

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO
ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU U DOPRAVNÍ
NEHODY S VYSOKÝM POČTEM ZRANĚNÝCH A
ZEMŘELÝCH**

Autor práce: Tomáš Křen

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Tomáš Křen

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Činnost složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných či zemřelých

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Activities of the Components of the Integrated Rescue System in a Traffic Accident with a High Number of Injured or Deceased

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

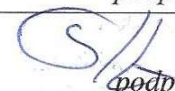
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

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

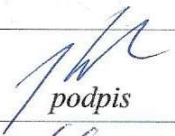
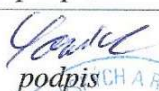
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je zkoumat konkrétní zásah složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných.

Dílčím cílem je charakterizovat činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných či zemřelých.

Student: Tomáš Křen	19.4.2022 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	30.5.2022 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	17.5.2022 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	19.5.2022 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	24.5.2022 datum	 podpis



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

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

.....

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

ABSTRAKT

Křen, T. *Činnost složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. s. 73 Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: Integrovaný záchranný systém, dopravní nehoda, vysoký počet zraněných a zemřelých, metoda START

Tato bakalářská práce je zaměřena na činnost složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých osob. Hlavním cílem této práce je zkoumání konkrétního zásahu složek integrovaného záchranného systému. Dílčím cílem je charakterizovat činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných či zemřelých.

V této práci se nachází popis integrovaného záchranného systému, jeho základních složek a jejich stručné historie. Dále jsou zde charakterizovány činnosti těchto složek u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných. Touto teoretickou částí je splněn dílčí cíl práce.

Následně je v rámci hlavního cíle vypracována případová studie konkrétního zásahu složek integrovaného záchranného systému, který se odehrál v roce 2011 v Praze. Tento zásah je nakonec zhodnocen provedením SWOT analýzy. Jako výstup této práce a následné doporučení je návrh prověřovacího cvičení složek integrovaného záchranného systému. Toto cvičení je navrženo s ohledem na zapojení lezecké skupiny a moderních technologií do zásahové činnosti složek integrovaného záchranného systému.

ABSTRACT

Křen, T. *Activities of the Components of the Integrated Rescue System in a Traffic Accident with a High Number of Injured or Deceased*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. 73 s. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: Integrated Rescue System, Traffic accident, High Number of Injured and Dead, START Method

This bachelor's thesis is focused on the activity of the components of the Integrated Rescue System in a traffic accident with a high number of injured and dead persons. The main goal of this work is to investigate the specific intervention of the components of the Integrated Rescue System. A partial goal is to characterize the activities of the individual components of the Integrated Rescue System in traffic accidents with a high number of injured or dead.

This work contains a description of the Integrated rescue system, its basic components and their brief history. Furthermore, the activities of these components in traffic accidents with a high number of injuries are characterized here. This theoretical part fulfills the partial goal of the work.

Subsequently, as part of the main objective, a case study of a specific intervention of the components of the Integrated Rescue System, which took place in 2011 in Prague, is developed. This intervention is finally evaluated by carrying out a SWOT analysis. The output of this work and the subsequent recommendation is a proposal for a verification exercise of the components of the Integrated Rescue System. This exercise is designed with regard to the involvement of the Rope Rescue Group and modern technologies in the intervention activity of the components of the Integrated Rescue System.

OBSAH

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Definice pojmů.....	12
3 Integrovaný záchranný systém.....	14
3.1 Základní složky Integrovaného záchranného systému.....	17
3.1.1 Hasičský záchranný sbor ČR	17
3.1.2 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany.....	23
3.1.3 Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby	27
3.1.4 Policie ČR	31
4 Typové činnosti složek integrovaného záchranného systému	35
4.1 Typová činnost složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu u dopravní nehody	35
4.2 Typová činnost složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu u Mimořádné události s velkým počtem zraněných osob	36
4.3 Typová činnost složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici	37
5 Činnost složek Integrovaného záchranného systému na místě zásahu u dopravní nehody	38
5.1 Činnost jednotek požární ochrany	38
5.2 Činnost Zdravotnické záchranné služby.....	40
5.3 Činnost Policie ČR	42
6 Případové studie vybraného zásahu a cvičení.....	44
6.1 Dopravní nehoda autobusu - Praha	44
6.2 Cvičení složek integrovaného záchranného systému	53
7 Diskuze.....	59
Závěr	61
Seznam použitých zdrojů	62

Seznam zkratek	67
Seznam tabulek a grafů	69
Seznam příloh.....	70
Přílohy	71

ÚVOD

Dopravní nehody obecně jsou velmi častým předmětem každodenních událostí, které musí složky integrovaného záchranného systému vzhledem k hustotě dnešního provozu na pozemních komunikacích řešit. „*Dramatický nárůst dopravních nehod představuje sociální a ekonomické výzvy.*“¹ Při dopravních nehodách vznikají často škody nejen na majetku a životním prostředí, ale hlavně na zdraví či životech jejich účastníků. Obzvláště pokud se jedná o dopravní nehody prostředku hromadné přepravy osob (dopravní letadla, vlaky nebo autobusy). Dopravní nehody prostředků hromadné dopravy osob bývají spojeny s vysokým počtem zraněných či zemřelých osob, což je pro zasahující složky integrovaného záchranného systému náročné zejména z hlediska organizace jednotlivých postupů při provádění záchranných a likvidačních prací. Tyto postupy bývají často procvičovány v rámci taktických či prověřovacích cvičení složek integrovaného záchranného systému, jejichž námět a konkrétní scénář by měl být vypracován na základě již proběhlých reálných zásahů. Odborné zaměření na problematiku likvidací následků dopravních nehod je aktuální téma s neustálou potřebou rozvoje a následným uplatňováním poznatků do praxe.

Téma týkající se činností složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách, bylo zvoleno na základě zájmu o toto téma z profesního hlediska autora, který je příslušníkem Hasičského záchranného sboru ČR. Dopravní nehody jsou jedním z nejčastěji řešeným typem událostí, které jsou každodenně řešeny v rámci profesního zaměření autora. Zároveň zásahy složek integrovaného záchranného systému s tématem dopravních nehod prostředků hromadné přepravy osob, jsou častým námětem prověřovacích cvičení.

Hlavním cílem je zkoumat konkrétní zásah složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných. Dílčím cílem je charakterizovat činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných či zemřelých.

¹ FAZLE, S., SHENGCHUAN, Z., and co., 2021. Public intention to pay for road safety improvement: a case study of Pakistan. [online]. [cit. 2023-02-15]. Dostupné také z: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34363992/>. Str. 1

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem je zkoumat konkrétní zásah složek integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných. Dílčím cílem je charakterizovat činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných či zemřelých.

Teoretická část této bakalářské práce je zaměřena na popis jednotlivých složek integrovaného záchranného systému a na analýzu jejich hlavních činností při zásazích u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných osob. Teoretickou částí je tedy splněn vedlejší cíl této bakalářské práce.

Hlavního cíle je dosaženo zejména prezentací a zhodnocením případové studie zásahu složek integrovaného záchranného systému, který v minulosti proběhl v Praze. Následně je navrženo prověřovací cvičení složek integrovaného záchranného systému, které je inspirováno výše uvedenou mimořádnou událostí.

Případová studie neboli kazuistika je metodou kvalitativního výzkumu. Jedná se o detailní studium jednoho nebo několika málo případů, kde je nutné provádět sběr dat z jednoho nebo několika málo zdrojů. V případové studii jde o zachycení složitosti případu a popis vztahů v jejich celistvosti. Předpoklad je, že důkladným prozkoumáním jednoho případu, lze lépe porozumět jiným podobným případům.² Případová studie dává možnost porozumět jiným případům, které jsou typově podobné se zkoumaným případem. Případové studie jsou ohraničeny časem a sledovaným jevem, při jejich zpracovávání je důležité sledování reálného kontextu se současným využíváním více zdrojů, které slouží pro popis a objasnění sledovaného případu. Pro potřeby této bakalářské práce je použita tzv. deskriptivní případová studie, která má za cíl podrobně popsat nějaký jev případně událost, jež se vyskytuje v běžném životě.³

Případová studie zásahu bude následně vyhodnocena SWOT analýzou (akronym z anglického Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). SWOT analýza je klasifikační metodou, pomocí níž je možné identifikovat silné či slabé stránky a dále pak

² HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-736-7040-2., str. 104

³ EGER, Ludvík a Dana EGEROVÁ. *Metodologie výzkumu*. 3. přepracované a rozšířené vydání. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2022. ISBN 978-80-261-1108-5. str. 38, 237, 238

příležitosti a hrozby. SWOT analýza je velmi používanou metodou při strategickém plánování. Data jsou pro potřeby metody SWOT tříděny do čtyř následujících kategorií:

- **silné stránky** (S = strengths)
- **slabé stránky** (W = weaknesses)
- **příležitosti** (O = opportunities)
- **hrozby** (T = threats)⁴

⁴ SLAVÍK, Jakub. *Marketing a strategické řízení ve veřejných službách: jak poskytovat zákaznický orientované veřejné služby*. Praha: Grada, 2014. Manažer. ISBN 978-80-247-4819-1. Str. 104

2 DEFINICE POJMŮ

DOPRAVNÍ NEHODA

Činnosti v dopravě jsou řízeny několika zákony a vyhláškami. Pro potřeby této práce je důležité zmínit zejména zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tímto zákonem je řízen provoz na pozemních komunikacích, zároveň ale definuje dopravní nehodu. Dle §47: *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“*⁵

Dopravní nehodu dále pro potřeby IZS definuje Soubor typové činnosti (dále jen STČ) 08/IZS Typová činnost dopravní nehoda takto: *„Dopravní nehoda je taková mimořádná událost, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci (dále jen „pozemní komunikace“) hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně vznikla či hrozí škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti.“*⁶

Integrovaný záchranný systém

*„Integrovaný záchranný systém je koordinovaný postup jeho složek při společném provádění záchranných a likvidačních prací a při přípravě na mimořádné události.“*⁷

Mimořádná událost

*„Mimořádnou událost definujeme jako škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.“*⁸

⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 98, číslo 361.

⁶ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008. str. 7

⁷ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.

⁸ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.

Záchranné práce

„Záchranné práce jsou činnosti, které vedou k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vyvolaných mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí a vedoucí k přerušení jejich příčin.“⁹

Likvidační práce

„Likvidační práce jsou činnosti vedoucí k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.“¹⁰

⁹ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.

¹⁰ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.

3 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Počátky vzniku IZS sahají do 90. let minulého století, kdy vydáním usnesení vlády ČR č. 246/1993 Sb. k návrhu zásad integrovaného záchranného systému. Toto usnesení upravilo základní zásady pro vznik IZS. Ke zpracování do samostatného zákona ovšem nedošlo. Při řešení následků povodní v roce 1997, které měly do té doby nevídané následky, se systém ukázal jako nedostatečný. Proto bylo ke konci devadesátých let rozhodnuto o zpracování samostatného zákona o IZS a dalších tzv. krizových zákonů:

- **239/2000 Sb.**, o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- **240/2000 Sb.**, o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)
- **241/2000 Sb.**, o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů

Integrovaný záchranný systém je určen pro koordinaci záchranných a likvidačních prací při mimořádných událostech včetně havárií a živelních pohrom. Je jím naplňováno ústavní právo občana na pomoc při ohrožení zdraví nebo života. IZS vznikl z potřeby každodenní činnosti záchranářů, zejména při složitých haváriích, nehodách a živelních pohromách, kdy je třeba organizovat společnou činnost všech, kdo mohou svými silami a prostředky, kompetencemi nebo jinými možnostmi přispět k provedení záchrany osob, zvířat, majetku nebo životního prostředí. Je to systém spolupráce a koordinace složek, orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob při společném provádění záchranných a likvidačních prací, tak, aby stručně řečeno, “nikdo nebyl opomenut, kdo pomoci může a vzájemně si nikdo z nich nepřekážel“. To je zejména v hektickém období mimořádných událostí velice nesnadný úkol, který musí mít svá pravidla.¹¹

¹¹ SKALSKÁ, Květoslava, Zdeněk HANUŠKA a Milan DUBSKÝ. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I.* Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594. str. 7

IZS není právním subjektem, sborem, či institucí. Jedná se o soubor daných pravidel a postupů, které jsou upravené modelovými situacemi (typovými činnostmi) postupů jednotlivých složek IZS.¹²

ÚROVNĚ KOORDINACE INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

Taktická – Síly a prostředky jsou koordinovány v místě mimořádné události velitelem zásahu. Velitelem zásahu je zpravidla velitel jednotky HZS, není-li stanoveno jinak.

Operační – Jedná se o koordinaci v rámci operačních a informačních středisek (dále jen OPIS) jednotlivých základních složek IZS a OPIS Ministerstva vnitra.

Strategická – V rámci strategické koordinace se do procesu v rámci IZS zapojuje starosta obce, hejtmán kraje (v Praze primátor), nebo Ministerstvo vnitra.¹³

STUPNĚ POPLACHU IZS

Stupně poplachu značí potřebu množství sil a prostředků potřebných k provedení záchranných a likvidačních prací s ohledem na rozsah a druh mimořádné události. V rámci IZS lze vyhlásit čtyři stupně poplachu, kdy čtvrtý (nejvyšší možný) se značí jako zvláštní stupeň poplachu. Stupeň poplachu vyhláší v první řadě operační středisko při prvotním povolávání jednotek IZS k mimořádné události. Další vyhlásování stupňů poplachu je v kompetenci velitele zásahu.¹⁴

První stupeň – Je vyhlášován v případech, kdy mimořádná událost zasahuje pouze jednotlivé osoby, nebo jednotlivý objekt, případně plochy do rozlohy 500 m² a na místě zasahují pouze základní složky IZS, které není třeba nepřetržitě koordinovat.¹⁵

¹² SKALSKÁ, Květoslava, Zdeněk HANUŠKA a Milan DUBSKÝ. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594. str. 8

¹³ SKALSKÁ, Květoslava, Zdeněk HANUŠKA a Milan DUBSKÝ. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594. str. 16

¹⁴ ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: . Sbírka zákonů: Ministerstvo Vnitřní ČR, 2001, ročník 2001, číslo 328. §20

¹⁵ ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: . Sbírka zákonů: Ministerstvo Vnitřní ČR, 2001, ročník 2001, číslo 328. §21

Druhý stupeň – Bývá vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje více než 100 osob, nebo se jedná o více než jeden objekt se složitými podmínkami pro zásah, jednotlivé prostředky hromadné dopravy osob, cenný chov zvířat a plochy o rozloze do 10 000 m². Provádění záchranných a likvidačních prací provádí základní složky IZS kraje, kde mimořádná událost probíhá, případně je nutná nepřetržitá koordinace složek IZS na místě zásahu.¹⁶

Třetí stupeň – Třetí stupeň poplachu je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje do 1000 osob, část obce nebo areálu podniku, soupravy železniční přepravy, několik chovů hospodářských zvířat, plochy území do 1 km², povodí řek, produktovody, nebo jde o hromadnou havárii v silniční dopravě nebo o havárii v letecké dopravě. Případně záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky IZS nebo se využívají síly a prostředky z jiných krajů, nebo je nutné zřídit štáb velitele zásahu složky IZS v místě zásahu koordinovat s jeho pomocí, či místo zásahu rozdělit na sektory a úseky.¹⁷

Zvláštní stupeň – Zvláštní stupeň poplachu se vyhláší v případě, když mimořádná událost ohrožuje více jak 1000 osob nebo celé obce, případně plochy území nad 1 km². Záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky včetně využití sil a prostředků z jiných krajů, popřípadě je nutno využít zahraniční pomoci. Při zvláštním stupni poplachu je nutné složky IZS v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky, nebo společný zásah složek IZS vyžaduje koordinaci na strategické úrovni. Zároveň platí, že vyhlášení zvláštního stupně poplachu oznamuje operační středisko hejtmanovi.¹⁸

DĚLENÍ INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

Složky IZS se dělí na **základní složky** a **ostatní složky**. K základním složkám IZS patří Hasičský záchranný sbor ČR (dále jen HZS ČR), jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany (dále jen JPO), Policie ČR (dále

¹⁶ ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: . Sbírka zákonů: Ministerstvo Vnitra ČR, 2001, ročník 2001, číslo 328. §22

¹⁷ ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: . Sbírka zákonů: Ministerstvo Vnitra ČR, 2001, ročník 2001, číslo 328. §23

¹⁸ ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: . Sbírka zákonů: Ministerstvo Vnitra ČR, 2001, ročník 2001, číslo 328. §24

jen PČR) a poskytovatelé zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS).¹⁹ Základní složky IZS jsou popsány v samostatné kapitole níže.

Mezi **ostatní složky** IZS patří zejména vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory (např. Bezpečnostní informační služba ČR, Generální inspekce bezpečnostních sborů ČR), ostatní záchranné sbory (např. Horská služba, Vodní záchranná služba apod.), orgány ochrany veřejného zdraví, nebo havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, dále pak zařízení civilní ochrany, případně neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím (např. Český Červený kříž). Ostatní složky integrovaného záchranného systému poskytují na základě smluvních závazků plánovanou pomoc při záchranných a likvidačních pracích na vyžádání operačního střediska. Způsob vyžádání a nasazení je zahrnut v poplachových plánech kraje.²⁰

3.1 ZÁKLADNÍ SLOŽKY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

3.1.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR

Hasičský záchranný sbor České republiky je jednotný bezpečnostní sbor, jehož základním úkolem je chránit životy a zdraví obyvatel, životní prostředí, zvířata a majetek před požáry a jinými mimořádnými událostmi a krizovými situacemi. Dále se podílí na zajišťování bezpečnosti České republiky plněním a organizováním úkolů požární ochrany, ochrany obyvatelstva, civilního nouzového plánování, integrovaného záchranného systému, krizového řízení a dalších úkolů, v rozsahu a za podmínek stanovených zákonem a jinými právními předpisy.²¹ Dle zákona o HZS je také sbor pověřen úkolem organizovat v kooperaci s Ministerstvem zahraničních věcí humanitární

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.

²¹ ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320.

pomoci, které se poskytují ze zahraničí.²² Základním legislativním dokumentem pro HZS ČR je zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru), který nahradil původní zákon o HZS ČR.

Hasičský záchranný sbor ČR plní mimořádně i úkoly, jejichž splnění je nezbytné v zájmu ochrany života nebo zdraví obyvatel, životního prostředí, zvířat nebo majetku, pokud toto plnění nenáleží jinému orgánu veřejné správy nebo plnění takového úkolu orgánem veřejné správy není za daných podmínek možné a tento orgán o takové plnění požádá nebo je k plnění takového úkolu způsobilý nebo takovým plněním není ohrožena jeho činnost a hrozí nebezpečí z prodlení.²³

HISTORIE

První profesionální hasičský sbor na území dnešní republiky byl založen v roce 1853 Praze. Později se k tomuto uspořádání přidávala další větší města. V meziválečném období, tedy po vzniku samostatné Československé republiky a později v době druhé světové války za Protektorátu Čechy a Morava fungovaly hasičské sbory ve větších městech placené, jinde pouze jako dobrovolné.²⁴

V poválečné éře byla požární ochrana zařazena do působnosti tehdejšího ministerstva vnitra a vznikla i zákonná povinnost pro města nad 50 000 obyvatel zřídit profesionální hasičské sbory. Následně byla zodpovědnost za požární ochranu předána do působnosti národních výborů. Tento krok však přinesl decentralizaci požární ochrany a tím i oslabení její úrovně. Následně se v sedmdesátých letech začal postupně měnit i charakter zásahové činnosti z hašení požárů až k technickým zásahům např. dopravní nehody apod. Pomyslným milníkem je vydání zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, který je po několika novelizacích platný do dnešních dnů. Tento zákon stanovil mimo jiné práva a povinnosti fyzických a právnických osob, ale i veřejnoprávních institucí na úseku požární ochrany. Poté v roce 1995 získal sbor název Hasičský záchranný sbor ČR. A na

²² ČESKO. *Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)*. In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320.

²³ ČESKO. *Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)*. In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320.

²⁴ Historie – Hasičský záchranný sbor České republiky. *Historie – Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2022 [cit. 2022-12-27]. Dostupné z: uvod-hasicsky-zachranny-sbor-cr-historie.aspx

přelomu tisíciletí přibyly do působnosti Ministerstva vnitra také úkoly na úseku krizového řízení, civilního nouzového plánování, ochrany obyvatelstva a integrovaného záchranného systému. V souvislosti s tím byly Parlamentem ČR projednány a schváleny nové zákony.²⁴ Jedná se zejména o zákon 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, který byl později nahrazen zákonem 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). Dalšími vydanými zákony na přelomu tisíciletí byly již výše zmíněné krizové zákony a zákon o IZS. Tyto zákony nově upravily organizaci, úkoly, působnost a rozšíření činností vykonávaných HZS. Jednalo se o rozšíření činnosti a působnosti HZS na přípravu a zdolávání mimořádných událostí, krizového řízení, ochrany obyvatelstva, nouzového plánování a integrovaného záchranného systému.²⁵

Struktura a organizace Hasičského záchranného sboru ČR

Strukturu HZS ČR podle zákona o HZS ČR (viz. Obrázek I.) tvoří:

- Generální ředitelství hasičského záchranného sboru ČR
- HZS krajů
- Záchranný útvar
- Škola²⁶

GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Ústředním řídicím orgánem HZS ČR je Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR (dále jen MV-GŘ HZS ČR), které je součástí Ministerstva vnitra. V čele MV-GŘ HZS ČR je generální ředitel, který je jmenován ministrem vnitra a zároveň je mu i přímo podřízen. MV-GŘ HZS ČR plní úkoly Ministerstva vnitra na úseku požární ochrany, ochrany obyvatelstva, krizového řízení, civilního nouzového plánování a na úseku integrovaného záchranného systému. Je nadřízeným orgánem pro HZS krajů,

²⁵ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. str 24–25

²⁶ ČESKO. *Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)*. In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320.

kterých je 14, Záchranný útvar a školu viz. *Obrázek I*. Zároveň je pod hlavičkou generálního ředitelství zřízeno operační a informační středisko, které plní úkoly národního operačního a informačního střediska pro potřeby integrovaného záchranného systému.²⁷

Součástí MV-GŘ HZS ČR je zároveň Hasičský útvar ochrany Pražského hradu, který zabezpečuje i hasební obvod mimo území Pražského hradu v městských částech Hradčany, Malá Strana, Dejvic a Bubeneč, Lysolaj, Sedlce a Suchdola. Dále Hasičský útvar ochrany Pražského hradu disponuje jednotkou čestné stráže, která plní ceremoniální funkce.²⁸

Ke vzdělávání příslušníků HZS ČR slouží také Školní a výcvikové zařízení se středisky v Brně a ve Zbirohu. Tato zařízení poskytují příslušníkům HZS ČR, případně i zaměstnancům HZS podniků základní výcvik a další odborné a specializační kurzy, které jsou poskytovány i ostatním jednotkám požární ochrany²⁹.

HASIČSKÉ ZÁCHRANNÉ SBORY KRAJŮ

V přímé podřízenosti MV-GŘ HZS ČR jsou HZS krajů, která nesou názvy podle vyšších územních samosprávných celků (krajů), např. HZS hl. m. Prahy, HZS Plzeňského kraje, HZS Jihočeského kraje apod. Zároveň územní působnost HZS kraje je totožná s územím kraje, v němž má konkrétní HZS kraje sídlo. Každý HZS kraje musí také zřizovat krajské operační a informační středisko (dále jen KOPIS) a operační a informační středisko pro linku 150, ale i pro linku 112, která funguje jako evropské jednotné tísňové číslo.³⁰

²⁷ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320..

²⁸ Hasičský útvar ochrany Pražského hradu. *Hasičský útvar ochrany Pražského hradu* [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, C2022 [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/hasicky-utvar-ochrany-prazskeho-hradu-menu-o-nas-zakladni-informace.aspx>

²⁹ Školní a výcvikové zařízení HZS ČR. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/kdy-svz-vzniklo.aspx>

³⁰ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320.

ZÁCHRANNÝ ÚTVAR

Záchranný útvar HZS ČR je zálohovou jednotkou MV – generálního ředitelství HZS ČR. V čele Záchranného útvaru stojí velitel útvaru, kterému jsou podřízeny jednotky dislokované v Hlučíně, Jihlavě a Zbirohu.

Jednotky Záchranného útvaru jsou předurčeny pro řešení mimořádných událostí velkého rozsahu, živelních pohrom, přírodních kalamit, rozsáhlých požárů a technických zásahů s nutností využití speciální techniky, již záchranný útvar disponuje. Útvar má působnost po celorepublikovou působnost. Jedná se například o stavební a vyprošťovací techniku, dálkovou dopravu vody, dekontaminační techniku, ale i kynology. Dále je součástí útvaru výcvikové zařízení pro získání řidičského oprávnění pro příslušníky HZS, či kurzy obsluhy stavebních a zemních strojů.³¹

ŠKOLA

Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany vznikla v roce 1967 ve Frýdku-Místku. Poskytuje střední a vyšší odborné vzdělání v oboru požární ochrany a dále pro příslušníky HZS některé další specializační kurzy.³²

DESKRIPCE VYBRANÝCH SPECIÁLNÍCH ČINNOSTÍ A TECHIKY VYUŽÍVANÝCH V RÁMCI HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČR

Pro potřeby praktické části této práce je důležité popsat níže uvedené speciální činnosti, či speciální techniku, která se používá v rámci HZS krajů pro zásahovou činnost.

PRÁCE VE VÝŠCE A NAD VOLNOU HLOUBKOU

Jedná se o týmy předem určených a vycvičených hasičů tzv. lezců, kteří jsou vyškoleni a vycvičeni pro provádění záchranných prací s využitím horolezeckých či jiných lanových technik. Hasiči – lezci jsou organizováni v lezeckých skupinách či družstvech, která jsou dislokovány na předem určených stanicích v rámci HZS kraje. Někteří hasiči – lezci (letečtí záchranáři) jsou školeni k provádění záchranných prací

³¹ *Záchranný útvar HZS ČR* [online]. Česká Republika: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, C2022 [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/zachranny-utvar-hzs-cr.aspx>

³² *SOŠ PO a VOŠ PO* [online]. Česká Republika: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2022 [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/o-nas-zakladni-informace-zakladni-informace.aspx>

pomocí vrtulníků. Jde zejména o činnosti spojené s leteckým hašením požárů, případně o záchranu osob pomocí lanového jeřábu vrtulníku a práci v podvěsu vrtulníku.³³

LETECKÁ TECHNIKA

Letecká technika se pro potřeby jednotek požární ochrany využívá k několika činnostem. Zejména se jedná o hašení požárů pomocí vrtulníků či letadel. Dále se může jednat o záchranné práce v jinak nepřístupném terénu (např. skalní masivy, rozsáhlé vodní plochy či lanovky v horských střediscích) s využitím hasičů – lezců.³⁴ Hasičský záchranný sbor ČR spolupracuje zejména s Leteckou službou policie (dále jen LS PČR), která disponuje několika typy vrtulníků. V rámci IZS probíhá úzká spolupráce mezi LS PČR a HZS ČR a dále mezi Armádou ČR a HZS ČR. Pro spolupráci s LS PČR jsou určené HZS hl. m. Prahy, HZS Středočeského kraje, HZS Jihomoravského kraje a HZS Moravskoslezského kraje. Na základnách LS PČR je mimo jiné i základní vybavení určené pro vyprošťování osob z havarovaných vozidel, které jsou posádky vrtulníků schopné transportovat do špatně přístupných míst. Pro spolupráci s Armádou ČR jsou určené HZS Plzeňského kraje a HZS Jihočeského kraje.³⁵

V posledních letech se začíná pro potřeby jednotek požární ochrany využívat letecká technika z oblasti bezpilotních systémů tzv. dronů. Tato technika se používá zejména pro monitoring místa mimořádné události a jejího okolí, což následně slouží jako pomůcka pro organizaci a řízení záchranných a likvidačních prací. V rámci HZS ČR vzniklo několik předurčených jednotek tzv. opěrných bodů, které disponují bezpilotními systémy. Tyto jednotky svou činností pokrývají více krajů.³⁶ viz *Obrázek II*. Rozmístění opěrných bodů v rámci ČR.

Drony disponují kamerovým systémem a dálkovým přenosem videa v reálném čase, které je možné přenášet do štábu velitele zásahu. Pomocí dronu tedy lze pozorovat směr a rychlost šíření požáru, případně lze provádět kontrolu stavu při destrukci

³³ *Práce ve výškách a nad volnou hloubkou v podmínkách požární ochrany*. Česká republika, 2009. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/soubor/metodika-lezci-2009-pdf.aspx>

³⁴ *Práce ve výškách a nad volnou hloubkou v podmínkách požární ochrany*. Česká republika, 2009. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/soubor/metodika-lezci-2009-pdf.aspx>

³⁵ *Pokyn GŘ HZS ČR: Č. 5/2018*. Česká republika, 2018. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/soubor/siar-ca-5-2018-pokyn-5-z-7-2-6466154-pdf.aspx>

³⁶ VEČEŘA, Filip. *VYUŽITÍ UAV PRO ZVÝŠENÍ OPERAČNÍ A TAKTICKÉ HODNOTY JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY V ČR: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Ústav bezpečnostního inženýrství*. Zlín, 2019. Dostupné také z: <http://trilobit.fai.utb.cz/Data/Articles/PDF/55e39639-8e2f-4dcb-a247-45d2a0f22ce7.pdf>

konstrukce např. zřícení stavby spod. Navíc mohou drony disponovat i termokamerou, což je vhodné jednak pro vyhledávání osob v terénu, tak i v případě požáru k pozorování jeho chování a vlastností.³⁷

TÝM PRVNÍ PSYCHOLOGICKÉ POMOCI

Týmy první psychologické pomoci zaštiťují systém poskytování posttraumatické péče příslušníkům a občanským zaměstnancům, a také osobám zasaženým mimořádnou událostí. V každém kraji je jmenován tzv. tým posttraumatické péče (dále jen „TPP“), jehož koordinátorem je psycholog sboru daného kraje. Členy TPP jsou příslušníci nebo zaměstnanci HZS ČR, kteří mají nad rámec svých pracovních povinností zájem o pomoc lidem také touto formou. Každý člen TPP prochází odbornou přípravou a výcvikem v poskytování první psychické pomoci, jejímž cílem je stabilizace duševního stavu zasažené osoby tak, aby se situace pro zasaženého již nezhoršovala, byl dodán pocit bezpečí, zajištěny základní potřeby a případně předání do další péče. V současné době je u HZS ČR jmenováno do TPP téměř tři sta členů.³⁸

3.1.2 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY ZAŘAZENÉ DO PLOŠNÉHO POKRYTÍ KRAJE JEDNOTKAMI POŽÁRNÍ OCHRANY

Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany patří mezi základní složky IZS. Jednotka požární ochrany je organizovaný systém, který je tvořen vyškolenými osobami, požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany. Hlavním posláním jednotek požární ochrany je chránit životy a zdraví obyvatel a majetek před požáry, dále pak poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech, které ohrožují život a zdraví obyvatel, majetek nebo životní prostředí a které vyžadují provedení záchranných, případně likvidačních prací. Jednotky požární ochrany jsou zřizovány jednak státem, který zřizuje HZS ČR, dále pak obce zřizují jednotky sboru dobrovolných hasičů (dále jen JSDHO). Dalšími možnými zřizovateli jednotek požární

³⁷ HZS Jihomoravského kraje: Nově využíváme k naší práci také dron. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023, 2021 [cit. 2023-02-01]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/nove-vyuzivame-k-nasi-praci-take-dron.aspx>

³⁸ Hasičský záchranný sbor ČR: Psychologická služba. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/psychologicka-sluzba-o-nas.aspx>

ochrany jsou právnické, nebo podnikající fyzické osoby, které zřizují HZS podniků, případně jednotky sborů dobrovolných hasičů podniků.³⁹

HISTORIE

V průběhu devatenáctého století začaly na českém území vznikat první dobrovolné hasičské sbory. Jako první je označován Sbor dobrovolných hasičů Zákupy, který vznikl v roce 1850. V následujících dvaceti letech již bylo na českém území 107 dobrovolných sborů.⁴⁰

Sbory dobrovolných hasičů fungují převážně jako volnočasová aktivita, ale v mnoha zemích včetně ČR zastupují, či doplňují funkci profesionálních jednotek. V ČR se vybrané jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí řadí mezi základní složky IZS a svými početnými stavy a místní dostupností plní svoji nezastupitelnou roli v požární ochraně.⁴¹

Mezi jednotky požární ochrany se řadí i HZS podniků a SDH podniků. V 19. století, kdy byl v Čechách rychlý růst průmyslu. V 80. letech 19. století zastávaly české podniky téměř dvě třetiny celkové produkce celého Rakouska-Uherska. Jednalo se zejména o sklářství, strojírenství, hutnictví, ale i potravinářský a chemický průmysl. Během 19. století postupně začaly vznikat velké výrobní komplexy, kde bylo shromážděno množství lidí i materiálu, či výrobků, a tudíž i větší riziko výskytu požáru a následné ztráty zisku. Tehdejší velkostatky či továrny, nebo doly začaly s budováním hasičských sborů podniků, které tvořili zaměstnanci, kteří museli disponovat potřebnými znalostmi a odborností nejen v oblasti požární ochrany a hašení požárů, ale postupem času i v oblasti požární prevence.⁴² Do dnešní doby se jich zachovalo několik, mezi ty největší v ČR patří HZS Správy železnic, státní organizace, HZS ČEZ a.s., HZS Škoda auto a.s., HZS Čepro a.s.

³⁹ HZS hlavního města Prahy: *Jednotky PO. Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁴⁰ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. str 33

⁴¹ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. str 33-34

⁴² Nepublikovaný dokument, DVOŘÁČEK, David. *SBORY DOBROVOLNÝCH TOVÁRNÍCH HASIČŮ: Závodní požární sbory a útvary*.

PLOŠNÉ POKRYTÍ KRAJE JEDNOTKAMI POŽÁRNÍ OCHRANY

Plošné pokrytí kraje jednotkami požární ochrany představuje rozmístění jednotlivých JPO v rámci kraje v závislosti na stupni nebezpečí katastrálního území obce a požadavku na dobu dojezdu jednotek PO na místo zásahu s potřebným množstvím sil a prostředků.⁴³

DRUHY JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY

V oblasti požární ochrany je základním legislativním dokumentem zákon č. 133/1985 Sb., zákon České národní rady o požární ochraně, který definuje JPO na jednotky HZS ČR, HZS podniku, Sbor dobrovolných hasičů obce a Sbor dobrovolných hasičů podniku, dále pak vojenskou hasičskou jednotku, která se řídí podle legislativy Ministerstva Obrany.

KATEGORIE JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY:

JPO I

- Jednotka HZS ČR, která má územní působnost zpravidla do 20 minut z místa své dislokace.
- Čas výjezdu jednotky je do 2 minut od vyhlášení poplachu

JOP II

- Jednotka SDH obce, kde členové vykonávají službu v jednotce jako svoje hlavní nebo vedlejší povolání
- Čas výjezdu je stanoven do 5 minut od vyhlášení poplachu
- Dojezdový čas je zpravidla stanoven do 10 minut z místa dislokace

JPO III

- Jednotka SDH obce, členové vykonávají službu v jednotce dobrovolně
- Čas výjezdu je stanoven do 10 minut od vyhlášení poplachu
- Dojezdový čas je zpravidla stanoven do 10 minut z místa dislokace

JPO IV

- Jednotka HZS podniku, která je zřízena právnickou či fyzickou podnikající osobou
- Čas výjezdu jednotky je do 2 minut od vyhlášení poplachu

⁴³ ČESKO. *Zákon č. 133/1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně*. In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 1985, ročník 1985, částka 34, číslo 133.

- Na základě smluvních dohod může na výzvu OPIS HZS ČR být povolána i mimo místo svého působíště

JPO V

- Jednotka SDH obce, členové vykonávají službu v jednotce dobrovolně
- Čas výjezdu je stanoven do 10 minut od vyhlášení poplachu
- Jednotka má pouze místní působnost

JPO VI

- Jednotka SDH podniku, která je zřízena právnickou či fyzickou podnikající osobou
- Čas výjezdu jednotky je do 2 minut od vyhlášení poplachu
- Na základě smluvních dohod může na výzvu operačního a informačního střediska HZS ČR být povolána i mimo místo svého působíště⁴⁴

⁴⁴ ČESKO. *Zákon č. 133/1985 Sb., Zákon České národní rady o požární ochraně*. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 1985, ročník 1985, částka 34, číslo 133.

3.1.3 POSKYTOVATELÉ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby patří mezi základní složky integrovaného záchranného systému. Zdravotnická záchranná služba kraje slouží k poskytování přednemocniční péče zejména v situacích, kdy došlo k náhle vzniklému onemocnění, úrazu nebo jinému zhoršení zdravotního stavu.⁴⁵

HISTORIE

Pomoc raněným byla nutná již od nepaměti, ale zdaleka se nejednalo o takovou úroveň, jako je tomu dnes, kdy na celém území ČR funguje propracovaný systém přednemocniční neodkladné péče (dále jen PNP). První zmínka o stanici první pomoci je z roku 1792 v Praze. Později byla další stanice zřízena v Brně v roce 1801. Následně došlo po čase k transformaci a vznikla historicky nejstarší záchranná služba ve střední Evropě, byla založena 8.12.1857 v Praze. Oficiální název byl Pražský dobrovolný sbor ochranný, jehož členskou základnu tvořilo 36 dobrovolníků z nejrůznějších oborů a profesí, ale pouze tři jeho členové byli zdravotníci. Po vzoru Prahy byly ke konci 19. století založeny obdobné sbory např. v Rumburku, Opavě, Olomouci, České Kamenici, Chebu, Karlových Varech a dalších městech. Jednalo se o reakci na říšský zákon z roku 1870, kdy byla stanovena povinnost obcí pečovat o raněné a dopravovat je zdarma do nemocnice. Až do období druhé světové války byla PNP zpravidla poskytována dobrovolníky v rámci Československého červeného kříže, případně hasičskými sbory. Zlom nastal v 50. letech 20. století vydáním zákona č. 49/1947 Sb. o poradenské zdravotní péči. Tímto zákonem musely všechny organizace poskytující základní zdravotnickou pomoc odevzdat svůj vozový park do majetku správy okresních úřadů národního zdraví. To znamenalo postupný útlum dobrovolnických organizací a nástup profesionalizace v oblasti zdravotnické pomoci. Během 50. až 70. let se ustálil jako většinový model výjezdová skupina složená z jednoho až dvou řidičů-sanitářů a lékaře. Poté byl v roce 1987 v Praze zahájen provoz systémem Rendez-vous. V tomto systému posádku tvoří řidič a záchranář, lékař vyjíždí samostatně menším vozem v případě potřeby. Rok 1987 je pro zdravotnickou záchrannou službu významný ještě další událostí,

⁴⁵ Systém zdravotnické záchranné služby v ČR. ZACHRANNASLUZBA.CZ [online]. Česká republika: Ondřej Franěk [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://zachrannaslužba.cz/system-zzs-v-cr/>

kterou bylo založení prvního stanoviště letecké záchranné služby, konkrétně 1. dubna v areálu letiště Praha-Ruzyně.⁴⁶

ORGANIZACE ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY KRAJE

Od roku 2003 je systém poskytovatelů ZZS v ČR organizovaný na krajské úrovni, tedy každý ze 14 krajů disponuje ZZS, kterou kraj zřizuje a z části i financuje. Jedná se tedy o příspěvkové organizace, které poskytují PNP na území daného kraje a zároveň nesou i jméno kraje, např. ZZS Plzeňského kraje, ZZS hl. m. Prahy, ZZS Jihomoravského kraje apod.⁴⁷ viz. *Obrázek III*.

Jednotné metodické vedení všech ZZS jednotlivých krajů zastřešuje Ministerstvo zdravotnictví. Jednotlivé ZZS krajů jsou tedy samostatně vystupujícími organizacemi, které jsou financované jednak ze zdrojů zřizovatelů (krajů) (cca 60 % příjmů), zároveň jejich příjmy plynou z plateb zdravotních pojišťoven v rámci provedených jednotlivých úkonů v poskytované péči.⁴⁸

Základním legislativním dokumentem pro tuto oblast je zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. Tímto zákonem je stanovena organizační struktura jednotlivých krajských ZZS, kterou tvoří ředitelství kraje, operační středisko, výjezdové základny a výjezdové skupiny, pracoviště krizové připravenosti a vzdělávací zařízení.

ŘEDITELSTVÍ

Ředitelství je centrálním řídicím a koordinačním pracovištěm pro poskytování zdravotnické záchranné služby a pro činnosti k připravenosti poskytovatele zdravotnické záchranné služby na řešení mimořádných událostí a krizových situací na území kraje, které zajišťuje zejména činnosti ekonomického, organizačního a technického charakteru.

49

⁴⁶ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8., s. 52-61

⁴⁷ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8., s. 73

⁴⁸ Systém zdravotnické záchranné služby v ČR. *ZACHRANNASLUZBA.CZ* [online]. Česká republika: Ondřej Franěk [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://zachrannaslužba.cz/system-zzs-v-cr/>

⁴⁹ ČESKO. *Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě*. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2011, ročník 2011, částka 131, číslo 374.

ZDRAVOTNICKÉ OPERAČNÍ STŘEDISKO

Úkolem zdravotnického operačního střediska (dále jen ZOS) je především příjem tísňových volání, vytěžení volajícího o relevantní informace a jejich následné předání posádkám ZZS. Zároveň ZOS slouží jako dispečink. Dispečeri tedy dle vyhodnocení tísňového volání vysílají na místo události posádky ZZS a současně jim zajišťují příslušné zdravotnické zařízení s ohledem na co nejúčinnější pomoc. Operátoři ZOS disponují zdravotnickým vzděláním a jsou vyškoleni i v poskytování asistence v PNP pro laickou veřejnost. Jako příklad poslouží systém TANR – telefonická neodkladná resuscitace. ZOS provozuje tísňovou linku na telefonním čísle 155.⁵⁰ Dalším možným způsobem spojení je volně dostupná aplikace „Záchranka“, která pro laickou veřejnost poskytuje velké množství funkcí v oblasti první pomoci, např. interaktivní návody, přímé spojení s dispečerem ZOS s využitím kamery telefonu, přímou lokalizaci podle systému GPS, nově umí tato aplikace spojit uživatele i s dispečinkem Horské služby.⁵¹ Všechny tísňové linky mají od roku 2020 přístup k GPS volajícího⁵². Využívat kameru telefonu však může pouze ZOS.

VÝJEZDOVÉ SKUPINY

Výjezdové skupiny jsou hlavním výkonným prvkem ZZS, které jsou dislokované výjezdových stanovištích. Síť výjezdových stanovišť je vytvořena s ohledem na dojezdovou vzdálenost 20 minut od doby přijetí výzvy.⁵³

TYPY VÝJEZDOVÝCH SKUPIN:

- **Rychlá lékařská pomoc (dále jen RLP)** – je tvořena zpravidla lékařem a řidičem
- **Rychlá zdravotnická pomoc (dále jen RZP)** – je tvořena zdravotnickým záchranářem a řidičem

⁵⁰ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8., s. 69-70

⁵¹ Aplikace Záchranka – moderní způsob přivolání pomoci. ZACHRANNASLUZBA.CZ [online]. Praha: Ondřej Franěk, 2022 [cit. 2023-01-10]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/aplikace-zachranka>

⁵² Přesné umístění volajícího. Tísňové linky spustily vylepšenou lokalizaci. IDNES.cz [online]. Česká republika: MAFRA, © 2023, 2020 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/tisnova-linka-lokalizace-volani.A200211_140921_domaci_tho

⁵³ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8., s. 74

- **Rychlá lékařská pomoc v systému Rendez-vous** (dále jen **RV**) – tvořená lékařem a řidičem, kteří spolupracují s posádkami RZP a zpravidla se setkávají až na místě případu.
- **Doprava raněných a nemocných v podmínkách neodkladné péče** – jedná se o tým, který zajišťuje transporty pacientů
- **Letecká záchranná služba** (dále jen **LZS**)⁵⁴

LETECKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA

V české republice je systém LZS čítající 10 stanovišť LZS s označením KRYŠTOF 1 – KRYŠTOF 10 viz. *Obrázek IV*. Systém se skládá jednak ze státních provozovatelů LZS, kteří obsluhují stanice v Praze (Letecká služba Policie ČR) a Plzni-Líních (Armáda ČR). Ostatní základny LZS provozují soukromé společnosti. Konkrétně se jedná o společnosti Delta System Air a.s. na stanicích České Budějovice, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, Jihlava, a dále pak společnost Air Transport Europe s.r.o. na stanici Olomouc a Ostrava.⁵⁵

⁵⁴ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8., s. 74

⁵⁵ FRANĚK, Ondřej. Letecká záchranná služba v ČR: ZACHRANNASLUZBA.CZ. ZACHRANNASLUZBA.CZ [online]. Česká republika: Ondřej Franěk, 2020 [cit. 2023-02-01]. Dostupné z: <https://zachrannaslužba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>

3.1.4 POLICIE ČR

Policie ČR je jednou ze základních složek integrovaného záchranného systému. Policie ČR není primárně určena pro provádění záchranných a likvidačních prací. Její činnost v rámci IZS spočívá zejména v zajišťování veřejného pořádku a bezpečnosti na místě mimořádné události, dále také v poskytování speciálních podpůrných činností, které přímo souvisejí s prováděním záchranných a likvidačních prací např. činnost letecké služby policie.⁵⁶

HISTORIE

Organizace bezpečnostní služby v Československé republice byla spjata s výkonem správy bývalé Rakousko-uherské monarchie. V roce 1754 zřídila císařovna Marie Terezie ve Vídni úřad policejních komisařů, který byl v roce 1772 císařem Josefem II. Pozměněn na policejní ředitelství. Podle vzoru tohoto úřadu byla v roce 1784 zřízena policejní ředitelství na území následně vzniklé Československé republiky, a to v Praze, Brně a Bratislavě. V Olomouci bylo zřízeno policejní komisařství. V ostatních městech a na venkově příslušel výkon bezpečnostní služby vrchnosti a městským obcím. Obecním zřízením českým z roku 1864 byl výkon bezpečnostní služby uložen obcím. V 50. a 60. letech 19. století bylo na území bývalé rakouské monarchie organizováno četnictvo. V nařizovacím listě z 18.6.1850 bylo systematizováno 16 četnických pluků. Pluk č. 2 byl zřízen v Praze a č. 3 v Brně. Četnictvo bylo tehdy podřízeno nejvyššímu policejnímu a dvorskému úřadu při ministerstvu vnitra. Na této základně byla budována organizace bezpečnostního aparátu Československé republiky.⁵⁷

Četnictvo bylo určeno k udržování veřejného pořádku na celém území Československé republiky, podléhalo Ministerstvu vnitra a bylo rozděleno do několika složek, které vykonávali určené úkoly. Četnictvo se nadále řídilo zákonem č. 1/1895 říšského zákoníku ze dne 25. 12. 1894, kterým podléhalo ministerstvu pro zemskou obranu. Později bylo četnictvo zařazeno do resortu ministerstva vnitra. Zákonem o četnictvu 299/1920 Sb., o četnictvu, byla dána definitivní podoba četnictva, neboť do té doby byla převzata podoba rakouského systému. V čele četnictva stál generální velitel četnictva, který měl na ministerstvu vnitra své řídicí orgány. Nejvyšším článkem byla

⁵⁶ VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8. str. 47–52

⁵⁷ Historie četnictva a policie: Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. Česká republika: Policie České republiky, © 2023 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx>

zemská velitelství, která odpovídají současným krajským policejním ředitelstvím, níže postavená byla okresní velitelství, která odpovídají současným územním odborům police, a těmto podléhaly četnické stanice, která odpovídají v současnosti jednotlivým obvodním a místním oddělením.⁵⁸

Po druhé světové válce byl v tehdejší Československé republice přijat tzv. Košický vládní program, konkrétně 5. dubna 1945 v Košicích. Poté vznikl 17. dubna 1945 na základě návrhu tehdejšího ministra vnitra Václava Noska, Sbor národní bezpečnosti. Jednalo se o jednotný bezpečnostní aparát skládající se z příslušníků zrušeného četnictva a policie, doplňovaný příslušníky protifašistického odboje. Sbor národní bezpečnosti se skládal z uniformované části (Veřejná bezpečnost) a neuniformované části (Státní bezpečnost). V tomto základním složení sbor fungoval s několika reorganizacemi až do roku 1991, kdy schválila Česká národní rada 21. června 1991 zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, a na jeho základě vznikla dnem 15. července 1991 Policie České republiky.⁵⁹

ORGANIZACE

Policie ČR je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který slouží veřejnosti. Úkolem policie je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.⁶⁰

Organizační strukturu Policie ČR tvoří (viz Obrázek VI):

- Policejní prezidium České republiky
- Útvary s celostátní působností
- Krajská ředitelství policie
- Útvary zřízené v rámci kraje⁶¹

⁵⁸ GREGOR, Milan. *Historie a současnost služby pořádkové policie od roku 1918*. [Praha]: Ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-1521-4, s. 19–20

⁵⁹ PEKÁREK, Jaroslav. *Vývoj správy policie v období let 1918–1989*. Brno, 2012. Bakalářská práce. MASARYKOVA UNIVERZITA V BRNĚ. Vedoucí práce doc. JUDr. Karel Schelle, CSc.

⁶⁰ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2008, ročník 2008, částka 91, číslo 273.

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2008, ročník 2008, částka 91, číslo 273.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Jedná se o ústřední řídicí orgán policie, v jehož čele stojí policejní prezident. Policejního prezidenta jmenuje do funkce ministr vnitra, kterému je následně podřízen. Policejní prezidium vykonává ve struktuře policie koordinační a metodickou funkci, dále pak řeší koncepci policie jako takové. Policejní prezident zřizuje na návrh krajských ředitelů útvary zřizované v rámci kraje. Útvary s celostátní působností pak zřizuje ministr vnitra na návrh policejního prezidenta.

Činnost policie je řízena zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, dále pak zákonem č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.

OPERAČNÍ STŘEDISKA

Operační střediska jsou pracoviště s nepřetržitým provozem, která zabezpečují plnění úkolů při mimořádných událostech. Mezi úkoly operačních středisek patří koordinace a organizace sil a prostředků policie k zabezpečení relevantní reakce na vzniklou bezpečnostní situaci. Dále pak operační střediska přijímají hovory na tísňové lince 158 (pouze operační střediska krajských ředitelství policie).

Operační střediska se zřizují na krajských ředitelstvích policie, dále pak i na útvarech s celostátní působností. Zároveň je policejním prezidiem policie zřízeno operační středisko, které je nadřazené všem ostatním. „*Operační středisko prezidia koordinuje policejní akce a policejní opatření při řešení mimořádných událostí většího rozsahu, které přesahují, či se předpokládá, že budou přesahovat území jednoho kraje či vyžaduje-li řešení události taková opatření, která překračují rámec plnění úkolů jednotlivých krajských ředitelství policie. V těchto případech koordinuje nasazování sil a prostředků a rovněž rozhoduje o nasazení specifických sil a prostředků policie (např. Letecká služba, pyrotechnik).*“⁶²

ÚTVARY S CELOSTÁTNÍ PŮSOBNOSTÍ

Jedná se o útvary, jejichž působnost není územně vymezena. Jejich činnost spadá přímo pod prvního náměstka policejního prezidenta.

- Národní centrála proti organizovanému zločinu služby kriminální policie a vyšetřování

⁶² Operační středisko: Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. Česká republika: Policie České republiky, © 2023 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/operacni-stredisko-prezidia.aspx>

- Národní protidrogová centrála služby kriminální policie a vyšetřování
- Útvar zvláštních činností služby kriminální policie a vyšetřování
- Útvar speciálních činností služby kriminální policie a vyšetřování
- Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu služby kriminální policie a vyšetřování
- Kriminalistický ústav
- Útvar rychlého nasazení
- Ochranná služba
- Útvar pro ochranu prezidenta České republiky
- Letecká služba policie (dále jen LS PČR)
- Ředitelství služby cizinecké policie
- Pyrotechnická služba
- Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy
- Národní centrála proti terorismu, extremismu a kybernetické kriminalitě⁶³

KRAJSKÁ ŘEDITELSTVÍ POLICIE

Krajská ředitelství policie jsou útvary, které jsou zřízeny policejním prezidentem na návrh krajských ředitelů, který stojí v jejich čele. Územní obvody se podle zákona o policii shodují s územními obvody vyšších územně samosprávných celků, tedy krajů. V krajském městě mají zpravidla i svoje sídlo.⁶⁴

V rámci krajských ředitelství policie jsou zřizovány další podřízené útvary policie. Jedná se zejména o služby pořádkové policie, dopravní policie, případně zásahové jednotky apod.

⁶³ Útvary s celostátní působností Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. Česká republika: Policie České republiky, © 2023 [cit. 2023-01-21].

⁶⁴ ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 273/2008 Sb.: o Policii ČR. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2008, ročník 2008, částka 91, číslo 273.

4 TYPOVÉ ČINNOSTI SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

Soubor typových činností IZS je dokumentace, kterou vydává Ministerstvo vnitra prostřednictvím MV – GŘ HZS ČR. Typová činnost obsahuje postup složek IZS při společném provádění záchranných a likvidačních prací s ohledem na druh a charakter mimořádné události. Typových událostí je celkem sedmnáct.⁶⁵ Soubory typových činností jsou podle potřeby a zkušeností průběžně doplňovány, případně přepracovávány. Pro potřeby této práce jsou zpracovány celkem čtyři následující typové činnosti.

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

Postup uvedený v této typové činnosti se využije v případě společného zásahu složek IZS (zasahuje tedy více než jedna složka IZS) u dopravní nehody.

Cílem činnosti složek IZS při zásahu u dopravních nehod je zejména co nejrychlejší a nejefektivnější způsob k zajištění:

- Místa zásahu a okolí dopravní nehody
- Provedení protipožárních opatření
- Poskytnutí první pomoci zraněným s následným poskytnutím přednemocniční neodkladné péče
- Vyproštění osob
- Zamezení úniku provozních kapalin a dalších nebezpečných látek ohrožujících životní prostředí
- Poskytnutí nezbytné humanitární pomoci zasaženým osobám⁶⁶

Při zásazích u dopravních nehod, bývá zpravidla nejčastěji vyhlášován první stupeň poplachu. Řízení zásahu je v kompetenci velitele jednotky požární ochrany. V případě

⁶⁵ Dokumentace IZS – Hasičský záchranný sbor České republiky. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-01-21]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>

⁶⁶Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008. str. 7, 8.

zásahu bez JPO je řízení zásahu na vedoucím té složky IZS, jejíž činnost na místě dopravní nehody převažuje.⁶⁷

4.2 TYPOVÁ ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU PŘI SPOLEČNÉM ZÁSAHU U MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI S VELKÝM POČTEM ZRANĚNÝCH OSOB

Mimořádná událost s velkým počtem zraněných osob je považována taková událost, při které je značný nepoměr mezi zraněnými osobami a zasahujícími záchranáři a není tedy možno poskytnout přednemocniční neodkladnou pomoc všem zraněným osobám současně. Jedná se o případy, kdy je nutno povolat na místo události více než 5 výjezdových skupin poskytovatele zdravotnické záchranné služby současně, nebo se na místě nachází více než 15 zraněných osob. V takových případech je zároveň nutné stanovit priority v poskytování PNP a následném odsunu zraněných do zdravotnických zařízení. V těchto případech se využívá tzv. třídění zraněných osob, známá jako metoda **START** (Snadné Třídění A Rychlá Terapie).⁶⁸

Při tomto třídění raněných se používají předem dané postupy. Třídění provádí pracovník zdravotnické složky, případně vyškolený příslušník HZS. Pracovník provádějící třídění neposkytuje PNP (provádí pouze zaškrcení masivního krvácení, případně uložení zraněné osoby do stabilizované polohy), jeho úkol je především správné označení pacientů danou barvou štítku, který značí prioritu v poskytování PNP.

ČERVENÁ – priorita číslo 1 (selhávající životní funkce)

ŽLUTÁ – priorita číslo 2 (neschopni samostatného pohybu)

ZELENÁ – priorita číslo 3 (soběstační, odložitelná ošetření)

ČERNÁ – ponechání na místě nálezů (bez známek životních funkcí)⁶⁹

⁶⁷ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 9

⁶⁸ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 7-9

⁶⁹ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 16

4.3 TYPOVÁ ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU PŘI SPOLEČNÉM ZÁSAHU PŘI NEBEZPEČNÉ PORUŠE PLYNULOSTI PROVOZU NA DÁLNICI

Za nebezpečnou poruchu plynulosti provozu na dálnici, případně silnici pro motorová vozidla se považuje taková MU, kdy je vlivem působení MU zastaven provoz. Může se jednat například o dopravní nehodu, pád mostní konstrukce na vozovku, sesuv půdy apod. Provedení záchranných a likvidačních prací bude trvat zpravidla déle než 6 hodin. Stavební řešení rychlostních komunikací (dálnice a silnice pro motorová vozidla) a pravidla provozu na pozemních komunikacích neumožňují prosté otočení vozidel a opuštění dálnice. Vznikají tedy kolony stojících vozidel. Obvykle složky IZS ve spolupráci se správcem komunikace se snaží takovému stavu předejít včasnou reakcí spočívající především v odklonu dopravy a včasným varováním řidičů pomocí zařízení pro provozní informace, které spravuje Národní dopravní informační a řídicí centrum (dále jen NDCI). Mohou také nastat komplikace v podobě nepříznivých povětrnostních podmínek, případný nedostatek pohonných hmot ve vozidlech, nedostatečné množství potravin a pití, případně zdravotní komplikace, nedostatek léků apod.⁷⁰

Velitelem zásahu (dále jen VZ) je velitel jednotky požární ochrany, kterému jsou podřízeni vedoucí ostatních zasahujících jednotek. Obvykle je pro tento typ události vyhlášen 1. stupeň poplachu, ale s ohledem na délku uzavřeného úseku pozemní komunikace, či s ohledem na počet zraněných osob, může být vyhlášen i druhý případně třetí stupeň poplachu IZS.⁷¹

⁷⁰ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS při společném zásahu při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici. STČ10/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.

⁷¹ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS při společném zásahu při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici. STČ10/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.

5 ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU NA MÍSTĚ ZÁSAHU U DOPRAVNÍ NEHODY

5.1 ČINNOST JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY

Jednotky požární ochrany při dopravních nehodách zajišťují především řízení a provádění záchranných a likvidačních prací. Zároveň velitel JPO je i velitelem celého zásahu napříč všemi zasahujícími složkami IZS. Velitel zásahu aktivně komunikuje s operačním střediskem, které v případě potřeby aktivuje další síly a prostředky dle poplachového plánu, případně zajišťuje informování dalších orgánů veřejné správy (např. starostu obce, krajský úřad, či správce pozemní komunikace).⁷²

Činnosti prováděné JPO při zásahu u dopravní nehody se vždy zahajují průzkumem místa události, tedy zjištění skutečného stavu na místě (rozsah události, počet zraněných osob, možný únik nebezpečných látek do okolí apod). Na základě průzkumu velitel zásahu vytváří plán postupu. Tento plán postupu je vhodné zkontrolovat se zástupci ostatních zasahujících složek IZS.⁷³

Po provedení prvotního průzkumu provádějí JPO zabezpečení místa události a jejího okolí. Je nezbytné zajistit jednak bezpečnost zasahujících osob, ale zároveň omezit možnost vzniku další (sekundární) dopravní nehody. Zabezpečení místa nehody se provede zejména vhodným postavením zasahujících vozidel, tzv. nárazníkové postavení. Tedy největší vozidlo JPO se postaví na konec řady automobilů zasahujících složek IZS, tím je vytvořena nárazová bariéra. Dále je vhodné pomocí světelných kuželů či podobných zařízení usměrňovat dopravu. Na rychlostních komunikacích je možné povolat jednotku Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD), která pomocí světelné šipky a dalšího dopravního značení odkloní či uzavře provoz na pozemní komunikaci. Pro další bezpečnost zasahujících i zachraňovaných osob se provádí v případě nutnosti hašení požáru, které následuje tzv. protipožární zabezpečení.⁷⁴

⁷² *Bojový řád jednotek požární ochrany*. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2017. ISBN 978-80-7385-197-2.

⁷³ *Bojový řád jednotek požární ochrany*. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2017. ISBN 978-80-7385-197-2.

⁷⁴ *Dopravní nehody: Taktika zásahu při dopravních nehodách*. Praha: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. ISBN 80-86640-77-9.

Poté začnou JPO provádět činnosti spojené se záchrannými a likvidačními pracemi. Jedná se zejména o poskytování laické první pomoci zraněným osobám a jejich následné vyproštění. Tyto činnosti je vhodné provádět v kooperaci se zástupcem ZZS, např. s lékařem. Dále k záchranným pracím patří případná o záchrana a zabezpečení převážených zvířat či nákladu nebo zamezení úniku látek ohrožujících životní prostředí. K tomu si velitel zásahu může vyžádat přes operační středisko vhodné speciální síly a prostředky.

JEDNÁ SE PŘEVÁŽNĚ O:

- Družstvo určené pro práce ve výšce a nad volnou hloubkou, tzv. lezci
- Leteckou techniku
- Speciální techniku (např. jeřáby, vyprošťovací automobily, kontejnery, evakuační autobusy apod.)
- Opěrné body pro havárie s nebezpečnými látkami
- Tým pro první psychologickou pomoc

DOPRAVNÍ NEHODA S VYSOKÝM POČTEM ZRANĚNÝCH

Velitel zásahu, případně operační středisko vyhláší náležitý stupeň poplachu. Zásah je VZ zpravidla rozdělen na jednotlivé sektory či úseky, jejichž veliteli mohou být mimo příslušníků JPO i zástupci jednotlivých složek IZS. Dále může VZ zřídit štáb velitele zásahu. Po konzultaci s vedoucím ZZS zřídí VZ stanoviště pro přednemocniční neodkladnou péči.⁷⁵

MOŽNÉ PŘÍKLADY SEKTORŮ A ÚSEKŮ A JEJICH VELITELŮ:

- **Sektor JPO** (velitel určený příslušník HZS či JPO)
 - Úsek třídění raněných osob
 - Úsek vyprošťovacích prací
- **Sektor ZZS** (vedoucí pracovník ZZS)
 - Úsek přednemocniční neodkladné pomoci
 - Úsek transportu pacientů
- **Sektor PČR** (velitel policie)
 - Úsek zabezpečení místa události

⁷⁵ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

- Úsek vyšetřování

Při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných provádějí předem určení a vyškolení pracovníci JPO laické třídění zraněných osob tzv. metodou START. Následně zajišťují vyproštění pacientů a jejich odsun dle přidělené priority na stanoviště PNP.⁷⁶

5.2 ČINNOST ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Hlavním úkolem poskytovatelů zdravotnické záchranné služby u dopravní nehody je poskytnutí přednemocniční neodkladné péče všem zraněným osobám, které jsou následky dopravní nehody postiženy a dále jejich transport k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče.⁷⁷

Pokud se výjezdová skupina ZZS dostaví na místo dopravní nehody jako první složka IZS, potom má vedoucí výjezdové skupiny za úkol zejména v první řadě posoudit rizika pro zasahující záchranáře. Dále z důvodu bezpečnosti rozhodne o zastavení vozidla se zapnutými světelnými signály tak, aby bylo minimalizováno ohrožení členů výjezdové skupiny, případně zajistí umístění výstražného trojúhelníku. V případě potřeby ochrany posádky před účinky mimořádné události nebo při potřebě technického zásahu (vyprošťování, hašení požáru apod.) přitom neprodleně vyžaduje cestou zdravotnického operačního střediska ZZS pomoc od jiných složek IZS, zejména jednotek požární ochrany.⁷⁸

Pokud se na místě zásahu nachází JPO, předchozí uvedené činnosti jsou již v kompetenci VZ a vedoucí zdravotnické složky postupuje následujícími činnostmi. Vedoucí zdravotnické složky upřesní tísňovou výzvu pro ZOS z pohledu rozsahu, typu a závažnosti zdravotnických následků (vyžádá si aktivaci sil a prostředků podle traumatologického plánu ZZS odpovídajícího stupně). Zahájí záchranné práce – třídění zraněných a poskytování přednemocniční neodkladné péče v rozsahu podle podmínek a okolností na místě zásahu. Zahájí transport pacientů k cílovému poskytovateli akutní

⁷⁶ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008.

⁷⁷ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 33

⁷⁸ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 34

lůžkové péče, nebo konstatuje u zraněné osoby smrt, přičemž pokud to okolnosti dovolí, může provést i výkony spojené s ohledáním těla zemřelého a vyplněním Listu o prohlídce zemřelého. Vyžádá si cestou ZOS na místo události předurčené pracovníky vyškolené v poskytování první psychické pomoci zasaženým osobám. Vyžaduje v případě potřeby od ZOS povolání letecké výjezdové skupiny. V případech, že jsou prováděny úkony vyprošťování osob, zdravotničtí pracovníci se souhlasem velitele zásahu (pokud není ohrožena jejich bezpečnost nebo nebrání v práci hasičům) provádí v rámci možností (např. oknem vozu) některé úkony přednemocniční neodkladné péče, zejména zástavu krvácení, zajištění vitálních funkcí a tišení bolesti.⁷⁹

Vedoucím zdravotnické složky se stává pracovník ZZS, který je určený ZOS, kterému i přímo podléhá. Nelze měnit v průběhu zásahu vedoucího zdravotnické složky bez souhlasu ZOS. Vedoucí zdravotnické složky přímo podléhá ZOS a veliteli zásahu. Vedoucí zdravotnické složky nemusí být lékař, v jeho přímé podřízenosti je vedoucí lékař a vedoucí odsunu. Organizační struktura při hromadném postižení osob je na **obrázku...**⁸⁰

TRAUMATOLOGICKÝ PLÁN

Traumatologický plán je soubor činností a postupů složek IZS vedoucích k efektivnímu poskytnutí odborné PNP osobám postižením mimořádnou událostí s hromadným postižením osob. V traumatologickém plánu nejsou obsaženy přesné medicínské postupy. Zpracování traumatologického plánu je zákonem danou povinností každého provozovatele ZZS.⁸¹ Traumatologický plán vyhláší ZOS, které musí o vyhlášení informovat všechny dotčené orgány i osoby (např. všichni operátoři ZOS, složky IZS zasahující na místě MÚ, dotčené poskytovatele akutní lůžkové péče, vedoucího zdravotnické složky). Na základě aktivace traumatologického plánu musí pracovníci ZOS vyslat na místo MÚ odpovídající přiměřené množství sil a prostředků. Zpravidla nejsou v prvním sledu na místo MÚ vysílány všechny dostupné síly a prostředky.⁸²

⁷⁹ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 35

⁸⁰ FRANĚK, Ondřej. *Manuál operátora zdravotnického operačního střediska*. 11. vydání. Praha: Ondřej Franěk, 2021. ISBN 978-80-905651-7-3. s. 170-171

⁸¹ FIŠER, Václav. Zastavení s traumatologickými plány. *Urgentní medicína*. 2011, č. 1, s. 6, ISSN 1212-1924.

⁸² FRANĚK, Ondřej. *Manuál operátora zdravotnického operačního střediska*. 11. vydání. Praha: Ondřej Franěk, 2021. ISBN 978-80-905651-7-3. s. 169

Předem vyškolení zdravotničtí pracovníci v součinnosti s hasiči poskytují v případě potřeby první psychickou pomoc účastníkům nehody, pozůstalým apod. v souladu se souborem typových činností STČ 12/IZS při poskytování psychosociální pomoci.⁸³

5.3 ČINNOST POLICIE ČR

Činnosti, které provádějí příslušníci PČR na místě zásahu u dopravní nehody při společném zásahu složek IZS spočívají především ve vytváření podmínek pro provádění záchranných a likvidačních prací. Prioritním úkolem pro PČR je uzavření okolí místa mimořádné události, případně regulace dopravy v okolí s ohledem na bezpečnost ostatních zasahujících osob i účastníků dopravní nehody. Dále z místa mimořádné události poskytuje velitel policie informace operačnímu středisku, které tyto zpracovává a dále předává NDCI.⁸⁴ Příslušníci PČR mimo jiné navrhují a vytvářejí příjezdové i odjezdové trasy pro techniku složek IZS, případně zajišťují i plochy pro otáčení nebo odstavení vozidel.⁸⁵

V případě potřeby vyšetřování dopravní nehody mohou už příslušníci PČR po domluvě s velitelem zásahu provádět činnosti spojené s vyšetřováním. Avšak provádění záchranných prací má před vyšetřováním přednost. Při závažných dopravních nehodách je na místo povoláván výjezd služby kriminální policie a vyšetřování. Pro účely vyšetřování je vhodné, aby současně se skupinou provádějící třídění raněných byl přítomen rovněž příslušník PČR a prováděl dokumentaci polohy nálezu zasažených osob. Z této dokumentace se poté zpracovává detailní plán.⁸⁶

Mezi další činnosti policie při dopravních nehodách patří i evidence osob zasažených mimořádnou událostí, které samostatně opouštějí uzavřený prostor (např. cestující z havarovaného prostředku hromadné dopravy osob, kteří nemají žádná zranění). Důležitou činností PČR je i identifikace zemřelých osob.⁸⁷ Současně s evidencí osob na

⁸³ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost IZS při poskytování psychosociální pomoci. STČ12/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 21

⁸⁴ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 42-44

⁸⁵ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 42-44

⁸⁶ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 42-43

⁸⁷ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GR HZS ČR, Praha 2008. str. 42-43

místě MÚ by bylo vhodné nasazení příslušníků PČR i na urgentním příjmu zdravotnických zařízení.

Policie ČR zároveň poskytuje v případě potřeby vrtulníky Letecké služby Policie. Jedná se o vrtulníky určené pro vyhledávání osob a monitoring, či transport osob nebo materiálu, případně o vrtulník pro leteckou záchrannou službu, kterou mimo LS PČR vykonávají i jiné subjekty. Příslušníci policie na místě mimořádné události zabezpečují přistávací plochy pro tyto vrtulníky.⁸⁸

⁸⁸ Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008. str. 42-43

6 PŘÍPADOVÉ STUDIE VYBRANÉHO ZÁSAHU A CVIČENÍ

6.1 DOPRAVNÍ NEHODA AUTOBUSU - PRAHA

Tato dopravní nehoda se stala 18. dubna 2011 v 10.02 hod. na pražském Zličíně poblíž hypermarketu Globus v ulici Šárecká. Jednalo se o linkový autobus, který převážel cestující mezi hypermarketem Globus a stanicí metra linky B, která se nachází v ulici Řevnická. Autobus odjížděl od zastávky v ulici Šárecká a měl dále pokračovat k ulici Řevnická. Svědek nehody uvedl, že vystoupil z autobusu a řidič se náhle začal rozjíždět s ještě otevřenými dveřmi a zamířil ke srážu do rokle, kde prorazil plot a zřítíl se dolů. Svědek tedy ihned zavolal na tísňovou linku a běžel směrem k autobusu, který se nacházel na boku ve stráni zhruba 12 metrů hluboko viz. *Obrázek VI*. Hrozilo nebezpečí dalšího propadnutí autobusu do jezírka, které se nacházelo několik málo metrů pod autobusem. Celkem bylo ošetřeno 16 osob, z toho 13 bylo zraněných. Řidič autobusu na místě podlehl zraněním.⁸⁹

ČINNOSTI JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY

Na místo mimořádné události byly vyslány jednotky HZS hlavního města Prahy z hasičských stanic ze Smíchova (dále jen HS-7), Petřín a Radotína. K místu nehody jako první jednotka přijela stanice HS-7 Smíchov, zároveň v tuto dobu přistával vrtulník LZS Policie ČR „někam pod úroveň země“, řekl velitel zásahu ppor. Petr Vitásek. Místo nehody nebylo jinak z projíždějícího vozidla vůbec viditelné. Na první pohled nebyla vidět žádná příjezdová komunikace přímo k místu, kde se nacházel autobus. Bylo tedy nutné zvolit přístup s využitím lezecké techniky. Velitel zásahu si vyžádal na místo další družstvo se specializací pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou (dále jen lezci), které vyjelo z centrální stanice.

Pomocí horolezecké techniky proběhlo vytvoření lanového přístupu k autobusu. Ten musel být nejprve kvůli bezpečnosti zasahujících osob i zraněných osob zajištěn proti dalšímu pádu hlouběji do rokle směrem k rybníku. Zajištění autobusu provedla lezecká skupina pomocí automobilového jeřábu a horolezecké techniky. Po zajištění autobusu

⁸⁹ Časopis 112 Ročník X číslo 7/2011: Hasičský záchranný sbor ČR. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023, 2011 [cit. 2023-03-23]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/casopis-112-casopis-112-rocnik-x-cislo-7-2011.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>

proti pádu se k autobusu začali spouštět zasahující hasiči, kteří prováděli prvotní průzkum. Prvotním průzkumem se ukázalo, že v autobuse se nachází pouze řidič a všichni cestující jsou mimo autobus, v jeho okolí nebo pod autobusem. Dalším průzkumem okolí byly nalezeny dvě přístupové cesty. Jedna byla nezpevněná a druhá zpevněná, která byla následně vyčleněna jako přístupová komunikace pouze pro vozidla ZZS. Nezpevněná pozemní komunikace byla zvolena jako příjezdová pro techniku HZS. Další využití horolezecké techniky a lanového přístupu již nebylo na místě potřeba.

Po provedení průzkumu bylo velitelem zásahu rozhodnuto, že třídění zraněných by bylo z důvodu počtu zasahujících a počtu zraněných osob neefektivní. Osoby, které měly pouze lehká zranění a mohly odejít, byly přesunuty ke stanovišti ZZS, kde jim byla poskytnuta PNP. Další osoby, které měly vážnější zranění byly transportovány ke stanovišti ZZS pomocí transportních desek. Některé osoby bylo nutné vyprostit z pod autobusu pomocí hydraulických vyprošťovacích nástrojů, případně pomocí pneumatických nafukovacích vaků. Po vyproštění všech zraněných osob bylo provedeno vyproštění těla řidiče autobusu, u kterého lékař ZZS konstatoval exitus. V blízkosti autobusu se nacházelo jezírko, proto velitel zásahu povolal na místo události družstvo potápěčů z hasičské stanice Krč, aby prohledali jezírko a vyloučili či potvrdili přítomnost osob na jeho dně.

V průběhu poskytování PNP a provádění vyprošťovacích prací, bylo nutné za použití řetězových motorových pil provést úpravu dřevin v okolí příjezdové komunikace pro vozidla ZZS a v okolí přistávací plochy vrtulníku LZS, který by nemohl bez vykácení dřevin vzlétnout. Při pohybu vozidel ZZS po nezpevněné příjezdové komunikaci docházelo k jejich zapadnutí. Proto bylo nutné využít technický automobil, který disponuje hydraulickým navijákem a sanitní vozidla vyprostit.

Protože byl autobus v těsné blízkosti jezírka, bylo nutné zabránit možnému úniku provozních kapalin z autobusu do jezírka. Velitel zásahu nařídil natažení sorpčních hadů na hladinu jezírka a zajištění nádrže pro případné uniklé kapaliny.

Na místě zásahu proběhla redukce zasahujících jednotek HZS a začalo probíhat vyprošťování samotného autobusu. K tomu byl povolán silnější automobilový jeřáb Dopravního podniku hl. m. Prahy, který spustil autobus bezpečně dolů, kde následně proběhlo převrácení autobusu a jeho odtažení zpevněnou příjezdovou cestou.

ČINNOST POLICIE ČR

Jako první jednotkou IZS byl na místě vrtulník Eurocopter EC-135 T2 Letecké služby Policie, který vykonává činnost letecké záchranné služby v součinnosti se Zdravotnickou záchrannou službou hl. m. Prahy. Posádka vrtulníku naváděla na místo události jednotky požární ochrany a zároveň prováděla průzkum místa události a vyhledávání místa pro přistání. To bylo nalezeno nedaleko od autobusu.

Přijíždějící hlídky Policie ČR provedly po dohodě s velitelem zásahu uzavření celé ulice Sárská. Jednak bylo nutné odklonit provoz do objízdných tras, aby ulice Sárská mohla být využívána pouze vozidly, která byla na místě mimořádné události potřeba pro provedení záchranných a likvidačních prací. A jednak bylo nutné zabránit možnému pádu do rokle přihlížejícím osobám, které se dopravní nehody nijak nezúčastnily. Dalším důvodem pro uzavření okolního prostoru bylo zabránění nezúčastněným osobám na nehodě, aby neomezovaly činnosti zasahujících složek IZS na místě zásahu. Hlídky Policie ČR tedy uzavřely prostor mezi křižovatkou ulic Sárská a Kopanina a mezi kruhovým objezdem v ulici Sárská poblíž hypermarketu Globus.

Další činnost, kterou museli na místě události příslušníci PČR provádět, bylo ztotožnění zraněných osob a jejich následnou evidenci, která je důležitá pro další vyšetřování dopravní nehody. Na místo události byla vyslána výjezdová skupina služby kriminální policie a vyšetřování, která na místě prováděla potřebnou dokumentaci a zajištění stop pro další vyšetřování, které probíhalo po skončení zásahu přímo na místě události.

ČINNOST ZZS

Zdravotnické operační středisko ZZS hl. m. Prahy vyslalo na místo události několik posádek RZP, RV, posádku letecké záchranné služby a dále inspektora provozu, který se z hlediska svojí funkce automaticky stává vedoucím záchranné složky. Posádka vrtulníku letecké záchranné služby byla na místě nehody jako první zasahující složka IZS až do doby, než se k místu nehody slanilo družstvo hasičů pomocí horolezecké techniky. S ohledem na bezpečnost bylo nejprve nutné poskytovat PNP pouze osobám, které se nacházely mimo autobus. Po zajištění autobusu proti dalšímu pádu a vyproštění ostatních zraněných cestujících bylo možné poskytovat PNP těmto osobám. Inspektor provozu zřídil stanoviště, kde se shromažďovali zranění k dalšímu ošetření a následnému odsunu do zdravotnických zařízení. Vedoucí lékař určil pořadí pacientů pro převoz do jednotlivých zdravotních zařízení. Tento seznam následně předal na ZOS, které provedlo

informování dotčených zdravotních zařízení. Pro odsun zraněných byly využity sanitní vozy i vrtulník LZS.

VLASTNÍ VYHODNOCENÍ ZÁSAHU

Lokalizace místa události

Při příjezdu jednotek na místo události, nebylo místo pádu autobusu viditelné. Z hlediska navádění sil a prostředků složek IZS na místo, které není na první pohled viditelné, je vhodné, aby operátor tísňové linky upozornil volajícího, že je potřeba zajistit navedení jednotky IZS na přesné místo události. Na pozemní komunikaci, kde sjel autobus do rokle, nebyl tedy nikdo, kdo by navedl jednotky IZS přesně na místo události. Při lokalizaci tohoto místa byl velmi nápomocný vrtulník LS PČR, protože jediný svědek nehody, který nehodu nahlásil, šel poskytovat první pomoc zraněným.

Třídění zraněných osob a poskytování přednemocniční neodkladné péče

Jak již bylo definováno ve čtvrté kapitole, typová činnost STČ09/IZS, Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob, je tato typová činnost použita v případě, kdy je na místo povoláno alespoň 5 posádek ZZS, nebo se na místě nachází alespoň 15 zraněných osob. Tato typová činnost byla tedy na hranici použití. Vzhledem k počtu zraněných osob a počtu pracovníků ZZS na místě události bylo tedy provádění třídění zraněných osob zjevně neúčinné. Avšak při větším počtu zraněných osob by se jednalo o nutnost.

Taktéž nebylo zřízeno pro potřeby ZZS stanoviště neodkladné pomoci. V případě rozsáhlejší mimořádné události je jejich zřízení velmi účinné a efektivní. Výhody spočívají zejména ve shromažďování sil a prostředků ZZS v jednom místě, tím je zabráněno chaotické a neefektivní práci. Další výhoda, kterou má toto uspořádání, je efektivita evidence zraněných osob pro potřeby poskytování PNP tak i pro potřeby PČR a jejich vyšetřování.

Vybavení pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou

Mezi základní výbavu cisternových automobilových stříkaček a hasičů samotných patří prostředky pro slánění a provedení sebezáchrany z výšek. Avšak provádění prací ve výškách a nad volnou hloubkou mohou provádět pouze hasiči se specializací „lezec“. V tomto případě bylo využití lezeckého družstva nezbytností. Jednak pro zajištění autobusu proti dalšímu pádu, tak pro případné vytvoření lanového přístupu (pokud by se nenašly přístupové komunikace jako v tomto případě) pro transport materiálu

a zasahujících osob dolů k autobusu, a naopak následnému transportu zraněných osob nahoru na pozemní komunikaci k vozidlům ZZS.

Obecně rozhodnutí o vyslání jednotek požární ochrany na místo události rozhoduje operační důstojník KOPIS na základě telefonického hovoru s oznamovatelem. Tedy vyhodnocení operačního důstojníka KOPIS bylo správné a na místo události rovnou vyslal i lezecké družstvo.

Příjezdové komunikace

Vzhledem ke špatné přístupnosti k místu události, kdy byly nalezeny dvě pozemní komunikace (zpevněná a nezpevněná), a zároveň bylo nutné přímo k místu události dojet s více kusů techniky, je nutné takovýto provoz řídit. Řízení provozu obecně u dopravních nehod je v gesci PČR, avšak na plochách, které jsou uzavřené a řídí se pouze provoz vozidel IZS v místě události, si toto zabezpečuje VZ pomocí poučených osob z řad hasičů.

V tomto případě bylo nutné usměrňovat provoz vozidel zejména ZZS, pro která byla nezpevněná příjezdová komunikace téměř neprůjezdná. Dále bylo nutné zajistit, aby vozidla ZZS, která přijížděla neblokovala vozidla, která transportovala zraněné osoby od místa nehody do nemocničních zařízení. Řízení tohoto provozu bylo bohužel nedostatečné, protože některé posádky ZZS neobdržely informaci o vyčlenění zpevněné komunikace pouze pro ZZS a vjely na tuto nezpevněnou komunikaci, kde postupně zapadly. Velitel zásahu následně musel řešit jejich vyproštění pomocí technického automobilu TA4 Tatra.

Uzavření ulice Šárecká

Celá ulice Šárecká byla uzavřena příslušníky PČR, aby do prostor zásahu nemohli vniknout nepovolané osoby (přihlížejíci, případně novináři) a překážet zasahujícím složkám IZS. V případě ulice Šárecká se jedná o velmi málo frekventovanou komunikaci. Nebylo tedy nutné provoz odklánět na okolní trasy. V případě, že by se jednalo o frekventovanou pozemní komunikaci, bylo by nutné zvolit objízdnou trasu. Její vytýčení má na starosti správce komunikace pomocí mobilního dopravního značení.

ZÁVĚR

Tento zásah nebyl výjimečný počtem zraněných osob, ale především tím, že se celá akce odehrávala ve velmi špatně přístupném terénu a s tím souvisela i nutnost provádět některé záchranné a likvidační práce pomocí horolezecké techniky. Dalo by se

polemizovat nad možnými dalšími riziky, např. větší počet cestujících v autobuse, absence jedné z přístupových komunikací, či další sesunutí autobusu do jezírka. Celý zásah byl navíc na území, které je s ohledem na svou relativně malou rozlohu, ale vysokou hustotu zalidnění, dobře pokryto jednotlivými složkami IZS. Navíc okamžité nahlášení události očitým svědkem, který jako jediný viděl přímo pád autobusu, bezpochyby přispělo k rychlé aktivaci a následné reakci složek IZS. I když by měl VZ postupovat podle souborů typové činnosti, zejména pro třídění zraněných osob, nebylo to nutné s ohledem na větší počet zasahujících osob, než byl počet zraněných.

SWOT ANALÝZA ZÁSAHU

Tabulka č. 1 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- vysoká koncentrace složek IZS v okolí - krátká doba dojezdu na místo události - spolupráce složek IZS na vysoké úrovni - KOPIS povolal na místo události družstvo lezců ihned	- operátor tísňové linky nepoučil volajícího o nutnosti pomoci složkám IZS s lokalizací místa nehody - obtížná lokalizace místa bez pomoci vrtulníku - nedostatečná organizace dopravy na přístupových komunikacích
PŘÍLEŽITOSTI	SLABINY
- zlepšení komunikace mezi jednotlivými složkami IZS - využívání GPS mobilních telefonů volajících pro lokalizaci místa události	- spojení mezi jednotlivými složkami IZS - HZS hl. m. Prahy nemá dostatečně silný automobilový jeřáb - Vozidla ZZS hl. m. Prahy nejsou uzpůsobena pro provoz mimo zpevněné komunikace

Zdroj: Vlastní

Vyhodnocení SWOT analýzy

Mezi **silné stránky** patří mimo jiné vysoká koncentrace složek IZS v okolí. Praha je na svoji relativně malou rozlohu hustě osídlena, tomu odpovídá i vysoká koncentrace složek IZS. Tím je dána i relativně krátká doba dojezdu jednotlivých složek na místo mimořádné události. Další silnou stránkou je spolupráce složek IZS na vysoké úrovni, pro kterou je základ každodenní spolupráce při řešení mimořádných událostí a prověřovacích a taktických cvičení, ale i samotné budování dobrých vztahů mezi jednotlivými složkami IZS. K tomu pravděpodobně přispívá i dislokace několika stanovišť ZZS v prostorách hasičských stanic HZS hl. m. Prahy. Další silnou stránkou tohoto zásahu byla prvotní reakce operačního důstojníka KOPIS, který na místo nehody povolal družstvo lezců ihned.

Slabé stránky tohoto zásahu jsou především spatřovány v jednání operátora tísňové linky, který nedostatečně poučil volajícího, aby zůstal na pozemní komunikaci a pomohl jednotkám IZS přijíždějícím na místo nehody přesně určit polohu zříčeného autobusu. Tím vznikla pro jednotky IZS nutnost lokalizovat místo pomocí vrtulníku LS PČR. Další slabinou tohoto zásahu byla špatná organizace autoprovozu na příjezdových komunikacích. Kdy některá vozidla ZZS vjela na příjezdovou komunikaci, která nebyla jednak určená pro provoz ZZS a jednak dopravně technický stav této komunikace nebyl vhodný pro konstrukční provedení vozidel ZZS.

Příležitosti v tomto případě jsou spatřovány zejména ve zlepšení komunikace mezi jednotlivými složkami IZS. I když jsou dohodnuty kmitočty rádiové sítě, které jsou určeny pro součinnost složek IZS, bohužel nejsou zpravidla využívány. Je tedy nutností alespoň pro jednotlivé velitele či vedoucí zasahujících jednotek, aby byly pravidelně proškolení a cvičeni v používání těchto součinnostních kanálů. Další příležitostí se v tomto případě jeví využívání možností lokalizace volajícího na tísňovou linku, kdy je možné dle GPS nebo pomocí tzv. triangulace určit polohu mobilního telefonu volajícího. Tuto informaci je poté nutné sdělit jednotkám, které jedou na místo mimořádné události.

Ke **slabinám** tohoto zásahu patří zejména nedostatečná komunikace napříč složkami IZS v místě zásahu. Zejména spojení mezi VZ a vrtulníkem LS PČR je problematické, protože vrtulníky LS PČR komunikují zejména s řídicím letového provozu a s operačním a informačním střediskem LS PČR. Pro spojení přímo s VZ musí používat další (třetí) radiostanici. Hlavní složky IZS využívají ke komunikaci zejména

s OPIS digitální radiostanice Matra. Tyto umožňují spojení na jednom kanálu. „*Jako součinnostní kanál pro spojení složek IZS slouží kanál DIR – 25 IZS, ale v praxi se používá velmi omezeně. Například v případech, kdy je zřízen štáb velitele zásahu.*“⁹⁰ Rovněž problematické je spojení mezi jednotkou HZS a vrtulníkem LS PČR, kdy „*posádka vrtulníku komunikuje s řízením letového provozu na jedné radiostanici, dále přes radiostanici Matra s OPIS PČR a další radiostanice se ve vrtulníku nenachází*“.⁹¹ Další slabinou tohoto zásahu byla absence automobilového jeřábu s dostatečnou nosností, kterým by disponoval HZS hl. m. Prahy, pro vyprošťování nákladních automobilů či autobusů. Byla zde tedy nutnost povolat automobilový jeřáb Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. Další slabinou tohoto zásahu byla a dodnes je konstrukce vozidel ZZS hl. m. Prahy. Tato vozidla nejsou konstrukčně uzpůsobena pro provoz mimo zpevněné pozemní komunikace. V případě nutnosti je třeba zajišťovat jejich vyproštění při zapadnutí, nebo transport pacientů na místo, kde se lze s těmito vozidly bezproblémově pohybovat.

⁹⁰ Rozhovor s nprap. Tomášem Ulrychem, velitel družstva, technik spojové služby, Hasičský záchranný sbor plzeňského kraje, ze dne 16.3.2023

⁹¹ Rozhovor s pprap. Ing. Radkem Maškem, instruktor pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou, letecký záchranář, Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, ze dne 18.3.2023

6.2 CVIČENÍ SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

Tato případová studie je návrh autora na prověřovací cvičení složek IZS, které bylo vytvořeno na základě výše uvedeného případu dopravní nehody. Další inspirací k tomuto cvičení byla podobná dopravní nehoda autobusu, která se odehrála v roce 2013 a byla necelý jeden kilometr od plánovaného místa tohoto cvičení. Celá akce a její provedení byla průběžně konzultována s příslušníky oddělení IZS a služeb HZS plzeňského kraje (dále jen HZS PK), kterému bude následně plán cvičení předán k jeho možnému provedení.

ÚČEL CVIČENÍ

- zdokonalení a prohloubení spolupráce složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných osob
- seznámit se s problematikou zásahu složek IZS v členitém, těžko dostupném terénu a prohloubit schopnost velitelů zvládat krizové situace tohoto typu,
- zdokonalit organizaci a součinnost sil a prostředků složek IZS v členitém prostoru,
- ověřit spojení mezi zasahujícími složkami
- ověřit konektivitu prvků bezpilotních systémů se štábem velitele zásahu

CÍLE CVIČENÍ

- lokalizace místa nehody a koordinace pohybu vozidel zasahujících složek na jedné přístupové komunikaci
- nácvik činností při vyprošťování z havarovaných vozidel
- nácvik metody START
- koordinace většího počtu zasahujících osob
- základní postupy Policie ČR při dopravních nehodách
- retriage (přetřídění raněných osob)
- prověření urgentních příjmů cílových poskytovatelů akutní lůžkové péče

MÍSTO A DATUM PROVEDENÍ ZÁSAHU

Místní komunikace, město Rokycany, ul. U Klabavy, pod dálničním mostem. Souřadnice GPS 49.7490314 N, 13.5609761 E. Předpokládaný termín je říjen 2023, nahlášení události na KOPIS HZS ČR proběhne ve 22:35 hod.

NÁMĚT CVIČENÍ

Námětem tohoto cvičení složek IZS je dopravní nehoda autobusu, který z neznámých příčin prorazil svodidla na dálničním mostě na dálnici D5 poblíž města Rokycany a sjel z mostu, který je v místě nehody vysoký zhruba 10 metrů. Pod mostem se nachází porost náletových dřevin, který zbrzdil pád autobusu, ten dopadl na pravý bok. V autobuse se nachází 42 cestujících a řidič. Zranění budou simulována (12 lehké, 11 středně těžké, 16 těžké, 4 zemřelých).

Místo pádu autobusu se nachází ve špatně přístupném terénu, kde není umožněn pohyb veškeré potřebné zásahové techniky. Je tedy nutné transport materiálu potřebného pro provedení záchranných a likvidačních prací a následného transportu zraněných ke stanovišti odsunu koordinovat v maximální možné míře.

PŘÍPRAVA A ZAJIŠTĚNÍ AKCE

Z autobusu pro účely cvičení budou z důvodu možného znečištění životního prostředí vypuštěny všechny provozní náplně a demontována všechna okna na pravém boku vozidla. Na místo události vlak autobusu dopraví technika Záchranného útvaru Zbiroh (dále jen ZÚ), zároveň ZÚ zajistí otočení autobusu na bok a ustavení do konečné pozice.

Figuranty a jejich maskování zajišťuje ZZS Plzeňského kraje (dále jen ZZS PK). Usazení figurantů na místa zajišťuje HZS PK. Zastavení provozu dálnice ve směru Plzeň – Praha, převedení dopravy do protějšího směru (Praha – Plzeň) mezi kilometry 64–61,5 zajistí Ředitelství silnic a dálnic ČR pro Plzeňský kraj (dále jen ŘSD). Cíloví poskytovatelé lůžkové akutní péče provedou aktivaci traumatologického plánu.

Složky IZS, které se zúčastní cvičení budou vysílány z míst svých dislokací, dojezd na místo události bude probíhat se zapnutým zvláštním výstražným světlem modré barvy, jízda bude probíhat se zvýšenou opatrností.

SEZNAM ZÚČASTNĚNÝCH SLOŽEK A PŘEHLED TECHNIKY

Akce se zúčastní jednotky uvedené v jednotlivých tabulkách níže. V tabulkách jsou mimo již zavedené použity následující zkratky: cisternová automobilová stříkačka (dále jen CAS), rychlý zásahový automobil (dále jen RZA), velitelský automobil (dále jen VEA), technický automobil (dále jen TA4), vyprošťovací automobil (dále jen VYA), Gaz Gazelle (dále jen GAZ).

Tabulka č. 2 Seznam techniky HZS PK

Hasičský záchranný sbor plzeňského kraje			
Požární stanice Rokycany	Požární stanice Košutka	Požární stanice Střed	Požární stanice Slovany
CAS 20	TA4	CAS 20	CAS 20
RZA	Kontejner Scania		
VEA	VEA		
Can-Am Traxter	Autobus		

Zdroj: Vlastní

Tabulka č. 3 Seznam techniky Záchranný útvar HZS ČR

Záchranný útvar HZS ČR – Zbiroh
Tahač MAN + podvalník
VYA AV 30

Zdroj: Vlastní

Tabulka č. 4 Seznam techniky jednotky požární ochrany

Jednotky požární ochrany		
JSDHO Líně	JSDHO Mirošov	JSDHO Osek
VW Amarok – Drony	CAS 20	CAS 20

Zdroj: Vlastní

Tabulka č. 5 Seznam techniky ZZS plzeňského kraje

Zdravotnická záchranná služba plzeňského kraje						
Rokycany	Radnice	Bory	Koterovská	Wenzigova	Lochotín	LZS Líně
RZP	RLP	RZP	RZP	RZP	RLP	Vrtulník
RLP		RLP			GAZ	W3A Sokol

Zdroj: Vlastní

Tabulka č. 6 Seznam techniky PČR

Policie ČR		
Obvodní oddělení Rokycany	Dálniční oddělení Svojkovice	Krajské ředitelství PČR Plzeň
Vedoucí pracovník (dosah)	Hlídka	Výjezd SKPV
Hlídka 2x		Velitel Policie

Zdroj: Vlastní

Tabulka č. 7 Seznam techniky ostatní složky IZS

Ostatní
Ředitelství silnic a dálnic ČR – Středisko správy a údržby dálnic Svojkovice

Zdroj: Vlastní

VLASTNÍ PROVEDENÍ ZÁSAHU

Níže budou popsány očekávané činnosti, které by měly provádět jednotlivé složky IZS při této konkrétní dopravní nehodě. Zasahující jednotky budou vystaveny několika kritickým aspektům. Zejména se jedná o práci v obtížně přístupném terénu, kam bude nutné většinu vybavení potřebného pro zásah, donést ručně, případně s využitím čtyřkolky z požární stanice Rokycany. Obtížný bude také transport zraněných ke stanovišti ZZS. Další výzvou bude nutnost zdvihání těžce zraněných osob, které budou transportovány do zdravotnických zařízení pomocí vrtulníku, na těleso dálnice pomocí horolezecké techniky. Jedná se o výšku zhruba 10 metrů, důvodem je nemožnost přistání vrtulníku v terénu pod mostem. Zároveň bude nutné pro JSDHO Líně, která poskytuje

bezpilotní systémy, svoji činnost koordinovat s piloty vrtulníku, tak aby nedošlo k ohrožení posádky. Proto bude zřízena plocha pro přistávání vrtulníku nad místem, kde se budou pohybovat bezpilotní systémy.

Činnosti Hasičského záchranného sboru ČR a jednotek požární ochrany:

- přijetí telefonického hovoru na tísňové lince 112
- předání informace ostatním základním složkám IZS (ZZS, PČR)
- průzkum místa události
- žádost o posilové jednotky
- rozdělení na jednotlivé úseky (velení zásahu řídící důstojník HZS PK)
- třídění zraněných metodou START (provede PS Rokycany)
- osvětlení místa zásahu
- vyprošťovací práce (PS Rokycany + PS Slovany)
- transport zraněných osob ke stanovišti ZZS (PS Střed, PS Rokycany, JSDHO Mirošov)
- transport zraněných osob pomocí horolezecké techniky k vrtulníku na dálniční těleso (PS Košutka)
- úprava okolního porostu pomocí motorových řetězových pil (JSDHO Osek)
- vyhledávání zraněných v okolí autobusu pomocí dronu (JSDHO Líně)
- monitoring zásahu dronem, přenos obrazu do štábu velitele zásahu (JSDHO Líně)
- úklid místa nehody
- vyproštění a odtažení autobusu (Záchranný útvar HZS ČR)
- poskytování první psychické pomoci (členové týmu TPP)

Činnosti zdravotnické záchranné služby

- zřízení stanoviště pro PNP, zřízení stanoviště odsunu
- přetřídění zraněných
- evidence zraněných (ve spolupráci s PČR)
- poskytnutí PNP
- aktivace Traumatologického plánu
- přistavení vrtulníku LZS

- určení priorit odsunu zraněných osob
- odsun zraněných osob do zdravotnických zařízení

Činnosti Policie ČR:

- zajištění místa nehody a okolí
- zastavení provozu na dálnici (ve spolupráci s Ředitelství silnic a dálnic ČR)
- odklon dopravy na objízdne trasy
- evidence zraněných osob (ve spolupráci se ZZS)
- úkony spojené s dokumentací pro pozdější vyšetřování
- identifikace zesnulých osob
- zajištění nalezených cenností a osobních dokladů
- vyrozumění příbuzných a pozůstalých

7 DISKUZE

Dílčím cílem této bakalářské práce bylo charakterizovat činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných či zemřelých. Tento cíl byl naplněn v teoretické části, kde jsou stručně charakterizovány základní složky integrovaného záchranného systému a jejich historie. Následně jsou pak charakterizovány činnosti těchto složek při dopravních nehodách obecně i při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných. K tomuto cíli byla využita zejména analýza STČ a další odborné literatury.

Hlavní cíl byl zkoumat konkrétní zásah složek IZS u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných. Tento cíl byl splněn vypracováním případové studie konkrétního zásahu a jeho následné vyhodnocení pomocí SWOT analýzy. Data k této případové studii byla čerpána částečně z volně dostupných internetových zdrojů, dále pak část dat byla čerpána z interních zdrojů HZS hlavního města Prahy.

Výsledky vyhodnocení tohoto případu formou případové studie a SWOT analýzy poukázaly na několik následujících poznatků.

Tento konkrétní případ dopravní nehody se stal na území hl. m. Prahy, kde je vzhledem k rozloze území obrovská koncentrace složek IZS. Je tedy možné v relativně krátkém časovém horizontu na místo mimořádné události vyslat větší počet zasahujících jednotek IZS. U tohoto konkrétního případu byl větší počet zasahujících osob (zejména zdravotníků), než byl počet zraněných. I když by podle STČ mělo být prováděno třídění raněných, vzhledem k počtu zraněných prováděno nebylo. Dle STČ 09 se třídění raněných metodou START využívá při případech, kde je zraněno nad 15 osob. V tomto konkrétním případě se jednalo o 16 osob.

Dále bylo zjištěno, že operátor tísňové linky nedostatečně poučil oznamovatele o nutnosti zůstat na místě, které je viditelné z pozemní komunikace a pomoci složkám IZS s přesnou lokalizací místa dopadu autobusu. Tímto mohou v podobných případech vznikat časové prodlevy. Je tedy vhodné, aby operátoři tísňových linek poučili volající o nutnosti alespoň viditelně označit místo nehody pro přijíždějící složky IZS. Vhodné je při volání na tísňovou linku 155, používání aplikace Záchranka pro chytré telefony. Operátor ZOS má možnost lokalizovat polohu volajícího podle systému GPS, případně se může napojit na kameru telefonu a získat aktuální záběry on-line z místa události a podle toho adekvátně reagovat na vyslání dostatečného množství sil a prostředků,

případně poskytnout co možná nejvíce informací posádkám, které přijíždějí na místo události. Aplikace Záchranka umožňuje spojení pouze s tísňovou linkou ZZS, případně s dispečinkem Horské služby. Bylo by vhodné do této aplikace implementovat i možnost komunikace s ostatními tísňovými linkami. Všechny tísňové linky mají sice přístup k GPS volacího, ale už nemohou využít kameru mobilního telefonu pro zjištění bližších informací.

Jako další slabou stránkou tohoto zásahu, byla vyhodnocena rádiová komunikace napříč jednotlivými složkami IZS. Hlavní složky IZS využívají ke komunikaci zejména s OPIS digitální radiostanice Matra. Tyto umožňují spojení pouze na jednom kanálu. Pro vzájemnou komunikaci mezi složkami IZS by tedy byly potřeba další radiostanice, které by sloužily pro spojení mezi složkami IZS. Taktéž problematické je spojení mezi jednotkou HZS případně VZ a vrtulníkem LS PČR. Bylo by vhodné vybavit posádku vrtulníku další radiostanicí Matra, kterou by měla posádka zapnutou během letu při součinnosti s dalšími složkami IZS na kanále DIR 25 – IZS, který pro takovéto spojení slouží. Taktéž by bylo vhodné, aby posádky ZZS používaly radiostanici Matra při součinnostním zásahu více složek IZS.

ZÁVĚR

Téma této bakalářské práce bylo autorem zvoleno s ohledem na zaměření studia oboru Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě, dalším impulzem pro tuto volbu bylo pracovní zařazení autora u Hasičského záchranného sboru ČR a také zájem o tuto problematiku.

Hlavním cílem bylo zkoumat konkrétní zásah složek IZS u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných. Dílčím cílem bylo charakterizovat činnosti jednotlivých složek IZS u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných či zemřelých. Dílčího cíle byl dosažen teoretickou částí, která obsahuje popis systému IZS, jeho základní složky a jejich charakteristiku. Dále teoretická část obsahuje charakteristiku těchto složek IZS při dopravních nehodách. Hlavního cíle bylo dosaženo zpracováním případové studie konkrétního zásahu složek IZS, který se odehrál v roce 2011 v Praze. Tento zásah byl poté vyhodnocen provedením SWOT analýzy, která poukázala na několik poznatků. Jedním z poznatků je především rádiová komunikace napříč složkami IZS v místě zásahu, či problematika lokalizace samotného místa této události. Oba cíle této práce byly tedy naplněny.

Přínos této bakalářské práce spočívá zejména ve vypracování návrhu na prověřovací cvičení složek IZS, který bude následně předán oddělení IZS a služeb HZS plzeňského kraje. Jako hlavní předloha k tomuto cvičení byl výše uvedený zkoumaný zásah. Další inspirací byl zásah u dopravní nehody autobusu, která se odehrála na dálnici D5 zhruba jeden kilometr od plánovaného místa tohoto cvičení. Navržené cvičení je unikátní vzhledem k využití horolezecké techniky při takovémto typu zásahu u dopravní nehody. Jedná se o cvičení, které se bude odehrávat ve špatně přístupném terénu, kde nemohou přistávat vrtulníky přímo u místa nehody. Taktéž organizace využití přístupových komunikací bude muset být maximálně efektivní. Dalším přínosem je postupné zapojování moderních technologií (bezpilotních systémů) do běžných zásahových činností jednotlivých složek integrovaného záchranného systému.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-736-7040-2.
2. EGER, Ludvík a Dana EGEROVÁ. *Metodologie výzkumu*. 3. přepracované a rozšířené vydání. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2022. ISBN 978-80-261-1108-5.
3. SLAVÍK, Jakub. *Marketing a strategické řízení ve veřejných službách: jak poskytovat zákaznický orientované veřejné služby*. Praha: Grada, 2014. Manažer. ISBN 978-80-247-4819-1.
4. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.
5. SKALSKÁ, Květoslava, Zdeněk HANUŠKA a Milan DUBSKÝ. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594.
6. VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8.
7. *Práce ve výškách a nad volnou hloubkou v podmínkách požární ochrany*. Česká republika, 2009. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/soubor/metodika-lezci-2009-pdf.aspx>
8. Nepublikovaný dokument, DVOŘÁČEK, David. SBORY DOBROVOLNÝCH TOVÁRNÍCH HASIČŮ: Závodní požární sbory a útvary.
9. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost dopravní nehoda. STČ08/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.
10. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. STČ09/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.
11. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Typová činnost Zásah složek IZS při společném zásahu při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici. STČ10/IZS, MV GŘ HZS ČR, Praha 2008.
12. *Bojový řád jednotek požární ochrany*. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2017. ISBN 978-80-7385-197-2.

13. *Dopravní nehody: Taktika zásahu při dopravních nehodách*. Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. ISBN 80-86640-77-9.
14. FRANĚK, Ondřej. *Manuál operátora zdravotnického operačního střediska*. 11. vydání. Praha: Ondřej Franěk, 2021. ISBN 978-80-905651-7-3.
15. FIŠER, Václav. Zastavení s traumatologickými plány. *Urgentní medicína*. 2011, č. 1, s. 6, ISSN 1212-1924.
16. GREGOR, Milan. *Historie a současnost služby pořádkové policie od roku 1918*. [Praha]: Ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-1521-4.

Elektronické zdroje

1. FAZLE, S., SHENGCHUAN, Z., and co., 2021. Public intention to pay for road safety improvement: a case study of Pakistan. [online]. [cit. 2023-02-15]. Dostupné také z: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34363992/>.
2. Historie – Hasičský záchranný sbor České republiky. *Historie – Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2022 [cit. 2022-12-27]. Dostupné z: uvod-hasicsky-zachranny-sbor-cr-historie.aspx
3. Hasičský útvar ochrany Pražského hradu. *Hasičský útvar ochrany Pražského hradu* [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, C2022 [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/hasicsky-utvar-ochrany-prazskeho-hradu-menu-o-nas-zakladni-informace.aspx>
4. Školní a výcvikové zařízení HZS ČR. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/kdy-svz-vzniklo.aspx>
5. *Záchranný útvar HZS ČR* [online]. Česká Republika: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, C2022 [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/zachranny-utvar-hzs-cr.aspx>
6. *SOŠ PO a VOŠ PO* [online]. Česká Republika: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2022 [cit. 2022-12-28]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/o-nas-zakladni-informace-zakladni-informace.aspx>
7. HZS Jihomoravského kraje: Nově využíváme k naší práci také dron. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství

- Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023, 2021 [cit. 2023-02-01]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/nove-vyuzivame-k-nasi-praci-take-dron.aspx>
8. Hasičský záchranný sbor ČR: Psychologická služba. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/psychologicka-sluzba-o-nas.aspx>
 9. HZS hlavního města Prahy: Jednotky PO. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
 10. Systém zdravotnické záchranné služby v ČR. *ZACHRANNASLUZBA.CZ* [online]. Česká republika: Ondřej Franěk [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/system-zzs-v-cr/>
 11. Aplikace Záchranka – moderní způsob přivolání pomoci. *ZACHRANNASLUZBA.CZ* [online]. Praha: Ondřej Franěk, 2022 [cit. 2023-01-10]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/aplikace-zachranka>
 12. FRANĚK, Ondřej. Letecká záchranná služba v ČR: *ZACHRANNASLUZBA.CZ*. *ZACHRANNASLUZBA.CZ* [online]. Česká republika: Ondřej Franěk, 2020 [cit. 2023-02-01]. Dostupné z: <https://zachrannasluzba.cz/letecka-zachranna-sluzba/>
 13. Historie četnictva a policie: Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. Česká republika: Policie České republiky, © 2023 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx>
 14. Operační středisko: Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. Česká republika: Policie České republiky, © 2023 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/operacni-stredisko-prezidia.aspx>
 15. Útvary s celostátní působností Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. Česká republika: Policie České republiky, © 2023 [cit. 2023-01-21].
 16. Dokumentace IZS – Hasičský záchranný sbor České republiky. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského

záchranného sboru ČR, © 2023 [cit. 2023-01-21]. Dostupné z:
<https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>

17. Časopis 112 Ročník X číslo 7/2011: Hasičský záchranný sbor ČR. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Česká republika: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2023, 2011 [cit. 2023-03-23]. Dostupné z:
<https://www.hzscr.cz/clanek/casopis-112-casopis-112-rocnik-x-cislo-7-2011.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>
18. Přesné umístění volajícího. Tísňové linky spustily vylepšenou lokalizaci. *IDNES.cz* [online]. Česká republika: MAFRA, © 2023, 2020 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/tisnova-linka-lokalizace-volani.A200211_140921_domaci_tho

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 98, číslo 361.
2. ČESKO. *Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2000, ročník 2000, částka 73, číslo 239.
3. ČESKO. *Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému*. In: Sbírka zákonů: Ministerstvo Vnitra ČR, 2001, ročník 2001, číslo 328.
4. ČESKO. *Zákon č. 320/2015 Sb.: o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)*. In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 2015, ročník 2015, částka 135, číslo 320.
5. *Pokyn GŘ HZS ČR: Č. 5/2018*. Česká republika, 2018. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/soubor/siar-ca-5-2018-pokyn-5-z-7-2-6466154-pdf.aspx>
6. ČESKO. *Zákon č. 133/1985 Sb.: Zákon České národní rady o požární ochraně*. In: . Sbírka zákonů: Česká republika, 1985, ročník 1985, částka 34, číslo 133.
7. ČESKO. *Zákon č. 374/2011: o zdravotnické záchranné službě*. In: Sbírka zákonů: Česká republika, 2011, ročník 2011, částka 131, číslo 374.
8. ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon č. 273/2008 Sb.: o Policii ČR*. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2008, ročník 2008, částka 91, číslo 273.

Ostatní zdroje

1. VEČEŘA, Filip. VYUŽITÍ UAV PRO ZVÝŠENÍ OPERAČNÍ A TAKTICKÉ HODNOTY JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY V ČR: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Ústav bezpečnostního inženýrství. Zlín, 2019. Dostupné také z: <http://trilobit.fai.utb.cz/Data/Articles/PDF/55e39639-8e2f-4dcb-a247-45d2a0f22ce7.pdf>
2. PEKÁREK, Jaroslav. *Vývoj správy policie v období let 1918–1989*. Brno, 2012. Bakalářská práce. MASARYKOVA UNIVERZITA V BRNĚ. Vedoucí práce doc. JUDr. Karel Schelle, CSc
3. Rozhovor s nprap. Tomášem Ulrychem, velitel družstva, technik spojové služby, Hasičský záchranný sbor plzeňského kraje, ze dne 16.3.2023
4. Rozhovor s pprap. Ing. Radkem Maškem, instruktor pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou, letecký záchranář, Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, ze dne 18.3.2023

SEZNAM ZKRATEK

IZS	Integrovaný záchranný systém
STČ	Soubor typových činností
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
JPO	Jednotky požární ochrany
PČR	Policie České republiky
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
MV-GŘ HZS ČR	Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR
KOPIS	Krajské operační a informační středisko
TPP	Tým posttraumatické péče
JSDHO	Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce
PNP	Přednemocniční neodkladná péče
ZOS	Zdravotnické operační středisko
RLP	Rychlá lékařská pomoc
RZS	Rychlá zdravotnická pomoc
RV	Rendes – vous
LZS	Letecká záchranná služba
LS PČR	Letecká služba policie
NDCI	Národní dopravní informační a řídicí centrum
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
VZ	Velitel zásahu
CAS	Cisternová automobilová stříkačka

RZA	Rychlý zásahový automobil
VEA	Velitelský automobil
VYA	Vyprošťovací automobil
GAZ	Gaz Gazelle – vozidlo pro hromadné postižení osob

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

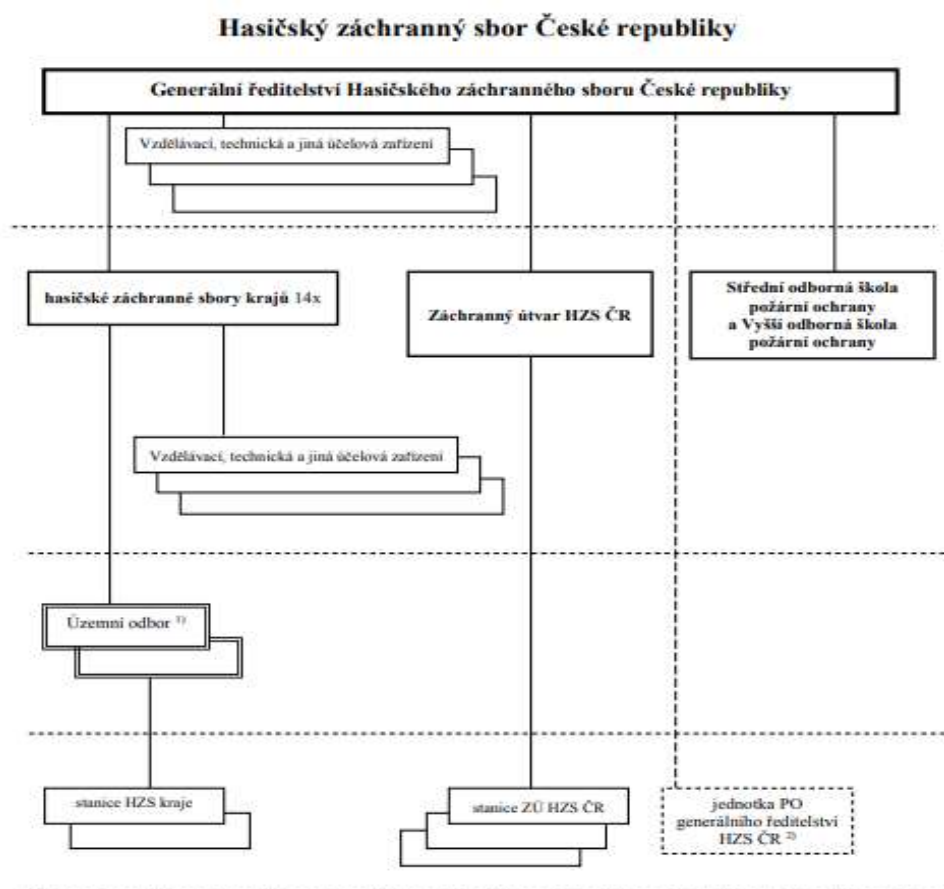
1. **Tabulka č. 1** – SWOT analýza zásahu
2. **Tabulka č. 2** Seznam techniky HZS PK
3. **Tabulka č. 3** Seznam techniky Záchranný útvar HZS ČR
4. **Tabulka č. 4** Seznam techniky jednotky požární ochrany
5. **Tabulka č. 5** Seznam techniky ZZS plzeňského kraje
6. **Tabulka č. 6** Seznam techniky PČR
7. **Tabulka č. 7** Seznam techniky ostatní složky IZS

SEZNAM PŘÍLOH

1. **Obrázek I:** Organizační struktura HZS ČR
2. **Obrázek II:** Rozmístění opěrných borů bezpilotních systémů v rámci ČR
3. **Obrázek III:** Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby v ČR
4. **Obrázek IV:** Rozmístění základen letecké záchranné služby v ČR
5. **Obrázek V:** Organizační struktura Policie ČR
6. **Obrázek VI:** Dopravní nehoda autobusu, Praha, 18.4.2011

PŘÍLOHY

Obrázek I: Organizační struktura HZS ČR



Zdroj: HZS ČR

Obrázek II: Rozmístění opěrných borů bezpilotních systémů v rámci ČR



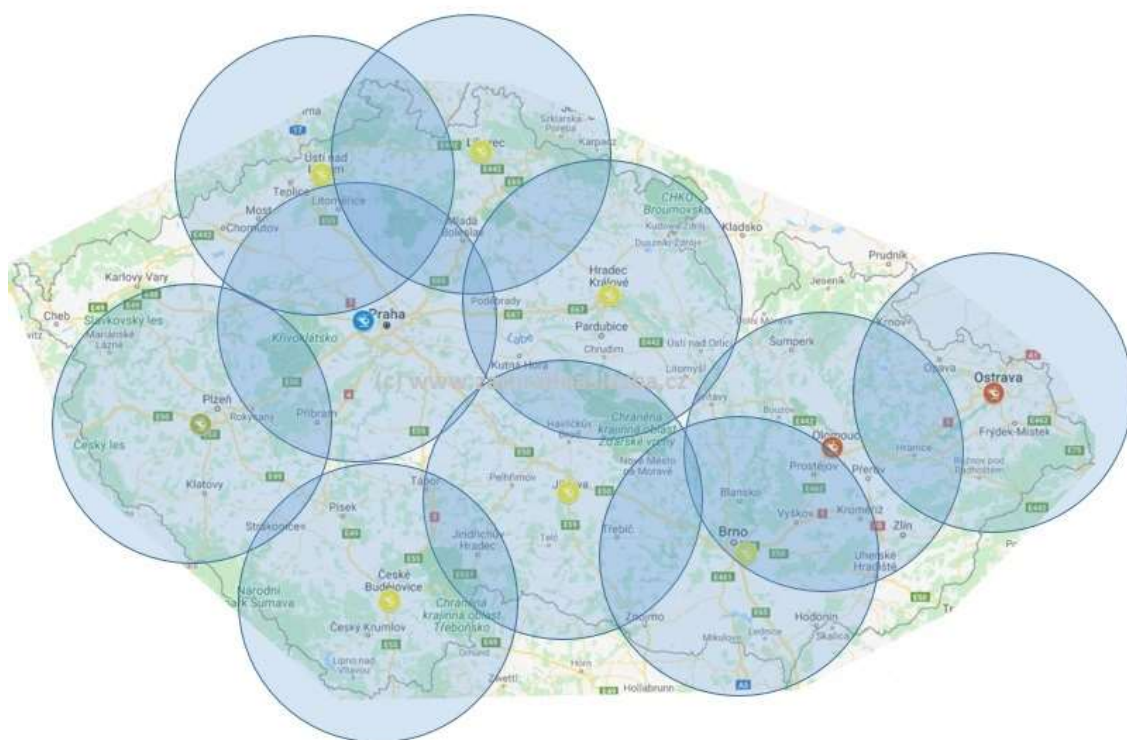
Zdroj: HZS ČR

Obrázek III: Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby v ČR



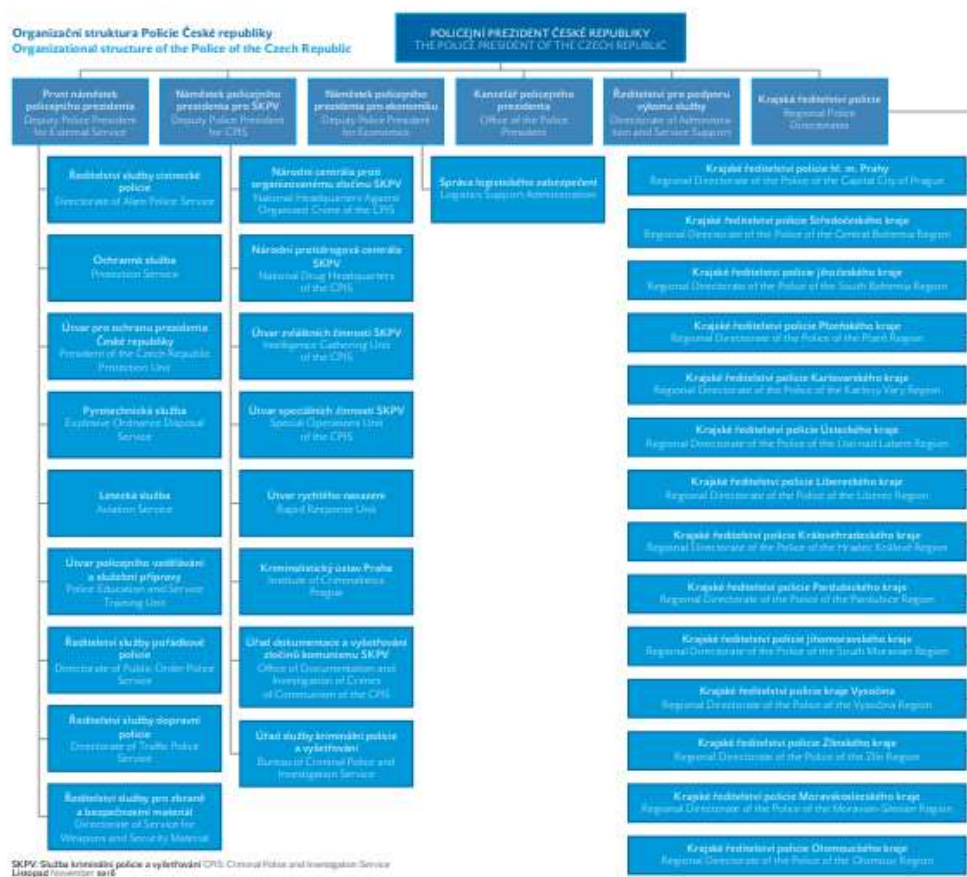
Zdroj: zachrannasluzba.cz

Obrázek IV: Rozmístění základů letecké záchranné služby v ČR



Zdroj: zachrannasluzby.cz

Obrázek VI: Organizační struktura Policie ČR



Zdroj: Policie ČR

Obrázek VI: Dopravní nehoda autobusu, Praha, 18.4.2011



Zdroj: prazsky.denik.cz