šetření, rešeršní průzkumy, anketa, expertní rozhovor, etnografické výzkumy a odvozené metody jako párový rozhovor nebo asistovaný nákup.

Autor pro danou bakalářskou práci vybral metodu individuálního hloubkového rozhovoru, kdy tento rozhovor respondentům umožňuje volně projevovat své myšlenky, emoce a názory.¹ Výzkum probíhal na základě sběru dat a informací od vybrané skupiny respondentů. Zvolené otázky a odpovědi na ně od respondentů popisuje kapitola 10.

¹ KLIMKOVÁ, A., 2015. *Kvalitativní výzkum*. [online]. [cit. 2015-01-12]. Dostupné z: [Kvalitativní výzkum \(marke.cz\)](http://www.kvalitativni.vyzkum(marke.cz))

Před samotným započítím získávání dat pomocí rozhovorů je potřeba, aby si výzkumník stanovil daný cíl, kterého by se měl držet po celou dobu sběru dat a také by si měl stanovit otázky k problematice, kterou zkoumá. Otázky by měly být definované obzvlášť, pokud je vybrána menší skupina tázaných než pouze jednatlivec.²

² ŠVARŤÍČEK, R. a ŠEĎOVÁ, K., 2014. Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0644-6.

2 DOPRAVNÍ NEHODA

Definice dopravní nehody vychází z § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. „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.“³

Rozšířená definice zní: „Dopravní nehoda je taková MU, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci (dále jen „pozemní komunikace“) hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně vznikla či hrozí škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti.“⁴

„Dramatický nárůst dopravních nehod představuje sociální a ekonomické výzvy.“⁵

Dojde-li k dopravní nehodě, pak řidič má povinnosti, které by měl dle zákona vykonat. Jsou to: neprodleně zastavit vozidlo, učinit taková opatření, aby zabránil vzniku škodám osoby nebo věcem, pokud tomu při dopravní nehodě hrozí, dále nepožívat alkohol či jiné návykové látky po nehodě a v případě zranění některých osob vlivem nehody zavolat zdravotnickou záchrannou složku, případně další IZS složky dle závažnosti nehody.⁶

³ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 98. §47.

⁴ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda*. STČ-08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 7.

⁵ FAZLE, S., SHENGCHUAN, Z., and co., 2021. *Public intention to pay for road safety improvement: a case study of Pakistan*. [online]. [cit. 2021-08-04]. str. 1.

⁶ BERAN, T. 2007. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče: [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-1791-0.

Při dopravních nehodách ve spoustě případů dochází k některým zraněním a úrazům. Jsou to traumata vzniklá v souvislosti s dopravními prostředky v pohybu. Traumat může být široká škála a je důležité v těchto situacích přivolat pomoc.⁷

2.1 TYPOVÉ ČINNOSTI OBECNĚ

Typové činnosti složek IZS při společném zásahu je dokumentace, která popisuje koordinovaný postup jednotlivých složek IZS při MU. Typové činnosti jsou vypracovány podle § 18 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb. o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. „Typové činnosti složek při společném zásahu, které vydává generální ředitelství, obsahují postup složek při záchranných a likvidačních pracích s ohledem na druh a charakter mimořádné události.“⁸ V současné době je dohromady zpracováno 18 typových činností s tím, že typová činnost s číslem 16 se rozděluje na 16 A (Mimořádná událost s podezřením na výskyt vysoce nakažlivé nemoci ve zdravotnickém zařízení nebo v ostatních prostorech) <https://www.hzscr.cz/clanek/soubor/stc-16a-izs-mimoradna-udalost-s-podezrenim-na-vyskyt-vysoce-nakazlive-nemoci-ve-zdravotnickem-zarizeni-nebo-v-ostatnich-prostorech-pdf.aspx> a 16 B (Mimořádná událost s podezřením na výskyt vysoce nakažlivé nemoci na palubě letadla s přistáním na letišti Praha Ruzyně). Typové činnosti se obecně značí: STČ x/IZS.

2.2 TYPOVÁ ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU PŘI SPOLEČNÉM ZÁSAHU U DOPRAVNÍ NEHODY

Typová činnost Dopravní nehoda má značení: STČ 08/IZS a pro její potřeby platí, že:

1. „Podle této typové činnosti se postupuje při společném zásahu složek IZS zejména v souvislosti s dopravními nehodami:
 - při kterých je nezbytné provést záchranné a likvidační práce a pro jejich provedení je nutná spolupráce složek integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem,

⁷ HIRT, M., 2012. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4308-0.

⁸ ČESKO. Vyhláška č. 328 ze dne 18. září 2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 127. § 18.

např. řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu, sjízdnost vozovky apod.,

- u kterých je důvodné podezření na spáchání trestného činu v souvislosti s provozem vozidel na komunikacích a vyšetřování probíhá souběžně s prováděnými záchrannými a likvidačními pracemi,
- u kterých je prováděno šetření příčin dopravní nehody Policií České republiky (dále jen „PČR“) nebo jiným k tomu příslušným orgánem a šetření probíhá souběžně s prováděnými záchrannými a likvidačními pracemi.

2. Ustanovení této typové činnosti se přiměřeným způsobem vztahuje i na dopravní nehody na účelových komunikacích nebo dopravní nehody v uzavřených areálech.

3. Cílem činnosti složek IZS při zásahu u dopravních nehod na pozemních komunikacích je zejména:

- zajištění místa a okolí dopravní nehody,
- provedení protipožárních opatření,
- poskytnutí první pomoci zraněným,
- vyproštění zraněných a ohrožených osob,
- zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí,
- poskytnutí přednemocniční neodkladné péče,
- poskytnutí nezbytné humanitární pomoci zasaženým osobám.

4. Pokud složky IZS zasahují u dopravní nehody komplikované jinými riziky, využijí se přiměřeně další typové činnosti zejména:

- Nález předmětu s podezřením na přítomnost biologických agens nebo toxinů – STČ 05/IZS,
- Typová činnost složek IZS při společném zásahu u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob – STČ 09/IZS,
- Typová činnost složek IZS při společném zásahu při nebezpečné poruše plynulosti silničního provozu – STČ 10/IZS.⁹

⁹ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda*. STČ-08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 7, 8.

Typová činnost dopravní nehoda definuje i situace, kdy se tento koordinovaný postup IZS nepoužívá. Jedná se o situaci, kdy si dopravní nehodu mohou vyřešit sami účastníci nehody podle zvláštního právního předpisu a o situaci, kdy při odstranění následků dopravní nehody asistuje pouze jedna ze složek IZS.

STČ 08/IZS charakterizuje druhy dopravních nehod podle míry ohrožení složek IZS, jsou to:

1. Takové dopravní nehody, i kterých podmínky na místě zásahu umožňují, aby záchranáři mohli provádět záchranné a likvidační práce bez zjevného vlastního ohrožení. Po dohodě se správcem komunikace likvidační práce provádějí složky samostatně, nebo si k jejich provedení mohou vyžádat specializované ostatní složky ITS, případně jejich zajištění řeší v rámci věcné a osobní pomoci. U takové dopravní nehody není potřeba nepřetržitě koordinace složek IZS velitelem zásahu a není vytýčena nebezpečná zóna.
2. Druhým typem je dopravní nehoda, při které je nezbytné vyprostit a transportovat zraněné osoby do bezpečné vzdálenosti. Záchranáři a ostatní jsou ohroženi hrozícími nebo trvajících účinky vyvolanými dopravní nehodou (př. požár vozidla). K odstranění ohrožení je nezbytné neprodleně provést záchranné a likvidační práce, případně nepříznivým stavem nebo druhem terénu, kdy pohyb na místě zásahu vyžaduje speciální vybavení nebo výcvik. U tohoto typu musí být vytyčena nebezpečná zóna.
3. Posledním druhem je nehoda, u které je podezření nebo prokazatelnost přítomnosti nebezpečných látek a záchranáři musí použít nejvyšší stupeň ochrany. V takovém případě je nutné stanovit nejen hranici nebezpečné zóny, ale i zabezpečit dekontaminaci nebo dezaktivaci zasahujících a účastníků dopravní nehody.

Některé nebezpečné látky a stanovení nebezpečné zóny dle doporučených metrů:

- Hořlavé kapaliny, louhy, kyseliny – 5 m,
- Páry, prachy, jedovaté plyny – 15 m,
- Látky schopné výbuchu – 30 m,
- Radioaktivní látky – 50 m,
- Rozsáhlá oblaka par, třaskaviny – 100-1000 m.

Dalšími body, které typová činnost s číslem 8 definuje jsou využitelné síly a prostředky, které jsou následující:

- **Jednotky požární ochrany** (jednotky HZS podniků, krajů, jednotky sboru dobrovolných hasičů (SDH) obcí),
- **Policie České republiky** (příslušníci služby dopravní policie místně příslušných dopravních inspektorátů Policie ČR a dálniční oddělení, letecká služba PČR),
- **Zdravotnické záchranné služby krajů** (výjezdové skupiny pozemní a letecké),
- **Strážníci obcí**, resp. městských policií
- **Právnícké a podnikající fyzické osoby** poskytující věcnou nebo osobní pomoc dle zákona o IZS
- **Správci komunikací**¹⁰

2.2.1 DEFINICE A POJMY DŮLEŽITÉ PRO ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ NEHODY

V další části typové činnosti dopravní nehody je kategorizována pozemní komunikace dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Dle § 2 zákon rozděluje pozemní komunikace na dálnice, silnice, místní komunikace a účelová komunikace.¹¹

Také popisuje záchranné a likvidační práce při dopravní nehodě a řízení a koordinaci u zvláště závažných dopravních nehodách. U zvláště závažných dopravních nehodách IZS složky postupují podle STČ 09/IZS zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. V takovém případě je nutné stanovit priority v poskytování PNP a odsunu. To znamená, že záchranné složky musí provést třídění zraněných osob. Třídění se provádí v případě nepoměru mezi počtem zraněných osob a zasahujících zdravotnických pracovníků, takže není možné zajistit okamžitou

¹⁰ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda*. STČ-08/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.

¹¹ ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 21. února 1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 3.

přednemocniční neodkladnou péči všem zraněným osobám současně. Třídění se provádí pomocí metody START (simple triage and rapid treatment).¹²

2.2.2 ÚKOLY OPERAČNÍCH STŘEDISEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

V této kapitole typová činnosti popisuje, kdo plní úkoly operačního řízení. Jsou to: krajské operační a informační středisko IZS kraje (dále jen „KOPIS“), integrované operační středisko místně příslušného krajského ředitelství PČR, operační středisko Policejního prezidia ČR (dále jen „OS PP ČR“) a zdravotnické operační středisko poskytovatele zdravotnické záchranné služby (dále jen „ZOS ZZS“). Dále se operačního řízení mohou zúčastnit dispečinky dopravců a národní dopravní informační centrum (dále jen „NDIC“).

V této části jsou popsány úkoly operačních středisek, kdy jsou úkoly rozdělené podle jednotlivých složek.¹³

¹² *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí.* STČ-09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

¹³ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda.* STČ-08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

3 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY

Jednotky požární ochrany jsou organizovaným systémem tvořené odborně vyškolenými osobami, věcnými prostředky požární ochrany a požární technikou. Hlavním pilířem těchto jednotek je chránit životy a zdraví obyvatel a majetek před požáry. Dále pak poskytovat neodkladnou účinnou pomoc při mimořádných událostech, které ohrožují zdraví a život obyvatel, životní prostředí nebo majetek a vyžadují tak provedení záchranných a likvidačních prací.

Působnost jednotek PO je buď v organizačním řízení, anebo v operačním řízení. Organizačním řízením je potřeba dosáhnout stálé organizační, odborné a technické způsobilosti sil a prostředků požární ochrany k plnění úkolů jednotek PO. Nutností je zvyšovat a udržovat odbornou a fyzickou způsobilost hasičů, udržovat požární techniku a dalších prostředků. Naopak činnosti přijetí výzvy o vzniku požáru nebo jiné MU, výjezd jednotky PO, jízda na místo události a provádění záchranných a likvidačních prací spadá pod operační řízení.

Rozdělení hasičů v jednotce je do čtí, družstev o zmenšeném počtu, příp. skupin. 2-3 družstva tvoří četí, družstvo je tvořeno velitelem a dalšími 5 hasiči a družstvo o menšeném počtu tvoří velitel plus 3 hasiči. Skupina je tvořena velitelem a 1-2 hasiči.

Odrad je pojem, který charakterizuje jednotku s hasiči dvou druhů jednotek PO nebo hasičů nejméně jedné jednotky PO a osob poskytujících osobní a věcnou pomoc.¹⁴

„Dle zřizovatele jednotky PO a vztahu osob, vykonávajících činnost v těchto jednotkách, ke zřizovateli jednotky PO se jednotky PO dělí na:

1. **jednotky hasičského záchranného sboru kraje (HZS kraje).**
2. **jednotky sborů dobrovolných hasičů obce (SDH obce).**
3. **jednotky hasičského záchranného sboru podniku (HZS podniku).**
4. **jednotky sborů dobrovolných hasičů podniku (SDH podniku).**

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 34.

Na každý druh jednotky PO jsou stanoveny odlišné nároky z hlediska jejich operační hodnoty, dané dobou výjezdu od nahlášení mimořádné události a maximální dobou dojezdu na místo zásahu, a odlišné nároky na osoby, vykonávající činnost v těchto jednotkách, z hlediska odborné, fyzické, zdravotní a psychické způsobilosti.¹⁵

Pro účely operačního řízení má každý druh jednotky PO určitou hodnotu. Tato hodnota udává schopnosti jednotky zahájit a provádět plnění úkolů na místě zásahu.

Hodnoty jednotek tvoří:

- územní působnost (vzdálenost na místo zásahu),
- doba výjezdu z místa své trvalé dislokace po vyhlášení poplachu.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb. o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany stanovuje dobu výjezdu jednotky PO:

- 2 min pro jednotky PO složené z profesionálních hasičů,
- 5 min pro jednotky PO složených z hasičů profesionálních a dobrovolných,
- 10 min pro jednotky PO složené z hasičů, kteří nevykonávají službu v jednotce jako své povolání, tzn. dobrovolní hasiči.¹⁶

Dle operační hodnoty se jednotky PO dělí do šesti kategorií pro účely plošného pokrytí území ČR jednotkami PO:

a) S územní působností zasahující i mimo území svého zřizovatele:

JPO I – jednotka hasičského záchranného sboru s územní způsobilostí zpravidla do 20 min jízdy z místa dislokace,

JPO II – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce se členy, kteří vykonávají službu jako svoje hlavní nebo vedlejší povolání, kdy územní působnost je zpravidla do 10 min jízdy z místa dislokace,

¹⁵ ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 34.

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 34.

JPO III – jednotka sboru dobrovolných hasičů se členy, kteří vykonávají službu v jednotce PO dobrovolně, kdy územní působnost je zpravidla do 10 min jízdy z místa dislokace.

b) S místní působností zasahující na území svého zřizovatele:

JPO IV – jednotka hasičského záchranného sboru podniku,

JPO V – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce se členy, kteří vykonávají službu v jednotce PO dobrovolně,

JPO VI – jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku.¹⁷

3.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR

Z hlediska organizace veřejné správy je Hasičský záchranný sbor řazen pod přímou státní správu a je jako jediný veřejný neozbrojený sbor, který je současně správním orgánem na úseku požární ochrany. Stát nebo obce jsou zřizovateli veřejných sborů a mají veřejnoprávní charakter. To znamená, že jejich činnost a zřízení je regulována normami veřejného a správního práva.¹⁸ Hlavní zásadou činnosti veřejných sborů je zásada legality, kdy mohou vykonávat a činit pouze to, co jim zákon stanoví.¹⁹

„HZS ČR byl zřízen zákonem č. 238/2000 Sb. o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů zde dne 28. června 2000, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2001. Tento zákon byl však zrušen a nahrazen novým zákonem č. 320/2015 Sb. o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů ze dne 11. listopadu 2015, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2016 (dále jen “zákon o HZS ČR“). Tento zákon pak definuje HZS ČR jako jednotný bezpečnostní sbor a obecně mu stanoví úkoly.“²⁰

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 34.

¹⁸ MATES, P. a kol. 2011. *Veřejné sbory*, 1. vyd., Praha, Wolters Kluwer ČR, a.s. ISBN 978-80-7357-604-2.

¹⁹ ČESKO. Ústavní zákon č. 1 ze dne 28. prosince 1992 Sb., Ústava České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 1.

²⁰ KREJČÍ, Z. 2019. *Hasičský záchranný sbor ČR (postavení, pravomoc, působnost) a jeho začlenění do integrovaného záchranného systému*. Brno. Bakalářská práce, Právnická fakulta Masarykovy univerzity, obor Veřejná správa.

Ochrana životů a zdraví obyvatel, majetku, zvířat a životního prostředí před požáry, jinými krizovými situacemi a mimořádnými událostmi je základním pilířem a úkolem HZS ČR. Jejich dalšími úkoly jsou podílet se na zajišťování bezpečnosti České republiky plněním a organizováním úkolů na úseku požární ochrany, civilního nouzového plánování, krizového řízení, ochrany obyvatelstva. Tyto další úkoly plná za podmínek a rozsahu, který stanovuje zákon o HZS ČR a jiné související právní předpisy.

Vedlejším úkolem HZS ČR je poté na úrovni humanitární pomoci, kdy ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí organizují přijímání humanitární pomoci poskytované České republice ze zahraničí.

Důležité právní normy, které konkretizují působnost a úkoly HZS ČR, které mu byly na základě těchto právních norem svěřeny jsou zejména:

Zákon č. **239/2000 Sb.**, o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (dále jen “zákon o IZS“), který se stává základním právním dokumentem IZS. Tento zákon řeší působnost, oprávnění složek, stanovení a povinnost všech složek IZS v rámci řešení krizových a mimořádných událostí, likvidačních prací a ochrany obyvatel. Dále se zabývá působností a pravomocí státních orgánů a orgánů samosprávy, povinností a práva fyzických a právnických osob při MU, při likvidačních a záchranných pracích. Na zákon 239/2000 Sb. navazuje vyhláška č. **328/2001 Sb.** o některých podrobnostech integrovaného záchranného systému a poté vyhláška č. **429/2003 Sb.** o koordinaci složek integrovaného záchranného systému.²¹ Dalšími důležitými zákony jsou zákon č. **240/2000 Sb.**, o krizovém řízení a o změně některých zákonů (dále jen “krizový zákon“), zákon č. **133/1985 Sb.**, o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (dále jen “zákon o PO“) a zákon č. **241/2000 Sb.** o hospodářských opatření pro krizové stavy. Tyto zákony mají význam v rámci fungování IZS složek.²²

3.1.1 HISTORIE

První profesionální hasičský sbor na území Česka byl založen na začátku druhé poloviny 19. století pro potřeby prevence a zdolávání požárů. Tento úplně první sbor byl

²¹ VILÁŠEK, Josef a kol. 2014. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, 1. vyd., Praha, Karolinum. ISBN 978-80-246-2477-8.

²² ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V. a HANUŠKA Z. 2007. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, ISBN 978-80-385-007-4.

založen v Praze roku 1853. Následkem toho začaly vznikat další placené jednotky požární ochrany ve větších městech, nicméně jejich množství nebylo dostačující na zvládnání veškerých požárů, a proto vedle těchto jednotek vznikly i dobrovolné sbory hasičů menších měst a obcí.²³

Po 2. světové válce spadala požární ochrana pod působnost Ministerstva vnitra a zajištění plnění úkolů pak národním výborům, a to na úrovni místní, okresní a krajské. Za tímto účelem byly zřízeny hasičské sbory dobrovolné, závodní a sbory z povolání. Profesionální hasičské sbory byly dle zákona zřízeny v každém městě, kde počet obyvatel dosáhl hranice 50 000.²⁴

Kvůli nárůstu potřeby požární ochrany a činnosti hasičských sborů byla schválena nová právní úprava požární ochrany a přijat zákon o státním požárním dozoru a požární ochraně, který požární ochranu přeměnil na principech vojensky organizované složky s číslem 35/1953 Sb. Tímto zákonem došlo k podřízenosti požární ochrany pod národní výbory a tím k jejich decentralizaci.

Postupem času začínaly narůstat i jiné potřeby společnosti na požární ochranu nežli jen hašení požárů. Byly to potřeby především technického rázu.

Novým vývojem a větším nátlakem potřeb řešení i jiných krizových situací bylo potřeba přizpůsobit právní úpravu, a proto v roce 1985 vyšel nový zákon o požární ochraně, kde byly vymezeny mimo jiné i kompetence a úkoly hasičů při své činnosti.²¹ Tento zákon také stanovil, že odpovědnost za fungování nesou vedoucí jednotlivých subjektů, a že péče o požární bezpečnost musí být součástí činností jednotlivých orgánů a organizací.²⁵ K přejmenování na Sbor požární ochrany a vytvoření okresních a krajských státních správ na úseku požární ochrany došlo o rok později, tedy v roce 1986.²⁶

Další velký proces změn v organizaci požární ochrany vzešel v lednu 1995, kdy hlavním změnou byl název z tehdejšího Sboru požární ochrany na současný Hasičský

²³ MV – generální ředitelství HZS ČR. 2018. *Hasičský záchranný sbor České republiky*, Praha, Ministerstvo vnitra.

²⁴ VILÁŠEK, Josef a kol. 2014. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, 1. vyd., Praha, Karolinum. ISBN 978-80-246-2477-8.

²⁵ SZASZO, Z., 2010. *Stručná historie profesionální požární ochrany v českých zemích*. Vydání první. Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. ISBN 978-80-86640-60-0.

²⁶ MV – generální ředitelství HZS ČR. 2018. *Hasičský záchranný sbor České republiky*, Praha, Ministerstvo vnitra.

záchranný sbor České republiky. Po tomto roce vznikly hasičské záchranné sbory okresů, tedy hl. m. Prahy, měst Ostravy, Plzně, Brna a nová vzdělávací a technická zařízení Ministerstva vnitra na úseku požární ochrany.

Poslední změnou do současné podoby nastaly na přelomu tisíciletí, kdy byly schváleny zákony rozšiřující činnosti, působnost, úkoly a organizaci Hasičského sboru ČR. Tímto zákonem se činnosti a působnosti hasičského záchranného sboru rozšířily na přípravu a zdolávání mimořádných událostech, krizového řízení, ochrany obyvatelstva, nouzového plánování a integrovaného záchranného systému.²⁷ Tento zákon je dodnes 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů a této podoby nabyl 1. ledna.²⁸

3.1.2 ORGANIZACE A STRUKTURA HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Strukturu HZS ČR tvoří generální ředitelství, hasičské záchranné sbory krajů, záchranný útvar a vzdělávání. Zvláštností této organizace je generální ředitelství, které je součástí Ministerstva vnitra a které plní jeho působnost všude tam, kde mu to zákon ukládá, takže to znamená, že Ministerstvo vnitra vykonává svoji působnost vůči HZS ČR prostřednictvím generálního ředitelství.²⁹

GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ

GŘ HZS ČR je zkratka pro Generální ředitelství HZS ČR a je na vrcholu organizační struktury HZS ČR, nicméně není organizační složkou státu, jelikož je součástí Ministerstva vnitra. Jeho úkolem je plnit úkoly Ministerstva vnitra na úseku požární ochrany, ochrany obyvatelstva, civilního nouzového plánování, krizového řízení a integrovaného záchranného systému. V čele Generálního ředitelství stojí generální ředitel, který musí být příslušníkem HZS ČR a kterého ustanovuje do této funkce ministr vnitra. Struktura generálního ředitelství jsou podřízeny záchranné sbory krajů, záchranný útvar a škola. Jeho hlavním úkolem je řízení především ve vypracování koncepcí,

²⁷ VILÁŠEK, Josef a kol. 2014. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, 1. vyd., Praha, Karolinum. ISBN 978-80-246-2477-8.

²⁸ SKALSKÁ, K, HANUŠKA, Z. a DUBSKÝ, M. 2010. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. ISBN 978-80-86640-59-4.

²⁹ MATES, P. a kol. 2011. *Veřejné sbory*, 1. vyd., Praha, Wolters Kluwer ČR, a.s. ISBN 978-80-7357-604-2.

koordinací a výkonu kontroly. Organizační součástí hasičského záchranného sboru je i Hasičský záchranný útvar Pražského hradu, který je zřízený podle zákona o HZS ČR. Ministerstvo také může zřídit a provozovat vzdělávací, technická nebo jiná účelová zařízení pro plnění úkolů hasičského záchranného sboru.³⁰

HASIČSKÉ ZÁCHRANNÉ SBORY KRAJŮ

Hasičské záchranné sbory krajů, jak již název vypovídá, mají územní působnost, která je shodná s územní působností vyšších územně samosprávných celků – krajů. V české republice je celkem 14 Hasičských záchranných sborů, jsou to: HZS Hl. m. Prahy, HZS Středočeského kraje, HZS Jihočeského kraje, HZS Plzeňského kraje atd.

Vnitřně se organizační struktura HZS kraje člení na:

- ředitelství HZS kraje
- územní odbory HZS kraje
- jednotky HZS kraje

V čele každého HZS kraje stojí ředitel. Tyto HZS plní výkony státní správy v územním obvodu ve věcech požární ochrany, ochrany obyvatel, civilního nouzového plánování, krizového řízení s výjimkou veřejného pořádku a vnitřní bezpečnosti a integrovaného záchranného systému. Operační řízení zajišťuje krajské operační středisko, které zřizuje HZS kraje. Operační středisko především přijímá a vyhodnocuje tísňové výzvy, vysílá a řídí síly a prostředky, může vyžádat pomoc od jiných osob a subjektů, poskytuje informace veliteli zásahu a předává informace dalším složkám a subjektům.

ZÁCHRANNÝ ÚTVAR HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Centrálně řízenou zálohovou jednotkou GŘ HZS ČR je záchranný útvar HZS ČR, který má sídlo v Hlučíně a vznikl 1.1.2009. V jeho čele stojí velitel útvaru. Jeho povinnosti spočívají v záchranné činnosti, úkoly při obnově území rozhodne-li generální ředitelství a plnění úkolů jednotky požární ochrany při řešení MU nebo krizové situace.

³⁰ ČESKO. Zákon č. 320 ze dne 7. prosince 2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 135.

Dále provádí odbornou přípravu, výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění pro potřeby složek IZS.³¹

VZDĚLÁVACÍ, TECHNICKÁ A JINÁ ÚČELOVÁ ZAŘÍZENÍ

Mimo jiné další organizační částí HZS ČR jsou vzdělávací, technická a jiná účelová zařízení. Jsou přímo podřazena GŘ HZS ČR a může je zřizovat a provozovat HZS ČR k plnění úkolů. V současné době je řízen institut ochrany obyvatelstva HZS ČR, školní a výcvikové zařízení, skladovací a opravárenské zařízení a technický ústav požární ochrany.

Pro vzdělávací, informační, výcvikovou a vědeckovýzkumnou činnost byl zřízen IOO HZS ČR, který je organizačně podřízen sekci prevence a civilní nouzové připravenosti GŘ HZS ČR a sídlí v Lázních Bohdaneč, kdy v čele stojí ředitel. Je členěn na oddělení studijní a informační, oddělení podpory ochrany obyvatelstva a oddělení provozně-ekonomické. Má za úkol zřídit informační, poradenskou a konzultační činnost a tuto činnost poskytovat nejen všem dotčeným orgánům státní správy a samosprávy, ale i fyzickým a právnickým osobám, které plní úkoly ochrany obyvatelstva.

Hlavní úkol vzdělávání a zvyšování odborné způsobilosti pracovníků a příslušníků v oblasti IZS a požární ochrany má na starosti ŠVZ HZS ČR, které bylo zřízeno 1.1.2011 a organizačně je podřízeno sekci řízení lidských zdrojů. V jeho čele stojí ředitel a vnitřně je členěno na střediska v Brně, ve Frýdku – Místku a na pracoviště ve Zbirohu.

Sekci IZS a operačního řízení GŘ HZS ČR, kdy v čele stojí opět ředitel je podřízen TÚPO HZS ČR. Jeho činnost spočívá ve výzkumu a vývoji v požární ochraně, v závažných případech se zúčastní na zjištění příčin požáru, zpracovává technické expertízy a provádí odbornou a poradenskou činnost v oblasti požární ochrany.

Servisní a revizní činnost prostředků individuální ochrany, skladování centrální zásoby pro ochranu obyvatelstva a servis jednotného systému varování a vyzoomění obyvatelstva jsou hlavními úkoly SOZ HZS ČR, které bylo zřízeno 1.12.2012 a které je podřízeno sekci ekonomiky generálního ředitelství. Jeho další úkol spočívá

³¹ KREJČÍ, Z. 2019. *Hasičský záchranný sbor ČR (postavení, pravomoc, působnost) a jeho začlenění do integrovaného záchranného systému*. Brno. Bakalářská práce, Právnická fakulta Masarykovy univerzity, obor Veřejná správa.

i ve skladování a vedení evidence pohotovostních zásob správy státních hmotných rezerv.³²

HASIČSKÝ ÚTVAR OCHRANY PRAŽSKÉHO HRADU

Přijetím zákony o HZS ČR vznikl Hasičský útvar ochrany Pražského hradu. Je součástí generálního ředitelství, kdy v jeho čele stojí velitel, který je přímo podřízen generálnímu řediteli HZS ČR. Zajištění požární ochrany a bezpečnosti Pražského hradu je stěžejním úkolem tohoto hasičského útvaru. Také plní úkoly v běžné hasičské zásahové činnosti ve vlastním zásahovém obvodu v okolí Pražského hradu.³³

3.2 JEDNOTKY SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ OBCE

„Jednotky sborů dobrovolných hasičů (JSDH) jsou zřizovány zejména dle zákona 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.“³⁴

Zřizují je obce a ze svého rozpočtu je podporuje z pohledu financí a technického vybavení. Jejich činností je podílet se na záchranných a likvidačních pracích, které vyplývají z jejího začlenění do IZS. Sbor dobrovolných hasičů je řazen do organizace občanského sdružení, které působí na úseku požární ochrany. Formou dotací na vybavení a spolupráci v oblasti požární ochrany a ochrany obyvatelstva obec přispívá svému sboru dobrovolných hasičů.

JSDH jsou zřizováni obcí jako součást struktury obecního úřadu a je potřeba je zřizovat zřizovací listinou. Ve zřizovací listině musí být uvedena plánovaná kategorie a skutečná kategorie jednotky. Zřizovatel jednotky stanoví počet hasičů, který musí být dostačující k tomu, aby plnil úkoly jednotky a byl akceschopný. Velitele jednotky jmenuje starosta obce a zároveň předkládá seznam členů jednotky SDH spolu s doklady o jejich zdravotní způsobilosti pro výkon služby. Technické vybavení musí být zařízeno zřizovatelem podle finančních možností, nicméně vybavení musí být minimálně takové,

³² KREJČÍ, Z. 2019. *Hasičský záchranný sbor ČR (postavení, pravomoc, působnost) a jeho začlenění do integrovaného záchranného systému*. Brno. Bakalářská práce, Právnická fakulta Masarykovy univerzity, obor Veřejná správa.

³³ ZÁKLADNÍ INFORMACE. HASIČSKÝ ÚTVAR OCHRANY PRAŽSKÉHO HRADU. 2019. *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR*. [online]. [cit. 2019-02-02]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/hasicky-utvar-ochrany-prazskeho-hradu-menu-o-nas-zakladni-informace.aspx>.

³⁴ DUŠKOVÁ, L., 2018. *Znalosti a schopnosti poskytování první pomoci ve sborech dobrovolných hasičů Plzeňského kraje*. Plzeň. Bakalářská práce, Fakulta zdravotnických studií Západočeské univerzity v Plzni, obor Zdravotnický záchranář.

jaké upravuje právní předpis. Ne každá obec České republiky má svoji jednotku sboru dobrovolných hasičů, jelikož Hasičský záchranný sbor kraje může s přihlédnutím na místní podmínky obci zbavit povinnosti zřídit SDH a určit ji pouze ke zřízení požární hlídky. Vystává i alternativní řešení, kdy je možné sdružit požární techniky dvou nebo více obcí a vytvořit tak společnou jednotku různé kategorie.

3.3 JEDNOTKY HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU PODNIKU A JEDNOTKY SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ PODNIKU

Jednotky hasičského záchranného sboru podniku (HZS podniku), zřizované právníckými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, a činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci právníckých osob nebo podnikajících fyzických osob jako své povolání v pracovním poměru. To znamená, že HZSp nejsou ve služebním poměru jako HZS a působí u konkrétních podniků, například České dráhy a.s. nebo letiště Václava Havla v Praze, popřípadě Škoda auto Svoji působnost mají v areálu podniku, ale vyžádali si to situace, mohou být díky domluvě s HZS kraje vysláni na pomoc i mimo areál podniku. To se děje například při větších MU anebo pokud má jednotka HZSp kratší dobu dojezdu na místo události. Pokud zasahují mimo svůj podnik, podléhají velení HZS kraje. Když se jedná o MU v jejich místě působnosti, mají právo přednostního velení.

Jednotky sborů dobrovolných hasičů podniku (SDH podniku), zřizované právníckými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, a činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci právníckých osob nebo podnikajících fyzických osob na základě dobrovolnosti. Svoji působnost mají pouze v areálu podniku. Členové jednotek sborů dobrovolných hasičů podniku vykonávají svoji obvyklou pracovní pozici v daném podniku a v případě MU jsou zaškoleni a vybaveni na případně vzniklou MU a mohou tak pomoci ostatním jednotkám. Jsou to například věznice.³⁵

³⁵ ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 34.

4 ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U DOPRAVNÍ NEHODY

Jednotky požární ochrany mají dva stěžejní úkoly na místě dopravní nehody a to: řídit na místě zásahu záchranné a likvidační práce a provádět tyto práce, které jsou úkolem JPO u dopravních nehod. Na místě zásahu JPO musí prozkoumat místo, zorganizovat místo zásahu, zjistit, jestli v místě zásahu není přítomnost nebezpečných látek, dále zajišťují dostatek informací i pro ostatní složky IZS, tzn. pro Policii České republiky, pro poskytovatele zdravotnické záchranné služby a pro správce komunikace. Na místě zásahu komunikují informace o situaci a vývoji operačním střediskům, mohou povolávat na místo dopravní nehody orgány veřejné správy, kdy od nich mohou vyžadovat rozhodnutí o způsobu provedení nebo výjimečně dohled nad provedením vlastními silami v případě potřeby opatření související s ochranou vodních toků. Opatření vůči převáženým zvířatům nebo opatření související s ochranou životního prostředí.

Na místě zásahu dle jejich názvu v případě dané situace provádí hašení požárů, poté do příjezdu PČR usměrňují dopravu, provádí vyproštění osob ze střetných dopravních prostředků a do příjezdu ZZS poskytují první pomoc zraněným osobám, je-li to potřeba. Také se podílejí na zabezpečení místa zásahu, spolupracují se ZZS, včetně prvního laického třídění zraněných osob dle akronymu START, zajišťují pomoc dlouhodobě zasahujícím složkám (př. zajištění autobusu na odpočinek zasahujícím IZS složkám nebo tepelný komfort postižených osob), organizují zásah na nebezpečné látky, od správce komunikace nebo poskytovatelů mohou vyžadovat věcnou pomoc (př. odtažení havarovaných vozidel mimo jízdní pruhy), na místě zásahu je jejich povinností zajistit opatření vůči zraněným nebo stresovaným zvířatům, v součinnosti se ZZS zajišťují nebo přímo poskytují první psychickou pomoc, provádí potřebné likvidační práce (př. odklizení trosk) a podílí se na odstranění následků dopravní nehody na pozemní komunikaci.

Jednotky požární ochrany na místo zásahu mohou povolat speciální síly a prostředky, které jsou následující:

- skupina lezců, které působí u Letecké služby PČR. Lezci jsou schopni přepravit vrtulníkem lehkou vyprošťovací soupravu,
- opěrné body na havárie s nebezpečnými látkami,

- speciální zásahové techniky s hydraulickou vyprošťovací soupravou (jeřáby, vyprošťovací automobily, kontejnery apod.),
- zařízení pro vysokotlaké řezání vodou a abrazivem.³⁶

Nasazení sil a prostředků na záchranné a likvidační práce do značné míry závisí na místě nehody, hustoty silničního provozu, kategorii pozemní komunikace a počtem střetných dopravních prostředků. Negativní ovlivnění situace spočívá v přítomnosti nebezpečných látek, přítomnost velkého počtu raněných osob, ale i nepříznivé počasí.

4.1 ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY U DOPRAVNÍ NEHODY S VELKÝM POČTEM ZRANĚNÝCH OSOB

V případě velkého počtu zraněných osob na místě události dopravní nehody mají jednotky požární ochrany úkoly a činnosti převzetí řízení zásahu, kdy místo zásahu rozdělí na sektory vyhledávací a záchrany (popř. stanoví vnější zónu, nebezpečnou zónu s charakteristickým nebezpečím pro režim pohybu záchranářů a dalších zasahujících složek, sektor zdravotnické složky a další stanoviště dle potřeby), při zjištění velkého osob raněných požádají KOPIS o vyhlášení stupně poplachu, zřídí štáb velitele zásahu, spolupracují s veliteli složek IZS, především s vedoucím zdravotnické složky při záchranných pracích, od počátku v rámci průzkumu zjišťují a označují místa zraněných osob nebo obětí MU. Činnost označování místa zraněných osob a obětí provádějí jen v případě, pokud nehrozí zjevné nebezpečí šíření účinků MU. Součástí zjišťování míst zraněných osob je provádění třídění pomocí akronymu START (simple triage and rapid treatment). Dále provádějí transport zraněných na stanoviště PNP dle třídících barev, kdy červená značí neodkladnou první pomoc a je tak potřeba tyto zraněné transportovat s prioritou jedna. Další barvou je žlutá, která značí odkladnou první pomoc a má prioritu dvě. Předposlední barva třídění je zelená s prioritou tři a poslední černá s prioritou 4. Černá barva značí oběť MU.

³⁶ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda.* STČ-08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

Pokud je potřeba pomáhají zdravotnické složce určit a postavit stanoviště přednemocniční neodkladné péče a stanoviště odsunu. Na místo shromaždiště se přesunou postižení, případně s evakuačním zavazadlem, pokud mají.³⁷

Dále stanovují a upřesňují způsob ochrany v jednotlivých zónách, zamezují dalšímu šíření účinků MU, zejména hašení požárů nebo úniku nebezpečných látek, po dohodě s VZS vyčleňují prostor pro činnost zdravotnické složky a v případě potřeby vyčleňují prostor pro dekontaminaci osob, techniky a zasahujících IZS složek.

Pokud to situace vyžaduje organizují dostupné síly pro vyhledávání a třídění zraněných osob, jejich transport a organizují osobní pomoc přihlížejících osob pro transporty nebo doprovody zraněných.

V případě nutnosti zabezpečit a provádět dekontaminaci zasažených osob, IZS složek a techniky, včetně zajištění osvětlení místa zásahu, u déletrvajících zásahu zabezpečení pracoviště VZ a štábu, a především zabezpečit radiové spojení zasahujících IZS složek a s KOPIS.

Po záchranných pracích je činnost jednotek PO provést potřebné likvidační práce, poskytovat potřebné informace soudním lékařům a orgánům činným v trestním řízení a zorganizovat poskytnutí první psychické pomoci. V případě potřeby zajistit psychosociální intervenční služby jak pro postižené osoby MU, tak pro zasahující složky IZS.

K záchranným a likvidačním pracím se využívají jednotky HZS kraje a mohou se využít i jednotky SDH obcí.³⁸

³⁷ Kolektiv autorů, 2016. *Co dělat... aneb Kapesní průvodce krizovými situacemi doma i v zahraničí*. 5. vydání. Praha: Centrum pro bezpečný stát z.s. ISBN 978-80-905615-2-6.

³⁸ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí*. STČ-09/IZS, MV ČR HZS ČR, Praha 2008.

5 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Rok 1993 je považován za počátek Integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“). Třináct zásad³⁹, které tvoří základní princip organizace IZS bylo vládou schváleno právě v tomto roce. Tímto principem je každodenní spolupráce složek Hasičského záchranného sboru, Policie České republiky, Zdravotnické záchranné složky a dalších složek při řešení mimořádných událostí (dále jen „MU“). Mimořádní událostí mohou být havárie, požáry, dopravní nehody atd. Hlavním cílem spolupráce složek IZS při MU je dosažení rychlé a účinné záchrany osob, majetku a zdraví.⁴⁰

Zákon 239/2000 Sb. vymezuje pojem IZS jako koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Dále „Mimořádnou událostí škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Záchrannými pracemi činnost k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin. Likvidačními pracemi činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí. Ochranou obyvatelstva plnění úkolů civilní ochrany, zejména varování, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku. Zařízením civilní ochrany bez právní subjektivity (dále jen "zařízení civilní ochrany") součástí právnické osoby nebo obce určené k ochraně obyvatelstva; tvoří je zaměstnanci nebo jiné osoby na základě dohody a věcné prostředky. Věcnou pomocí je poskytnutí věcných prostředků při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce; věcnou pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce.¹³

³⁹ ČIŠECKÁ, J. 2021. *Organizace integrovaného záchranného systému při krizových situacích*. Brno. Bakalářská práce, AMBIS vysoká škola, a.s., Bezpečnostní management v regionech.

⁴⁰ ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 09. srpna 2000 Sb., o integrovaném záchranném systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 73.

Osobní pomocí je činnost nebo služba při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmána kraje nebo starosty obce; osobní pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmána kraje nebo starosty obce.⁴¹

Příkladem, kdy jednotlivé IZS složky nebyly připraveny na MU, se staly povodně na Moravě v červenci roku 1997. Tato situace nepřipraveností IZS složky jasně ukázala, že právní úprava při řešení mimořádných událostí není dostačující. Lze předpokládat, že tato událost má za následek úpravu tehdejších právních předpisů ohledně připravenosti IZS složek při MU. Do této doby pojem IZS ještě nebyl ukotven a právní zákony tak poukazovaly pouze na jednotlivé složky. Tvorba systému IZS započala na základě zkušeností pracovníků jednotlivých složek vyspělých států. Právní úprava zákona, která představuje dnešní podobu definice IZS vznikla roku 2001.⁴²

Mimořádná událost je škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, majetek a zdraví. Také mohou ohrožovat životní prostředí. Tato škodlivá působení sil vyžadují neodkladné provedení záchranných a likvidačních prací.

Záchranné práce slouží k neodkladnému omezení nebo odvrácení působení rizik které vznikly vlivem MU, zejména pokud ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí. Za záchranné práce lze považovat i takové činnosti, které vytvářejí bezpečnostní podmínky pro ochranu zasahujících osob.⁴³

Likvidační práce slouží k odstranění škod a následků, které MU způsobila.

Integrovaný záchranný systém je dělen na **základní složky** a **ostatní složky**. Základní složky se skládají z Hasičského záchranného sboru České republiky, Policie České republiky, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a jednotky požární ochrany zařazení do plošného pokrytí kraje. Naopak do kategorie ostatní složky patří havarijní služby, pohotovostní služby, energetické služby, městská policie, vyčleněné síly

⁴¹ ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 09. srpna 2000 Sb., o integrovaném záchranném systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 73.

⁴² VILÁŠEK, J., M. FIALA a D. VONDRÁŠEK. 2014. Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-2477-8.

⁴³ KAVAN, Š., *Činnost jednotek požární ochrany při povodních: Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje* [online]. [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: http://www.csvh.cz/akce/soubory/2016_05_05_P2.pdf.

a prostředky armády ČR, horská služba, letecká záchranná služba a jiné. Tyto ostatní složky mají uzavřenou smlouvu o pomoci na vyžádání a v případě MU je základní složky IZS mohou povolat.

Od roku 2003 jsou v České republice zřízeny tísňové linky, které se využívají v případě vzniku právě mimořádné události. Tísňová linka spojuje všechny základní složky IZS, a to je důvod rychlé koordinace a vyslání IZS složek na místo mimořádné události. Na tísňovou linku se lze dovolat i bez nutnosti SIM karty.

Hlavní tísňové linky a jejich čísla:

1. Jednotné evropské číslo tísňového volání: **112**
(V případě využití této linky se volající dovolá na hasičský záchranný sbor).
2. Národní tísňová linka hasičského záchranného sboru České republiky: **150**
3. Národní tísňová linka zdravotnické záchranné služby: **155**
4. Národní tísňová linka Policie České republiky: **158**
5. Národní tísňová linka městské policie: **156**
6. Národní tísňová linka Horské služby ČR: **1210**⁴⁴

⁴⁴ HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. 2022. *Tísňová volání v České republice*. [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/tisnova-volani-v-ceske-republice.aspx>.

6 DESKRIPTCE POSKYTOVATELŮ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Součástí poskytovatelů zdravotnických služeb je zdravotnická záchranná služba (dále jen „ZZS“), kdy jejím základním pilířem je poskytovat přednemocniční neodkladnou péči (dále jen „PNP“). Poskytování PNP nastává v situacích náhle vzniklého onemocnění, úrazu nebo jiného zhoršení zdravotního stavu, které bez poskytnutí PNP může vést ke vzniku dlouhodobých nebo trvalých následků nebo k náhlé smrti. Zdravotničtí záchranáři tuto péči dále poskytují v situacích náhle vzniklé intenzivní bolesti nebo náhle vzniklé změny chování a jednání postiženého, které může vést k ohrožení zdraví nebo života jeho samotného nebo jiných osob.

V záchranné službě si postižený nemůže vybrat druh zdravotní péče či místo, jelikož cílové zdravotnické zařízení je obvykle nejbližší odborně způsobilé zdravotnické zařízení.

Historicky záchranná služba ve velkých městech přesahuje již 100 let, kdy např. v Praze první dobrovolnický záchranný sbor spadající pod Policii ČR vznikl v roce 1857. Celostátně jednotná tísňová linka 155 vznikla již začátkem sedmdesátých let minulého století spolu s tísňovými linkami 150 a 158 a tehdy vznikla i stanice Rychlé záchranné služby. V osmdesátých a devadesátých letech byly jednotlivé stanice nejdříve situovány při nemocnicích a později právě na úrovni okresů jako je tomu dodnes. Se vznikem nového krajského uspořádání bylo rozhodnuto, že záchranné služby budou spadat do krajské působnosti a stalo se tak 1.1.2000.

6.1 SOUČASNÝ SYSTÉM ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

V současné době v České republice působí 14 krajských záchranných služeb, kdy odpovídají za poskytování přednemocniční neodkladné péče na území daného kraje. Z právního hlediska jsou jednotlivé záchranné služby zcela samostatné příspěvkové organizace krajů a jsou zřizované a částečně financované krajskými úřady.⁴⁵

Ministerstvo zdravotnictví má za úkol zajistit jednotné metodické vedení zdravotnické záchranné služby a legislativní oporou pro ZZS se stává zákon č. 374/2011

⁴⁵ FRANĚK, O., 2022. *Systém zdravotnické záchranné služby v ČR* [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr/>.

Sb. o zdravotnické záchranné službě, který definuje zdravotnickou záchrannou službu, definuje pojmy jako jsou závažné postižení zdraví, přímé ohrožení života atd. Popisuje i dostupnost zdravotnické záchranné služby, kdy daná výjezdová skupina ZZS musí být na místě události do 20 min.⁴⁶

O vyslání výjezdové skupiny na místo zásahu rozhoduje výhradně operátor tísňové linky.⁴⁷

Poskytování PNP zajišťují výjezdové skupiny dvou základních druhů: Rychlá lékařská pomoc (dále jen „RLP“), kdy je členem výjezdové skupiny lékař a Rychlá zdravotnická pomoc (dále jen „RZP“), kdy je členem výjezdové skupiny alespoň jeden zdravotnický záchranář, ale mohou být i dva s tím, že jeden z nich na dané směně vykonává funkci řidiče RZP. Na místo události výjezdové skupiny mohou být vyslány jednotlivě podle naléhavosti situace nebo je možnost využití Rendez vous systému (dále jen „RV“), kdy se na místě události setkají dvě a více výjezdových skupin jakéhokoliv druhu.

Systému RV se většinou využívá tehdy, kdy je na místě zásahu potřeba lékař a v tu chvíli se na místě setká výjezdová skupina RZP a RLP, kdy po poskytnutí PNP je pacient převezen do určené nemocnice RZP a RLP je hned po zásahu opět k dispozici.⁴⁸

Součástí systému zdravotnické záchranné služby je možnost využití letecké záchranné služby (dále jen „LZS“), vyžaduje-li to situace, kdy je zapotřebí opravdu rychlý transport do zdravotnického zařízení (dále jen „ZZ“) nebo výjezdová skupina se na místo nemůže dostat z důvodu špatných podmínek či terénu. V současné době je v České republice 10 základů LZS a členem této výjezdové skupiny je pilot a zdravotnický záchranář, případně lékař.

Systém v některých případech dovoluje využití i tzv. first-responderů. First-responderi jsou vyškolení laičtí záchránci, kteří mohou být operačním střediskem vyslání k závažným zdravotním příhodám zejména tam, kde lze očekávat delší dojez ZZS.

⁴⁶ ČESKO. Zákon č. 374 ze dne 8. prosince 2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 131.

⁴⁷ ŠTĚTINA J. a kol., 2014. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4578-7.

⁴⁸ REMEŠ, R. a TRNOVSKÁ, S., 2013. *Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4530-5.

Typicky se tak využívají především Hasičský záchranný sbor, městská policie, Policie ČR a další osoby. First-responderi jsou vyškoleni k laické první pomoci, převážně k provádění kardiopulmonální resuscitaci, k umělému použití a někteří z nich, hlavně Policie ČR u sebe mají automatizovaný elektrický defibrilátor, který je někdy v případě náhlé zástavy oběhu stěžejní.⁴⁹

6.2 ČINNOST POSKYTOVATELŮ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY U DOPRAVNÍ NEHODY

Hlavním úkolem ZZS při dopravní nehodě je poskytnout všem zasaženým osobám přednemocniční neodkladnou péči a zajistit transport k cílovému zdravotnickému zařízení. V případě dopravní nehody s velkým počtem zasažených osob se postupuje podle typové činnosti 9 – mimořádná událost s velkým počtem zraněných osob.

Pokud se ZZS dostaví na místo události jako první, tak vedoucí výjezdové skupiny má následující úkoly: posoudit rizika pro zasahující zdravotnické záchranáře na základě svých zkušeností, v případě potřeby odmítnutí poskytnutí nedokladné péče přímo na místě kvůli nebezpečnému prostředí. V případě nebezpečí je úkol vedoucího výjezdové skupiny ochránit posádku před účinky MU nebo při potřebě technického zásahu neprodleně vyžaduje od ZOS pomoc od jiných složek IZS, zejména od jednotek požární ochrany. Pokud je ZZS na místě zásahu jako první může rozhodnout o zastavení vozidla, případně zajistí umístění výstražného trojúhelníku. Upřesňuje tísňovou výzvu pro ZOS ZZS situační zprávou podle akronymu METANE, může si vyžádat aktivaci traumatologického plánu odpovídajícího stupně. Zahájí záchranné práce, kdy poskytne PNP v rozsahu podle podmínek a okolností na místě zásahu. Transportuje pacienty do zdravotnického zařízení, podle okolností si může vyžádat leteckou záchrannou službu a vyžaduje na místo události předurčené pracovníky vyškolené v poskytování první psychické pomoci zasažených osob.

Dle potřeby vyžaduje pomocí KOPIS součinnost se složkami IZS. V případě, kdy na místě již zasahují jiné složky IZS, především JPO, složky IZS přijíždí na místo události

⁴⁹ FRANĚK, O., 2022. *Systém zdravotnické záchranné služby v ČR* [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://zachranaslužba.cz/system-zzs-v-cr/>.

současně nebo velitel jednotky požární ochrany převezme velení v průběhu zásahu, tak vedoucí výjezdové skupiny plní úkoly na povel velitele zásahu, kterým je velitel JPO.⁵⁰

⁵⁰ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda.* STČ-08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

7 DESKRIKCE POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Podstatné organizační změny týkající se československé bezpečnosti proběhly počátkem 50. let. V těchto letech se ministerstvo vnitra rozdělilo na dvě bezpečnosti, a to na ministerstvo vnitra, které řešilo problémy ve vnitřní správě včetně národních výborů a na ministerstvo národní bezpečnosti, které se staralo o Sbor národní bezpečnosti. Zvýšení a zkvalitnění operativnosti řídicí práce mělo být důvodem vzniku tohoto zřízení. Důležitým bodem v 50.-60. letech bylo vytvoření 10 krajských správ a u každé z nich správa Veřejné bezpečnosti. Postupem času jako základní organizační součástí veřejné bezpečnosti byla vytvořena další oddělení veřejné bezpečnosti ve městech.

Hlavními úkoly byly zabezpečení života a zdraví obyvatelstva, ochrana vlastnictví, udržování pořádku a bezpečnosti na celém území a plynulost bezpečnostního provozu. Důležitým rokem je 1991, kdy se Veřejná bezpečnost (složka Sboru národní bezpečnosti) přeměnila na Policii České republiky jako je tomu dodnes.⁵¹ Vznikem České republiky v roce 1993 Policie České republiky převzala i úkoly Federálního policejního sboru.⁵²

7.1 SOUČASNÝ SYSTÉM A ČINNOSTI POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Základním pilířem Policie je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, plnit úkoly podle trestního řádu, předcházet trestné činnosti a plnit další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, kdy Policie ČR slouží veřejnosti.

Reformu Policie do nynější podoby zformuloval zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky a Policii tvoří:

- Policejní prezidium,
- Útvary s celostátní působností,
- Krajská ředitelství policie,

⁵¹ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY: 2022. *Historie policie a četnictva*. [online]. [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/historie-policie-a-cetnictva.aspx>.

⁵² POLICIE ČR., 2017. *Policie České republiky = Police of the Czech Republic*. Praha: Policejní prezidium České republiky. ISBN 978-80-270-0664-9.

- Útvary zřízené v rámci krajských ředitelství.

Koordinátorem PČR je Policejní prezidium, kdy v jeho čele stojí policejní prezident, který je jmenován ministrem vnitra se souhlasem vlády a Policie ČR je podřízena Ministerstvu vnitra. Policejní postup řídí Policejní prezidium a zároveň vytyčuje cíle, určuje náplň jednotlivých služeb a snaží se maximalizovat rozvoj policie.⁵³

Dle zákona 273/2008 Sb. je náplní práce příslušníků policie ochrana osob a majetku, boj proti terorismu, snaží se vypátrat pachatele trestných činů a odhaluje trestné činy. Dalšími povinnostmi jsou dohlížení na bezpečnost a plynulost silničního provozu, zajišťovat ochranu ústavních činitelů ČR, a bezpečnost chráněných osob, zajišťovat ochranu státních hranic, vyhledávat celostátní pátrání a mimo jiné i zajišťovat pohotovostní ochranu jaderných zařízení.⁵⁴

Policie se také podílí na odstraňování následků MU a pomáhá tak s identifikací obětí, plní úkoly státní správy, zajišťuje bezpečí v postižených oblastech, dále spolupracuje s ozbrojenými silami, bezpečnostními sbory i s jinými právními subjekty, jako je Vojenské zpravodajství, Bezpečnostní informační služba a další mezinárodní organizace.⁵⁵

Prostředky, které jsou vyčleněné pro policejní orgány se rozdělují na věcné, osobní, technické a právní. Nejčastěji využívané a typické prostředky jsou donucovací, které zvyšují bezpečnost práce policistů a díky těmto prostředkům jsou vykonané zákroky účinnější. Tyto prostředky policista může použít pouze v případě ochrany bezpečnosti osob nebo své vlastní ochrany veřejného pořádku.⁵⁶

⁵³ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 11. srpna 2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 91.

⁵⁴ POLICIE ČESKE REPUBLIKY. 2016. *Jadernou elektrárnu střeží speciální jednotka*. [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jadernou-elektarnu-strezi-specialni-jednotka.aspx>.

⁵⁵ SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ, D. 2007. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta. ISBN 978-80-7368-337-5.

⁵⁶ LIGA LIDSKÝCH PRÁV. 2022. *Donucovací prostředky a zbraně* [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://llp.cz/ferove-vysetrovani/pouziti-donucovacich-prostredku-a-zbrane/>.

7.2 ČINNOST POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY U DOPRAVNÍ NEHODY

Postup a úkoly Policie ČR při dopravní nehodě, pokud se na místě události nacházejí příslušníci policie, tak jejich úkoly jsou spolupracovat se ZZS a JPO při provádění záchranných a likvidačních prací, kdy zejména regulují dopravu, v případě potřeby mohou zastavovat jednotlivá vozidla nebo úplně zastavit silniční provoz, podle pokynů velitele zásahu zajišťují vhodné označení dopravní nehody včetně využití světlených výstražných zařízení. Dále vytvářejí takové dopravní podmínky, aby vozidla IZS složek mohla volně přijíždět a odjíždět z místa události. V případě potřeby se podílejí na poskytnutí laické první pomoci, udržují radiové spojení operačního střediska Policie ČR a plní úkoly na pokyn.

V případě, kdy by na místě události přijeli policisté služby dopravní policie v roli orgánu pověřeného dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, tak jejich povinnosti vždy budou zdokumentovat méně závažné dopravní nehody, při využití oprávnění příslušníků PČR, shromažďují podklady a důkazy o zavinění dopravní nehody pro správní orgán a v rámci toho mají za úkol zajistit a oznámit příslušnému správnímu orgánu přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a ostatní přestupky.

Dopravní nehoda může být i se zvlášť závažnými důsledky nebo s velkým stupněm nebezpečí. V takovém případě policisté zajišťují bezpečnost a veřejný pořádek na místě, poskytují pomoc při značení členění zásahu (pomocí pásek), pomáhají s vytyčením nebezpečné a vnější zóny, evidují zasažené osoby, pokud místo události opouštějí, organizují režimová opatření na vstupech a výstupech z vnější zóny, plní speciální úkoly dle typových činností složek IZS, které jim uloží velitel zásahu, na žádost mohou povolat vrtulník PČR k vzdušnému průzkumu a dokumentování MU s využitím přenosu obrazu na místo zásahu veliteli zásahu a s tím je spojený úkol dohlížet na přistávací plochu vrtulníku.⁵⁷

⁵⁷ *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda.* STČ-08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

8 OBECNÝ METODOLOGICKÝ RÁMEC VÝZKUMU – STANOVENÍ CÍLŮ A VÝZKUMNÝCH OTÁZEK

Praktická část bakalářské práce s názvem Činnost jednotek požární ochrany u dopravních nehod na území okresu Příbram se zabývala cílem, který byl stanoven autorem a tím je: **zkoumání činnosti jednotek požární ochrany na území okresu Příbram při dopravní nehodě.**

Stanovený cíl byl vyhotoven pomocí polostrukturovaných rozhovorů při osobním setkání s respondenty a byly stanoveny následující otázky k tématu:

- 1. Zasažoval jste už někdy u dopravní nehody?**
- 2. Jak často se zasahuje na DN oproti jiným mimořádným událostem?**
- 3. Jaký typ dopravních nehod je nejčastější?**
- 4. Jak probíhá samotný zásah u dopravní nehody z Vaší pozice?**
- 5. Kde na Příbramsku bývají nejčastěji dopravní nehody? A proč?**
- 6. Na jaké neočekávané zvláštnosti je třeba si dávat pozor u dopravní nehody?**
- 7. Je nějaká dopravní nehoda, která se Vám vybaví a na kterou nikdy nezapomenete?**

Každý respondent dostal možnost zodpovědět ještě nestanovenou otázku, kdy se autor ptal, jestli by chtěl respondent ještě něco dodat k danému tématu.

U prvního respondenta autor přidal ještě doplňující otázky ohledně zásahu sboru dobrovolných hasičů u dopravní nehody, jelikož SDH jsou také nedílnou součástí požární ochrany a také se mohou setkat s tímto typem zásahu.

8.1 VÝZKUMNÝ SOUBOR

Výzkumným souborem byli autorem vybráni tři respondenti.

První respondent působí u sboru dobrovolných hasičů a mohl tak podat zajímavé srovnání u zásahu dopravní nehody tohoto sboru s hasičským záchranným sborem.

Další dva respondenti byli vybráni jako členi hasičského záchranného sboru.

Všichni tři respondenti podávali rozhovory na území Příbrami, tak aby mohl být dosažen cíl zkoumání činnosti jednotek požární ochrany u dopravní nehody právě na území Příbram.

Cíle praktické části bylo dosaženo pomocí polostrukturovaných rozhovorů pomocí osobního setkání se všemi respondenty, kdy se autor každého ptal na sedm stanovených otázek k tématu, popřípadě dodal nějaké další zajímavé dotazy.

Následující tabulka ukazuje identifikační údaje respondentů.

Tabulka 1 Informační údaje respondentů

Respondent (označení)	POHLAVÍ	LÉTA PŮSOBNOSTI U SBORU	POZICE U SBORU
Respondent 1 (R1)	muž	30 let	Strojník a velitel jednotky
Respondent 2 (R2)	muž	24 let	Velitel čety
Respondent 3 (R3)	muž	22 let	Velitel družstva

(autor, 2022)

Aby nedošlo k porušení zákona o ochraně osobních údajů, tak veškerá získaná data od respondentů byla anonymizována. Respondenti byli seznámeni se získáním dat pomocí polostrukturovaných rozhovorů a všichni udělili souhlas k provedení tohoto rozhovoru. Všichni respondenti byli ujištěni, že získaná data budou použita pouze v dané bakalářské práci a nebudou použity v jiných dokumentech.

8.2 SOUHRN INFORMACÍ OD RESPONDENTŮ

RESPONDENT 1

Respondent 1, kterého se autor ptal jako prvního pomocí rozhovoru je člen sboru dobrovolných hasičů na území Příbram. U sboru dobrovolných hasičů vykonává dvě funkce a to, strojníka a velitele jednotky. Tyto funkce zastává již 30 let.

Získání dat proběhlo pomocí rozhovoru při osobním setkání.

K dosažení cíle zkoumání činnosti jednotek požární ochrany při dopravní nehodě na území Příbram se autor informanta ptal následovně:

Zasahoval jste už někdy u dopravní nehody? Informant odpověděl:

„Zasahoval jsem mockrát.“

Jak často se zasahuje na DN oproti jiným mimořádným událostem?

„Dopravní nehody tvoří přibližně jednu třetinu všech zásahů tady na Příbramsku, častější jsou jen technické zásahy jako kácení stromů a podobně.“

Jaký typ dopravních nehod je nejčastější?

„Většinou srážka dvou vozidel někdy se zraněním, někdy bez. V létě to bývají často i motorky, tam ty zranění bývají pravidlem a bývají bohužel fatálnější.“

Jak probíhá samotný zásah u dopravní nehody z Vašeho pohledu jako hasiče u SDH?

„My tam přijedeme de facto až po HZS, takže děláme spíš ty pomocné práce jako řízení dopravy, úklid vozovky a tak. Prostě co je potřeba, co nám zadá HZS. Pokud je potřeba samozřejmě pomáháme i s vyprošťováním, s péčí o zraněné a celkově pomáháme se záchrannými a likvidačními pracemi.“

Někdy se stane, že jedeme i samy na dopravní nehodu, když HZS nepošlou, to jsou ale většinou ty malé bouračky, kde nejsou zranění, tam potom jen zabezpečujeme samotné místo dopravní nehody, děláme protipožární opatření a jsme k ruce PČR.

Jinak když to vezmu od začátku, tak to začíná vyhlášením poplachu v podobě sirén a SMS. Na základě toho máme, jelikož jsme JPO III, 10 minut čas na výjezd. V tom se musíme dopravit na zbrojnici, převléknout a vyjet.

Podle toho, o jakou událost se jedná, tak se volí, jakým vozem vyjedeme. Tady v Příbrami máme 3 auta. Jedno na požáry, jedno na technický zásahy a jedno univerzální, kterým jezdíme právě na ty dopravní nehody.

Po cestě k zásahu si zjišťujeme více podrobností, abychom byli co nejvíce připraveni na tu danou událost. Po příjezdu děláme de facto to samé jako útvar, takže to,

co jsem už tady říkal. Zabezpečení DN, protipožární opatření, odpojení baterek a podobně. Celkově záchranné a likvidační práce. “

Jak v Příbrami funguje součinnost SDH a HZS?

„Výborně. Naše součinnost s profíky funguje výborně, protože z jedné stránky máme vlastně hromadu členů, kteří jsou také zároveň příslušníci HZS, takže máme vlastně kolegiální chování u zásahu. To má velkou výhodu u zásahu, jelikož ty kluci jsou znalí a zkušení právě z toho útvaru. Každý ví, co má dělat a nikoho nemusím tahat za ručičku. Když s námi jede někdo, kdo není u HZS, tak si nechá poradit a všechno funguje, jak má. Nemůžu si jako velitel stěžovat.

Jinak u té dopravní nehody to funguje tak, že my jakožto dobráci se podřizujeme profíkům a plníme jejich úkoly. Asi tak. “

Kde na Příbramsku bývají nejčastěji dopravní nehody? A proč?

„Řekl bych, že křižovatka Milín-Buk, je to dost blbá křižovatka na hodně frekventované silnici. Ze své zkušenosti vím, že najet z té vedlejší je za provozu skoro nemožné, a tak tam lidi hodně riskují. Bohužel to pak dopadá tak, že tam musíme přijet my.

Pak to bývá Strakonická. To je hlavní silnice mezi Prahou a Pískem. Ted' tam staví dálnici, tak je to ještě horší kvůli omezení. Ale až se dálnice dostaví, tak to snad vyřeší problém těch bouraček. Zatím je to asi nejhorší úsek na Příbramsku, co se dopravních nehod týče.

Potom bych ještě zmínil ulici Evropskou. Je to hlavní příjezd do Příbrami z Prahy. Je tam dost velký provoz a poměrně hodně křižovatek. Lidi se už asi vidí doma, a tak se tolik nesoustředí na jízdu. “

Na jaké neočekávané zvláštnosti je třeba si dávat pozor u dopravní nehody?

„U dopravní nehody je potřeba hlavně dávat pozor na ty zraněný, kteří se zdají být relativně v pořádku, ale z ničeho nic se jim může přitížit, můžou zkolabovat. Tváří se, že je všechno v pohodě a najednou se sesune. Jde o lidský život, takže bych tohle zařadil na první místo.

Pak samozřejmě na vznik požáru. U většiny nehod dojde k úniku PHM a kdykoliv může dojít ke zkratu a tím ke vzniku požáru.

Dále je potřeba dávat pozor na provoz. Lidé si dneska hrozně rádi všechno natáčejí. Pak dochází k dalším nehodám. Nehledě na to, že můžou srazit právě zasahující hasiče, či jiné osoby.

Dále jsou dneska problém elektroauta, ty jsou docela zapeklitý, je u nich těžký udělat protipožární opatření. Mají baterky, kam se jen tak nedostaneme, každý výrobce aut to řeší úplně jinak a celkově je v tom docela zmatek. Nikdo přesně ještě neví, jak se na to má správně zasahovat, aby to bylo co nejefektivnější. “

Je nějaká dopravní nehoda, která se Vám vybaví a na kterou nikdy nezapomenete?

„Pár jich je, ale zmíním asi tu právě u Milína. Bylo to na večer, tak v 5-6 hodin. Když nás společně s profíky poslali na křižovatku do Milína. Měli jsme to hlášený jako DN se zraněním, ale nic víc. Po cestě mi bylo divný, že tam celkově poslali 3 cisterny. Což na bouračku normálně nebývá. Když jsme dorazili na místo, tak jsem to už pochopil.

Přijeli jsme tam asi za 15 minut. Pár minut po HZS. Byla to bouračka 3 aut, ale všechny auta byly plný. Celkem jsme měli 8 zraněných z toho jednu těhotnou paní, jedno desetileté dítě. Tři lidi jsme museli vyprošťovat.

No byla to dřina. Tady jsem byl moc rád, že právě dost kolegů slouží i u profíků, tak to se tady hodilo. Nakonec tam přilítli i tři záchrannářský vrtulníky, což taky není normální.

Co mám zprávy od kluků tak to všichni přežili naštěstí. Takže to mělo dobrý konec.

Mimochodem zavinil to mladý kluk, který řídil zfetovaný. “

Je něco, co byste chtěl ještě doplnit?

„Jen to, že naše jednotka by potřebovala lepší vybavení, co se týče sady na vyprošťování. Teď máme starého Lukase. Nová auta už jsou bytelnější a my máme kolikrát problém auto rozstříhat. Ale to budu muset řešit s městem. “

RESPONDENT 2

Dalším respondentem k praktické části bakalářské práce je člen Hasičského záchranného sboru na území Příbram. I2 je příslušníkem u tohoto sboru již 24 let a momentálně zastává funkci velitele čety. Velitele čety vykonává již 7 let.

Zasahoval jste už někdy u dopravní nehody?

„Ano.“

Jak často se zasahuje na DN oproti jiným mimořádným událostem?

„Tak ve statistikách je psané asi jedna pětina, ale úplně přesně to nevím, každopádně Příbram má asi 0,7 dopravní nehody na den, takže si myslím, že často.“

Nejčastější výjezd je vnikání do uzavřených prostor, což jezdíme téměř každou šichtu. To znamená že nejčastější výjezd je technická pomoc, poté dopravní nehoda a poté požáry.“

Jaký typ dopravních nehod je nejčastější?

„Tak nejběžnější je nehoda dvou osobních aut, většinou to není nic závažného, jedná se tam většinou o jedno lehčí zranění.“

Jak probíhá samotný zásah u dopravní nehody?

„Tak první, co je, tak zjišťuji cestu, jestli ty informace jsou pravdivé a jestli jsou dostatečné, takže si čtu ještě znova datovou větu, potom zjišťuji, které jednotky tam jedou a cestou v autě k zásahu poslouchám vysílačky, které používají dobrovolní hasiči nebo samozřejmě naše vysílačky. Potom záleží, o jakou dopravní nehodu se jedná, takže třeba řeším i posilové jednotky, když je potřeba.“

Když přijedu na místo, tak ve většině případů jsem tam úplně první ze všech, takže první můj úkol je eliminovat nějakým způsobem různá rizika, abych věděl, že třeba to auto nikam neujede, tzn. stabilizaci auta, pak zjišťuji, co se děje okolo například elektrika, elektrický vedení.

Když je to náraz do sloupu, tak aby to nespadlo na ty lidi a tak dále. Prostě chránit ty lidi a chránit i ty zasahující. Ty rizika samozřejmě nejdou vymazat, ale snažím se je eliminovat.

Další, co je potřeba, je určitě první pomoc, tím že jsem tam jako první, většinou dřív než sanitka, tak je první pomoc velmi důležitá.

Pak se řeší, jestli nehrozí vznik požáru nebo výbuchu. Pokud je to standartní nehoda, na kterou jezdíme, jak jsem říkal, se zraněním jedním nebo dvou lidí, tak se provádí ta první pomoc napřímo. Pokud se jedná o nějakou větší, hromadnou nehodu, tak se to řeší pomocí třídění zraněných a je snaha o záchranu co nejvíce lidí, tak to se řeší metodou start.

Jakožto velitel zásahu dále řeším, kam jaká technika najede, aby to bylo co nejefektivnější. Ty hasiči mají spoustu automatismu, takže většinou ví, kam to postavit a ví, co mají dělat, ale kolikrát je třeba to upravit, usměrnit.

Potom samozřejmě ty záchranný práce. Prostě to, co vyplývá z bojového řádu.

Dělá se protipožární opatření, stabilizace vozidla prostě celkově druhý koloběh potom prvním příjezdu a ohledání místa, průzkum. A jak jsem říkal každá nehoda je jiná, záleží na té daný situaci ale i přesto, že ty věci máme naučený, tak je občas potřeba i trocha kreativity například u vyprošťování.

Když to shrnu začínáme vždycky záchrannými pracemi, na který navazují likvidační práce, takže nějaký zprovoznění provozu, odstranění překážek a úklid vozovky.“

Jak tady na Příbrami funguje součinnost s dobrovolnými hasiči?

„Za mě je to na veliký úrovni, jakože hodně dobře. Myslím si že na jiných okresech, to na tak dobrý úrovni není jako tady u nás. Netvrdím, že jsou špatný, ale na Příbrami všeobecně je hodně jednotek a hodně z nich je šikovných.

Máme spoustu jednotek předurčených na dopravní nehody, tzn. že na to mají vybavení a školení. Jsou uvedeny v poplachovém plánu jakožto předurčený, a tak je operační středisko posílá zároveň s námi na dopravní nehodu. Samozřejmě můžou poslat jakoukoliv dobrovolnou jednotku, ale tyto předurčené jednotky jsou posílány primárně.

Tyto jednotky jsou každý rok proškoleny na útvaru. Co se týče u zásahu, tak jsou v případě, že tam je profesionální jednotka, podřízeny jim. Do příjezdu profesionální jednotky všechny záchranné a likvidační práce provádějí sami, poté záleží na veliteli

zásahu, jak bude zásah dál probíhat, jestli si převezme velení a změni způsob zásahu nebo jestli v tom bude pokračovat.“

Kde na Příbramsku bývají nejčastěji dopravní nehody? A proč?

„To je strašně zajímavá otázka, protože mi přijde, že to jsou nějaké vlny. Jako určitě pro nás je nejnebezpečnější úsek tam, kde je největší provoz. Tzn. silnice 1/4 strakonická. Tam ty nehody jsou, protože se tam jezdí rychle a je to nedostatečný pro dnešní provoz, ty dva pruhy.

Ale v poslední době mi právě přijde nejhorší silnice směr na Rožmitál, nevím, čím to je, ani proč zrovna tam. Na dálnici jich bývá taky dost, zkrátka tam kde je velký provoz.

Na tom Rožmitálsku bývá těch nehod poslední dobou vážně dost. Jsou tam asi špatné povětrnostní podmínky, hodně to tam namrzá, dost tam fouká, střídá se tam sluníčko a stín a v těch lesích to za deště klouže.“

Na jaké neočekávané zvláštnosti je třeba si dávat pozor u dopravní nehody?

„Je potřeba si dávat pozor na agresivitu účastníků nebo celkově lidí, nemusí to být ani z důvodu alkoholu či drog. Může to být i vlivem toho zranění, například šokem nebo strachem o své známé, blízké. Na to je třeba si dávat pozor furt. Pořád mít toho člověka pod kontrolou, aby nás třeba nepokousal nebo nezačal mlátit.

Dále samozřejmě ty standartní věci jako rozlité palivo, a abychom vyloučili případné iniciačních zdroje. Dost lidí se u nehody kouří, tak je potřeba z místa nehody vykázat nebo zakázat kouření.

Alternativní pohony jsou taky neočekávaná zvláštnost občas se setkáváme s CNG, LPG.

Dále se rozšiřuje elektromobilita, to je pro nás další velký problém. Může být třeba pohon na vodík. Už jsou i autobusy na vodík tak je na to třeba taky dávat pozor.

Další zvláštnosti můžou být náklady. Dneska se vozí cokoli po silnici kolikrát to není ani označené. Může se stát, že budeme vyprošťovat lidi z auta, ze kterého utíká nějaká nebezpečná látka, ohrozí to zbytečně i nás.

Dále se vozí zbraně, tlakové láhve, různá zvířata apod.“

Je nějaká dopravní nehoda, která se Vám vybaví a na kterou nikdy nezapomenete?

„To mají asi hasiči všichni nějakou.“

Já mám jednu, kde byl člověk hodně zaseklý. My jsme na místo přijeli pouze jako dva hasiči a dlouhou dobu jsme tam sami byli, takže jsme s tím člověkem nějak komunikovali, snažili se mu dát první pomoc a dostat ho nějak ven.

Pamatuji si, že tam měl strašně málo prostoru, celou dobu prosil o záchranu, že má rodinu, a že chce žít. Bohužel, i když poté dostal od záchranky léky a potřebnou péči, tak i přesto vykrvácel a umřel nám přímo pod rukama.

Tak tahle nehoda mi v hlavě zůstává.“

Je ještě něco, co byste chtěl k tomuto tématu doplnit?

„Co se týče nehod, tak jsem velmi spokojený s vybavením, které máme.“

Dneska máme dvě motorové jednotky k tomu ještě ruční pumpu a spoustu jiných prostředků, které se nedají srovnat s tím, co jsme měli, když jsem nastoupil ke sboru.

Na druhou stránku, co mi vadí dlouhodobě, to jsou reflexní vesty. Myslím si, že naše zásahové obleky splňují normy, co se týče reflexních prvků, a tak nevidím důvod, proč nosit neustále vestu. V horku je to nepříjemné mít na sobě kompletní výstroj, výzbroj a na tom ještě vestu. Nehledě na to, že mi kolikrát při práci překáží a vadí, kolikrát se někde za ní zachytím. Pokud chtějí zlepšit viditelnost tak by mohli mít „zásaháče“ jinou barvu, která je vidět.“

RESPONDENT 3

Posledním respondentem byl autorem vybrán také příslušník Hasičského záchranného sboru, který vykonává momentálně funkci velitele družstva a u sboru působí už 22 let.

Zasahoval jste už někdy u dopravní nehody?

„Ano několikrát.“

Jak často se zasahuje na DN oproti jiným mimořádným událostem?

„Tak rozhodně častěji než u požárů, ale míň častý než u technických zásahů. Dalo by se říct, že tak jedna pětina ze všech zásahu.“

Jaký typ dopravních nehod je nejčastější?

„Nejčastěji se jedná o dopravní nehody dvou aut většinou na křižovatce bez zranění nebo s lehčím zraněním.“

Jak probíhá samotný zásah u dopravní nehody z Vaší pozice?

„Jako první při příjezdu na dopravní nehodu se domluví se strojníkem, jak postavit cisternu. Děláme to tak zvaným nárazníkovým postavením. To znamená že auto postavíme tak, abychom chránili to samotné místo mimořádné události a všechny účastníky a záchranáře.

Potom následuje samotný průzkum, který se provádí takzvaným 360stupňovým průzkumem, což je v podstatě to, že se nezabýváme jenom tím autem samotným, ale i okolím té dopravní nehody. Obzvláště dáváme pozor na to, jestli nejsou další lidi například pod autem nebo schovaný někde uvnitř auta pod dekou pod sedačkou apod.

Dále samozřejmě musíme zjistit, co všechno ty auta převáželi, jestli nepřevážili nějaké nebezpečné látky nebo jestli nejsou na alternativní pohony.

Potom následují kroky podle toho, jak to dopravní nehoda vypadá. Jestliže jsou tam zraněné osoby, staráme se o ně, dáváme přednemocniční neodkladnou pomoc, samozřejmě pokud je tam záchranná služba, většinou to necháváme na ní.

Dále záleží, jestli je potřeba vyprošťovat nebo ne nebo pokud jde jen o únik PHM. Zkrátka začínáme záchrannými pracemi, na které navazují likvidační práce.“

Jak probíhá součinnost s dobrovolnými hasiči tady na Příbramsku?

„Součinnost s dobrovolnými hasiči je na výborné úrovni, protože dobrovolní hasiči jsou proškolení na tuto činnost a co se týká hasičů na území Příbram tak s těma jsem nikdy neměl špatnou zkušenost u dopravní nehody.

Pokud na místo události přijedou jako první „dobráci“, tak víceméně ta jejich činnost je stejná jako naše, to znamená, že provádí ty záchranné a likvidační práce a po příjezdu hasičského záchranného sboru dochází ve většině případů k převzetí velení a ten nastupující velitel HZS potom pokračuje v té činnosti.“

Kde na Příbramsku bývají nejčastěji dopravní nehody?

„Tak úplně nejčastější je pořád strakonická silnice. Je to nejvytíženější silnice s největším provozem a dochází zde k nejvíce nehodám.“

Na jaké neočekávané zvláštnosti je třeba si dávat pozor u dopravní nehody?

„Neočekávaných zvláštností je strašná řada. Několikrát se mi stalo, že vozidlo nebylo označený, že je na alternativní pohon, a kdybych na to nepřišel, tak bychom byli překvapení. S tím souvisí, že každé auto na LPG má uzavírací kohout, který je potřeba vždy uzavřít a pokaždé je umístěný někde jinde, takže se dost problematicky hledají. Kdyby se tenhle ventil nezavřel, mohlo by dojít k úniku nebezpečné látky a v nejhorším případě jejího vznícení a požáru.“

Další zvláštnosti jsou třeba to, že pokud na místě události nejsou žádní lidé ani řidič tak je třeba se porozhlédnout po okolí, jestli tam nikde nikdo neleží. Ze zkušenosti vím, že kolikrát se řidič snaží odejít, odplazit anebo byl katapultován z auta pryč.

Další věci, na kterou je potřeba si dát pozor, jsou zvířata. Jednou jsme zachraňovali i komáry. Byl to nějaký vzácný druh. Pak to můžou být velký psi, kteří se snaží auto a majitele hlídat a nám to ztíží záchranné práce. Zatím se mi ještě nestalo, že by někdo převážel nějakého hada nebo něco podobného, ale stát se to může.

A další jsou nějaké nebezpečné látky. Zase jsem byl u toho, jak paní převážela spoustu různých chemikálií a při nárazu došlo k jejímu poleptání. Tento zásah jsme pak vedli jako zásah na nebezpečnou látku.“

Je nějaká dopravní nehoda, která se Vám vybaví a na kterou nikdy nezapomenete?

„Tak asi to bude to moje nějaká větší první nehoda.“

Bylo to ve Věšíně, kdy v podstatě v zatáčce auto vyjelo pod kamion a pamatuji si to, protože to bylo poprvé, kdy jsme stříhali. Když jsme tam přijeli, tak z auta, které bylo pod kamionem koukala akorát hlava, kousek těla a 3 ruce. Víím, že jsem si říkal, jak je možné, že tam jsou 3 ruce. Potom jsme zjistili, což nebylo ze začátku vidět, že v tom autě jeli dva lidé a víím, že jsme tam stříhali oba ven z auta cca 2 hod.

Bylo to dost problematické a poprvé a zatím doteď naposled jsem doléval benzín do vyprošování. Nakonec to dopadlo dobře, oba přežili, a i teď vím, že ještě oba žijí.

Další nehodu, co si pamatuji, je nehoda autobusu s fotbalovým týmem mladých fotbalistů. Tam sice žádné zranění nebylo, ale v prvním okamžiku při nahlášení jako dopravní nehoda autobusu se 30 dětmi, to nebylo nic příjemného. Víím jen, že jsme tam povolávali evakuační autobus z Plzně, protože byla zima a bylo potřeba je dostat do tepla.“

Je ještě něco, co byste chtěl k tomuto tématu doplnit?

„Rozhodně bude zajímavé, jak se bude v budoucnu řešit pohon pro naše cisterny na naftu.

Pořád jezdit nebudeme a jako elektrický auta si to neumím úplně představit, jestli to do té doby nějak vymyslí, aby to zvládlo celou noc v zápřahu, tak to možná půjde.

Uvidíme.“

8.2.1 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ

Autorem bylo stanoveno sedm otázek k praktické části bakalářské práce, kterými se autor ptal všech tří respondentů.

Na první stanovenou otázku: **Zasahoval jste už někdy u dopravní nehody?** Všichni respondenti odpověděli, že ano, zasahovali.

Na druhou otázku: **Jak často se zasahuje na DN oproti jiným mimořádným událostem?** Respondenti odpovídali také stejnou odpovědí a to, že u dopravní nehody členové hasičského záchranného sboru zasahují z jedné pětiny všech zásahů. Shodli se, že dopravní nehody jsou jako zásahy častější než požáry, ale ne častější než technické pomoci.

Další stanovená otázka byla: **Jaký typ dopravních nehod je nejčastější?** U této otázky se respondenti opět shodli a to tak, že nejčastější typ dopravních nehod je srážka dvou osobních aut, kdy bývají lehčí zranění. Případně R1 uvedl, že v létě jsou častější i srážky s motorkáři, kdy zranění bývají fatálnější.

Čtvrtou otázkou byla: **Jak probíhá samotný zásah u dopravní nehody z Vaší pozice?** Touto otázkou respondenti popsali postup členů hasičského sboru u dopravní nehody s tím, že každý z nich postup popsal na své pozici. Výsledkem všech respondentů bylo, že první krok, který provádějí je zjišťování informací na cestě. Druhým krokem je důležité zhodnotit situaci a eliminovat rizika a první pomoc raněným. Poté následuje odklizení škod. Obecně se provádějí nejdříve záchranné práce a poté likvidační.

Pátá otázka byla stanovena následovně: **Kde na Příbramsku bývají nejčastěji dopravní nehody? A proč?** U této otázky R1 odpověděl, že nejčastěji se setkal s dopravní nehodou na úseku křižovatky Milín-Buk, kdy tam řidiči hodně riskují. Dalším úsekem uvedl Strakonickou silnici mezi Prahou a Pískem a úsek ulice Evropské. To je hlavní příjezd z Prahy do Příbrami a je tam velký provoz. R2 k této otázce doplnil úsek silnice směrem na Rožmitál a jinak souhlasil s R2 s ulicí Strakonická. Ulici strakonickou zmínil i R3.

Předposlední otázka byla stanovena na: **Na jaké neočekávané zvláštnosti je třeba si dávat pozor u dopravní nehody?** K této otázce R3 zmínil, že je u dopravní nehody důležité si dát pozor na auta na LPG kvůli uzavření kohoutu. Dalšími zvláštnostmi zmínil to, že se může stát situace, kdy na místě události dopravní nehody nejsou žádní zranění, nicméně se mohou nacházet dále od místa události kvůli katapultáži nebo tomu, že chtějí jednoduše z dopravní nehody utéct. Dalším bodem odpověděl, že je potřeba si dávat pozor na dopravní nehody, kde jsou převážena zvířata a na další převážené nebezpečné látky.

K otázce zvláštností R1 ještě doplnil, že je důležité sledovat stav zraněných, jelikož mohou mít pocit, že jim náraz nic neudělal, ale může se jim zhoršit stav a vědomí.

Poslední otázka byla: **Je nějaká dopravní nehoda, která se Vám vybaví a na kterou nikdy nezapomenete?** Na tuto otázku odpověděli všichni tři respondenti svým zážitkem a zkušeností s dopravní nehodou, na kterou nikdy nezapomenou.

8.3 DISKUZE

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zkoumat činnost jednotek požární ochrany na území okresu Příbram při dopravní nehodě. Tohoto cíle autor dosáhl získáváním dat

díky polostrukturovaným rozhovorům. Toto téma bylo autorem zvoleno z důvodu, aby získal více zajímavých dat a případně se mohl zeptat na doplňující otázky.

Data autor získával pomocí osobního setkání na stanici Hasičského záchranného sboru v Příbrami.

Dopravní nehody jsou jedny z nejčastějších mimořádných událostí se kterými se členové jednotek požární ochrany setkávají. Jejich činnost u dopravní nehody je tedy velmi častá a důležitá. Každá dopravní nehoda je svým způsobem jiná a také činnost jednotek v každém kraji je lehce odlišná. Základy však zůstávají všude stejné. Ve směs se jedná o záchranné a likvidační práce.

Z rozhovoru byly získána data celkem od tří respondentů, dva z nich jsou příslušníci Hasičského záchranného sboru, kteří slouží u sboru přes dvacet let. Třetí respondent působí jako člen sboru dobrovolných hasičů.

První otázku autor zvolil spíše jako informativní, kdy se ujistil, že všichni respondenti u dopravní nehody již zasahovali a mají s tím zkušenosti tak, aby na dále bylo o čem rozhovor vést.

Druhá a třetí otázka byla statistická, kdy bylo zjištěno, že dopravní nehody na území okresu Příbram bývají druhým nejčastějším zásahem hasičů a konkrétně dle respondentů je nejčastější dopravní nehoda srážka dvou osobních automobilů. Výsledek autora osobně nepřekvapil z toho důvodu, že je sám příslušníkem Hasičského záchranného sboru a s tímto tvrzením spíše souhlasí.

Ohledně čtvrté otázky, jak probíhá samotný zásah u dopravní nehody autor získal data od respondentů, která se shodují s teorií. Záchranné a likvidační práce, která jsou stěžejní u zásahu dopravní nehody jsou zmíněny i v teoretické části bakalářské práce a tyto práce autor také sám vykonává.

Pátou otázkou praktické části se stala: **Kde na Příbramsku bývají nejčastěji dopravní nehody? A proč?** V této otázce respondenti zmiňovali především silnici I/4 známou jako „Strakonická“, kde díky hustému provozu a dnes již nedostatečným parametrům dochází k častým a v mnoha případech k vážným dopravním nehodám.

U předposlední otázky se autor ptal, na jaké neočekávané zvláštnosti u zásahu na dopravní nehodě je třeba dávat pozor. Zde byl výčet zvláštností opravdu velký a v mnoha případech logický.

Poslední otázka byla trochu osobnějšího rázu, kdy byli respondenti tázáni, na jaké dopravní nehody si pamatují a nikdy na ně nezapomenou. Tato otázka byla velice zajímavá a bylo zajímavé poslouchat co respondenti odpovídají.

Co bylo u praktické části příjemné překvapení, bylo to, že sbory dobrovolných hasičů na Příbramsku jsou velmi dobře vycvičeni k zásahům a mohou být velice nápomocni členům hasičského záchranného sboru u zásahů, nejen u dopravních nehod. Jako veliký problém respondenti zmínili elektromobilitu. Zde by bylo řešením zavést jednotný postup, kterým by se jednotky na místě události řídili a na tento postup pak jednotlivé jednotky zaučit a popřípadě dovybavit.

Ze zjištěných informací od příslušníků Hasičského záchranného sboru potažmo člena sboru dobrovolné jednotky vyplývá, že činnost jednotky u dopravní nehody je velmi rozsáhlá a kolikrát i komplikovaná. Je třeba si dávat pozor na velké množství nebezpečných jevů, které mohou v průběhu činnosti nastat. Z odpovědí je ale zřejmé, že připravenost jednotek je na velmi vysoké úrovni a jejich práce tak na místě události je velmi profesionální. Dále je z odpovědí zřejmé, že se na dopravní nehody na okresu Příbram jezdí velmi často, dalo by se říci, že každý den. Nicméně nedá se mluvit o rutině, protože každá dopravní nehoda je jedinečná a něčím odlišná od těch ostatních.

Dle mého názoru je důležité, aby se zlepšila připravenost jednotek, co se vybavení týče. Zejména obnovy starších prostředků za nové, výkonnější. Některé nové vozy a jejich konstrukce jsou výrazně pevnější oproti starším automobilům a slabší vybavení může ve špatném případě znamenat veliké komplikace při záchranných pracích.

Celkově se jako autor shoduji se všemi odpovědi, které respondenti odpověděli, především pak s místem a četností zásahů na dopravní nehodu.

ZÁVĚR

Daná bakalářská práce v teoretické části popisovala dopravní nehody jako takové, integrovaný záchranný systém, dále popisovala deskripci hasičského záchranného sboru, jeho historii, organizaci a strukturu a typové činnosti, podle kterých členové hasičského sboru postupují v případě dopravní nehody, případně v případě dopravní nehody s velkým počtem zasažených osob. Vzhledem k tomu, že do IZS systému nepatří pouze hasičský záchranný sbor, ale i další dvě základní složky, i tyto složky byly v teoretické části popsány. Těmito dalšími dvěma základními složkami jsou zdravotnická záchranná služba a policie České republiky. Poslední kapitola teoretické části se věnovala krizovému plánování.

Praktická část bakalářská práce byla zpracována pomocí polostrukturovaných rozhovorů, kdy autor získával data od třech respondentů pomocí osobního setkání. Rozhovory se uskutečnily se členy hasičského záchranného sboru, kdy jeden z nich je členem sboru dobrovolných hasičů.

Bylo stanoveno 7 otázek k praktické části, které byly zodpovězeny všemi informanty, případně byly přidány ještě doplňující otázky.

První otázkou bylo zjištěno, jestli respondenti měli zkušenost se zásahem u dopravní nehody. Odpověď byla u všech stejná, a to, že ano.

Druhá a třetí otázka byla zvolena na zjištění statistiky. Otázkou, jak často se zasahuje u dopravní nehody, bylo zjištěno, že členové sboru u tohoto typu zásahu zasahují z jedné pětiny. Otázkou pak, jaký typ dopravních nehod je nejčastější, byla odpověď od respondentů stejná. Nejčastější typ dopravních nehod je srážka dvou automobilů a zraněný bývají spíše lehčího rázu.

Další otázka shrnula postupy členů hasičského sboru u zásahu u dopravní nehody. Stežejní při této situaci jsou záchranné a likvidační práce.

Pátá otázka stanovila, kde nejčastěji na území Příbram bývají nehody a výsledek rozhovorů byl, že na Strakonické ulici.

Předposlední otázkou autor od respondentů zjistit data, jaké zvláštnosti se mohou u dopravní nehody stát a na co je potřeba si dát pozor.

Nakonec autor zvolil osobnější otázku a to, jaké dopravní nehody si respondenti pamatují a nikdy ji nezapomenou.

Cíle vypracované praktické části bakalářské práce byly splněny.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

LITERÁRNÍ ZDROJE:

1. BERAN, T. 2007. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče: [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-1791-0.
2. HIRT, M., 2012. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4308-0.
3. *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda*. STČ-08/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.
4. *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí*. STČ-09/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.
5. Kolektiv autorů, 2016. *Co dělat... aneb Kapesní průvodce krizovými situacemi doma i v zahraničí*. 5. vydání. Praha: Centrum pro bezpečný stát z.s. ISBN 978-80-905615-2-6.
6. MATES, P. a kol. 2011. *Veřejné sbory*, 1. vyd., Praha, Wolters Kluwer ČR, a.s. ISBN 978-80-7357-604-2.
7. MV – generální ředitelství HZS ČR. 2018. *Hasičský záchranný sbor České republiky*, Praha, Ministerstvo vnitra.
8. POLICIE ČR., 2017. *Policie České republiky = Police of the Czech Republic*. Praha: Policejní prezidium České republiky. ISBN 978-80-270-0664-9.
9. REMEŠ, R. a TRNOVSKÁ, S., 2013. *Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4530-5.
10. SKALSKÁ, K, HANUŠKA, Z. a DUBSKÝ, M. 2010. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. ISBN 978-80-86640-59-4.
11. SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ, D. 2007. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta. ISBN 978-80-7368-337-5.

12. SZASZO, Z., 2010. *Stručná historie profesionální požární ochrany v českých zemích*. Vydání první. Praha: MV –generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. ISBN 978-80-86640-60-0.
13. ŠENOVSÝ, M., ADAMEC, V. a HANUŠKA Z. 2007. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, ISBN 978-80-385-007-4.
14. ŠTĚTINA, J. a kol., 2014. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4578-7.
15. ŠVARŤÍČEK, R. a ŠEĐOVÁ, K., 2014. Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0644-6.
16. VILÁŠEK, J., M. FIALA a D. VONDRÁŠEK. 2014. Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-2477-8.

ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. FAZLE, S., SHENGCHUAN, Z., and co., 2021. *Public intention to pay for road safety improvement: a case study of Pakistan*. [online]. [cit. 2021-08-04]. Dostupné také z: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34363992/>.
2. FRANĚK, O., 2022. *Systém zdravotnické záchranné služby v ČR* [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr/>.
3. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. 2022. *Tisňová volání v České republice*. [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/tisnova-volani-v-ceske-republice.aspx>.
4. KAVAN, Š., *Činnost jednotek požární ochrany při povodních: Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje* [online]. [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: http://www.csvh.cz/akce/soubory/2016_05_05_P2.pdf.
5. KLIMKOVÁ, A., 2015. *Kvalitativní výzkum*. [online]. [cit. 2015-01-12]. Dostupné z: [Kvalitativní výzkum \(marke.cz\)](http://www.marke.cz)
6. LIGA LIDSKÝCH PRÁV. 2022. *Donucovací prostředky a zbraně* [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://llp.cz/ferove-vysetrovani/pouziti-donucovacich-prostredku-a-zbrane/>.

7. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY: 2022. *Historie policie a četnictva*. [online]. [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/historie-policie-a-cetnictva.aspx>.
8. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. 2016. *Jadernou elektrárnu střeží speciální jednotka*. [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/jadernou-elektrarnu-strezi-specialni-jednotka.aspx>.
9. ZÁKLADNÍ INFORMACE. HASIČSKÝ ÚTVAR OCHRANY PRAŽSKÉHO HRADU. 2019. *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR*. [online]. [cit. 2019-02-02]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/hasicky-utvar-ochrany-prazskeho-hradu-menu-o-nas-zakladni-informace.aspx>.

LEGISLATIVNÍ DOKUMENTY

1. ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 34.
2. ČESKO. Ústavní zákon č. 1 ze dne 28. prosince 1992 Sb., Ústava České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 1.
3. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 21. února 1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 3.
4. ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 09. srpna 2000 Sb., o integrovaném záchranném systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 73.
5. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 98.
6. ČESKO. Vyhláška č. 328 ze dne 18. září 2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 127.
7. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 11. srpna 2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 91.
8. ČESKO. Zákon č. 374 ze dne 8. prosince 2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 131.

9. ČESKO. Zákon č. 320 ze dne 7. prosince 2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 135.

BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

1. ČIŠECKÁ, J. 2021. *Organizace integrovaného záchranného systému při krizových situacích*. Brno. Bakalářská práce, AMBIS vysoká škola, a.s., Bezpečnostní management v regionech.
2. DUŠKOVÁ, L., 2018. *Znalosti a schopnosti poskytování první pomoci ve sborech dobrovolných hasičů Plzeňského kraje*. Plzeň. Bakalářská práce, Fakulta zdravotnických studií Západočeské univerzity v Plzni, obor Zdravotnický záchranář.
3. KREJČÍ, Z. 2019. *Hasičský záchranný sbor ČR (postavení, pravomoc, působnost) a jeho začlenění do integrovaného záchranného systému*. Brno. Bakalářská práce, Právnická fakulta Masarykovy univerzity, obor Veřejná správa.

SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK A OBRÁZKŮ

TABULKY:

TABULKA 1 INFORMAČNÍ ÚDAJE INFORMANTŮ	44
---	----

OBRÁZKY:

OBRÁZEK 1 ZNAK HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU	I
OBRÁZEK 2 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA HZS ČR	I
OBRÁZEK 3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA GŘ HZS ČR	II
OBRÁZEK 4 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA ZÚ HZS ČR	III
OBRÁZEK 5 OPERAČNÍ HODNOTA JEDNOTEK PO DLE KATEGORIÍ	IV
OBRÁZEK 6 ZNAK ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY	IV
OBRÁZEK 7 ZNAK POLICIE ČR	V

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

HZS ČR = Hasičský záchranný sbor České republiky

IZS = Integrovaný záchranný systém

JPO = Jednotka požární ochrany

JSDH = Jednotka sboru dobrovolných hasičů

KOPIS = Krajské operační a informační středisko

LZS – Letecká záchranná služba

MU = Mimořádná událost

NDIC = Národní dopravní informační centrum

OS PP ČR = Operační středisko policejního prezidia

PČR = Policie České republiky

PNP = Přednemocniční neodkladná péče

PO = Požární ochrana

RLP = Rychlá lékařská pomoc

RV = Rendez vous systém

RZS = Rychlá zdravotnická pomoc

ZOS ZZS = Zdravotnické operační středisko zdravotnické záchranné služby

ZZS = Zdravotnická záchranná služba

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA A



Obrázek 1 znak Hasičského záchranného sboru

(Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Hasičský_záchranný_sbor_České_republiky)

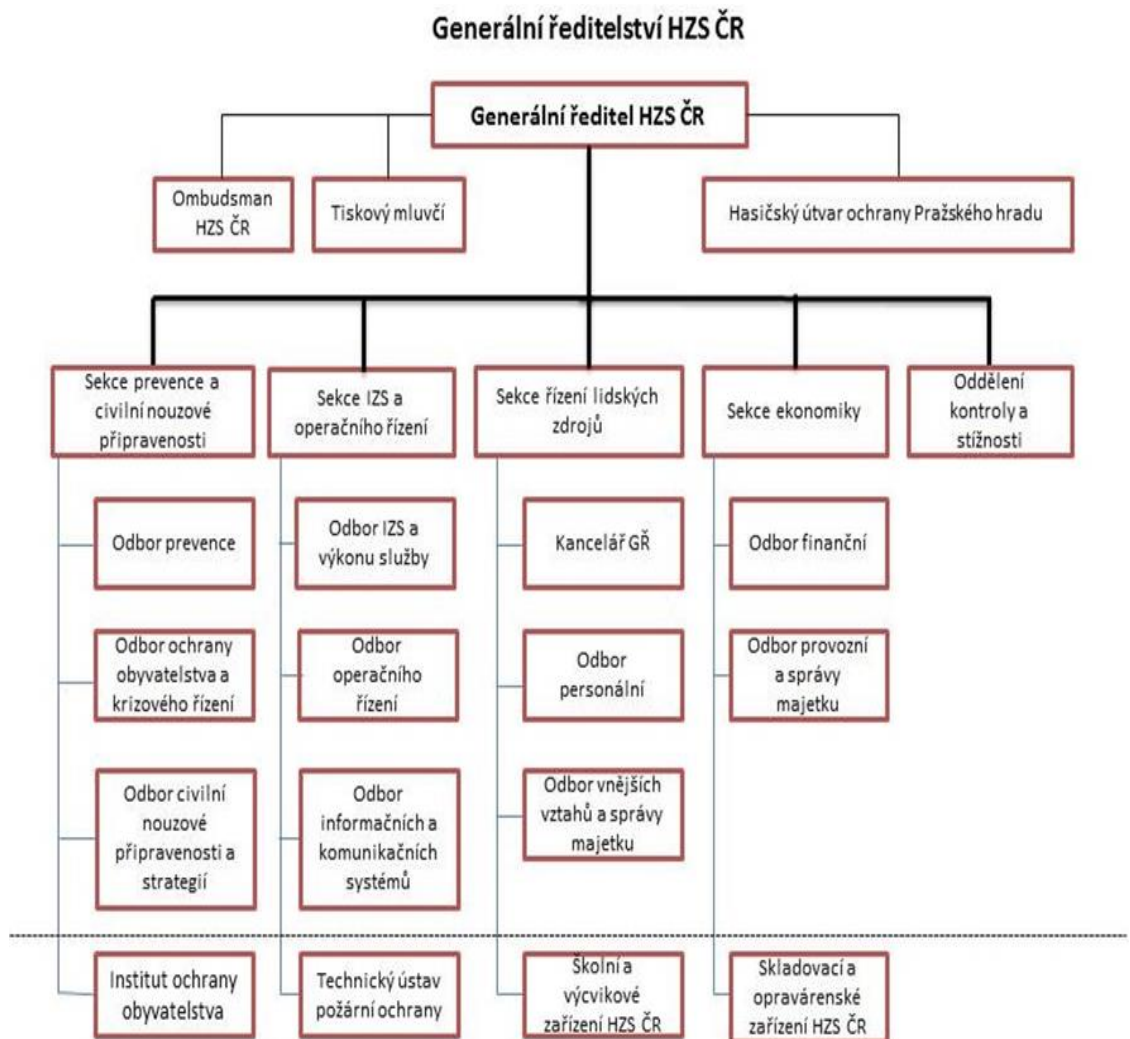
PŘÍLOHA B



Obrázek 2 Organizační struktura HZS ČR

(Zdroj: KREJČÍ, Z. 2019)

PŘÍLOHA C

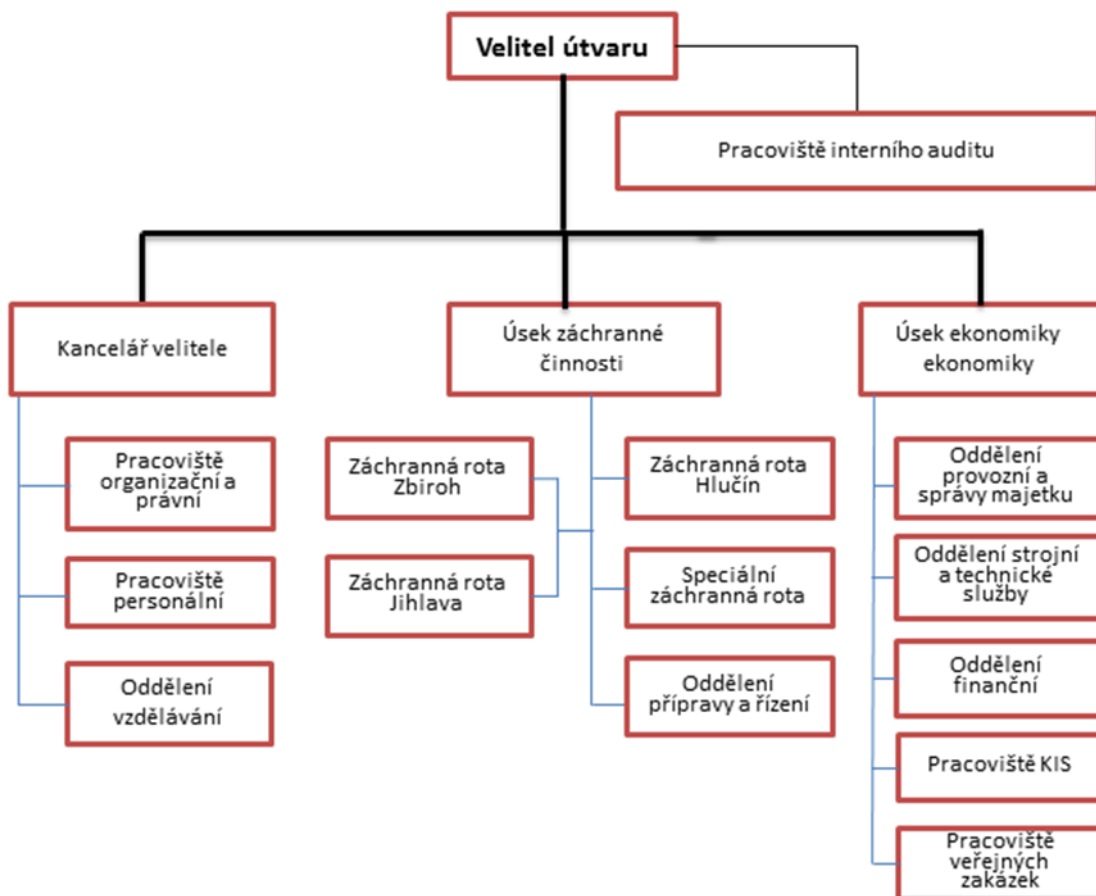


Obrázek 3 Organizační struktura GŘ HZS ČR

(Zdroj: KREJČÍ, Z. 2019)

PŘÍLOHA D

Záchranný útvar HZS ČR



Obrázek 4 Organizační struktura ZÚ HZS ČR

(Zdroj: KREJČÍ, Z. 2019)

PŘÍLOHA E

kategorie jednotky PO	JPO I	JPO II	JPO III	JPO IV	JPO V	JPO VI
Doba výjezdu [min]	2	5	10	2	10	10
Územní působnost [min]	20	10	10	není	není	není
Počet jednotek PO na území hl. m. Prahy	10	0	18	8	15	8
Druh jednotky PO	HZS kraje	SDH obce	SDH obce	HZS podniku	SDH obce	SDH podniku

Obrázek 5 operační hodnota jednotek PO dle kategorií

(zdroj: <https://www.hzscr.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d.>)

PŘÍLOHA F



Obrázek 6 Znak zdravotnické záchranné služby

(zdroj: <https://www.azmedicashop.cz/poradna/znete-symboliku-znaku-zachranaru-modra-hvezda-zivota/>)

PŘÍLOHA G



Obrázek 7 Znak Policie ČR

(zdroj: <https://www.policie.cz/policie-cr.aspx>)