

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**ČINNOST ZÁKLADNÍCH SLOŽEK  
INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU  
PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH S VYSOKÝM  
POČTEM ZRANĚNÝCH V OKRESE PRACHATICE**

**Autor práce:** Lucie Sýkorová  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Prezenční  
**Vedoucí práce:** PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

**2022**

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

### ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Lucie Sýkorová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Místo studia: České Budějovice

**Název bakalářské práce: Činnost základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Operations of Basic Integrated Rescue System Services during Car Accidents with a High Quantity of Injured People in the District of Prachatice.**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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


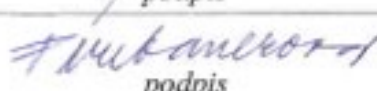

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): duben 2022

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je posouzení spolupráce základních složek IZS při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice. Vedlejším cílem je zpracování teoretické části, charakteristika základních složek IZS při provádění záchranných a likvidačních prací.

Student: Lucie Sýkorová	24.5.2021 datum	Sýkorová podpis
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.	31.5.2021 datum	SK podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	31.5.2021 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1.6.21 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1.6.2021 datum	 podpis



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

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

.....

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

## ABSTRAKT

SÝKOROVÁ, L. *Činnost základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. 66 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, integrovaný záchranný systém, okres Prachatice, součinnost, záchranné a likvidační práce

Bakalářská práce se zabývá Činností základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice. Teoretická část popisuje všeobecně dopravní nehody, dále charakterizuje jednotlivé složky integrovaného záchranného systému. U jednotlivých složek je také popsána činnost při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných osob. Praktická část zahrnuje analýzu statistických dat a kvalitativní výzkum. Pro analýzu statistických dat jsou vytvořeny tabulky, které porovnávají dopravní nehody v České republice s okresem Prachatice. Kvalitativní výzkum je především zaměřen na posouzení spolupráce mezi jednotlivými složkami. Rozhovory jsou samostatně okomentovány a následně autor práce provedl celkové vyhodnocení formou diskuze. Cílem bakalářské práce je posoudit spolupráci základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice.

## ABSTRACT

SÝKOROVÁ, L. *Operations of Basic Integrated Rescue System Services during Car Accidents with a High Quantity of Injured People in the District of Prachatice: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2022. 66 p. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

**Key words:** traffic accident, integrated rescue system, Prachatice district, cooperation, rescue and liquidation works

The bachelor thesis deals with the activities of the basic components of the integrated rescue system during traffic accidents with a high number of injured in the Prachatice district. The theoretical part describes traffic accidents in general, then characterizes the individual components of the integrated rescue system. It also describes the activities of the individual components in traffic accidents with a high number of injured persons. The practical part includes an analysis of statistical data and qualitative research. Tables are created for the analysis of statistical data, which compare traffic accidents in the Czech Republic with the Prachatice district. Qualitative research is mainly aimed at assessing the cooperation between the individual components. The interviews are commented separately and then the author of the thesis made an overall evaluation in the form of a discussion. The aim of the bachelor thesis is to assess the cooperation of the basic components of the integrated rescue system in traffic accidents with a high number of injured in the Prachatice district.

# Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	9
2 Pojem dopravní nehoda.....	10
3 Integrovaný záchranný systém.....	12
3.1 Historický vývoj.....	13
3.2 Legislativa.....	14
4 Základní složky integrovaného záchranného systému.....	15
4.1 Hasičský záchranný sbor České republiky.....	15
4.2 Jednotky požární ochrany zařazené v plošném pokrytí kraje jednotkami požární ochrany.....	18
4.3 Zdravotnická záchranná služba.....	19
4.4 Policie České republiky.....	22
5 Ostatní složky integrovaného záchranného systému.....	26
6 Záchranné a likvidační práce při dopravních nehodách.....	28
7 Výzkumná část.....	30
7.1 Šetření formou analýzy statistických dat .....	30
7.2 Šetření formou polosturkturovaného rozhovoru .....	32
8 Diskuze.....	55
Závěr .....	60
Seznam použitých zdrojů .....	62
Seznam zkratk .....	65
Seznam tabulek .....	66

## Úvod

Bakalářská práce na téma „Činnost základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice“ se zabývá charakteristikou dopravních nehod, integrovaného záchranného systému, jednotlivých složek a postupů při dopravních nehodách.

Každý si někdy v životě klade otázky, jak různé věci vznikly. V autorově případě tato otázka směřuje k integrovanému záchrannému systému. Proč byl tento systém vytvořen? Podle autorova názoru a zjištěných informací se nad tímto systémem začalo uvažovat okolo devadesátých let. Uvažovalo se nad tím z důvodu toho, že devadesátá léta přinesly do života nové technologie a tím také došlo ke zvýšení životní úrovně. S přílivem nových věcí, přibývaly i mimořádné události. Takové události daly podnět k vytvoření systému, který by rychle a účinně vyřešil nastalou situaci a zároveň propojil jednotlivé organizace dohromady. Mezi nežádoucí situace, které ohrožují naše životy, patří i dopravní nehody. V současné době je transport věcí či osob na vysoké úrovni a tím pádem dochází k vyšším počtům dopravních nehod než v dřívějších letech. Jak již název napovídá, touto problematikou se autor v této práci bude zabývat.

Práce je rozdělena na teoretickou a výzkumnou část. V teoretické části autor popisuje obecně dopravní nehody. Kapitola dvě se zaměřuje na historický vývoj integrovaného záchranného systému a s tím spojenou legislativu. Zbylé kapitoly se zabývají jak základními, tak ostatními složkami integrovaného záchranného systému. V kapitolách jsou zmíněny jednotlivé činnosti složek, se kterými se potýkají u dopravních nehod. Aby byl též splněn vedlejší cíl práce, poslední kapitola se věnuje záchranným a likvidačním pracím. Výzkumná část má za cíl posoudit spolupráci základních složek. Aby tento cíl mohl být naplněn, autor využil k získání informací analýzu statistických dat a kvalitativní výzkum. Následně ze zjištěných informací autor provedl vyhodnocení.

Výstupem této práce je tedy posouzení spolupráce základních složek v okrese Prachatice. Na konci bakalářské práce autor shrnul celý obsah, popsal vyhodnocení a cíle vytyčené v této práci. Zmínil se o důležitosti integrovaného záchranného systému, o podmínkách práce v jednotlivých složkách a spolupráci.



# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je posouzení spolupráce základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice. Vedlejším cílem je zpracování teoretické části, charakteristika základních složek IZS při provádění záchranných a likvidačních prací.

Teoretická část obsahuje primární informace o dopravních nehodách, o integrovaném záchranném systému a jeho historii. Zbylá část je věnována základním složkám a jejich činnosti při dopravních nehodách. V poslední řadě autor zmiňuje záchranné a likvidační práce. Aby byl naplněn vedlejší cíl práce byla využita metoda analýzy dokumentů. Jedná se o dokumenty, které byly vytvořeny k jinému účelu. Jako příklad by autor práce uvedl odbornou literaturu nebo elektronické dokumenty.<sup>1</sup> Analýza dokumentů nebyla jediná metoda, která ke splnění vedlejšího cíle byla použita. Autor práce použil také metodu syntézy. Syntéza představuje postup, který spojuje dílčí části do celku.<sup>2</sup>

Výzkumná část je zaměřena především na posouzení spolupráce základních složek. Ve výzkumné části autor využil analýzu statistický dat o počtu dopravních nehod a dále kvalitativní výzkum formou polostrukturovaného rozhovoru. Autor si připravil 15 základních otázek a v případě nutnosti kladl respondentům doplňující otázky. Jak již bylo zmíněno, byl využit kvalitativní výzkum. Kvalitativní výzkum je chápán podle autora Hendla jako „*proces hledání porozumění založený na různých metodologických tradicích zkoumání daného sociálního nebo lidského problému. Výzkumník vytváří komplexní holistický obraz, analyzuje různé typy textů, informuje o názorech účastníků výzkumu a provádí zkoumání v přirozených podmínkách.*“<sup>3</sup>

Ze zjištěných informací bylo provedeno vyhodnocení formou diskuze. Autor nejdříve okomentoval jednotlivé rozhovory s respondenty a následně provedl celkové vyhodnocení.

---

<sup>1</sup> POSPÍŠILOVÁ, A. *Analýza dokumentů* [online] 2019, [cit. 2022-03-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.podnikas.cz/analyza-dokumentu/>>.

<sup>2</sup> LORENC, M. *Závěrečné práce – metodika* [online] [cit. 2022-03-18]. Dostupné z WWW: <<https://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>>.

<sup>3</sup> HENDL, J. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. s. 50

## 2 Pojem dopravní nehoda

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích se dopravní nehodou rozumí událost, jedná se zejména o havárii nebo srážku, která se stala na pozemní komunikaci a došlo při ní k újmě, tedy k usmrcení nebo zranění osoby. Případně škodě na majetku, která přímo souvisí s provozem vozidla.<sup>4</sup> Z pohledu integrovaného záchranného systému je dopravní nehoda charakterizována jako mimořádná událost, která vzniká provozem na pozemních komunikacích a v souvislosti s tím dochází k ohrožení života nebo zdraví osob.<sup>5</sup>

Pozemní komunikace je označována za dopravní cestu, která slouží k užití silničních a jiných vozidel, chodcům nebo pevným zařízením, které jsou důležité pro zajištění tohoto užívání, a především její bezpečnosti. Pozemní komunikace se rozdělují na dálnice, silnice a na místní a účelové komunikace.<sup>6</sup>

### Znaky dopravní nehody:

- a) nepředvídatelnost, ale obvykle předvídatelnost události – tím se rozumí, že při předjíždění v zatáčce lze předvídat, že řidič zapříčiní dopravní nehodu a pokud se tak nestane, jedná se o pouhou náhodu spojenou s tím, že v protisměru žádný vůz nejel,
- b) pohyb vozidla po pozemní komunikaci – jedná se o pohyb účastníků dopravy po pozemní komunikaci za stanovených podmínek,
- c) dopad způsobené škody na životě či zdraví – jedná se o škodu reálnou, která vznikla v souvislosti s dopravní nehodou a vedla k ohrožení života a zdraví osob.<sup>7</sup>

### Rozdělení dopravních nehod:

- a) havárie – na dopravní nehodě se podílí pouze jedno vozidlo, nejčastějším příkladem je převrácení vozidla

---

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 47. Dostupné z WWW:< <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.

<sup>5</sup> MINISTERSTVO VNITRA. *Katalogový soubor typové činnosti STČ 08/IZS – Dopravní nehoda*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2009. s. 7.

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997. částka 2. Dostupné z WWW:< <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>.

<sup>7</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 17.

- b) srážka – jedná se o střet dvou nebo více účastníků provozu, při kterém se jeden z nich pohyboval ve vozidle,
- c) ostatní nehody – nelze je umístit mezi již zmíněné druhy, jedná se o zranění vzniklé například rychlým bržděním.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce PČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. s. 6.

### 3 Integrovaný záchranný systém

Integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“) je definován jako koordinovaný postup složek při přípravě na mimořádné události (dále jen „MU“) a při provádění záchranných a likvidačních prací (dále jen „ZaL“).<sup>9</sup> Integrovaný záchranný systém upravuje zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.

Příprava integrovaného záchranného systému tkví zejména v odborné připravenosti složek IZS a orgánů pro koordinaci jejich činnosti. Dále se jedná o přijímání a vyhodnocování informací o hrozícím nebo nastalém vzniku mimořádné události, a to v zabezpečování varování obyvatelstva a vyrozumívání příslušných orgánů a organizací.

Činnost IZS se mimo jiné zabývá i prevencí, kde klade důraz na opatření materiálního, plánovacího, organizačního a vzdělávacího charakteru. Hlavním cílem je předejít vzniku mimořádné události, popřípadě snížit její dopady. Na prevenci před vznikem mimořádné události se podílejí i orgány veřejné správy.<sup>10</sup>

Na integrovaný záchranný systém se vážou pojmy, které jsou vymezené v zákoně č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, dále v zákoně č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a jsou definovány takto:

- a) *Mimořádná událost* – dle §2 písm. b) se rozumí, že jde o škodlivé působení sil a jevů, které jsou vyvolané funkcí člověka, přírodními živly či haváriemi, které směřují k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí a vyžadují provedení ZaL.<sup>11</sup>
- b) *Krizová situace* – podle §2 písm. b) je podle zákona o integrovaném záchranném systému mimořádná událost, ohrožení kritické infrastruktury nebo jiné nebezpečí, při nichž je povinnost vyhlásit stav nebezpečí, nouzový stav nebo stav ohrožení státu.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> DZERMANSKY, M., RAK, J. (2020). *Software Support for the Integrated Rescue System, Proceedings of the 31st DAAAM International Symposium*. pp. 0860, B. Katalinic (Ed.), Published by DAAAM International, Vienna, Austria.

<sup>10</sup> ZEMAN, M., MIKA, J., O. *Integrovaný záchranný systém*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta chemická, 2007. s. 7.

<sup>11</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.

<sup>12</sup> ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>>.

- c) *Záchranné práce* – dle §2 písm. c) jsou činnosti, které směřují k odvrácení nebo ke snížení rizik vzniklých MU, především ve spojitosti s ohrožením života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin.
- d) *Likvidační práce* – dle §2 písm. d) jsou činnosti, které vedou ke zlikvidování následků vyvolaných MU.<sup>13</sup>

### 3.1 Historický vývoj

O sjednocení záchranných složek se začalo usilovat počátkem devadesátých let 20. století, kdy docházelo k nárůstu každodenních negativních událostí. Při nárůstu každodenních negativních událostí také rostla složitost likvidace, která dala podnět k prohloubení systému spolupráce mezi záchrannými složkami, které se podílejí na záchranných a likvidačních pracích.<sup>14</sup>

Hlavním problémem při sjednocování záchranných subjektů byla chybějící legislativa, která by se zabývala otázkami týkající se způsobů řešení záchranných a likvidačních prací. Při řešení této situace se zvažovaly dva možné přístupy:

- 1) *První přístup* – vycházel z komplexního záchranného systému, kde hlavní náplní bylo zabezpečení plošného využití sil a prostředků, optimálního řízení a provádění záchranných a likvidačních prací při přírodních a antropogenních katastrofách. Tato varianta měla podporu především od orgánů civilní ochrany.
- 2) *Druhý přístup* – vycházel ze zkušeností jednotlivých záchranných složek, které musely při likvidaci vzájemně spolupracovat. Základem zde tedy byla součinnost.

Ke zřízení IZS došlo přijetím usnesení Vlády České republiky č. 246/1993 Sb., k návrhu zásad integrovaného záchranného systému. Tento právní předpis upravoval 13 zásad vymezující způsob, kompetence a odpovědnost při zřízení IZS.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.

<sup>14</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s. 14.

<sup>15</sup> LINHART, P. *Některé otázky ochrany obyvatelstva*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, 2006. s. 32-33.

## 3.2 Legislativa

Integrovaný záchranný systém upravuje zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. Jedná se o základní právní předpis. Zákon o IZS charakterizuje pojmy a činnost záchranných subjektů. Následně vytyčuje pravomoc a působnost orgánů, které se podílejí na řízení, když nastanou mimořádné události.

Související právní předpisy:

- zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
- zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod
- zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů
- vyhláška ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému
- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
- zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě
- zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> SKALSKÁ, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. s. 9-10.

## 4 Základní složky integrovaného záchranného systému

Mezi základní složky integrovaného záchranného systému patří Hasičský záchranný sbor České republiky (*dále jen „HZS ČR“*), jednotky požární ochrany zařazené do plošného krytí kraje jednotkami požární ochrany (*dále jen „JPO“*), poskytovatelé Zdravotnické záchranné služby České republiky (*dále jen „ZZS“*) a Policie České republiky (*dále jen „PČR“*). Úkolem základních složek IZS je zajistit trvalou pohotovost pro příjem oznámení vzniku MU, její posouzení a okamžitý zásah v místě mimořádné události. Z tohoto důvodu rozmisťují prostředky a své síly po celém území České republiky.<sup>17</sup>

### 4.1 Hasičský záchranný sbor České republiky

Hasičský záchranný sbor ČR byl vytvořen na základě zákona č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky. Později byl tento zákon nahrazen zákonem č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky s účinností od 1.1. 2016. S HZS ČR souvisejí další právní předpisy a tím je, zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a v neposlední řadě zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně.<sup>18</sup>

Nejdůležitějším a hlavním úkolem hasičského záchranného sboru je ochrana obyvatelstva. Tím autoři Smetana a Kratochvílová mají na mysli *„ochranu života, zdraví a majetku před požáry a zároveň poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech.“*<sup>19</sup> Jedná se o základní složku integrovaného záchranného systému. Podle autorů Viláška, Fialy a Vondráška *„zajišťuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádnou událost a při provádění záchranných a likvidačních prací. Při plnění daných úkolů kooperuje s ostatními složkami IZS, ale i se správními úřady a jinými správními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami, neziskovými organizacemi a sdruženími občanů.“*<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> ZPĚVÁK, A. *Zákon o integrovaném záchranném systému: komentář*. §4 odst. 1, 4 Praha: Wolters Kluwer, 2019. s. 13.

<sup>18</sup> FIALA, M., VILÁŠEK, J., VONDRÁŠEK, D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. s. 25.

<sup>19</sup> SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ, D. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. s. 40.

<sup>20</sup> FIALA, M., VILÁŠEK, J., VONDRÁŠEK, D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. s. 26.

Hasičský záchranný sbor ČR je považován za ústředního koordinátora a oporu IZS. Z toho tedy vyplývá, že pokud u zásahu zasahuje více složek IZS, tak velitelem zásahu bude příslušník Hasičského záchranného sboru ČR, který má na starost koordinaci a součinnost složek při záchranných a likvidačních pracích.<sup>21</sup> Tísňové volání pro HZS ČR je 150.

V následujícím úseku se autor práce zabývá **strukturou** hasičského záchranného sboru ČR. Hasičský záchranný sbor je složen z generálního ředitelství, dále z hasičského záchranného sboru kraje, ze záchranného útvaru a ze vzdělávacích pracovišť, a to podle zákona č. 320/2015 sb., o Hasičském záchranném sboru ČR.<sup>22</sup>

Generální ředitelství HZS ČR je součástí Ministerstva vnitra a v souvislosti k IZS, požární ochraně a ochraně obyvatelstva obstarává úkoly, které jsou ukládané tímto zákonem ministerstvu vnitra. Dle autorů Šenovského, Adamce a Hanušky „*v čele generálního ředitelství stojí generální ředitel hasičského záchranného sboru, kterého jmenuje a odvolává ministr vnitra.*“

Podle již zmíněných autorů generální ředitelství plní tyto úkoly:

- a) *schvaluje koncepci činnosti HZS a kontroluje plnění jeho úkolů,*
- b) *plní úkoly ke koordinaci příprav na nevojenské krizové situace a úkoly civilního nouzového plánování, ochrany obyvatelstva, civilní ochrany a IZS,*
- c) *předkládá Ministerstvu financí návrh rozpočtu záchranného sboru a návrh na poskytnutí dotací občanským sdružením,*
- d) *kontroluje připravenost a akceschopnost hasičských jednotek záchranného sboru krajů,*
- e) *zajišťuje mezinárodní spolupráci záchranného sboru.*

Pod hasičský záchranný sbor kraje patří krajské ředitelství HZS kraje, územní odbory HZS kraje s jednotkami HZS kraje a vzdělávací, technická a účelová zařízení, které zřizuje HZS kraje. Dle autorů Šenovského, Adamce a Hanušky „*v čele HZS kraje stojí ředitel HZS, kterého jmenuje a odvolává ministr vnitra.*“<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> ŠPAČEK, F. Integrovaný záchranný systém. *Hasičský záchranný sbor ČR: úvodní strana* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 26. 6. 2009, [cit. 2021-10-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-systém.aspx>>.

<sup>22</sup> ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (tiskový zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 5. s. 141.

<sup>23</sup> ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. s. 31.



Tak jako generální ředitelství plní své úkoly, tak krajské ředitelství se zabývá následujícími úkoly:

- a) *navrhuje generálnímu ředitelství koncepci rozvoje HZS kraje,*
- b) *provádí státní správu na úseku požární ochrany, IZS, ochrany obyvatelstva a krizového řízení,*
- c) *koordinuje záchranné a likvidační práce,*
- d) *zajišťuje systém vyrozumění a varování,*
- e) *zpracovává plány a evakuace,*
- f) *zřizuje operační a informační střediska a pracoviště krizového řízení,*
- g) *připravuje havarijní plán kraje, popřípadě vnější havarijní plán apod.*<sup>24</sup>

V následujícím úseku se autor práce zabývá **jednotlivými opatřeními příslušníků HZS ČR.**

Obtížnost při provádění záchranných a likvidačních prací vedla k tomu, aby příslušníci HZS ČR nakládali určitými právy. Příslušník má právo omezit volný pohyb osob na místech, které jsou k tomu určené, a to za účelem ochrany jejich života, zdraví a majetku. Osoby mají povinnost poslechnout nařízení příslušníka HZS ČR. Pokud tak neučiní, příslušník je oprávněn vyžadovat prokázání totožnosti. Jestliže příslušník disponuje odbornou způsobilostí, je oprávněn používat výbušniny a výbušné předměty, které slouží k zajištění bezpečnosti osob a jejich majetku. Také má právo vyžadovat od PO a FO informace, jež jsou důležité ke splnění základních úkolů HZS ČR. Příslušník koná nutná zajištění a služební úkony, a také je oprávněn nahlížet do dokumentace a vyžadovat součinnost. V neposlední řadě je oprávněn vstoupit do objektu na dobu nutnou, a to za účelem provedení zásahu, který je neodkladný.<sup>25</sup>

**Činnost HZS ČR u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných.** Při vzniku dopravní nehody s vysokým počtem zraněných se jednotky HZS ČR a jednotky požární ochrany po příjezdu na místo nehody nejdříve zaměří na zjištění skutkového stavu. Jedná se především o zjištění, kolik je havarovaných vozidel, kolik osob je zasažených a jaké mají zranění. Ze získaných informací vyhodnotí postup, podle kterého se budou provádět záchranné práce. Klade se důraz na prostor, ve kterém se stala dopravní nehoda, na okolnosti dopravní nehody a na náročnost záchranných prací. Jednotky HZS ČR

---

<sup>24</sup> MINISTERSTVO VNITRA. *Ochrana obyvatelstva a krizové řízení: skripta*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2015. s. 27-28.

<sup>25</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s. 66.

a jednotky požární ochrany koordinují zásah a rozdělují místo nehody, tedy místo zásahu na jednotlivé sektory a úseky. V jednotlivých úsecích následně probíhají vyprošťovací práce. Jejich další činnost spočívá ve spolupráci se ZZS, kdy organizují místo zásahu a to tak, aby vytvořily podmínky pro přednemocniční neodkladnou péči.<sup>26</sup> Také se podílejí na třídění podle metody START. Cílem metody START=Snadné Třídění A Rychlá Terapie je, aby se do lékařské péče dostaly ty osoby, které jsou ve vážném ohrožení, protože v prvních chvílích na místě nehody podmínky neumožňují lékařský zásah.<sup>27</sup>

## 4.2 Jednotky požární ochrany zařazené v plošném pokrytí kraje jednotkami požární ochrany

Jednotky požární ochrany upravuje zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů. Podle autora Kavana „jednotky požární ochrany zřizuje stát, obec či podnikající fyzické nebo právnické osoby za podmínek, které stanoví zákon pro provádění požárního zásahu a provádění záchranných prací.“ Dle již zmíněného autora Kavana jednotka požární ochrany „lze charakterizovat jako organizovaný útvar s vnitřním hierarchickým členěním a specializovanou činností.“<sup>28</sup>

**Plošné pokrytí kraje** jednotkami požární ochrany znamená, že jednotky požární ochrany jsou rozmístěny na území kraje a na území města Prahy. Tyto jednotky spolu vzájemně spolupracují na upevňování vazeb, které následně vedou k efektivnosti při využívání speciální požární techniky nebo při odbornosti členů jednotek požární ochrany.

**Úkolem** jednotek požární ochrany zařazených do plošného krytí kraje je ochrana proti požárům, živelním pohromám či jiným mimořádným událostem. Mají za úkol provádět likvidaci požáru a záchranné práce, a také činit pouze taková opatření, která jsou nezbytně nutná k odstranění hrozícího nebezpečí.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> BOJOBÝ ŘÁD JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY-TAKTICKÉ POSTUPY ZÁSAHU. *Dopravní nehody s vysokým počtem zraněných osob*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2017. s. 1.

<sup>27</sup> MINISTERSTVO VNITRA. *Katalogový soubor typové činnosti STČ 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob, příloha SL č. 2 metoda START*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2016. s. 4.

<sup>28</sup> *Ochrana obyvatelstva v případě krizových situací a mimořádných událostí nevojenského charakteru II*. Brno: Tribun EU, 2014. kap. 8.1, s. 151.

<sup>29</sup> FIALA, M., VILÁŠEK, J., VONDRÁŠEK, D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. s. 35.

Podle zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, se jednotky požární ochrany z hlediska plošného pokrytí **dělí na 4 kategorie** a jsou zřizovány na základě zřizovatele a klasifikují se na jednotlivé jednotky požární ochrany:

- a) *Jednotka hasičského záchranného sboru kraje* – je určena k výkonu služby na stanicích HZS kraje a skládá se z příslušníků HZS ČR.
- b) *Jednotka hasičského záchranného sboru podniku* – je tvořena ze zaměstnanců právnické osoby (dále jen „PO“) nebo podnikající fyzické osoby (dále jen „FO“), kteří vykonávají činnost v této jednotce jako své zaměstnání.
- c) *Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce* – je vytvořena z fyzických osob, které nevykonávají činnost v JPO jako své zaměstnání.
- d) *Jednotka sboru dobrovolných hasičů podnik* – je složena ze zaměstnanců PO nebo podnikající FO, kteří nevykonávají činnost v JPO jako své zaměstnání.<sup>30</sup>

Na jednotlivé druhy JPO jsou kladeny různé nároky, a to z důvodu jejich operační hodnoty. Také se liší doba výjezdu od nahlášení MU po dobu dojezdu na místo zásahu. Nebo odlišné nároky na osoby, které vykonávají činnost v JPO, a to ve vztahu k psychické, fyzické a odborné způsobilosti.<sup>31</sup>

### 4.3 Zdravotnická záchranná služba

Zdravotnická záchranná služba patří k základním složkám integrovaného záchranného systému. Hlavním právním předpisem je zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. Zdravotnická záchranná služba je charakterizována jako specializované ambulantní zdravotnické zařízení, které zřizuje kraj.<sup>32</sup>

Základním cílem zdravotnické záchranné služby je poskytnout odbornou přednemocniční neodkladnou péči (dále jen „PNP“). Tím se myslí péče o nemohoucí na místě vzniku jejich úrazu nebo náhlého onemocnění, a také péče při přepravě do zdravotnického zařízení. Neodkladná péče je poskytována při stavech, kde dochází k bezprostřednímu ohrožení života nemohoucího. Dále u chorobných změn, které by

---

<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (tiskový zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1985, částka 65, odst. 1. s. 179.

<sup>31</sup> FIALA, M., VILÁŠEK, J., VONDRÁŠEK, D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. s. 36.

<sup>32</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s. 75.

vedly k náhlé smrti. Neodkladná péče je poskytnuta také při stavu, kdy dochází ke změně chování, které by směřovalo k ohrožení nemohoucího či jeho okolí.

**Základními úkoly ZZS** je trvalé zabezpečování, řízení a organizování pomoci jednotného spojového systému:

- a) způsobilý příjem, vypracování a posuzování tísňových výzev a určení náležitého způsobu poskytování PNP,
- b) poskytnutí a zajištění PNP na místě, kde vznikl úraz nebo náhlé onemocnění, při přepravě nemohoucího a při přepravě do zdravotnického zařízení,
- c) transport nemocných a zraněných, podle podmínek PNP mezi zdravotnickými zařízeními,
- d) transport, který souvisí s úkoly transplantačního programu,
- e) transport nemocných a zraněných, podle podmínek PNP z ciziny do České republiky,
- f) PNP při odstranění zdravotních následků hromadných neštěstí a katastrof,
- g) spolupráci s praktickými lékaři a lékařskou službou první pomoci,
- h) přepravu odborníků k zajištění neodkladné péče do zdravotnických zařízení, která jimi nedisponují, případně léky, krve a biologický materiál, který je důležitý k poskytnutí neodkladné péče,
- i) kooperace s HZS kraje a OPIS IZS.<sup>33</sup>

V následujícím úseku se autor práce zabývá **strukturou** zdravotnické záchranné služby.

Zdravotnická záchranná služba je složena z čtrnácti územních středisek ZZS s právní subjektivitou, které se vztahují na území všech krajů a hlavního města Prahy. Součástí jsou i okresní střediska ZZS. Na rozdíl od ostatních základních složek IZS, organizační struktura ZZS není jednotná a neexistuje o její činnosti samostatný zákon. Při splňování svých povinností vychází z vyhlášky č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě a ze zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve smyslu pozdějších předpisů.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> ČESKO. Vyhláška č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1992. částka 1, 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-434>>.

<sup>34</sup> BALABÁN, M., STEJSKAL, L. *Kapitoly o bezpečnosti*. 2., změň. a dopl. vyd. Praha: Karolinum, 2010. s. 214

Úkolem ZZS je poskytnout odbornou PNP, a to od okamžiku vyrozumění až po převezení nemohoucího do zdravotnického zařízení. Hlavním principem je provedení všech možných dosažitelných lékařských výkonů na místě nehody a před hospitalizací. Za tímto účel je zhotovena síť zařízení a pracovišť, kde činnými elementy jsou výjezdové skupiny, které dělíme do tří kategorií. Pod první kategorií spadá rychlá lékařská pomoc, kde lékař vede zdravotnický tým. Druhou kategorií je rychlá zdravotnická pomoc, kde se provádí neodkladná péče bez přítomnosti lékaře. Poslední, tedy třetí kategorií je transport zraněných a nemocných v podmínkách neodkladné péče. V tomto případě zdravotnický tým ovládá zásady zajištěného transportu.

Zdravotnická záchranná služba je systematizována tak, aby jakýkoliv jeho element mohl poskytnout pomoc do 20 minut. Tísňové volání pro ZZS je 155. Každý hovor je přeměrován na ústřední středisko, které následně vyšle příslušnou výjezdovou skupinu.<sup>35</sup>

Speciální složkou, která spadá pod krajské středisko je letecká záchranná služba. Zajišťuje rychlé poskytnutí PNP a transport do zdravotnického zařízení. Letecká záchranná služba, jenž disponuje vrtulníkem je tvořena leteckou obsluhou a záchranářem. Najedeme ji na většině územních středisek ZZS.<sup>36</sup>

S vysokým počtem přibývajících negativních událostí, které vyústí v mimořádné události či krizové stavy, vznikly traumatologické plány kraje, podle kterých zasahují zdravotnické síly. Autor práce se v následujícím úseku zabývá **charakteristikou traumatologického plánu kraje**, který je součástí havarijního plánu.

Havarijní plán je popisován jako dokument, ve kterém jsou objasněny činnosti a opatření, které slouží ke snížení anebo k odstranění následků mimořádné události či havárie. Vypracovává se pro řešení MU, kde se vyžaduje vyhlášení třetího nebo zvláštního stupně poplachu. Havarijní plány zhotovuje HZS kraje.<sup>37</sup>

Traumatologický plán je charakterizován jako spolupráce činností k poskytnutí neodkladné zdravotní péče při MU s hromadným postižením zdraví. Jde o tak rozsáhlé

---

<sup>35</sup> LINHART, P. *Některé otázky ochrany obyvatelstva*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, 2006. s. 47.

<sup>36</sup> ZEMAN, M., MIKA, J., O. *Integrovaný záchranný systém*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta chemická, 2007, s. 10-11.

<sup>37</sup> ČESKO. Vyhláška 328/2001 Sb., vyhláška ministerstva v nítra o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001. částka 25. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-328>>.

postižení, že lokální zdravotnická zařízení nezvládnou poskytnou potřebnou neodkladnou péči vlastními prostředky. Cílem traumatologického plánu je také obstarání urgentního příjmu zraněných osob z místa MU.<sup>38</sup>

**Činnost ZZS u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných.** Při příjezdu na místo dopravní nehody vedoucí lékař ZZS provede šetření místa. Toto šetření směřuje k odhadu zraněných osob. Po získání všech potřebných informací vyrozumí vedoucí lékař záchranné operační středisko za účelem navýšení vozidel ZZS a zda bude spuštěn traumatologický plán. Se svolením velitele zásahu se podílejí společně s jednotkami HZS ČR na vyprošťování osob, a přitom provedou přednemocniční neodkladnou péči. V případě, že je na místě nehody vysoký počet zraněných osob, zdravotníci použijí již zmíněnou metodu START. Jde o to, aby se do lékařské péče dostaly ti, jejichž zranění je nejzávažnější. Tato metoda je založena na čtyřech barvách, které slouží k rozřídění osob podle jejich zranění. Červená barva značí, že jde o pacienty, u kterých dochází k selhávání orgánů a je potřeba okamžitá péče. Žlutá barva značí odkladnou péči, kdy pacienti nejsou schopni jakéhokoliv pohybu způsobené například zlomeninou, nicméně jsou při vědomí. Zelená barva označuje pacienty, kteří jsou soběstační a potřebují minimální péči. Černá barva symbolizuje smrt, tedy že osoby nevykazují žádné známky života. Tyto osoby se ponechají ležet na zemi a neprovádí se žádná další péče. Tím, že je osoba označena za mrtvého vydá se List o prohlídce zemřelého. Po rozřídění zraněných osob příslušníci ZZS transportují zraněné osoby do příslušných zdravotnických zařízení. Jestliže je potřeba využití letecké záchranné služby, vyrozumí příslušné operační středisko, které následně vyšle letecký tým na místo nehody.<sup>39</sup>

#### 4.4 Policie České republiky

Policie ČR je upravována na základě zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky a spadá pod základní složky integrovaného záchranného systému. Policie ČR je charakterizována jako ozbrojený bezpečnostní sbor, který má na starost plnění úkolů

---

<sup>38</sup> HLAVÁČKOVÁ, D. *Krizová připravenost zdravotnictví*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2007. s. 36.

<sup>39</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s. 163.

ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti. Spolupracuje s policejními institucemi, s bezpečnostními sbory jiných států a s mezinárodními organizacemi.<sup>40</sup>

**Mezi základní úkoly Policie ČR** patří ochrana bezpečnosti osob a jejich majetku. Spolupracují na zajišťování veřejného pořádku, a jestliže dochází k porušení, mají právo činit příslušná opatření k jeho obnovení. Zabývají se odhalováním trestné činnosti, případně zajišťují pachatele. Řídí boj proti terorismu. Policie ČR má na starost ochranu státních hranic, a také se zaměřuje na ochranu ústavních činitelů České republiky. Kontroluje bezpečnost a plynulost silničního provozu.<sup>41</sup>

V následujícím úseku autor práce **charakterizuje organizační strukturu Policie ČR.**

Policie ČR je podřazena Ministerstvu vnitra, které prostřednictvím Policejního prezidia ČR uděluje policii úkoly. Ve vedení Policejního prezidia ČR stojí policejní prezident.

Policie ČR se dle autorů Šenovského, Adamce a Hanušky dělí na:

1. Policejní prezidium ČR,
2. Útvary Policie ČR s působností na celém území ČR:
  - a. útvar pro odhalování organizovaného zločinu, korupce a závažné hospodářské trestné činnosti,
  - b. ochranná služba,
  - c. Ředitelství služby kriminální policie,
  - d. útvar rychlého nasazení,
  - e. letecká služba,
  - f. útvar operativní dokumentace služby kriminální policie,
  - g. zvláštní technický útvar služby kriminální policie,
  - h. Kriminalistický ústav Praha,
  - i. Národní ústředna Interpolu Praha,
  - j. Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu.
3. Útvary Policie ČR s územně vymezenou působností – v současné době působí 14 krajských ředitelství

---

<sup>40</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s. 80.

<sup>41</sup> ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. s. 39-40.

- a. služba pořádkové policie,
- b. služba kriminální policie,
- c. služba dopravní policie,
- d. služba správních činností,
- e. ochranná služba,
- f. služba policie pro odhalování korupce a závažné hospodářské trestné činnosti,
- g. služba cizinecké policie,
- h. služba rychlého nasazení,
- i. služba železniční policie,
- j. letecká služba.

#### 4. Ředitelství služby železniční policie.<sup>42</sup>

Rozsáhlou strukturou, organizací a ustavičnou pohotovostí Policie ČR plní své úkoly i v době, kdy nastane mimořádná událost. Na plnění úkolů se podílí i příslušníci městské a obecní policie.

Při vzniku mimořádné události PČR v rámci IZS plní dané úkony. Jedná se zejména o uzavírání objektů a oblastí. S tím je spojená regulace vstupu a opouštění budov osobami. V oblasti mimořádné události koriguje dopravu. Vyšetřuje okolnosti a příčiny vzniku MU. Jestliže dojde ke ztrátám na životě, splňuje úkoly, které souvisejí s identifikací zemřelých osob. Zaměřuje se na ochranu majetku, který se vyskytuje v oblasti MU a tím zamezuje možnému odcizení. Posledním důležitým úkolem je splnění povinností, které obdržely od velitele zásahu.<sup>43</sup>

**Činnost PČR u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných.** Po dostavení na místo dopravní nehody se hlídka přihlásí příslušnému operačnímu středisku. Jejich úkolem je poskytnou první pomoc zraněným osobám, zabezpečit místo nehody případně uzavřít místo nehody. Také spolupracují s HZS ČR a ZZS při záchranných a likvidačních prací. Na místě dopravní nehody se příslušníci PČR snaží zjistit totožnost účastníků a svědků dopravní nehody. Jestliže stav účastníků a svědků umožňuje výslech, policisté provedou výslech ihned na místě nehody. Dalším důležitým úkolem PČR je zajistit

<sup>42</sup> ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. s. 41.

<sup>43</sup> PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný systém (IZS) v České republice: skripta určená studentům sociálně-právních akademií a ostatních středních škol s předměty obdobného zaměření*. Praha: Armex, 1997. s. 18.



ohledání místa dopravní nehody, zajistit případné stopy a fotodokumentaci místa, havarovaných vozidel a způsobených škod. Zpravidla u účastníků dopravních nehod by policisté měli provést dechovou zkoušku na alkohol nebo test na jiné omamné látky. Jestliže policisté dojdou k závěru, že se může jednat o trestný čin jsou povinni se obrátit na místně příslušné orgány Policie ČR činné v trestním řízení a ti si případ převezmou. Po skončení záchranných a likvidačních prací policisté obnovují provoz.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s.161-162.

## 5 Ostatní složky integrovaného záchranného systému

Podle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému mezi ostatní složky patří síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zřízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů.

<sup>45</sup> Mezi ostatní složky konkrétně patří Armáda České republiky, obecní policie, Český červený kříž, Horská záchranná služba České republiky, Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska.

Ostatní složky na žádost hlavních složek IZS poskytují záchranné a likvidační práce. Tato pomoc na vyžádání je předem písemně smluvna dohodou. K záchranným a likvidačním pracím ostatní složky povolává operační a informační středisko IZS kraje, a to podle Poplachového plánu IZS, o který žádá velitel zásahu. Také se ostatní složky IZS povolávají podle rozsahu a škod mimořádné události.<sup>46</sup>

V následujícím úseku autor práce **charakterizuje vybrané ostatní složky IZS.**

**Armáda ČR** (dále jen „AČR“) patří mezi základní ozbrojené složky České republiky a má na starost bezpečnost ČR. V souvislosti s IZS představuje velice důležitý prvek mezi ostatními složkami IZS, a to díky kapacitním možnostem a rychlému nasazení. Prostředky a síly AČR se používají ve chvíli, kdy základní složky IZS nejsou samy schopny zvládnout vzniklou mimořádnou událost.<sup>47</sup>

**Obecní policie** je vymezena jako orgán obce. Hlavním úkolem obecní policie je zajistit veřejný pořádek. Podílí se také na ochraně bezpečnosti osob a jejich majetku, dohlíží na pravidla občanského soužití. Koordinuje plynulost provozu na pozemních komunikacích, zabývá se odhalováním přestupků a správních deliktů. V neposlední řadě má pravomoc činit opatření, aby došlo k řádné nápravě.

---

<sup>45</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 4. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.

<sup>46</sup> SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ, D. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. s. 54-55.

<sup>47</sup> ZEMAN, M., MIKA, J., O. *Integrovaný záchranný systém*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta chemická, 2007. s. 12.

**Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska** je považováno za občanské sdružení. Základní činností sdružení je spolupráce na ochraně života, zdraví a majetku před požáry. Zároveň poskytují pomoc při mimořádných událostech.<sup>48</sup>

**Český červený kříž** (dále jen „ČČK“) je humanitární společnost, která má spolky a skupiny po celém území České republiky. Je společností Mezinárodního hnutí Červeného kříže a Červeného půlměsíce. Úkolem ČČK je zmírňovat utrpení, chránit zdraví a podporovat mír mezi jednotlivými národy. V souladu s pravidly existuje kolektivní členství ČČK. Mezi kolektivní členství můžeme zařadit Horskou službu, Vodní záchrannou službu a Svaz záchranných brigád kynologů ČR.<sup>49</sup>

**Charita České republiky** je charitativní instituce, která má celostátní působnost. Jedná se o jednu z nejstarších organizací, která se zaměřuje na humanitární pomoc. Charita České republiky poskytuje pomoc jak v oblastech sociálních a zdravotních služeb, tak při vzniku mimořádné události.<sup>50</sup>

**ADRA** je humanitární a rozvojové sdružení které se zaměřuje na pomoc lidem, které jsou v nouzi. Humanitární sdružení ADRA působí v České republice i v zahraničí. Zaměřuje se na pomoc při mimořádných událostech, například poskytnutím humanitární, fyzické či psychické pomoci.<sup>51</sup>

V souvislosti s **dopravními nehodami** se na místě nehody mohou na vyžádání podílet i ostatní složky, které jsou důležité pro některé druhy dopravních nehod. Například u hromadných nehod nebo nehod, kde hrozí únik nebezpečných látek je na pomoc povolávána Armáda České republiky, která disponuje speciální vyprošťovací a zajišťovací technikou. Jestliže nastane dopravní nehoda s vysokým počtem zraněných osob, tak zde na pomoc může být povolán například Český červený kříž, který společně se zdravotníky zajišťuje přednemocniční neodkladnou péči, dále poskytuje psychickou pomoc osobám, které byly zasaženy dopravní nehodou a následně se podílí na transportu zraněných do zdravotnických zařízení.

---

<sup>48</sup> ZEMAN, M., MIKA, J., O. *Integrovaný záchranný systém*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta chemická, 2007. s. 12-13.

<sup>49</sup> LINHART, P. *Některé otázky ochrany obyvatelstva*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, 2006. s. 52-53.

<sup>50</sup> CHARITA ČESKÉ REPUBLIKY. *Úvodní strana: Kdo jsme* [online]. Charita České republiky, 2021, [cit. 2021-12-29]. Dostupné z WWW:< <https://www.charita.cz/kdo-jsme/>>.

<sup>51</sup> VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. s. 96.

## 6 Záchranné a likvidační práce při dopravních nehodách

Složky integrovaného záchranného systému při provádění záchranných a likvidačních prací postupují podle pokynů, které jsou uvedené v **Katalogovém souboru typové činnosti složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody – STČ 08/IZS**.

**Záchranné práce při dopravních nehodách** – jde především o činnosti na místě nehody, jež vedou k ochraně záchranářů a osob, které se zdržují v místě kde nastala dopravní nehoda. S ochranou záchranářů a osob také souvisí nezbytné vyhotovení technický opatření, jako je například zabezpečení havarovaného vozidla nebo odpojení baterie, a tím zajistit ochranu přítomných. Další činnosti směřují k záchraně raněných osob, které jsou v havarovaném vozidle. Kupříkladu vyproštění, vynesení nebo poskytnutí první pomoci a následně zajištění rychlého transportu raněných osob do příslušných zdravotnických zařízení.

**Likvidační práce při dopravních nehodách** – jde o činnosti na místě nehody, zejména o převoz raněných do příslušných zdravotnických zařízení a s tím spojenou přednemocniční neodkladnou péči v průběhu převozu. Důležitou činností je také poskytnutí psychologické péče, a to jak raněným, tak účastníkům dopravní nehody. Mezi další činnosti patří zajištění stop a dokumentace pro pozdější vyšetřování, uzavření komunikace a vyznačení objízdných tras, tak aby došlo co nejdříve k obnovení plynulého provozu. S likvidačními pracemi souvisejí procedury, které jsou zaměřené na oběti dopravních nehod. Jde o předání oběti pohřebním službám nebo předání těla k vykonání pitvy. V poslední řadě jsou likvidační práce zaměřené na vyčištění komunikace, například od olejových skvrn nebo látek, které snižují přilnavost pneumatik. Úklid spočívá v odstranění střepů, trosek, posypů na neutralizaci vyteklých kapalin a popadaných stromů. Po řádném vyčištění vozovky je na řadě odtažení nepojízdných vozů, a to z důvodu toho, aby nebránily silničnímu provozu. Pokud je komunikace natolik poničena, že nelze obnovit plynulý provoz, je potřeba provést řádné označení vozovky a tím upozornit řidiče na nastalé změny.

Se záchrannými a likvidačními pracemi souvisejí též **obnovovací (asanační) práce**. Obnovovací práce se zaměřují na obnovu území. Jde primárně o renovaci

komunikace, o obnovu silničního provozu, o opravu objektů poničených havarovanými vozidly mimo dopravní komunikaci nebo o odvezení zamořených látek na skládky.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> MINISTERSTVO VNITRA. *Katalogový soubor typové činnosti STČ 08/IZS - Dopravní nehoda, příloha společného listu složek IZS*. Praha: Ministerstvo vnitra – GR HZS České republiky, 2009. s. 3-4.

## 7 Výzkumná část

Autor práce ke zpracování výzkumné části využil analýzu statistických dat. Jde o analýzu, která je orientována na oficiální statistická data o počtu dopravních nehod z oficiálních stránek Policie ČR. Ke zpracování výzkumné části byl dále použit kvalitativní výzkum. Tento výzkum byl proveden formou polostrukturovaného rozhovoru. Autor práce si připravil 15 základních otázek a v případě nutnosti kladl respondentům doplňující otázky. Rozhovory byly realizovány s příslušníky, kteří aktivně slouží u složek integrovaného záchranného systému. Rozhovorů se zúčastnila jedna žena a čtyři muži. Z toho dva muži pracují u Zdravotnické záchranné služby. Jedna žena je příslušníkem Policie ČR a zbylí dva muži pracují u Hasičského záchranného sboru ČR.

### 7.1 Šetření formou analýzy statistických dat

Tabulka 1 - počet dopravních nehod v České republice<sup>53</sup>

Rok	Česká republika			
	Počet DN	U	TZ	LZ
2016	98 864	545	2 580	24 501
2017	103 821	502	2 339	24 740
2018	104 764	565	2 465	25 216
2019	107 572	547	2 110	23 935
2020	94 794	460	1 807	20 880
2021	99 332	470	1 624	20 581
<b>Celkem</b>	<b>609 147</b>	<b>3 089</b>	<b>12 925</b>	<b>139 853</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka č. 1 zaznamenává statistické údaje o dopravních nehodách v České republice za období pěti let. Z tabulky vyplývá, že nejvyšší počet dopravních nehod vykazuje rok 2019. V tomto roce bylo i na českých silnicích těžce zraněno 2 110 lidí. Je

<sup>53</sup> POLICIE ČR. *Dopravní nehody v České republice* [online]. Policie ČR, únor 2022 [cit. 2022-03-14]. Dostupné z WWW: < <https://nehody.cdv.cz> >.

sice zřejmé, že tento rok zaznamenal velký počet dopravních nehod, ale těžká zranění způsobené dopravní nehodou převyšují v roce 2016. Z uvedených dat lze vyčíst, že nejmenší počet dopravních nehod zaznamenává rok 2020 a tento rok také vykazuje nejnižší počet úmrtí. V celé České republice bylo v období pěti let způsobeno celkem 609 147 dopravních nehod, z toho 3 089 úmrtí, 12 925 těžkých zranění a 139 853 lehkých zranění.

Tabulka 2 - počet dopravních nehod v okrese Prachatice<sup>54</sup>

Rok	Okres Prachatice			
	Počet DN	U	TZ	LZ
2016	335	4	27	65
2017	399	3	28	77
2018	455	6	30	68
2019	453	7	34	137
2020	454	3	20	128
2021	456	7	33	95
<b>Celkem</b>	<b>2 552</b>	<b>30</b>	<b>172</b>	<b>570</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka č. 2 zaznamenává statistické údaje o dopravních nehodách v okrese Prachatice za období pěti let. Ze zjištěných údajů vyplývá, že nejvyšší počet dopravních nehod vykazuje rok 2021, naopak nejnižší počet dopravních nehod vykazuje rok 2016. V okrese Prachatice bylo v období pěti let způsobeno celkem 2 552 dopravních nehod, a z toho došlo ke 30 úmrtím. Dále bylo těžce zraněno 172 osob a 570 osob se potýkalo s lehkým zraněním. Při srovnání s Českou republikou je patrné, že okres Prachatice se potýká s malou mírou nehodovosti a s tím také souvisí nízký počet úmrtí či zranění.

<sup>54</sup> POLICIE ČR. *Dopravní nehody – statistiky* [online]. Policie ČR, únor 22 [cit. 2022-03-14]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz/statistics.php>>.

## 7.2 Šetření formou polosturkturovaného rozhovoru

Autor práce si k provedení vlastního šetření připravil výčet otázek a odpovědí, na které se ptal respondentů formou polostrukturovaného rozhovoru.

### Respondent 1

Autor práce s respondentem realizoval rozhovor dne 23. 2. 2022 v restauraci Almara v Prachaticích.

#### 1. U jaké složky integrovaného záchranného systému sloužíte a jak dlouho?

*„Sloužím u záchranky a jsem tam jako zdravotnický záchranář. U záchranky sloužím téměř 6 let.“*

#### 2. Co vás přimělo k této práci?

*„Nechtěl jsem skončit ve fabrice. Chtěl jsem zajímavou práci, která bude každý den různorodá.“*

#### 3. Jak probíhá v rámci složek IZS taktické a prověřovací cvičení, abyste byli připraveni na mimořádnou událost, v tomto případě na dopravní nehodu? Vnímáte nějaké výhody či nevýhody těchto cvičení?

*„Tady je třeba říct, že jihočeská záchranka je rozdělena do okresů a prachatický okres nenacvičuje vůbec nic. Například posádka v Českých Budějovicích cvičí na Černé věži společně s Hasičským záchranným sborem. Nacvičují cvičení, která jsou zaměřená na teroristické útoky za spolupráce Policie ČR, ale prachatické oblastní středisko nenacvičuje nic. A co se týká dopravních nehod, tak to jdeme rovnou naostro k zásahu.“*

#### 4. Považujete za přínos přesun operačního střediska do krajského města České Budějovice nebo vidíte značné nevýhody například v rámci neznalosti terénu?

*„Nevýhodu v tom nevidím, protože dneska už ty technologie jsou takové, že dispečerky ani řidiči záchranky nepotřebují přesně znát místo, protože každé auto obsahuje navigaci. Také disponujeme záložní navigací v tabletu, kdyby ani záložní navigace nestačila, každý máme navigaci v telefonu. Jediná nevýhoda pro nás je v tom, že jsme centralizovaní. Tedy když v Českých Budějovicích vymyslí nějakou věc, tak se to*



*přenesse i na nás a my s tím nemůžeme bohužel nic udělat. Vůbec se zde nereflektuje taková ta oblastní zkušenost. Máme jiné schéma výjezdu než například v Třeboni. Prachatický okres je spíš v takové horské oblasti, zatímco Třeboň má pískárny a vodu. Český Krumlov má vodáky a České Budějovice mají prostě Budějovice.“*

**5. Co si vybavíte pod pojmem dopravní nehoda s vysokým počtem zraněných osob?**

*„V první řadě je to obrovský průšvih. A všude, kde je nepoměr mezi počtem zraněných a zachraňujících, tak to prostě zavání průšvihem.“*

**6. Už jste se setkal v okrese Prachatice s nehodou, která měla za důsledek vysoký počet zraněných osob? A zasahoval jste u ní?**

*„S takovou dopravní nehodou jsem se setkal, relativně čerstvě potom co jsem nastoupil k záchrance. Takže ano, zasahoval jsem u ní.“*

**7. Jak často zasahujete u dopravní nehody menšího charakteru?**

*„Dá se říci, že zřídka. Kde jsou zraněni dva až tři, více to tak často nebývá. Většinou jde o dvě osoby z vozu, přičemž většinou zpravidla jeden z toho vozu bývá zraněný. Ale není výjimkou, že když se pendleři vracejí z Německa a mají naložené plné auto a potkají v protisměru ještě další auto, kde stačí, aby řídil jenom jeden, může dojít k mikro spánku, tak to je v okamžiku šest lidí, kteří skončí zraněni. Nedávno jsem takovou situaci zažil.“*

**8. Z vaší zkušenosti, která složka IZS je na místě nehody první?**

*„Zpravidla tam býváme první my, jako záchranka. Pak na místo přijíždějí hasiči a úplně poslední, když už většinou odjíždíme, tak přijíždí policie. Protože my jsme vázaný vyjet do dvou minut od nahlášení výzvy a velmi záleží, jestli ti lidé zavolají na 112, kde to vyřizují hasiči anebo když si zavolají na 155, kde to jde přes náš dispečink. Podle toho ta daná složka vyrazí rychleji. Ale vzhledem k tomu, že hasiči mají těžká auta, než se na to místo dostaví například s cisternou, tak my jsme tam prostě rychleji.“*

**9. Jaké jsou vaše prvotní úkony po příjezdu na místo nehody?**

*„Zpravidla jde o bezpečnost, jestli to auto hoří nebo nehoří, aspoň takové zevrubné prostudování situace. Pak potřebujeme rychle zjistit kolik je na místě zraněných*

*osob a podle toho usuzujeme, jestli to zvládne jedna posádka nebo jestli budeme potřebovat dvě posádky, lékaře či vrtulník. Jde tedy o zmapování té situace.“*

### **10. Když přijede na místo zásahu, kdo je velitelem?**

*„Vzhledem k tomu, že my na místo zásahu přijedeme jako první, hasiči třeba až 10 minut po nás (když se jedná o větší dálku). Tak v té době my už máme klidně toho člověka venku z auta, pokud tam není vyloženě zaklíněný. Nikdy jsme se vlastně nedostali do situace, kdy bychom se museli hádat o kompetence. Když jsme přijeli na místo zásahu a něco se nám nezdálo, čekalo se na hasiče. Když se setkáme s případem, že osoba je v autě zaklíněná, též se musí čekat na hasiče. Hasiči nám nikdy neřekli křivé slovo, že bychom se jim do toho míchali dřív, než přijeli oni. Důležité je tedy zachránit člověka a není to o té moci velení. Nikdy jsme nemuseli řešit bouračku cisterny, která převážela chemikálie a abychom museli čekat na hasiče. Pokud se bavíme čistě o dopravních nehodách, kde bourají osobní auta a jsou zraněné pouze osoby, tak na ty hasiče nepotřebujeme čekat, aby nám cokoliv rozhodli. Samozřejmě i mezi námi máme v té záchrance vedoucí úlohy. Pokud by lékař, který je s námi vyslaný řekl, že se tam nepůjde a bude se čekat na hasiče, tak se všechno zastaví a čeká se na příjezd hasičů. Pokud tam s námi lékař není, jedeme tam jenom ve dvou. Například já s řidičem a řeknu „hele mně se to nezdá, počkáme na hasiče“, tak se prostě čeká na hasiče. Takže i v rámci záchrany máme určité rozhodovací kompetence.“*

### **11. Jak probíhá spolupráce s dalšími složkami na místě zásahu?**

*„Máme velmi korektní vztahy, jak s policií, tak s hasiči. Kdykoliv potřebujeme vypomoct, tak vždycky přijedou. Ať už ze strany policie, když je problém s psychiatrickým agresivním pacientem, opilý pacientem, tak s hasiči, nemusí se to ani týkat dopravní nehody, když potřebujeme někoho snést z patra nebo z nepřístupného prostoru, hasiči vždy přijedou a ochotně pomůžou. Myslím si, že ta spolupráce je úplně skvělá. Mám namysli také spolupráci s dobrovolnými hasiči, ať už se jedná o Netolické dobrovolné hasiče nebo Volarské dobrovolné hasiče, nebo horskou službu. Jsou to šikovní kluci.“*

### **12. S jakou složkou raději spolupracujete?**

*„Nejradši nespolupracuji s žádnou složkou. Je to trochu těžké, nikoho netěší, že musí zasahovat u něčeho takového. U něčeho, kde jde o život. Jinak ta spolupráce se těžko posuzuje, protože s každou tou složkou spolupracujeme na jiném druhu výjezdu. Je super*

*být s policisty na výjezdu, když řešíme psychiatrického agresivního pacienta, protože policajti ho zakleknou a donutí pacienta spolupracovat, když je o to požádáme. Hasiči jsou hrozně šikovní a všestranní, takže asi s hasiči se mi spolupracuje nejlépe.“*

### **13. Jaké prostředky bývají nejčastěji nasazené k provádění záchranných a likvidačních prací?**

*„V tomto případě jde spíš o prostředky zaměřené na záchranné práce. Jestliže by šlo o hromadné neštěstí tak jedním z prostředků je třídění podle metody START. Jak my, tak i hasiči jsou schopni vytržít zraněné metodou START. Samozřejmě záleží na situaci, kolik máme lidí, kolik je zraněných, jak ta situace vypadá. Podle toho si to roztrídíme sami nebo nám hasiči roztrídí a vynesou zraněné. V mechanických věcech my toho moc nemáme, v podstatě tahle role je na hasičích, kteří disponují těžkou technikou. My se staráme čistě o zdravotní stránku.“*

### **14. Poskytujete na místě nehody pomoc po psychické stránce?**

*„Ne, samozřejmě máme možnost využít psychologické interventy. Tu možnost máme jak my, tak hasiči. Kdyby to bylo nutné, tak jsou v podstatě obě složky schopny tuto službu poskytnout. Standardně se na tuto službu čeká, nejezdí s námi v autě.“*

### **15. Jakým způsobem složky IZS komunikují na místě zásahu a jak se tato komunikace osvědčila v praxi? Jakou s ní máte zkušenost?**

*„Myslím si, že s kluky jezdíme už dlouho na tyhle výjezdy, nikdy tam nebyl zásadní rozpor v tom, jak postupovat. Jestliže ten pacient není zaklíněný, tak si ho většinou vyndáme sami. Pokud je zaklíněný, tak požádáme, vlastně nemusíme ani žádat, ti kluci nám ho vystříhají bez toho, aniž bychom je museli žádat. Jediné, v čem vidím nevýhodu je, že hasiči jsou občas moc hr. Jestliže máme pacienta zaklíněného v autě, má velké bolesti a vyloženě nehrozí, že by to auto začalo hořet, nebo není v bezvědomí, tak aby se musel resuscitovat, tak náš postup je takový, že pacienta si zajistíme, uděláme mu žilní linku a podáme mu potřebné léky proti bolesti. A po těchto úkonech ho hasiči mohou začít vyprošťovat. Dost často se stává, že ty hasiči jsou prostě moc rychlí, že tam naběhnou s technikou a bez jakéhokoliv zajištění toho pacienta s ním začnou hýbat. To je asi jediná věc, že občas jsou moc akční, nečekají na to, co řekneme my. Jinak ta spolupráce je dobrá.“*

## **16. Jak moc je fyzicky a psychicky náročný zásah u dopravní nehody?**

*„Z pohledu fyzického a psychického zatížení to nestojí ani za řeč. Podle mého názoru, pokud to někomu vadí, tak by tuhle práci dělat neměl. Pokud se s tím neumí vyrovnat, tak by tu práci taky dělat neměl. Může se stát, že se tam něco nepovede, že člověk udělá chybu, nebo prostě zpanikaří. To se hodně často stává, když tam člověk přijede jenom ve dvou, se svým kolegou a zjistí, že tam těch lidí je šest a všichni na tom jsou špatně. Pak se stane, že prostě nevíte, co máte dělat dřív. Tak to jediný bych považoval za psychickou zátěž.“*

## **17. Jak dlouho trvá takový zásah?**

*„Upřímně nevím, my jsme v tomhle rychlí. My se s nikým nezdržujeme na místě události té nehody. My naložíme pacienta a odjždíme. Pokud je to bez komplikací a nemusíme čekat na nějaké záležitosti, které mají na starosti hasiči. Většinou jsme do půl až do tři čtvrtě hodiny pryč.“*

## **18. Jste spokojený se spoluprací? Nebo je něco v čem vidíte rezervy nebo naopak výhody této spolupráce?**

*„Osobně vidím rezervy v té osobní rovině. Kdybychom měli s kluky od hasičů možnost si zajít třeba na pivo, aby se člověk víc poznal, bylo by to mnohem lepší. Jako jo sice si tykáme, ale v podstatě se ani osobně neznáme. Někteří kolegové je osobně znají, ale já ne. Takže i když si tykáme, pořád je to takové neosobní. Takže já bych spíš viděl tu spolupráci prohloubit v té osobnější rovině například mít možnost pořádat nějaké sportovní turnaje nebo nějaké společné akce.“*

## **19. Je nějaká věc, kterou byste změnil v souvislosti se spoluprací s ostatními složkami IZS?**

*„Tady platí vlastně úplně to samé, co jsem zmiňoval, akorát že na té oficiální úrovni. Jde o to, že na prachaticku se nenacvičují žádné situace. Jestliže si hasiči něco cvičí, tak nás k tomu nezvou. Stejně tak my, kdybychom tu něco cvičili, tak je také úplně nezveme. Chybí mi tam to společné nacvičování, přesně řečeno simulace například hromadného neštěstí. Ať už se jedná o požáry velkých obytných budov nebo vlakové nehody či dopravní nehody. Bylo by skvělé, kdybychom to mohli trénovat společně, a hlavně v klidu. Prohloubit ten vztah, poznat se a vyříkat si to tam.“*

**20. Když říkáte, že takové cvičení nepodstupujete, tak jak jste na takovou událost připraveni?**

*„My to nenacvičujeme a tu situaci prostě zvládneme, protože ji zvládnout prostě musíme. Musíme spolupracovat, tak spolupracujeme. Určitě věřím tomu, že kdybychom to nějak nacvičovali a líp se jako poznali, tak by ta spolupráce byla uhlazenější a elegantnější. Člověk prostě dělá, co zrovna může a čeká na toho druhého, zda mu to nebude překážet. Takže zvládneme to i bez těch cvičení. Také se stává, že policajti bývají často překvapeni, že po nich něco chceme, protože oni přijedou 15 minut po a myslí si, že budou řídit jenom dopravu, což je samozřejmě žádoucí, ale držet flašku nebo něco obvázat, na to nejsou připraveni, nebo nečekají, že něco takového po nich můžeme vyžadovat. Jsou z takové situace často vykořelení. Hasiči jsou v tomhle mnohem lepší, protože trénují první pomoc, hodněkrát se potýkali s dopravní nehodou, tak už ledacos viděli. Takže možná v rámci IZS by to chtělo víc zapojit těch složek a nenechávat stranou ani kluky z horské služby.“*

**21. Setkal jste se někdy s tím, že vám u zásahu pomáhali ostatní složky IZS?**

*„Setkal jsem se s pomocí Armády ČR, která do nedávna litala. Takže my jsme s Armádou ČR spolupracovali téměř na denní bázi. Já sám jsem několikrát předával armádnímu vrtulníku pacienty.“*

**22. Byla v posledních letech využita spolupráce s okresní nemocnicí v Prachaticích v souvislosti s hromadnou dopravní nehodou, popřípadě musel být aktivován traumatologický plán?**

*„Za mé služby ne, protože většina těžkých případů letí buď vrtulníkem nebo jede sanitkou do Budějovic a na okresní nemocnici zůstávají banální zranění, kvůli kterým není potřeba aktivovat traumatologický plán.“*

**23. Jak často do týdne, případně do měsíce zasahujete u dopravní nehody?**

*„Tím, že chodíme do práce nerovnoměrně, tu na noční tu na denní, tak ta šance, že to na vás vyjde v tom počtu kolegů je hrozně malá. Já osobně jsem u dopravní nehody nebyl tak od jara, protože to na mě prostě nevyšlo. Ty dopravní nehody se stávají, ale zrovna na moje služby to nevyšlo.“*

**24. Jak na vás psychicky působí práce u IZS? Je to něco, co byste si vybral znovu?**

*„Rozhodně. Je to skvělá práce a baví mě to. Jsem svým pánem.“*

**25. Setkal jste se s nějakým osobním selháním při zásahu?**

*„Ano, stalo se mi to. Nebyl to zkrat z toho, že by mě vykolejilo to, co vidím, ale dostal jsem se do situace, kdy jsem si úplně nevěděl rady a trochu zpanikařil. V tom smyslu, že si člověk uvědomí, že je to jeho zodpovědnost a že když to nezvládne, tak to bude průšvih. V takovém případě vidím velkou oporu v mém kolegovi, který mi do situace pomůže opět naskočit a vím, že se na něho mohu spolehnout. Spolupracujeme, když jeden neví, ví druhý a podobně.“*

## **Respondent 2**

Autor práce rozhovor s respondentem realizoval dne 25. 2. 2022 na základně Hasičského záchranného sboru v Prachaticích.

**1. U jaké složky integrovaného záchranného systému sloužíte a jak dlouho?**

*„Sloužím u Hasičského záchranného sboru, v současné době jsem na pozici inspektora požární ochrany a stavební prevence. V předchozích letech jsem patřil do výjezdové skupiny. U hasičů pracuji téměř 20 let.“*

**2. Co vás přimělo k této práci?**

*„Rozhodl jsem se pro smysluplnou práci, ve které jsem užitečný svému okolí. Vzhledem ke skutečnosti, že jsem se celý život aktivně věnoval sportu, měl jsem k této práci dobré fyzické i psychické předpoklady.“*

**3. Jak probíhá v rámci složek IZS taktické a prověřovací cvičení, abyste byli připraveni na mimořádnou událost, v tomto případě na dopravní nehodu? Vnímáte nějaké výhody či nevýhody těchto cvičení?**

*„Cvičení u nás probíhá plánovaně každý rok v různých místech našeho okresu, například ve Stožci nebo v rámci jihočeského kraje u Temelína. Některá cvičení probíhají také jednou za 2-3 roky, kde se prověřuje připravenost jednotek, domlouvají se jednotlivé postupy a tyto postupy se následně procvičují.“*

**4. Považujete za přínos přesun operačního střediska do krajského města České Budějovice nebo vidíte značné nevýhody například v rámci neznalosti terénu?**

*„Já osobně si myslím, že přesun operačního střediska do krajského města má své značné výhody a nevýhody. Z počátku jsem za velkou nevýhodu viděl nepřesnou znalost konkrétního okresu a daného místa zásahu. Když bylo operační středisko přímo v našem okresním městě, bylo jednodušší pro operátora kluky z posádky navigovat rychleji na místo zásahu. Přesnou znalost terénu považuji za velkou výhodu. Postupem času díky lidem na operačním středisku i lepšímu technickému vybavení tento přesun už nevnímám jako problém. Jednoduchost vidím také v použití jednoho telefonního čísla (112), protože tohle číslo si člověk lépe vybaví ve vypjaté situaci.“*

**5. Co si vybavíte pod pojmem dopravní nehoda s vysokým počtem zraněných osob?**

*„Vybavím si událost, kdy je na místě nehody více jak 7 osob se zraněním, to však při příjezdu na místo ještě přesně nevíme. Můžeme se akorát domnívat co nás tam čeká.“*

**6. Už jste se setkal v okrese Prachatice s nehodou, která měla za důsledek vysoký počet zraněných osob? A zasahoval jste u ní?**

*„S takovou nehodou jsem se setkal, a i jsem u ní zasahoval. Myslím, že tenkrát šlo o srážku vlaku.“*

**7. Jak často zasahujete u dopravní nehody menšího charakteru?**

*„Převážně kluci zasahují dvakrát až třikrát do týdne, ale nejde vždy o vážné dopravní nehody. Jde například o nehodu, kde auto skončí v příkopu. Takže ty nehody se stávají, ale jak říkám, každá nehoda má jiný charakter.“*

**8. Z vaší zkušenosti, která složka IZS je na místě nehody první?**

*„Takhle se to říct úplně nedá. Hodně záleží, na jaké číslo člověk zavolá. V případě, že člověk zavolá na 112, tak dispečer vysílá všechny složky současně. Pokud by někdo zavolal na konkrétní číslo, například 150 je tato složka u zásahu jako první a ty ostatní jí podle charakteru události následují. Hasiči mají povinnost do dvou minut od nahlášení události vyrazit.“*

## **9. Jaké jsou vaše prvotní úkony po příjezdu na místo nehody?**

*„Tak nejdůležitější je zajistit bezpečnost jak naší posádky, tak účastníků nehody. Jako první se musí označit místo nehody, jde o nárazníkové postavení. Tohle postavení slouží k ochraně celého místa nehody před ostatními účastníky provozu. Po označení místa je důležité vyhodnotit vážnost situace a podle toho provést zásah. Vždy se postupuje podle pokynů velitele zásahu.“*

## **10. Jak probíhá spolupráce s dalšími složkami na místě zásahu?**

*„Musím říct, že u nás probíhá spolupráce s ostatními složkami velmi dobře. V tak malé oblasti jako u nás se posádky dobře znají. Nestává se, že by si zasahovali vzájemně do kompetencí, ale každý ví, co má přesně dělat. Například spolupráce s policií probíhá tak, že kluci z dopravy odkloní provoz nebo dohlíží na plynulost provozu. Tím nám ulehčují práci a kolikrát nám tím usnadní příjezd k nehodě. Často se totiž stává, že příjezdové cesty jsou zablokované nesprávně zaparkovanými auty, a to se potom někomu těžko pomáhá, když se na místo nehody nemůžete dostat. Co se týká záchranky, z mé zkušenosti můžu říct, že záchranáři bývají často na místě nehody mezi prvními a takzvaně nám připravují terén prvotním zajištěním zraněných.“*

## **11. S jakou složkou raději spolupracujete?**

*„Na tuto otázku se mi těžko odpovídá. Beru to tak, že vždycky pracujeme jako tým se společným cílem.“*

## **12. Jaké prostředky bývají nejčastěji nasazené k provádění záchranných a likvidačních prací?**

*„Tak jde o prostředky, které slouží převážně k vyprošťování osob. Mezi ně patří například nůžky, rozpínák a rozpínací válec. Na rozdíl od minulosti, kdy jsme veškeré nářadí museli mít připojené přes kabel na centrálu, tak dnes využíváme moderní nářadí, které už v sobě obsahuje baterie a ulehčuje nám to práci. Co se týká likvidačních prací, tak jde hlavně o uklízení povrchu sorbentem a podobně.“*

## **13. Jakým způsobem složky IZS komunikují na místě zásahu a jak se tato komunikace osvědčila v praxi? Jakou s ní máte zkušenost?**



*„Osobně si myslím, že komunikace je na dobré úrovni. Většinou to chodí tak, že velitel zásahu rozdává pokyny, které se následně plní. Nikdy se nestalo, že by při zásahu vznikla nějaká hádka nebo nějaké nedorozumění. A to se týká i komunikace s dalšími složkami IZS.“*

#### **14. Jak moc je fyzicky a psychicky náročný zásah u dopravní nehody?**

*„Hodně záleží na situaci. Z fyzického hlediska je rozdíl, jestli zasahujete u nehody s osobákem, autobusem nebo s nákladákem, protože na každý zásah potřebujete jinou techniku. Některé nářadí totiž váží i 23 kg, a to už vyžaduje určitou sílu. Co se týče psychické náročnosti velkou roli hraje počet zraněných a závažnost té situace. Důležitý je taky výsledek práce, tím myslím, že pokud se zásah povede máte z toho radost a vaše práce má pro vás smysl. V opačném případě si připadáte bezradně. Osobně jsem se setkal s tím, že se mi daná situace vracela několik měsíců.“*

#### **15. Jak dlouho trvá takový zásah?**

*„Každý zásah trvá jinou dobu, záleží na rozsahu.“*

#### **16. Jste spokojený se spoluprací? Nebo je něco v čem vidíte rezervy nebo naopak výhody této spolupráce?**

*„Se spoluprací jsem celkově spokojen, je to vždy o konkrétních lidech. Všichni máme jeden cíl. V dnešní době je vidět, že všichni jsou profesionálové, kteří znají svoji práci a jsou dobře vyškoleni. Čím více máme cvičení, tím jsme si jistější a situace zvládneme s větším přehledem. Nemám vůbec pocit, že by mezi složkami byla nějaká rivalita, ale naopak snažíme se na 100 % spolupracovat. Samozřejmě se člověk může vždycky zlepšovat, ale jinak to funguje.“*

#### **17. Je nějaká věc, kterou byste změnil v souvislosti se spoluprací s ostatními složkami?**

*„V současnosti mě nic nenapadá. Já osobně jsem se vším spokojen.“*

#### **18. Jak na vás psychicky působí práce u IZS? Je to něco, co byste si vybral znovu?**

*„Někdy je to těžké, zvláště když se jedná o někoho, koho znáte nebo je vám blízký. I přes tyhle okolnosti bych si tuhle práci vybral znovu, protože mi dává smysl. Často se taky stává, že pracujete jako stroj a někdy vás to prostě dostane.“*

### **19. Setkal jste se s nějakým osobním selháním při zásahu?**

*„Upřímně si teď nemohu vzpomenout, ale myslím si, že se to každému alespoň jednou za život stalo. Jsme taky jenom lidé.“*

### **Respondent 3**

Autor práce rozhovor s respondentem realizoval dne 25. 2. 2022 na základně Hasičského záchranného sboru v Prachaticích. Respondent nechtěl být při rozhovoru nahráván a odpovídal na autorovo otázky stručněji.

#### **1. U jaké složky integrovaného záchranného systému sloužíte a jak dlouho?**

*„Sloužím u Hasičského záchranného sboru, v současné době jsem na pozici technik u chemicko-technické služby. Dříve jsem pracoval jako výjezdový hasič, přibližně 10 let.“*

#### **2. Co vás přimělo k této práci?**

*„Nemohu říct, že by to byl přímo můj dětský sen, hledal jsem v životě něco, co by mě bavilo, možná v tom bylo i trochu adrenalinu. Přeci jenom, práce tvoří velkou část našeho života. Volba padla na hasiče.“*

#### **3. Jak probíhá v rámci složek IZS taktické a prověřovací cvičení, abyste byli připraveni na mimořádnou událost, v tomto případě na dopravní nehodu? Vnímáte nějaké výhody či nevýhody těchto cvičení?**

*„Plán cvičení máme připravený s pravidelností každý rok a jsme s ním vždy předem seznámeni. Většinou probíhá na území našeho okresu, někdy i v rámci celého Jihočeského kraje. Jedná se o taktická a prověřovací cvičení. Témata jsou různá, od požáru, po evakuaci osob až po vyprošťování při autonehodě.“*

#### **4. Považujete za přínos přesun operačního střediska do krajského města České Budějovice nebo vidíte značné nevýhody například v rámci neznalosti terénu?**

*„Já ano. V první řadě jako velkou výhodu vidím v možnosti řešení velkých událostí z jednoho místa. Znamená to, že jsou svedeny všechny tísňové vstupy na jedno fyzické místo. Takže řešení události je pak technicky jednodušší, je celkově větší přehled o situaci. Určitě i personálně potřebujeme méně lidí, než jsme potřebovali, když byl dispečink v každém okrese.“*

**5. Co si vybavíte pod pojmem dopravní nehoda s vysokým počtem zraněných osob?**

*„Vybavím si například srážku vlaku, u které jsem zasahoval, nebo čelní srážku osobních automobilů. To je vždycky velmi nebezpečné a často s tragickým koncem.“*

**6. Už jste se setkal v okrese Prachatice s nehodou, která měla za důsledek vysoký počet zraněných osob? A zasahoval jste u ní?**

*„Jak jsem už říkal, tak ano setkal a byl jsem i u zásahu. Jednalo se o srážku vlaku. Ale ze své zkušenosti mohu říct, že hromadné nehody s větším počtem zraněných osob nejsou v našem okrese našťěstí tak časté. I když každá nehoda je vždycky zásah do života lidí a může mít tragický konec.“*

**7. Jak často zasahujete u dopravní nehody menšího charakteru?**

*„To je různé, u dopravní nehody většinou kolegové zasahují 2- 3x do týdne. Někdy je také týden bez zásahu. Takhle se to jednoduše popsat nedá. Nikdy nevíte, co se ten den při vaší službě stane.“*

**8. Z vaší zkušenosti, která složka IZS je na místě nehody první?**

*„Nejsme na soutěži, takže tak jednoduše odpovědět se nedá. Záleží na vyslání prvotních složek z dispečinku a na vzdálenosti jednotlivé posádky v danou dobu. My máme povinnost do dvou minut vyjet ze základny.“*

**9. Jaké jsou vaše prvotní úkony po příjezdu na místo nehody?**

*„Po příjezdu musí velitel zásahu vyhodnotit situaci a podle ní pak z přehledného místa sleduje jednotlivé práce a rozdává rozkazy. Rozhodne o postupu zásahu, v případě nutnosti rozhodne o přivolání ostatních jednotek PO. Po příjezdu je důležité postavit auta do nárazníkového postavení a umístit světelné kužely. Není nic horšího, než když vám do nehody narazí další auto. Po zabezpečení místa nehody se řeší komunikace se zraněnými,*

*zjišťujeme jejich zdravotní stav ve vozidle, zvažujeme přístup k nim do vozidla a povolání záchranářů pro případné ošetření. Je nutné se věnovat ale také okolí nehody, kde mohou být další lidé, nebo může dojít k úniku nebezpečných látek, které je třeba zneškodnit.“*

#### **10. Jak probíhá spolupráce s dalšími složkami na místě zásahu?**

*„Spolupráce s dalšími složkami probíhá velmi dobře. Všichni jsou vyškolení profesionálové, kteří pravidelně prochází školením na tyto situace, takže každý ví, co má přesně dělat. Je jasné, že starší kolegové jsou i zkušenější, mladší zase více aktivní. Nestává se, že bychom si vzájemně zasahovali do kompetencí, nebo se nějak nedohodli. Postup spolupráce je přesně vymezen a všichni se podle něho snažíme řídit.“*

#### **11. S jakou složkou raději spolupracujete?**

*„Nejde odpovědět jednoznačně, pokaždé potřebujete všechny ruce a nohy, co jsou na místě. Jsme vděční za každou pomoc, pokud ovšem ví, co dělá.“*

#### **12. Jaké prostředky bývají nejčastěji nasazené k provádění záchranných a likvidačních prací?**

*„Většinou jde o techniku k vyprošťování osob, ať už se jedná o hydraulické nářadí jako je rozpínák nebo hydraulický rozpěrný válec. Při práci s tímto nářadím je velmi důležité dodržovat všechny bezpečnostní předpisy, jinak můžete při zásahu více uškodit než pomoci. Může však jít i o biologické nebezpečí, kde naopak potřebujete respirátor, latexové rukavice a spuštěný štít na přilbě.“*

#### **13. Jakým způsobem složky IZS komunikují na místě zásahu a jak se tato komunikace osvědčila v praxi? Jakou s ní máte zkušenost?**

*„Komunikace probíhá buď přímo na místě nehody, nebo pomocí rádio stanic pomocí analogové a digitální sítě HZS ČR.“*

#### **14. Jak moc je fyzicky a psychicky náročný zásah u dopravní nehody?**

*„Fyzicky i psychicky je práce hasiče určitě velmi náročná. Z toho důvodu je třeba před nástupem do tohoto povolání splnit náročné fyzické testy, ale i zdravotní prohlídky, včetně psychologa. Hasič pracuje často s velmi těžkou technikou, takže musíte mít dost síly a vytrvalost, aby vaše práce přinesla kýžený výsledek. Pokud mám mluvit o psychice, máme to každý jinak. Někdo umí po práci přepnout na tzv. jiný level, nechat práci daleko*

*za sebou. Jiný má zásah neustále před očima, přehrává si jednotlivé momenty a přemýšlí, jestli nemohl udělat něco jinak nebo lépe. Když jsou pak u nehody děti, je to kapitola sama o sobě.“*

**15. Jak dlouho trvá takový zásah?**

*„To se nedá takhle přesně říct, vždycky záleží na rozsahu události.“*

**16. Jste spokojený se spoluprací? Nebo je něco v čem vidíte rezervy nebo naopak výhody této spolupráce?**

*„Jsem a velmi. Nemám pocit, že by něco nefungovalo. Samozřejmě je výhoda, že se často s ostatními kolegy známe, a někdo vám lidsky sedne více někdo méně. Nicméně, jak jsem už řekl, všichni bychom se měli chovat jako profesionálové, kteří jdou do zásahu s jedním cílem, a to je pomoci v co nejkratší době.“*

**17. Je nějaká věc, kterou byste změnil v souvislosti se spoluprací s ostatními složkami?**

*„Myslím, že vždy je co zlepšovat, ale že bych chtěl něco konkrétního měnit, tak to asi v současné době ne.“*

**18. Jak na vás psychicky působí práce u IZS? Je to něco, co byste si vybral znovu?**

*„Jestli to můžu posoudit sám za sebe, myslím, že jsem docela v pohodě, beru svou práci jako každý jiný. Samozřejmě je náročný režim 24hodinových služeb, na které si člověk i jeho rodina musí zvyknout. Ten je však kompenzován dostatečným volnem, takže to je fajn. No a pak záleží na dané situaci, co se ten den dělo. Někdy máte pohodu, jindy jste v náročném nasazení i několik hodin. Když to pak pro všechny nedopadne úplně dobře, samozřejmě že vás to válcuje. Ale asi bych neměnil.“*

**Respondent 4**

Autor práce rozhovor s respondentem realizoval dne 4. 3. 2022 na základně Oblastního střediska v Prachaticích.

**1. U jaké složky integrovaného záchranného systému sloužíte a jak dlouho?**

*„Sloužím u záchranné služby jihočeského kraje Prachatice a jsem na pozici zdravotnického řidiče. U záchranné služby sloužím pět let.“*

## **2. Co vás přimělo k této práci?**

*„Byl to vlastně můj celoživotní sen. Už od pěti let jsem chtěl tuhle práci dělat a jsem rád, že se mi to splnilo.“*

## **3. Jak probíhá v rámci složek IZS taktické a prověřovací cvičení, abyste byli připraveni na mimořádnou událost, v tomto případě na dopravní nehodu? Vnímáte nějaké výhody či nevýhody těchto cvičení?**

*„Když bych to zaměřil na dopravní nehody, tak ta cvičení jsou zhruba dvakrát do roka, ale čistě na teoretické úrovni. Což nám dá nějaké seznámení ohledně té situace, ale kdyby se ta cvičení zkoušeli i v praxi bylo by to mnohem lepší. Podle informací, co máme se ty praktické cvičení chystají, ale zatím nejsou.“*

## **4. Považujete za přínos přesun operačního střediska do krajského města České Budějovice nebo vidíte značné nevýhody například v rámci neznalosti terénu?**

*„Já osobně si dispečink v Prachaticích nepamatuji, je už spoustu let zpátky zrušený. Ale podle kolegů to výhodu v okrese Prachatice mělo, protože sestry znaly velmi dobře terén a dokázaly si dobře představit, kde jsou. Myslím si, že nevýhoda ze začátku byla v tom, že lidé z Českých Budějovic úplně dobře neznali místní terén a neuměli dobře popsat danou lokaci. V současné době je několik chytrých zařízení, které umí dobře lokalizovat danou polohu, takže lidé z dispečinku přesně ví, kde se kdo nachází. Přínos to za mě určitě má, protože tam sedí šest lidí, zatímco tady to měl na starosti jeden člověk na celý okres.“*

## **5. Co si vybavíte pod pojmem dopravní nehoda s vysokým počtem zraněných osob?**

*„Tak pod tímto pojmem si představím, že je na místě pět a více zraněných osob.“*

## **6. Už jste se setkal v okrese Prachatice s nehodou, která měla za důsledek vysoký počet zraněných osob? A zasahoval jste u ní?**

*„Vím, že někteří kolegové se s takovou nehodou setkali, ale já osobně ne.“*

## **7. Jak často zasahujete u dopravní nehody menšího charakteru?**

*„Bohužel málo, je to těžké říct. Třeba jednou za měsíc. Taky hodně záleží, jakou máte službu. Může se stát, že na vás vyjde služba, kdy se s dopravní nehodou nesetkáte vůbec, ale na vašeho kolegu vyjde služba, kde k dopravní nehodě jede například čtyřikrát do měsíce. Je to v podstatě o náhodě, zda to na vás vyjde.“*

## **8. Z vaší zkušenosti, která složka IZS je na místě nehody první?**

*„Pokaždé je to někdo jiný. My jako záchranka na místě můžeme být první, ale taky se stává, že někdy dojíždíme na místo zásahu společně s hasiči. Policie převážně dojíždí na místo zásahu jako poslední. Hodně záleží, na jaké tísňové číslo lidé zavolají. Je velký rozdíl, zda volají na 112 nebo zda zavolají na konkrétní číslo, v našem případě na 155. Když zavolají na 112 tak automaticky vyjíždějí hasiči, pak ze 112 volají nám a my vzápětí vyjíždíme taky. Takže jak říkám, hodně záleží, kam kdo volá.“*

## **9. Jaké jsou vaše prvotní úkony po příjezdu na místo nehody?**

*„Nejdůležitější je zajistit bezpečnost kolem dopravní nehody. Následně se zjišťuje stav dané situace, zda můžeme přistoupit nebo je potřeba čekat na hasiče. Zjišťuje se, kolik je na místě zraněných osob a po zjištění všech potřebných informací poskytujeme první pomoc. Každá dopravní nehoda je jiná a každá nehoda vyžaduje jiný postup.“*

## **10. Kdo většinou velí na místě zásahu?**

*„Na místě zásahu je velitelem vždy člen Hasičského záchranného sboru.“*

## **11. Jak probíhá spolupráce s dalšími složkami na místě zásahu?**

*„Myslím si, že ta spolupráce je na dobré úrovni. Vlastně jak s hasiči, tak s policií ta spolupráce funguje. Cokoliv potřebujeme můžeme se na ně kdykoliv obrátit, a to samé platí v opačném případě. Například s hasiči jsme v kontaktu i mimo dopravní nehody. Když třeba máme pacienta, který je obézní a potřebujeme ho přesunout, tak žádáme o spolupráci právě hasiče, kteří přijedou a pomůžou nám. Nebo například policie nám nedávno pomáhala s opilým pacientem, který ohrožoval okolí. Takže si myslím, že ta spolupráce funguje, tak jak má.“*

## **12. S jakou složkou raději spolupracujete?**

*„Asi s hasiči se mi pracuje nejlépe. Je to asi z důvodu, že na tom místě jsme společně mezi prvníma.“*

## **13. Jaké prostředky bývají nejčastěji nasazené k provádění záchranných a likvidačních prací?**

*„Tak tady jde o věci, které slouží k záchranným pracím. Asi jediné, co mě napadá je metoda START a ta se používá, když se stane hromadné neštěstí. Naším hlavním cílem je, ale především poskytnout první pomoc. Ostatní věci spíše spadají do kompetence hasičů.“*

## **14. Jakým způsobem složky IZS komunikují na místě zásahu a jak se tato komunikace osvědčila v praxi? Jakou s ní máte zkušenost?**

*„Komunikujeme mezi čtyřma očima de facto anebo přes vysílačku. Nikdy jsem se nesešel, že by při zásahu byl nějaký zásadní problém v komunikaci. Když máme pacienta, kterého jsme schopni sami vyndat z auta, tak to většinou uděláme. Pokud se nám něco nezdá, tak čekáme na hasiče. Vždy se dokážeme domluvit.“*

## **15. Jak moc je fyzicky a psychicky náročný zásah u dopravní nehody?**

*„Z fyzického hlediska si myslím, že chlap s tím úplně problém nemá oproti ženám. A z psychického hlediska je náročné vidět zranění dětí a mladistvých. U dospělých to až tak nevnímám, protože si třeba řeknu, že ten dospělý člověk tu nehodu mohl nějak ovlivnit, už jenom tím, že by nejel jako blázen. Ale když vidím již zmíněné děti a mladistvé, tak to si člověk občas odnese domu.“*

## **16. Jak dlouho trvá takový zásah?**

*„Celý výjezd může trvat přes hodinu, je to takový průměr.“*

## **17. Jste spokojený se spoluprací? Nebo je něco v čem vidíte rezervy nebo naopak výhody této spolupráce?**

*„Jsem spokojený. Možná rezervy vidím v těch praktických cvičení. Cvičení na mimořádnou událost máme jenom dvakrát za rok s tím, že jednou jedeme do Českých Budějovic, kde hrajeme na počítači takový simulátor právě na dopravní nehody a pak na*



*základně teoretického povídání. Taky mi chybí zpětná vazba od záchranky, v tomto případě od vedení. Protože zachráníme pacienta, zajistíme ho a následně transportujeme do nemocnice, ale potom už se nedozvíme tu zpětnou vazbu. Zda jsme všechno udělali dobře, jestli jsme šli správným směrem. Chybí mi prostě ta zpětná vazba. Určitě by nás potěšilo, kdyby se někdo ozval a řekl, že jsme postupovali správně.“*

**19. Je nějaká věc, kterou byste změnil v souvislosti se spoluprací s ostatními složkami?**

*„Já osobně si myslím, že asi ne. Vycházíme spolu dobře, jsem prostě spokojený.“*

**20. Setkal jste se někdy s tím, že vám u zásahu pomáhali ostatní složky IZS?**

*„Ano, často nám pomáhá horská služba, když se například zraní lyžaři. Dále armáda, která dříve poskytovala leteckou záchrannou službu.“*

**21. Byla v posledních letech využita spolupráce s okresní nemocnicí v Prachaticích v souvislosti s hromadnou dopravní nehodou, popřípadě musel být aktivován traumatologický plán?**

*„Nepamatuju si úplně zda byl aktivován traumatologický plán v souvislosti s dopravní nehodou, ale případ, co si pamatuju, kdy byl aktivován traumatologický plán byl výbuch v Lenoře. Většinou do prachatické nemocnice vozíme méně vážná zranění z dopravních nehod, těžce zranění pacienti jsou převáženi do Českých Budějovic na traumatologické oddělení.“*

**22. Jak často do týdne, případně do měsíce zasahujete u dopravní nehody?**

*„Jak už jsem říkal, hodně záleží, zda to na vás vyjde nebo ne. Já osobně jsem se setkal za poslední měsíc s dopravní nehodou jednou.“*

**23. Jak na vás psychicky působí práce u IZS? Je to něco, co byste si vybral znova?**

*„Nemám s touto prací vůbec problém. Ta práce mě naplňuje a zároveň mě i baví.“*

**24. Setkal jste se s nějakým osobním selháním při zásahu?**

*„Naštěstí jsem se ještě s ničím takovým nesetkal.“*

## **Respondent 5**

Autor práce rozhovor s respondentem realizoval dne 4. 3. 2022 na policejní služebně v Prachaticích.

### **1. U jaké složky integrovaného záchranného systému sloužíte a jak dlouho?**

*„Sloužím u Policie ČR na oddělení dopravních nehod. U policie jsem tři roky.“*

### **2. Co vás přimělo k této práci?**

*„Studovala jsem školu se zaměřením na integrovaný záchranný systém. Nejdříve jsem chtěla jít k hasičům, ale tam nebylo v tomhle směru žádné místo, takže jsem zkusila policii.“*

### **3. Jak probíhá v rámci složek IZS taktické a prověřovací cvičení, abyste byli připraveni na mimořádnou událost, v tomto případě na dopravní nehodu? Vnímáte nějaké výhody či nevýhody těchto cvičení?**

*„Tak cvičení většinou trénují hasiči a záchranka, ale u policie není co trénovat. My bychom přijeli a kdyby nechtěli fiktivní protokoly o dopravní nehodě, tak my bychom tam jenom koukali. Jako samozřejmě pokud je nějaká reálná dopravní nehoda, je tam větší počet zraněných, tak té záchrance samozřejmě pomůžeme, ale jinak u těch cvičení je policie zbytečná, protože policie dělá tu administrativní práci, takže tam není co nacvičovat. Takže my necvičíme nějaké vyprošťování nebo první pomoc. Samozřejmě můžeme jim pomoc, když je nouze, ale jinak s nimi necvičíme.“*

### **4. Považujete za přínos přesun operačního střediska do krajského města České Budějovice nebo vidíte značné nevýhody například v rámci neznalosti terénu?**

*„Osobně jsem operační středisko v okrese Prachatice už nezažila. Starší kolegové s tím samozřejmě zkušenost mají. Plus je v tom, že ti operátoři jsou u sebe, ale už několikrát se stalo, že jsme byli operátorem například z Písku vysláni špatně do jiné obce, kvůli neznalosti terénu, nebo že tam silnice vůbec nevedla, a to se pak špatně hledá. Když lidé neznají prachatický okres, tak je to hodně znát. Například co vím ze zkušeností od kolegů z Ostravy, tak super je to integrované operační středisko, protože vedle sebe sedí operátoři záchranky, hasičů a policistů. Výhoda je v tom, že když se stane nějaká nehoda,*

*oni sjedou židlemi k sobě a řeknou si o tom, co se děje. Tady je špatný to, že se ty informace musí tlumočit třeba přes čtyři lidi.“*

**5. Co si vybavíte pod pojmem dopravní nehoda s vysokým počtem zraněných osob?**

*„Tak já osobně si pod tím vybavím čtyři a více zraněných osob. Více než prostě dvě auta s dvěma lidmi.“*

**6. Už jste se setkala v okrese Prachatice s nehodou, která měla za důsledek vysoký počet zraněných osob? A zasahovala jste u ní?**

*„Setkala jsem se s dopravní nehodou pendlerů, kde bylo pět zraněných osob. Zde je problém v tom, že ty složky na tohle nejsou připravený. Když se vám tohle stane v Českých Budějovicích nebo v Praze, tak tam okamžitě do pár minut je několik hlídek policistů, sanitek i hasičů. A tady v tom případě to byl problém. Když se třeba stala nehoda u Soumarského mostu u Volar, tak tam jela volarská sanitka a volarští hasiči. Co vím od kolegů z hasičů, tak tam byli pouze ve čtyřech a dva lidi od záchranky. Protože další záchranku máte tady v Prachaticích, to je 15 minut dojezdu, pak záchranka z Vimperku, a to je strašná vzdálenost. Na ty nehody s velkým počtem zraněných je ten okres moc rozlehlý a je to potom problém. My jsme třeba s kolegou měli štěstí v tom, že když jsme vyjížděli, tak vedle nás letěl vrtulník, protože už předtím zasahoval ve Vimperku, takže ho potom odvolali, že tahle nehoda je vážnější. Jinak bychom tam byli první minuty třeba bez lékaře. Při takové nehodě musejí prostě fungovat všichni.“*

**7. Jak často zasahujete u dopravní nehody menšího charakteru?**

*„Je to nárazové, velkou roli také hraje roční období. V létě ty čísla jsou mnohem vyšší, protože na silnici vyjíždějí motorkáři a cyklisti. Když je zima, tak třeba není tolik dopravních nehod se zraněním, protože lidi jsou opatrnější. V průměru to vychází na tři nehody za den, a to myslím i nehody, kde jde třeba jenom o ťukanec. My sloužíme 24 hodin a někdy jsou služby úplně bez nehod a někdy jsou třeba služby se šesti nehodami. Ale většinou to vychází na dvě až tři nehody za den. To je taková klasická služba.“*

**8. Z vaší zkušenosti, která složka IZS je na místě nehody první?**

*„Když jsou všichni na základně, tak je na místě nehody zpravidla první záchranka. Pokud jsme jako hlídka policie venku a hlídkujeme, často se stane, že jsme právě poblíž*

*a jsme tam dříve my. Běžné však většinou je, že lidé hlavně volají záchranku. Záchranka prvozně pošle svoje lidi, pak vyjíždí hasiči a pak zhruba dvě minuty trvá, než hlášení přijde na policii.“*

### **9. Jaké jsou vaše prvotní úkony po příjezdu na místo nehody?**

*„Tak ze začátku je určitě důležité zhodnotit situaci. Hodně důležité je také zajistit bezpečnost na silnici, aby do té nehody někdo nevlétnul. Pokud záchranka potřebuje pomoc s nošením pacientů nebo jim něco přinést, tak tam pro ně fungujeme. Taky jsme zažili, že hasiči řídili dopravu. Dělají to vlastně pro nás, abychom my mohli pracovat, pokud my nemáme možnost povolat další hlídku, která by se podílela na řízení té dopravy. Tady je to hodně omezené, protože nemáme velký počet hlídek. Ve větších městech si policisté ze skupiny dopravních nehod volají jiné hlídky na pomoc. A ty hlídky potom připravují objízdné trasy a podobně. U nás v okrese to není úplně reálné, protože tady ty hlídky nejsou. Takže se většině případech jsme nuceni ty silnice natvrdo na nějaký čas uzavřít. Samozřejmě někdy se stane, že obvodní oddělení má čas, tak přijedou a už se na těch úkolech podílejí. Také se dá využít městská policie, ale když bude nehoda například na Kvildě, tak tam asi těžko městská policie pojede. A když nepomáháme těm složkám, tak vlastně mezi prvotní úkony patří ztotožnění účastníků, zjištění, co se stalo. Potom co potřebujeme, když to povolí zranění, je provést dechovou zkoušku. Nejdůležitější je tedy zjistit, co se stalo, dále na místě zajišťujeme stopy, provedeme fotodokumentaci a ty stopy zaměříme. Dělá se to proto, kdyby někdo tu věc řešil u soudu, tak aby šlo všechno dohledat.“*

### **10. Kdo většinou velí na místě zásahu?**

*„Velitelem zásahu je člen Hasičského záchranné sboru, který rozdává pokyny. Ten velitel vlastně velí v případě, že dojde k hromadné havárii.“*

### **11. Jak probíhá spolupráce s dalšími složkami na místě zásahu?**

*„Spolupráce v rámci našeho okresu probíhá dobře, vzhledem k tomu, že okres Prachatice je poměrně malý a často se u zásahu s ostatními jednotkami setkáváme.“*

### **12. S jakou složkou raději spolupracujete?**

*„To je těžké říci. Je to asi člověk od člověka.“*

### **13. Jakým způsobem složky IZS komunikují na místě zásahu a jak se tato komunikace osvědčila v praxi? Jakou s ní máte zkušenost?**

*„Komunikujeme slovně. Jak už jsem říkala, výhoda je v tom, že se tady všichni známe. Oproti třeba Českým Budějovicím, kde je to velké, tak tam se nikdo mezi sebou pořádně nezná. Je tam takový počet lidí, že nemají ani šanci se pořádně poznat. Nikdo pomalu neví, co komu může říct. Tady třeba jak se známe, tak i záchranka ví, že musíme provést tu dechovou zkoušku, tak na nás i počkají. Řekla bych, že v tom je ta výhoda. Ta komunikace prostě funguje dobře. Oni vědí, co potřebujeme my, a my víme, co potřebují oni. Starší kolegové třeba i vědí, co kde je v záchrance, takže když je potřeba, tak to donesou.“*

### **14. Jak moc fyzicky a psychicky je náročný zásah u dopravní nehody?**

*„Tak fyzicky to až tak náročné není. Člověk musí někam popoběhnout, chodí sem a tam, není to úplně náročné. Ve chvíli, kdy nemusíte resuscitovat nebo tak, tak tam ta fyzická práce v podstatě není. A psychicky pak záleží na jednotlivci. Člověk se s tím musí umět srovnat. Někdo to zvládá hůř někdo líp. Na druhou stranu u nás se dělají psychotesty, takže by mezi naše řady měli být vybíráni ti, kteří na to opravdu mají. Pak jsou lidé, kteří se zhroutnou hned co nehodu vidí a ty by tady neměli co dělat. Z mé zkušenosti ani ten člověk nemá čas u toho přemýšlet, co tam vidí. V hlavě mi běží pouze jakou práci musím udělat a jaké úkony musím splnit. Nejlepší je, když se k tomu člověk nevrací a pokusí se to co viděl úplně vytěsnit.“*

### **15. Jak dlouho trvá takový zásah?**

*„Když je nehoda bez zranění a není v tom žádný třeba alkohol, tak ta nehoda může zabrat kolem půl hodiny. Pak se setkáváme s nehodami, kde je zranění, tak se to klidně může protáhnout třeba na víc jak 10 hodin, ale v tom už je započítána i administrativa na oddělení. Přímo na tom místě, když je nehoda s těžkým zraněním, tak přibližně hodinu trvá, než vůbec můžeme začít něco dělat. Než odjedou všechny záchranky, než hasiči uklidí silnici. Takže zhruba do té hodiny můžeme začít dělat tu práci, která je pro nás. Jestliže na místě nehody je nějaké úmrtí, tak se musí čekat na kriminální policii. Ta si poté na místě dělá vlastní dokumentaci. Čeká se na koronera, na toho se čeká vlastně nejdéle, protože tady máte dva koronery na celý kraj. A pak vlastně ještě čekáme na odtah vozidel.“*

**16. Jste spokojená se spoluprací? Nebo je něco v čem vidíte rezervy nebo naopak výhody této spolupráce?**

*„Jsem spokojena se spoluprací. Výhoda, jak už jsem říkala je, že se všichni známe.“*

**17. Je nějaká věc, kterou byste změnila v souvislosti se spoluprací s ostatními složkami?**

*„Fakt, jak říkám, jsem s tou spoluprací spokojená. Funguje to, jak má.“*

**18. Setkala jste se někdy s tím, že vám u zásahu pomáhali ostatní složky IZS?**

*„Ano, setkáváme se často s výpomocí od městské policie a občas s horskou službou. A i když se to netýká dopravních nehod, tak minulý rok při uzavření hranic okresů kvůli covidu, nám s hlídkami pomáhali příslušníci Armády ČR.“*

**19. Jak na vás psychicky působí práce u IZS? Je to něco, co byste si vybrala znovu?**

*„Je to práce, kterou jsem chtěla dělat. Každý den je jiný a nejedná se o žádný stereotyp. Každá služba je jiná. Chtěla jsem něco dobrodružnějšího. Původně jsem nechtěla dělat osm hodin. Myslela jsem si, že by byly fajn dělat dvanáctky, a nakonec jsem skončila u 24hodinové směny. Ale jsem spokojená, takhle mi to vyhovuje.“*

**20. Setkala jste se s nějakým osobním selháním při zásahu?**

*„Taková věc se mi ještě nestala a doufám, že v budoucnu ani nestane.“*

## 8 Diskuze

Následující kapitola se zaměřuje na shrnutí statistických dat a rozhovorů formou diskuze.

Autor práce ve výzkumné části prováděl analýzu statistických dat. Tato analýza byla orientována na oficiální statistická data o počtu dopravních nehod z oficiálních stránek Policie ČR. Konkrétně analýza směřovala na počet dopravních nehod v České republice a následně na počet dopravních nehod v okrese Prachatice. Na první pohled je z výsledků patrné, že okres Prachatice nedisponuje velkou mírou nehodovosti. Během pěti let se v okrese Prachatice stalo celkem 2 552 dopravních nehod. Ve srovnání s Českou republikou se v tomto období stalo celkem 609 147 dopravních nehod. Rovněž je důležité zmínit, že okres Prachatice se potýká s malým počtem zraněných osob, konkrétně se jedná o 742 zranění za pět let. Což je v porovnání s Českou republikou velmi malý počet. Ze zjištěných výsledků je tedy zřetelné, že okres Prachatice je oproti celé České republice okres, ve kterém se stává málo dopravních nehod, které by zapříčinily velký počet zraněných osob.

Druhá část výzkumného šetření byla zaměřena na rozhovory. Rozhovorů se celkem zúčastnilo pět respondentů, kteří odpovídali na 15 základních otázek a v případě potřeby odpovídali na doplňující otázky. Otázky byly zaměřené především na spolupráci mezi složkami integrovaného záchranného systému. V následujícím úseku se autor práce zabývá **vyhodnocením jednotlivých rozhovorů**.

První rozhovor (**respondent 1**) byl realizován s členem Zdravotnické záchranné služby. Tento respondent slouží u ZZS již 6 let. Respondent vidí velké rezervy v přípravných cvičení, protože prachatické oblastní středisko dle jeho názoru žádné cvičení nepodstupuje. Dle odpovědí by respondent ocenil společné nacvičování ať se jedná o jakoukoliv mimořádnou událost. Další rezervy vnímá v oblasti centralizace. Tedy to, co se navrhne v Českých Budějovicích se přeneso i do oblastního střediska v Prachaticích. Více by ocenil možnost poukázat na oblastní zkušenost a znalost místního terénu. Respondent též zmínil, že rezervy vidí v osobní rovině. Poukázal na vztahy mezi kolegy. Tyto vztahy by chtěl prohlubovat a zároveň budovat, aby spolupráce byla kvalitnější. Prohlubování vztahů nezmiňuje pouze v této osobnostní rovině, ale také v té oficiální. Další otázky směřovaly ke spolupráci s jednotlivými složkami. Respondent v rozhovoru zmiňuje, že spolupráce s ostatními složkami je na velmi dobré úrovni.

Kdykoliv potřebovali pomoci od hasičů či policistů, vždy se jim pomoc dostavila. A toto tvrzení platí i v opačném případě. Podle jeho zkušeností se mu lépe pracuje s hasiči, protože spolu spolupracují častěji. Ať už se jedná o dopravní nehody nebo jiné mimořádné události. V rozhovoru rovněž klade důraz na komunikaci, která podle něho funguje, tak jak má. Dle jeho slov nikdy nedošlo k tomu, že by se na místě zásahu někdo dohadoval o kompetencích a vždy si vyšli všichni vstříc.

Jedna z autorova otázek směřovala na psychický a fyzický stav. Respondent v tomto ohledu razí pravidlo, že pokud někomu tato práce vadí, neměl by jí dělat. On sám se cítí fyzicky i psychicky velmi odolný. Ve spojitosti s analýzou dat, také respondent zmiňuje, že v okrese Prachatice se stávají většinou nehody menšího charakteru.

Druhý rozhovor (**respondent 2**) byl uskutečněn s členem Hasičského záchranného sbor ČR. Tento respondent slouží u HZS ČR již 20 let. Z celého rozhovoru respondent zmiňuje pouze jednu nevýhodu, se kterou se v minulosti setkával a ta se týkala přesunu operačního střediska do Českých Budějovic. Nevýhodu viděl v neznalosti terénu a daného místa zásahu. V současné době, když se na tento přesun dívá, už to jako nevýhodu nevnímá, protože technické vybavení se zlepšilo a komunikace s lidmi z dispečinku je na dobré úrovni. Rovněž z rozhovoru s respondentem vyplývá, že považuje spolupráci s jednotlivými složkami za výbornou. Na rozdíl od respondenta 1 neumí říci, se kterou složkou se mu spolupracuje lépe. Spolupráci vnímá především týmově. Každá složka je důležitá v něčem jiném a dohromady tvoří tým. Respondent také podotknul, že výhodu vidí v novém elektrickém vybavení, které jim usnadňuje práci.

Tento respondent také odpovídal na jeho fyzický a psychický stav. Zde uvedl, že hodně záleží, k jakému zásahu hasičská posádka vyjede. Velkou roli hraje i druh zranění a samozřejmě to, jak ten zásah dopadne. Respondent uvedl, že v okrese Prachatice se stávají spíše menší nehody, kde je jeden či dva lidé zranění anebo jde o nehody, kde ke zranění nedochází.

Třetí rozhovor (**respondent 3**) byl proveden s členem Hasičského záchranného sboru ČR. Respondent slouží u HZS ČR již 10 let. Nejdříve je potřeba zmínit, že respondent nechtěl být nahráván a na autorovy otázky odpovídal stručněji. Sám respondent nevnímá nějaké rezervy, jak už v organizační či osobní rovině. Naopak podotýká několik výhod. Výhody vidí především ve cvičeních, které se konají každý rok a je jedno o jakou simulaci se zrovna jedná. Velké plus vnímá i v přesunu operačního



střediska. Dle jeho názoru, je zde lehčí organizace pro řešení velkých událostí. V oblasti spolupráce je spokojený a není nic, co by v současné době změnil. Důležité je rovněž to, že se se svými kolegy dobře zná a ta spolupráce vypadá taky jinak. Jak sám poznamenává, jde o profesionály, kteří jsou na dané situace vyškoleni a mají společný cíl.

I tady byla respondentovi položena otázka, která směřovala na fyzický a psychický stav. Respondent říká, že pro něho je náročný režim 24hodinových služeb. V tomto ohledu neměl ze začátku problém pouze on, ale i jeho rodina. Ale zároveň je velké plus, že náročné služby jsou odměněny dlouhým volnem. Je tedy patrné, že všechno se odvíjí od náročnosti služby. Na závěr respondent uvedl, že podstatný je samotný výsledek zásahu, protože pokud zásah nedopadne dobře, je jasné, že se to na Vás podepíše. Dle respondentova názoru je patrné, že okres Prachatice se tak často neseťkává s hromadným neštěstím.

Čtvrtý rozhovor (**respondent 4**) byl realizován s příslušníkem Zdravotnické záchranné služby, který zde slouží pět let. Respondent shledává rezervy v oblasti přípravných cvičení. Stejně jako respondent 1 by ocenil cvičení nejen po teoretické části, ale především po té fyzické. Další rezervy pocítuje ve zpětné vazbě ze strany nadřízeného. Z rozhovoru vyplývá, že členové záchranné služby ošetří pacienta a předají do nemocnice, ale chybí tam zpětná vazba. Sám respondent by chtěl vědět, zda ten zákrok byl proveden správně a jak zmiňuje, potěšilo by to všechny členy zdravotnické záchranné služby. V dalších otázkách se autor práce zaměřoval na otázky týkající se spolupráce. V této části je respondent spokojený. Dotazovaný zmínil, že se mu lépe pracuje s hasiči a zdůvodnil to tím, že na tom zásahu jsou většinou společně mezi prvními. Tato spolupráce je tam prohloubena i tím, že spolu zasahují u jiných událostí, než jsou dopravní nehody. Samozřejmě dotazovaný neopomenul spolupráci s policisty, se kterými se mu též pracuje dobře, ale na těch případech se setkávají málokdy. Dotazovaný z fyzického hlediska vnímá práci bez problémů, spíše klade důraz na psychický stav. Podotýká, že nejtěžší pro něho je jezdit k případům, které se týkají dětí a mladistvých. Podle respondentova názoru je zjevné, že se málo kdy vyjíždějí k dopravním nehodám hromadného neštěstí.

Pátý rozhovor (**respondent 5**) byl uskutečněn s příslušníkem Policie ČR. Respondent slouží u PČR již třetím rokem. Respondent v rozhovoru nezmiňuje žádné rezervy, které by po dobu výkonu zaznamenal. Naopak shledává několik pozitivních věcí, a to především v oblasti spolupráce. Spolupráci považuje za velmi dobrou a zmiňuje

rovněž to, že je to ovlivněno tím, že okres je malý. Často se při zásahu s dalšími složkami IZS setkává, a proto se všichni znají. Velké plus vidí ve spolupráci s ostatními složkami. Tady respondent konkrétně uvedl spolupráci s městskou policií, horskou službou či Armádou ČR. Z fyzického hlediska dotazovaný uvádí, že práce není příliš náročná, pokud při zásahu nemusíte někoho resuscitovat. Z psychického hlediska hodně záleží na jednotlivci. Dotazovaný podotýká, že při přijímání do funkce musí podstupovat psychotesty a lidé, kteří je neudělají nejsou do této práce vůbec přijati. Osobně dotazovaný poznamenává, že člověk v danou chvíli nemá čas přemýšlet, co na místě vidí. V hlavě mu probíhá pouze jeho práce. Podle respondentova názoru se v okrese Prachatice stávají dopravní nehody nejvíce v období jara a léta. Jinak se prachatický okres potýká s malou mírou nehodovosti.

Na závěr lze říci, že z informací, které autor získal formou rozhovorů, vidí určité problémy ve společenské oblasti. Někteří respondenti tuto věc považují za důležitou. Z rozhovoru tedy plyne, že by uvítali sportovní či společenské akce a tím zlepšili vztahy, jak s kolegy, tak s vedením. Co se týká otázky spolupráce, tak z rozhovorů je patrné, že spolupráce funguje v podstatě dobře. Složky integrovaného záchranného systému jsou propojené a spolupracují na dobré úrovni. Nepotkávají se pouze u dopravních nehod, ale i u jiných případech. Všichni si vycházejí vstříc a vzájemně si pomáhají. Dle získaných informací je určitě důležité zmínit nutnost provádění plánovaných cvičení u všech složek IZS, ať už formou teorie nebo praxe, protože tato cvičení zvyšují profesionalitu příslušníků. Z informací získaných z rozhovorů s uvedenými respondenty je zřejmé, že je třeba si uvědomit, že všechny složky IZS jsou stejně důležité. Nelze tedy upřednostňovat jednu či druhou složku, jelikož každá má ve společnosti svůj opodstatněný význam. Zpracováním této bakalářské práce získal autor značný přehled o práci složek IZS, především pak fungování IZS v okrese Prachatice. Seznámil se s problematikou spolupráce jednotlivých složek v takto malé oblasti, ve které sice není velká četnost dopravních nehod, avšak zásah je stejně důležitý.

Podle autorova názoru by bylo dobré více seznámit veřejnost s prací jednotlivých složek, aby získaly skutečný význam jejich práce. Prevence znalosti volaných čísel tísňových linek je prioritou včasného a často i úspěšného zásahu. Ohleduplnost vůči příslušníkům jednotlivých složek by měla být na prvním místě. Každý obyčejný člověk se může ve svém životě stát obětí dopravní nehody, a proto by měl být tento přístup pro člověka samozřejmostí. Tím, že by lidé získali větší povědomost o tomto povolání, je možné, že by se zvýšil zájem o tuto práci. Dle autora by měli být tito zaměstnanci za svou

práci i více finančně ohodnoceni, zvláště je dobré poukázat na rozdílné finanční rozdíly u jednotlivých složek.

## Závěr

V teoretické části bakalářské práce se autor zabíral základními pojmy. Především se jednalo o charakteristiku dopravních nehod, dále o historický vývoj integrovaného záchranného systému a s tím spojenou legislativu. Také se autor zaměřil na popis základních složek IZS a jejich činnost při dopravní nehodě s vysokým počtem zraněných osob. Rovněž byly charakterizovány ostatní složky IZS, které se podílejí na zásahu u dopravních nehod. Závěr teoretické části je věnován záchranným a likvidačním pracím a zároveň tím byl splněn vedlejší cíl práce.

Hlavním cílem práce bylo posoudit spolupráci základních složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných v okrese Prachatice. Aby tento cíl mohl být splněn, musel autor práce provést analýzu statistických dat o počtu dopravních nehod v období pěti let a následně provést kvalitativní výzkum. Analýza dat o počtu dopravních nehod v České republice a v okrese Prachatice sloužila k tomu, aby objasnila míru nehodovosti v daném okrese. Autor uvedl, že byl rovněž použit kvalitativní výzkum formou polostrukturovaného rozhovoru. Pro realizaci rozhovorů si autor připravil 15 základních otázek a v případě potřeby pokládal doplňující otázky. Do výzkumného šetření bylo zahrnuto pět respondentů. Jednalo se o jednu ženu, která slouží u Policie ČR. Dále šlo o dva muže, kteří jsou příslušníci Zdravotnické záchranné služby a zbylí dva muži jsou příslušníci Hasičského záchranného sboru ČR. Po uskutečnění rozhovorů, byly rozhovory doslovně přepsány a vyhodnoceny formou diskuze. Autor v diskuzi nejprve okomentoval jednotlivé rozhovory zvlášť, a to z důvodu, že respondenti pracují u jiných složek IZS. Následně provedl celkové vyhodnocení, kde shrnul všechny rozhovory dohromady. Vystihl kladné a záporné stránky, které respondenti zmínili.

Z výzkumné části je tedy patrné, že okres Prachatice se potýká s malou mírou nehodovosti. Velmi zřídka se stávají dopravní nehody s vysokým počtem zraněných osob. Tato informace je podložena i z odpovědí od respondentů, kteří zmínili, že u takové nehody zasahovali, ale jinak se s takovým typem dopravní nehody setkávají velmi málo. Také výzkumná část měla za cíl posoudit spolupráci základních složek. Ze zjištěných informací je zjevné, že spolupráce mezi složkami funguje v podstatě dobře. Z názorů některých respondentů vyplývá, že by bylo potřeba zlepšit společenské vztahy. Toto zlepšení by ocenili nejen mezi svými kolegy, ale také s vedením, například

prostřednictvím sportovních turnajů či společenských akcí. Velký důraz byl také kladen na přípravná cvičení, které respondenti hodnotili kladně, ať se jednalo o teorii, nebo praxi.

Výzkumné šetření bylo pro autora přínosné, seznámil se podrobně se situací o četnosti a vážnosti dopravních nehod, jak v celé České republice, tak především v okrese Prachatice. Byl seznámen s prací příslušníků všech jednotek, které získal při rozhovorech s konkrétními respondenty. Autor popsal vážnost situace při dopravních nehodách a zdůraznil důležitost existence a spolupráce integrovaného záchranného systému. Celkovým výstupem této bakalářské práce bylo zjištění, že v okrese Prachatice se za posledních pět let událo ve srovnání s celou Českou republikou poměrně málo dopravních nehod s vysokým počtem zraněných osob.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BALABÁN, M., STEJSKAL, L. *Kapitoly o bezpečnosti*. 2., změn. a dopl. vyd. Praha: Karolinum, 2010. 484 s. ISBN 9788024618630.
2. DZERMANSKY, M., RAK, J. (2020). Software Support for the Integrated Rescue System, Proceedings of the 31st DAAAM International Symposium, pp.0860-0867, B. Katalinic (Ed.), Published by DAAAM International, ISBN 978-3-902734-29-7, ISSN 1726-9679, Vienna, Austria
3. FIALA, M., VILÁŠEK, J., VONDRÁŠEK, D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. 190 s. ISBN 978-80-246-2477-8.
4. HENDL, J. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. 408 s. ISBN 8073670402
5. HLAVÁČKOVÁ, D. *Krizová připravenost zdravotnictví*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2007. 198 s. ISBN 9788070134528.
6. CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 9788073802110.
7. CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce PČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. 88 s. ISBN neuveden
8. LINHART, P. *Některé otázky ochrany obyvatelstva*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, 2006. 86 s. ISBN 8070408545.
9. MINISTERSTVO VNITRA. *Ochrana obyvatelstva a krizové řízení: skripta*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2015. 323 s. ISBN 9788086466620.
10. *Ochrana obyvatelstva v případě krizových situací a mimořádných událostí nevojenského charakteru II*. Brno: Tribun EU, 2014. 151 s. ISBN 9788026307242.
11. PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný systém (IZS) v České republice: skripta určená studentům sociálně-právních akademií a ostatních středních škol s předměty obdobného zaměření*. Praha: Armex, 1997. 93 s. ISBN 8090228305.
12. RICHTER, R. *Slovník pojmů krizového řízení*. Praha: Ministerstvo vnitra, Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2018. 153 s. ISBN 9788087544914.
13. SKALSKÁ, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. 55 s. ISBN 978-80-86640-59-4.
14. SMETANA, M., KRATOCHVÍLOVÁ., D. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. 134 s. ISBN 9788073683375.

15. ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). 157 s. ISBN 9788073850074.
16. VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. 175 s. ISBN 9788074520280.
17. ZEMAN, M., MIKA, J., O. *Integrovaný záchranný systém*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta chemická, 2007. 51 s. ISBN 9788021434486.
18. ZPĚVÁK, A. *Zákon o integrovaném záchranném systému: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. 164 s. ISBN 9788075981998.

### Elektronické zdroje

1. CHARITA ČESKÉ REPUBLIKY. *Úvodní strana: Kdo jsme* [online]. Charita České republiky, 2021, [cit. 2021-12-29]. Dostupné z WWW: <<https://www.charita.cz/kdo-jsme/>>.
2. LORENC, M. *Závěrečné práce – metodika* [online] [cit. 2022-03-18]. Dostupné z WWW: <<https://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>>.
3. POLICIE ČR. *Dopravní nehody – statistiky* [online]. Policie ČR, únor 22 [cit. 2022-03-14]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz/statistics.php>>.
4. POLICIE ČR. *Dopravní nehody v České republice* [online]. Policie ČR, únor 2022 [cit. 2022-03-14]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz>>.
5. POSPÍŠILOVÁ, A. *Analýza dokumentů* [online] 2019, [cit. 2022-03-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.podnikas.cz/analyza-dokumentu/>>.
6. ŠPAČEK, F. *Integrovaný záchranný systém. Hasičský záchranný sbor ČR: úvodní strana* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 26. 6. 2009, [cit. 2021-10-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>>.

### Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Vyhláška 328/2001 Sb., vyhláška ministerstva vnitřní věci o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001. částka 25. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-328>>.
2. ČESKO. Vyhláška č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1992. částka 1, 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-434>>.
3. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997. částka 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>.
4. ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (tiskový zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1985, částka 65, odst. 1. s. 179

5. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>>.
6. ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 2. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>>.
7. ČESKO. Zákon č. 320/2015. O Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (tiskový zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 7. s. 141.
8. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (autorský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 47. Dostupné z WWW:< <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.

### Ostatní zdroje

1. BOJOBÝ ŘÁD JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY-TAKTICKÉ POSTUPY ZÁSAHU. *Dopravní nehody s vysokým počtem zraněných osob*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2017. s. 1.
2. MINISTERSTVO VNITRA. *Katalogový soubor typové činnosti STČ 08/IZS – Dopravní nehoda, příloha společného listu složek IZS*. Praha: Ministerstvo vnitra – GŘ HZS České republiky, 2009. s. 5
3. MINISTERSTVO VNITRA. *Katalogový soubor typové činnosti STČ 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob, příloha SL č. 2 metoda START*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2016. s. 4.



## Seznam zkratk

IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
ZaL	Záchranné a likvidační práce
HZS	Hasičský záchranný sbor
JPO	Jednotky požární ochrany
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
PČR	Policie ČR
PNP	přednemocniční neodkladná péče
AČR	Armáda České republiky
ČČK	Český červený kříž

## Seznam tabulek

Tabulka 1 - počet dopravních nehod v České republice .....	30
Tabulka 2 - počet dopravních nehod v okrese Prachatice.....	31