

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO
SYSTÉMU PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH S VYSOKÝM
POČTEM ZRANĚNÝCH A ZEMŘELÝCH POHLEDEM
PŘÍSLUŠNÍKŮ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY**

Autor práce: Vojtěch Krčil, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Vojtěch Krčil, DiS.
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Činnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých pohledem příslušníků Policie České republiky

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The activity of the integrated rescue system units in traffic accidents with a high number of injured and dead from the perspective of members of the Czech Police

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

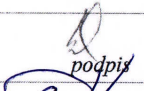
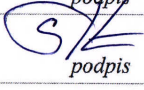
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

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

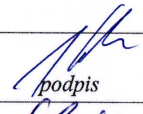
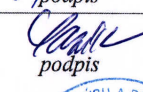
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit informovanost příslušníku Policie ČR o spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých.

Vedlejším cílem je charakteristika problematiky dopravních nehod ve vztahu k činnostem jednotlivých složek integrovaného záchranného systému a prezentace kazuistiky dopravní nehody řešené v hl. m. Praze.

Student: Vojtěch Krčil, DiS.	25.11.2022 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	6.12.2022 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	10.12.2022 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	13.12.2022 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	9.1.2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) 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.

.....

Vojtěch Krčil, DiS.

Na tomto místě bych rád poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce, panu PhDr. Štěpánovi Kavanovi, Ph.D. za svědomité vedení, ochotný a vstřícný přístup a za cenné a užitečné rady při sepisování této práce. Dále bych rád poděkoval svým kolegům na Oddělení dopravních nehod a Oddělení řízení dopravy Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, kteří mi pomohli zejména při zpracování praktické části bakalářské práce.

ABSTRAKT

KRČIL, V. *Činnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých pohledem příslušníků Policie České republiky*: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. 78 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: dopravní nehoda, integrovaný záchranný systém, zraněné osoby, kriminalistická dokumentace

Bakalářská práce se zabývá činností jednotlivých složek integrovaného záchranného systému při zásahu u dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých pohledem příslušníků Policie České republiky. Vedlejším cílem je charakteristika problematiky dopravních nehod ve vztahu k činnostem jednotlivých složek integrovaného záchranného systému a prezentace kazuistiky dopravní nehody řešené v hl. m. Praze. V první části práce je tak za využití analýzy právních předpisů, odborné literatury a metodických příruček vysvětlena základní problematika dopravních nehod v silničním provozu, rozdělení dopravních nehod, průběh jejich šetření ze strany Policie České republiky a následná dokumentace. V další části práce je popsána činnost jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravních nehod a jsou uvedeny případy dvou reálných dopravních nehod. Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit informovanost příslušníků Policie České republiky o spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých. Za tímto účelem byl vytvořen dotazník, který byl vyplněn příslušníky Policie České republiky působícími na území hl. m. Prahy. Získané názory respondentů byly vyhodnoceny a porovnány s teoretickou částí bakalářské práce za účelem komparace výsledků s platnými právními předpisy a metodickými příručkami. V závěru práce je zhodnocen stav informovanosti příslušníků Policie České republiky sloužících na Krajském ředitelství policie hl. m. Prahy, dostupnost metodiky a příruček a jejich srozumitelnost.

ABSTRACT

KRČIL, V. *Activities of components of the integrated rescue system in road accidents with a high number of injured and dead from the perspective of members of the Czech Police*: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. 78 s. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: road accident, integrated rescue system, injured persons, investigative documentation,

The bachelor thesis deals with the activities of the individual components of the integrated rescue system when responding to traffic accidents with a high number of injured and deceased from the perspective of members of the Czech Police. A secondary objective is to characterize the issue of traffic accidents in relation to the activities of the individual components of the integrated rescue system and presentation of case studies of traffic accidents that were investigated in the capital city of Prague. First part of the thesis uses the analysis of legal regulations, professional literature and methodological manuals to explain basic issue of traffic accidents in road traffic, types of traffic accidents, process of investigation by the Police of the Czech republic and the subsequent documentation. In the next part of the thesis is described the activity of the individual components of the integrated rescue system at the scene of traffic accidents and are presented two real traffic accidents cases. The main goal of the bachelor thesis is to find out about the awareness of members of the Police of the Czech republic about the cooperation of individual components of the integrated rescue system at the scene of a traffic accident with a high number of injured and deceased. For this purpose, a questionnaire was created, which was filled out by members of the Police of the Czech republic operating in the territory of the capital city of Prague. The obtained opinions of the respondents were evaluated and compared with the theoretical part of the bachelor thesis in order to compare the results with valid legal regulations and methodological manuals. At the end of the work, the state of awareness, availability of methodology and manuals and their comprehensibility to members of the Police of the Czech republic operating at the Regional Police Headquarters of capital city of Prague is evaluated.

OBSAH

ÚVOD.....	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 DOPRAVNÍ NEHODA	10
2.1 DRUHY DOPRAVNÍCH NEHOD	12
2.1.1 Dopravní nehody podléhající ohlašovací povinnosti	13
2.1.2 Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti.....	15
2.2 ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	15
2.3 STOPY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY	17
2.3.2 Paměťové stopy.....	19
2.4 DOKUMENTACE DOPRAVNÍCH NEHOD	20
3 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM.....	23
3.1 SLOŽKY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU	24
3.1.1 Hasičský záchranný sbor	25
3.1.2 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany	26
3.1.3 Zdravotnická záchranná služba kraje	27
3.1.4 Policie České republiky.....	27
3.2 ČINNOST JEDNOTLIVÝCH SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY	28
3.2.1 Činnost Hasičského záchranného sboru České republiky na místě dopravní nehody	30
3.2.2 Činnost zdravotnické záchranné služby kraje na místě dopravní nehody	32
3.2.3 Činnost Policie České republiky na místě dopravní nehody	33
4 PRAKTICKÁ ČÁST	36
4.1 PREZENTACE KAZUISTIKY.....	40
4.1.1 Dopravní nehoda 6 osobních vozidel v Praze 2, Rašínovo nábreží	40
4.1.2 Dopravní nehoda 5 osobních vozidel v Praze 4, ul. Nuselská.....	42
4.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ MEZI PŘÍSLUŠNÍKY POLICIE ČR.....	45
4.2.1 Diskuse k dotazníkovému šetření	63
ZÁVĚR	66
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	69
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	72
SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ	73
PŘÍLOHY	74

ÚVOD

Tématem této bakalářské práce je „Činnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých pohledem příslušníků Policie České republiky“. V dnešní konzumní společnosti, ve které žijeme, se za účelem plnění lidských potřeb využívá čím dál tím větší množství dopravních prostředků. V případě lidí jde nejčastěji o využití osobního automobilu, jízdního kola, motocyklu či veřejné dopravy (např. autobus, tramvaj, trolejbus apod.). Obchodní společnosti při výkonu své činnosti zase využívají především nákladní dopravu (nákladní a dodávková vozidla). V roce 2022 šetřila Policie České republiky (dále jen Policie ČR) na území České republiky celkem 98 460 dopravních nehod, při kterých došlo k úmrtí 454 osob, 1 734 osob bylo těžce zraněno a 22 452 osob bylo zraněno lehce. Z tohoto počtu dopravních nehod došlo jen na území hl. m. Prahy k 15 475 nehodám.¹ Toto téma je tak autorovi blízké, neboť od roku 2017 pracuje na Krajském ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, Oddělení dopravních nehod.

Bakalářská práce popisuje postup při šetření dopravních nehod Policií České republiky a součinnost jednotlivých složek integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) při zásahu na místě dopravní nehody. V první části bakalářské práce jsou popsány základní pojmy související s dopravní nehodou, druhy dopravních nehod, ohledání místa dopravní nehody, kriminalistické stopy a dokumentace důležitá pro objasnění vzniku a průběhu dopravní nehody. V další části jsou popsány jednotlivé složky IZS a jejich činnost na místě dopravní nehody. Při zpracování prvních částí bakalářské práce bylo čerpáno zejména ze základních právních předpisů České republiky, z metodiky složek integrovaného záchranného systému a z odborné literatury. Poslední část bakalářské práce je věnována praktické části, kdy jsou popsány reálné dopravní nehody řešené Oddělením dopravních nehod Praha. Zde je popsána součinnost jednotlivých složek IZS na místě dopravní nehody. Dále byl proveden vlastní průzkum za využití dotazníku, který byl vyplněn policisty sloužícími na Oddělení dopravních nehod a Oddělení řízení dopravy Praha. Analyzováním dat z dotazníku je ověřeno informovanosti příslušníků Policie ČR o spolupráci jednotlivých složek IZS na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých.

¹Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 05.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit informovanost příslušníku Policie ČR o spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých. Vedlejším cílem je charakteristika problematiky dopravních nehod ve vztahu k činnostem jednotlivých složek integrovaného záchranného systému a prezentace kazuistiky dopravní nehody řešené v hl. m. Praze.

Primárním zdrojem informací a dat pro zpracování této bakalářské práce je rešerše dostupných zdrojů, a to zejména dostupné odborné literatury, doplněné o relevantní právní předpisy České republiky, interní akty řízení složek IZS a plány typových činností.

Dalším zdrojem informací jsou data z konkrétních případů dopravních nehod, ke kterým došlo na území hl. m. Prahy, a při kterých došlo ke zranění vysokého počtu osob, popřípadě k nutnosti spolupráce a společného zásahu většího množství různých složek IZS. Pro názornost jsou do přílohy práce vloženy fotografie z popisovaných dopravních nehod.

Využitím dotazníkové metody, která je jednou z kvantitativních metod výzkumu veřejného mínění, byl mezi policisty sloužící na Krajském ředitelství policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie, Oddělení dopravních nehod a Oddělení řízení dopravy dán k vyplnění polostrukturovaný dotazník. Cílem dotazníku je mimo jiné zjistit názor policistů na kvalitu, srozumitelnost a dostupnost metodických příruček, závazných pokynů a dalších materiálů a jejich shodnost s postupem na místě dopravní nehody. Dalším cílem dotazníku bylo zjištění stavu proškolení a účasti na společných cvičeních složek IZS při dopravních nehodách.

Data získaná ze vzorků dotazníku jsou nejprve analyzovány a poté jsou metodou komparace srovnány s teoretickou částí práce. Výsledkem této analýzy a komparace je porovnání informovanosti a zkušeností policistů s předepsanými postupy určenými platnými právními předpisy, závaznými pokyny a interními akty řízení.

2 DOPRAVNÍ NEHODA

Doprava je v dnešní moderní společnosti nedílnou součástí našeho každodenního života. S jejím rozvojem jde ruku v ruce také nárůst nehod, ke kterým v rámci dopravy dochází. Jelikož se tato bakalářská práce věnuje tématu činnosti složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých pohledem příslušníků Policie České republiky tak je zapotřebí, aby byly ze začátku vymezeny a vysvětleny některé základní pojmy, se kterými se v práci bude čtenář nejčastěji potkávat.

Prvním z pojmů je dopravní nehoda. *„Dopravní nehoda je souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí. Zpravidla při poškození dopravního prostředku dochází i k ohrožení nebo k poškození života a zdraví a jiných chráněných zájmů.“*² Tato definice pojmu však obsahuje všechny druhy dopravních nehod, tzn. nehody silniční, letecké, plavební i železniční.

Tato práce se zabývá nehodami silničními. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), definuje pojem dopravní nehody zcela jednoznačně, a to v § 47 odstavec 1. *Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*³ Z této definice vyplývá, že aby se jednalo o dopravní nehodu, musí být naplněny určité znaky.

První z podmínek vymezených zákonem o silničním provozu je, že k události musí dojít při provozu na pozemních komunikacích. Pojem pozemní komunikace je přímo definován zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V §2 je uvedeno, že *pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a*

² PORADA, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, ISBN 80-7201-212-6 s.102

³ KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 284.

chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dle uvedeného zákona dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Tyto se od sebe dělí následujícím způsobem:

- a) **dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, rozděluje se na dálnice I. a II. třídy a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům;
- b) **silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Rozděluje se na silnice I., II. a III. třídy;
- c) **místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce a podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení se rozděluje na místní komunikace I., II., III. a IV. třídy;
- d) **účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí, spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků či pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu.

Další z podmínek vymezených zákonem o silničním provozu je, že abychom mohli o události v silničním provozu hovořit jako o dopravní nehodě, musí při této dojít k usmrcení nebo zranění osob nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla.

Prvním variantou je usmrcení nebo zranění osob. Tato část podmínky dopravní nehody dle zákona o silničním provozu je vcelku lehce srozumitelná. Pokud při události nebyl žádný z přímých účastníků zraněn a nedošlo k usmrcení žádné z osob, nejedná se o dopravní nehodu ve smyslu zákona o silničním provozu.

Druhou variantou je hmotná škoda na majetku, ke které dojde v přímé souvislosti s provozem vozidla. Tuto část podmínky často účastníci na pozemních komunikacích špatně vyhodnotí. Nejedná se totiž pouze o hmotnou škodu na některém z vozidel, která měla účast na dopravní nehodě, ale i o hmotnou škodu na některém z přepravovaných předmětů ve vozidlech či například součásti pozemní komunikace.

V praxi tak lze narazit na situaci, kdy dojde ke střetu dvou vozidel. Řidiči na místě zastaví, vystoupí z vozidel a zjistí, že vzhledem k např. nízké rychlosti vozidel při střetu nevznikla hmotná škoda na jimi řízených vozidlech, nevznikla hmotná škoda na žádném z přepravovaných předmětů ani na pozemní komunikace či některé z jejích součástí. Jelikož ani jeden z účastníků nebyl zraněn, nejedná se tak o dopravní nehodu ve smyslu

zákona o silničním provozu, ale pouze o dopravní přestupek, který byl příčinnou samotného střetu vozidel.

Další definice dopravní nehody se nachází v katalogu typových činností složek IZS při společném zásahu. Zde je jako dopravní nehoda vedena *taková mimořádná událost, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikace (dále jen „pozemní komunikace“) hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně vznikla či hrozí škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti.*⁴

2.1 Druhy dopravních nehod

Výše byla použita definice dopravní nehody od Porady, kdy tento mimo jiné uvádí, že *„dopravní nehoda je souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje.“*⁵

Toto vymezení pojmu dopravní nehody však zahrnuje veškeré druhy dopravních nehod, tedy silniční, letecké, plavební a železniční. Pro potřeby této práce budou dále přiblíženy silniční dopravní nehody.

Podle Chmelíka a kol. se silniční dopravní nehody z hlediska charakteru dělí na tři základní druhy:⁶

- a) srážky – jde o střet dvou a více účastníků silničního provozu, z nichž se alespoň jeden pohyboval ve vozidle (např. srážka dvou vozidel, náraz vozidla do pevné překážky, střet vozidla s chodcem apod.);
- b) havárie – na nehodě má účast pouze jedno vozidlo (např. sjetí vozidla do silničního příkopu a následné převrácení);
- c) jiné nehody – tyto nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií (např. pád cestujícího v autobusu vlivem náhlého zabrzdění).

⁴ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 17 [cit. 08.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

⁵ PORADA, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, ISBN 80-7201-212-6 s.102

⁶ CHMELÍK J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, s. 18.

2.1.1 Dopravní nehody podléhající ohlašovací povinnosti

V § 47 odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu jsou vypsány podmínky, při kterých musí účastníci dopravní nehody ohlásit dopravní nehodu policistovi. Tyto podmínky se dají rozdělit následovně:⁷

- a) dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby
- b) dojde-li při dopravní nehodě k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč
- c) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na přepravované věci v tomto vozidle
- d) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace
- e) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Ze zkušeností autora práce vyplývá, že s pochopením výše uvedených podmínek mají účastníci dopravní nehody v praxi potíže, a to se všemi z těchto podmínek. V případě usmrcení osoby účastníci nehodu ve většině případů nahlásí. Dle Konečného je usmrcená osoba taková, která utrpěla při dopravní nehodě zranění neslučitelná se životem a na následky tohoto zranění zemřela buď přímo při dopravní nehodě, nebo do 30 dnů od dopravní nehody.⁸ Při zranění osoby je již praxe s oznámením dopravní nehody Policii ČR jiná. Často se stává, že v zájmu rychlého vyřešení události na místě bez přítomnosti Policie ČR, některý z účastníků „neřeší“ své zranění. Nejčastějším případem je distorze/podvrtnutí páteře, tzv. whiplash. Toto je způsobeno prudkým trhnutím při nárazu zezadu, ihned po nehodě se nemusí nijak vážně projevovat a účastníci dopravní nehody mu proto nevěnují pozornost. Následky se projeví až později, a to nejčastěji bolestmi hlavy, krku, nevolnostmi, ale i např. únavou. Dopravní nehody s těmito druhy zranění pak často bývají hlášeny dodatečně, kdy už je vzhledem k pravděpodobné absenci možných kamerových záznamů, stop na vozidlech a místě události a paměťových stop ztížené prokázání zavinění.

⁷ § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁸ KONEČNÝ, J. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. 1. Vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 21.

S odhadem výše vzniklé škody je také obtíž, jelikož málokterý účastník je schopen objektivně posouzen její výši. U moderních vozidel, jejichž pořizovací cena nezřídka přesahuje milion korun, tak bývá častější oznámení dopravní nehody na Policii ČR, a to i v případě evidentně menších škod.

Hmotná škoda na majetku třetí osoby je často mylně zaměňována například za škodu na vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, ale je tzv. služební a po řidiči chce nahlášení škody na Policii ČR majitel tohoto vozidla. Toto však není zákonným důvodem, neboť z definice je patrné, že jelikož řidič tohoto vozidla měl přímou účast na dopravní nehodě, nevzniká oznamovací povinnost. Hmotnou škodou na majetku třetí osoby je tak nejčastěji myšleno například zaparkované vozidlo, do kterého vozidlo mající účast na dopravní nehodě např. po střetu s jiným vozidlem narazí.

Poškozením nebo zničením součásti nebo příslušenství pozemní komunikace je dle zkušenosti autora nejčastěji poškození svislého dopravní značení, světelného signalizačního zařízení (semafor), dopravního kuželu, směrové desky a sloupku a dalšího přenosného dopravního značení nebo poškození vozovky, a to např. dřecí stopy od disku kola.

Případ, kdy účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích, může být například dopravní nehoda, kdy dojde následkem střetu vozidel např. k ulomení kola jednoho z vozidel, které tak zůstane stát nepojízdné uprostřed rušné křižovatky.

Poslední podmínka je uvedena v §47 odst. 3 písm. e) zákona o pozemních komunikacích, kde je uvedeno, že *účastníci dopravní nehody jsou povinni neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo.*

Dle §132 zákona č. 40/2009 Sb. se „*obecně prospěšným zařízením rozumí veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodní nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících*

přednost. ⁹ Poškození životního prostředí pak nejčastěji bývá např. znečištění vodního toku pohonnými hmotami.

2.1.2 Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti

Výše byly popsány případy, kdy musí být dopravní nehoda oznámena policii. V ostatních případech jsou účastníci dopravní nehody povinni sepsat společný záznam o dopravní nehodě, tzv. euroformulář. V zákoně o pozemních komunikacích se v §47 odst. 3 písm. f) píše, že *účastníci dopravní nehody jsou povinni prokázat si navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě.* V §47 odst. 3 písm. g) se dále píše, že *účastníci dopravní nehody jsou povinni v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejich účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků; záznam lze pořídit a jednotlivě autentizovat též elektronicky, podepíší-li jej účastníci elektronickým podpisem.*

V praxi se tak stává, že účastníci dopravní nehody zavolají na místo hlídku policie, kdy tato vytěžením účastníků a prvotním ohledáním místa události zjistí, že dopravní nehoda nepodléhá oznamovací povinnosti. Jelikož se však nezřídka stává, že účastníci neumějí správně vyplnit společný záznam o dopravní nehodě, hlídka policie jim s jeho vyplněním pomůže a v daném případě je většinou přestupek, který byl příčinou dopravní nehody, vyřešen v příkazním blokovém řízení.

2.2 Šetření dopravních nehod

Šetření dopravních nehod je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou. Ze strany Policie ČR je tato činnost vykonávána zpravidla příslušníky Odboru služby dopravní policie. Na místo dopravní nehody vyjíždí hlídka o nejméně dvou členech. Po příjezdu na místo dopravní nehody hlídka zjistí základní informace o nehodě jako jsou příčina vzniku, průběh a následky dopravní nehody. Poté hlídka provede ohledání místa dopravní nehody a další prvotní, neodkladné a neopakovatelné úkony. Po celou dobu činnosti na místě události policisté průběžně

⁹ §132 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

informují operační středisko o situaci na místě dopravní nehody. Při ohledání místa dopravní nehody se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a dokumentuje situace nebo objekty, které jsou důležité pro trestní řízení.¹⁰

Pro zpracování spisové dokumentace k dopravním nehodám je využíván „Informační systém zpracování a evidence dopravních nehod“ (Lotus Notes).¹¹ Všechny dopravní nehody, které jsou ze strany Policie ČR zpracovány a evidovány, jsou zpracovány za pomoci systému Lotus. V případech, kdy by například došlo k poruše na technickém prostředku, bude dopravní nehoda zadána do systému dodatečně.

Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody jsou provedeny policistou ihned po jeho příjezdu na místo dopravní nehody. Mají za cíl zjistit skutkový stav na místě nehody, odstranit hrozící nebezpečí a snížit možné následky dopravní nehody. Zmíněná opatření jsou taxativně vymezena v interním aktu policie, a to v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 a mezi prvotní a neodkladná opatření prováděná na místě dopravní nehody patří zejména:¹²

- poskytnutí první pomoci zraněným osobám a zajištění zdravotnického ošetření, zajištění technické nebo jiné pomoci (např. vyproštění osob z vozidel)
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (např. překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení apod.),
- předání předběžných informací operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody
- označení místa dopravní nehody v případech, že to již nebylo ze strany účastníků dopravní nehody učiněno,
- uzavření místa dopravní nehody a následné zajištění stop a jiných důkazních prostředků před poškozením nebo zničením,
- v případě útěku (ujetí) účastníka dopravní nehody okamžité zajištění opatření cestou operačního střediska policie,
- zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody, u zraněných účastníků pak dále zjištění zdravotní pojišťovny,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v některých případech je třeba provést odklon silničního provozu

¹⁰ CHMELÍK J. a kol., Rukověť kriminalistiky, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2005, s. 15.

¹¹ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 192/2002, kterým se upravuje postup příslušníku Police České republiky při provozování a využívání „Informační systém zpracování a evidence dopravních nehod“ v prostředí Lotus Notes.

¹² Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

- po řádné zákonné výzvě provedení odborného měření na přítomnost alkoholu v dechu u účastníků dopravní nehody, popřípadě provedení testu na přítomnost jiných návykových látek, v případě pozitivních výsledků pak vyzvání osoby k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření, zejména odběru vzorků biologických materiálů (odběr moči a krve)
- provedení dalších úkonů vzhledem k charakteru konkrétní dopravní nehody (např. kontrola platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let),
- provedení lustrace všech zúčastněných vozidel a osob v informačních systémech cestou operačního střediska policie či za využití jiných technických prostředků,
- zabezpečení nebo zajištění vozidel a nákladu, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat.

2.3 Stopy na místě dopravní nehody

Při silniční dopravní nehodě dochází zpravidla ke vzniku velkého množství stop, a to jak materiálních, tak paměťových. Vyhodnocení těchto stop slouží k objektivnímu posouzení vzniku a průběhu dopravní nehody. Manipulace se stopami, ať již úmyslná či nikoliv, může vést ke komplikacím v průběhu šetření dopravní nehody. Mezi nejčastější manipulaci se stopami je provádění změn na místě události (např. odstavení vozidel z konečného postavení a posbírání střepů a plastů z vozidel) a dále újezd pachatele z místa dopravní nehody.

2.3.1 Materiální stopy

Ve většině případů ohledání místa dopravní nehody mají materiální stopy největší váhu při posouzení vzniku a průběhu události. Je to zejména z důvodu, že tyto stopy bývají často v relativně nezměněném stavu a mají největší výpovědní hodnotu. Materiální stopy mohou být pozměněny či zcela zničeny hned několika způsoby.

Mezi nejčastější případ pozměnění či dokonce zničení materiálních stop na místě dopravní nehody patří zásah složek integrovaného záchranného systému, a to především ze strany hasičského záchranného sboru. Nejčastějším případem je únik provozních kapalin z havarovaného vozidla, kdy příslušníci hasičského záchranného sboru tyto kapaliny zasypou sorbentem. Tento následně bývá zameten, čímž může dojít ke znehodnocení stopy v případě, že tyto ještě nebyly ze strany hlídky policie

zadokumentovány. Dalším případem může být likvidace požáru nebo například vyproštění osob.

Další případ, kdy dochází ke znehodnocení materiálních stopy, je změna v klimatických podmínkách. Toto platí například v případech, kdy k dopravní nehodě dojde za sucha a následný déšť zcela, nebo částečně, smyje brzdné a smykové stopy.

Materiální stopy na místě dopravní nehody se nejčastěji dělí na:¹³ stopy na zúčastněných vozidlech, stopy na vozovce, stopy na pevných objektech, stopy krve a jiných kapalin a stopy na obětech nehody.

Stopy na vozovce tvoří zejména stopy pneumatik na vozovce, stopy lokomoce osob a zvířat, biologické stopy a stopy různých kapalin. Dokumentace je zejména fotografická, v případě potřeby není vyloučena ani dokumentace videozáznamem.

Stopy pneumatik na vozovce¹⁴:

- **Stopy jízdní** jsou vytvářeny volně se otáčejícími nebrzděnými koly. Jejich kvalita záleží především na typu povrchu vozovky (prašná cesta x bahno x čistá živice).
- **Stopy brzdné** jsou vytvářeny volně se otáčejícími brzděnými koly. V místech kontaktu brzděných pneumatik s vozovkou dochází k rozmazání a deformaci otisku dezénu, jeho tvar a obrazec je tak ve stopě větší než ve skutečnosti. V měkkém povrchu je brzdná stopa hlubší než stopa jízdní.
- **Stopy blokové** jsou vytvářeny neotáčejícími se koly. Na vozovce jsou tak zpravidla velmi výrazné, a to v podobě tmavého pruhu. Jejich výraznost je způsobena silným třením pneumatiky o povrch vozovky. Z těchto stop lze zjistit rychlost jízdy vozidla v době před blokováním.
- **Stopy smyku** vznikají nachýlením vozidla do strany souběžně s pohybem vpřed při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách a náhlým brzděním na kluzké vozovce. K dalším příčinám vzniku smykových stopy patří například prudké otočení volantem při větší rychlosti, různé skvrny a nečistoty na vozovce, nestejně nahuštěné pneumatiky apod. Tyto stopy mají zpravidla tvar křivky.

¹³ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Výšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 32, ISBN 978-80-263-0218-6

¹⁴ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Výšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 32-44, ISBN 978-80-263-0218-6

Stopy dření a vlečení, rýhy¹⁵ - vznikají tlakem tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla, např. při nárazu vozidla na překážku nebo předmět, který je pak tlačен nebo vlečen, při převrácení vozidla, střepy od světlometů apod..

Stopy na zúčastněných vozidlech¹⁶ - zpravidla se jedná o různé deformace až destrukce vozidel, poškrábání nebo odření vozidel. U stop, které jsou zajištěny na vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě, je třeba zjistit, zdali stopy vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou a zjistit mechanismus stopy.

Stopy na pevných objektech¹⁷ - jsou často zjistitelné pouhým okem, jedná se o stopy či poškození související s průběhem dopravní nehody. Jde o stopy na zdech domů, plotech a zábradlích, svodidlech, stromech apod. Jedná se buď o poškození pevného objektu – např. odření a prohnutí svodidel nebo o stopy – např. lak z vozidla na svodidlech. Stopa může být kromě vozidla zanechána i lidským tělem. Může se jednat o poškození předmětu (zpravidla menšího rozsahu), ale i o stopu biologickou, např. krevní stopa.

Stopy na tělech obětí nebo zraněných osob¹⁸ jsou zajištěny lékařem, který následně vyšetřujícímu policistovi předá zjištěné informace. Podle rozsahu poškození poškozených částí těla a závažnosti zranění účastníků dopravní nehody lze usuzovat na mechanismus vzniku těchto poranění. Každá osoba, která vykazuje znaky újmy na zdraví, byť nepatrné, by měla být vyšetřena lékařem.

2.3.2 Paměťové stopy

Paměťové stopy lze zajistit ve vědomí účastníků dopravní nehody, ale i ve vědomí svědků, tj. nezúčastněných osob. Obvykle mají tyto stopy velký význam pro zjištění průběhu a okolností dopravní nehody. „*Přestože vzhledem k rychlosti nehodového děje, bezděčného vnímání apod. může dojít k určitým chybám vnímání a zapamatování, je význam paměťových stop pro objasnění dopravní nehody zásadní.*“¹⁹ Z paměťových stop se dá zjistit samotný stav na dopravní nehody před samotnou událostí (např. směr jízdy

¹⁵ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 45, ISBN 978-80-263-0218-6

¹⁶ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 47, ISBN 978-80-263-0218-6

¹⁷ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 50, ISBN 978-80-263-0218-6

¹⁸ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 51-52, ISBN 978-80-263-0218-6

¹⁹ MUSIL J., KONRÁD Z., SUCHÁNEK J., *Kriminalistika*, 2. přeprac. A dopl. Vyd., C. H. Beck, Praha, 2004, s. 494.

zúčastněných vozidel, rychlost jízdy, brzdění, signál na světelném signalizačním zařízení), ale i po ní (např. útěk účastníka z místa dopravní nehody, požití alkoholického nápoje po dopravní nehodě apod.).

Správné vytěžení paměťových stop bývá často náročné na schopnosti vyšetřujícího policisty a v případě, že se ve hlídce nachází policisté, kteří jsou výrazně rozdílně zkušení, tak je žádoucí, aby se tohoto vytěžení chopil služebně starší a zkušenější policista. S účastníky a svědky dopravní nehody je vhodné sepsat ihned na místě tzv. Úřední záznam o podání vysvětlení, aby nedošlo s časovým odstupem ke znehodnocení paměťových stop. Dále je vhodné, aby účastníci dopravní nehody podali vysvětlení každý zvlášť a odděleně, aby nedošlo k jejich vzájemnému ovlivňování.

2.4 Dokumentace dopravních nehod

Účelem dokumentace dopravní nehody je objektivní zachycení jejího průběhu a výsledku ohledání jejího místa a zúčastněných vozidel, předmětů a osob. Dokumentace poskytuje věrný obraz situace a podmínek na místě dopravní nehody, a to i pro osoby, které nebyly na místě přítomny. Obsahuje pouze zjištěné skutečnosti, žádné domněnky ani úvahy se do protokolu a dalších částí dokumentace neuvádějí. Ohledání místa dopravní nehody je z větší části neopakovatelným úkonem, a proto je důležité dokumentaci provést co nejdůkladněji.

Každá dopravní nehoda je zpravidla dokumentována třemi způsoby:²⁰

- náčrtem a plánkem místa dopravní nehody
- fotodokumentací místa dopravní nehody (případně videozáznamem)
- protokolem o nehodě v silničním provozu.

Náčrtek a plánek místa dopravní nehody (topografická dokumentace) poskytují věrný obraz místa nehody, postavení vozidel, stop a dalších důležitých skutečností.

Náčrtek je rukou kreslený půdorysný obraz místa dopravní nehody v přibližném měřítku ke skutečnosti, který zobrazuje jeho horizontální průmět. Náčrtek se vyhotovuje v průběhu ohledání místa dopravní nehody.²¹ Je zde zakreslené konečné postavení vozidel a předmětů, směr výhledu svědků a kamer, zjištěné stopy, směry jízdy vozidel,

²⁰ PORADA, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, ISBN 80-7201-212-6

²¹ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol., Teorie a metodologie kriminalistiky, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, s. 155.

dopravní značení apod. Určí se výchozí bod měření a od tohoto se měří vzdálenost jednotlivých stop a předmětů. Náčrtek je podepsán vyhotovujícím policistou a zúčastněnými osobami. Náčrtek dále slouží pro vyhotovení plánu.

Plánek je společně s protokolem o nehodě a fotodokumentací jednou z nejdůležitějších částí dokumentace. Plánek je přesné znázornění místa dopravní nehody a jeho okolí, rýsuje se podle pořízeného náčrtku v měřítku.²² Měřítko na plánu bývá zpravidla 1:200. Mezi formální náležitosti plánu patří:²³

- označení útvaru policie,
- které věci a účastníků se týká, včetně č.j.,
- označení světových stran,
- měřítko,
- datum zpracování a podpis zpracovatelem,
- legenda.

Vlastní situace v plánu musí obsahovat:²⁴

- výchozí bod měření, případně pomocné body měření,
- pravděpodobné místo střetu,
- konečné postavení vozidel, polohu usmrcených osob, věcí a ostatních stop,
- stopy kol vozidel,
- veškeré jiné stopy, popř. předměty,
- použitá fotočísla,
- směry jízdy vozidel vyznačené barevnými šipkami s přerušovanou čarou,
- stanoviště svědků a směr jejich pohledu,
- dopravní značení,
- situační popis komunikace,
- okolí místa nehody v potřebném rozsahu.

Fotodokumentace je nedílnou součástí dokumentace dopravní nehody, neboť poskytuje věrný a ucelený obraz místa. Začíná se celkovými záběry místa dopravní nehody, kdy se postupuje dále k dílčím úsekům místa dopravní nehody, dále na jednotlivé předměty, vozidla v konečném postavení, poškození na vozidlech, stopy zjištěné a zajištěné na místě nehody, a to včetně jejich detailních záběrů.

²² HLAVÁČEK, J., PROTIVINSKÝ, M. a kol., Praktická kriminalistika, vydává Kriminalistický ústav Praha Policie ČR, Praha 2007, s. 18.

²³ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 100, ISBN 978-80-263-0218-6

²⁴ STRAUS J., SADÍLEK Z., MAŘÍK O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, str. 100-101, ISBN 978-80-263-0218-6

Fotografií jsou fixovány zejména:²⁵

- celkové (orientační) záběry z místa dopravní nehody,
- nepřehledná místa,
- charakteristické zvláštnosti pozemní komunikace a jejího okolí,
- snímky místa střetu,
- stopy, věci a různé předměty související s dopravní nehodou,
- postavení vozidel,
- místo nálezu poškozených osob, jejich polohu a viditelná zranění,
- rozsah poškození vozidel a dalších objektů,
- technický stav vozidel a viditelné technické závady,
- výhledové poměry řidičů, chodců a svědků,
- interiér vozidla (zařazený rychlostní stupeň, palubní deska vozidla, bezpečnostní pásy a airbagy).

Protokol o nehodě v silničním provozu je obligatorní formou dokumentace.

Protokol má předem stanovenou formu a obsahuje zejména:

- datum a čas dopravní nehody,
- místo dopravní nehody včetně GPS souřadnic,
- údaje k účastníkům dopravní nehody (jméno, příjmení, datum narození, adresa trvalého pobytu, číslo dokladu, kontaktní údaje, zdravotní pojišťovna v případě zraněných účastníků, právní kvalifikace za spáchané přestupky)
- stručné vylíčení průběhu dopravní nehody včetně její příčiny a následků,
- technické údaje zúčastněných vozidel a jejich poškození,
- poškozené předměty,
- kdy a kým bylo provedeno ohledání místa dopravní nehody,
- popis místa dopravní nehody (stav a druh povrchu pozemní komunikace, dopravní značení v místě nehody, rozhledové poměry, nejvyšší dovolená rychlost v místě nehody, povětrnostní podmínky v době ohledání), stav účastníků dopravní nehody,
- popis zajištěných stop na zúčastněných vozidlech a konečné postavení vozidel,
- učiněná opatření na místě dopravní nehody (pořízení fotodokumentace, zajištění kamerových záznamů apod.).

²⁵ CHMELÍK J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1. vydání, Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání PČR, Úřad pro vyšetřování pro Českou republiku, Praha 1998, str. 61.

3 Integrovaný záchranný systém

Definice integrovaného záchranného systému je již v úvodu zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (dále jen „zákon o IZS“). Zde je v §2 písmeno a) uvedeno, že *pro účely tohoto zákona se rozumí integrovaným záchranným systémem koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací.*²⁶

*„Integrovaný záchranný systém se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma anebo více složkami integrovaného záchranného systému“.*²⁷ Aby se tak dalo hovořit o součinnosti složek integrovaného záchranného systému, musí se na záchranných a likvidačních pracích podílet současně alespoň dvě a více jeho složek.

Způsob a řízení záchranných a likvidačních prací se poté odvíjí od druhu a rozsahu řešené mimořádné události a počtu složek, které se na nich podílejí. Obecně lze způsob řízení rozdělit do tří úrovní:²⁸

- Taktická – probíhá na místě zásahu, kde k mimořádné události došlo. Je řízena velitelem zásahu, který odpovídá za veškerou provedenou činnost související se zásahem. Velitelem zásahu je velitel jednotky požární ochrany, pokud zvláštní právní předpisy nestanovují jinak. Velitel zásahu konzultuje událost s vedoucími jednotlivých složek a na základě těchto konzultací poté stanoví celkový postup provádění záchranných a likvidačních prací, který mimo jiné vychází z typových činností složek při společném zásahu.²⁹
- Operační – probíhá v operačních střediscích základních složek IZS zřízených v krajích a na ministerstvu vnitra. Tato operační střediska zajišťují linky tísňového volání (150, 155, 158), ale v současné době i tísňovou linku 112 sloužící převážně pro cizince. Na základě žádostí velitelů zásahu povolávají k nasazení ostatní složky IZS.
- Strategická – jde o přímé zapojení starosty obecního úřadu s rozšířenou působností, hejtmána kraje nebo ministerstva vnitra do koordinační činnosti. Toto platí pouze v případě, že jsou o to požádáni velitelem zásahu. Pracovním

²⁶ §2 písm. a) zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému

²⁷ §3 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému

²⁸ VILÁŠEK J., FIALA, M., VONDRÁŠEK D. Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století, Vyd. Karolinum, 2014, ISBN: 978-80-246-2603-1, str. 14

²⁹ ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z., *Integrovaný záchranný systém*, 1. vydání, Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005, s.99 ISBN: 80-86634-65-5.

orgánem je předem ustanovený krizový štáb, který využívá zpracované krizové plány. Složení, činnost a funkce krizového štábu jsou stanoveny nařízením vlády č. 462/2000 Sb., k provedení některých ustanovení krizového zákona v platném znění a směrnicí Ministerstva vnitra č. j.: MV-117572-2/PO-OKR.

V definici integrovaného záchranného systému se čtenář setkává s pojmem mimořádná událost. V zákoně o IZS je hned v následujícím paragrafu za definicí integrovaného záchranného systému, tj. v §2 písm. b) uvedeno, že pro potřeby tohoto zákona rozumíme *mimořádnou událostí 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.*³⁰

Prvotní myšlenka potřeby integrovaného záchranného systému přišla již v roce 1993, kdy bylo usnesením vlády č. 246/1993 schváleno celkem 13 zásad, které tvořily základní kámen pro výstavbu IZS. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému však nabyl účinnosti až dne 1. ledna 2001.

3.1 Složky integrovaného záchranného systému

Základní složky integrovaného záchranného systému slouží pro zajištění nepřetržité pohotovosti pro příjem tísňového volání, ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a neodkladný zásah. Pro tyto potřeby tak rozmísťují své síly a prostředky po celém území České republiky.

Složky integrovaného záchranného systému se dělí na základní a ostatní. Mezi základní složky IZS se dle §4 odst. 1 zákona o IZS řadí:³¹

- Hasičský záchranný sbor České republiky
- Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany
- Zdravotnická záchranná služba
- Policie České republiky

³⁰ §4 odst. 1 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému

³¹ VIČAR, R. *Právo bezpečnosti a obrany ČR*, Brno, Univerzita obrany, 2006, ISBN 80-7231-173-5, s. 46

3.1.1 Hasičský záchranný sbor

„Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen hasičský záchranný sbor) 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.“³²

Legislativně je hasičský záchranný sbor (dále jen HZS) ukotven hned v několika právních předpisech, a to:

- Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů
- Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně a o změně některých zákonů
- Vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o požární prevenci

Hasičský záchranný sbor České republiky tvoří:³³

- a) generální ředitelství – je součástí Ministerstva vnitra České republiky, zabývá se pouze administrativní činností a organizačním řízením bez represivní složky,
- b) hasičské záchranné sbory krajů – na rozdíl od generálního ředitelství zajišťují kromě jiného represivní, tedy výjezdovou činnost,
- c) Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany – tyto zajišťují odbornou připravenost a výškolenost příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky.

HZS zřizují operační a informační střediska s nepřetržitým provozem a přijímají tísňová volání na linky 150 a 112. Po přijetí a následném vyhodnocení tísňového volání

³² §1 odst. 1 zákona č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky

³³ VILÁŠEK J., FIALA M., VONDRÁŠEK D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, Vyd. Karolinum, 2014, ISBN: 978-80-246-2477-8, s.28-29

poté dochází k vyslání potřebného množství sil a prostředků k vykonání samostatných záchranných prací na místě zásahu. Příslušníci HZS dále poskytují základní zdravotní péči před příjezdem zdravotnické záchranné služby.

3.1.2 Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany

Jednotkou požární ochrany (dále jen JPO) je organizovaný útvar tvořený odborně vyškolenými hasiči, požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany. Základním posláním JPO je chránit životy a zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech, které ohrožují život a zdraví obyvatel, majetek nebo životní prostředí a které vyžadují provedení záchranných nebo likvidačních prací. Jsou zřizovány buďto státem, obcemi nebo právnickými osobami na základě zákona o požární ochraně.

Jednotky PO provádí tyto základní úkoly:³⁴

- hlášení a následná likvidace požárů,
- záchranné práce při živelních pohromách a jiným mimořádných událostech a následné omezení rizik a přerušení jejich příčin.

K dalším úkolům jednotek patří také činnost na úseku ochrany obyvatelstva.³⁵

Z hlediska plošného pokrytí se JPO dělí na 4 kategorie. Dle zřizovatele jednotky PO a vztahu osob vykonávajících činnost se dělí na:³⁶

1. Jednotky hasičského záchranného sboru kraje (HZS kraje), které jsou součástí hasičských záchranných sborů krajů a jsou zřizovány státem. Činnost vykonávají příslušníci HZS kraje jako své povolání ve služebním poměru.
2. Jednotky sborů dobrovolných hasičů obce (SDH obce), které zřizuje obec, resp. město. Činnost vykonávají členové SDH obce na základě dobrovolnosti, příp. jako činnost v pracovním poměru k obci nebo HZS kraje.
3. Jednotky hasičského záchranného sboru podniku (HZS podniku), zřizované právnickými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují

³⁴ VILÁŠEK J., FIALA M., VONDRÁŠEK D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, Vyd. Karolinum, 2014, ISBN: 978-80-246-2477-8, s.35

³⁵ HANUŠKA, Z.: *Organizace jednotek požární ochrany*. 2. aktualizované vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008. 116 s. ISBN: 978-80-7385-035-7.

³⁶ VILÁŠEK J., FIALA M., VONDRÁŠEK D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, Vyd. Karolinum, 2014, ISBN: 978-80-246-2477-8, s.36

činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím. Činnost vykonávají zaměstnanci jako své povolání v pracovním poměru.

4. Jednotky sborů dobrovolných hasičů podniku (SDH podniku), zřizované právnickými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím. Činnost vykonávají zaměstnanci na základě dobrovolnosti.

3.1.3 Zdravotnická záchranná služba kraje

„Zdravotnická záchranná služba je zdravotní službou, v jejímž rámci je na základě tísňové výzvy, není-li dále stanoveno jinak, poskytována zejména přednemocniční neodkladná péče osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života.“³⁷

Posláním Zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS) je poskytnutí odborné neodkladné přednemocniční péče, a to od okamžiku vyrozumění až po předání postiženého do nemocniční péče. Je to tedy poskytnutí maxima možných dostupných lékařských úkonů na místě nehody až do doby hospitalizace pacienta. Pro tyto účely je vytvořena síť zařízení a pracovišť ZZS tak, aby kterýkoliv prvek mohl poskytnout pomoc přímo na místě do 20 minut od přijetí oznámení.³⁸

Ve většině krajských středisek dnes již bývá přímo v areálech nemocnice zřízena letecká záchranná služba. Tato služba poskytuje stejnou přednemocniční pomoc jako výjezdové skupiny ZZS. Využití letecké záchranné služby je na rozhodnutí operačního střediska, kdy každá událost se posuzuje samostatně a záleží tak na okolnostech jednotlivé události (např. nehoda v těžko dostupném terénu nebo velké zácpy a kolony v okolí místa nehody).

ZZS zřizují operační střediska s nepřetržitým provozem a přijímají tísňová volání na linku 155.

3.1.4 Policie České republiky

„Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další

³⁷ §2 odst. 1 zákona č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě

³⁸ VILÁŠEK J., FIALA M., VONDRÁŠEK D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, Vyd. Karolinum, 2014, ISBN: 978-80-246-2477-8, s.74

úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.“³⁹

Policie ČR, stejně jako HZS, spadá pod Ministerstvo vnitra České republiky a jejím organizačním útvarem je policejní prezidium. Policii tvoří následující útvary:

- Policejní prezidium České republiky v čele s policejním prezidentem,
- útvary policie s celostátní působností,
- krajská ředitelství policie
- útvary zřízené v rámci krajských ředitelství.

Policie ČR zřizuje operační střediska s nepřetržitým provozem, která přijímají tísňová volání na linku 158.

3.2 Činnost jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody

Každá ze složek integrovaného záchranného systému má na místě dopravní nehody své specifické postavení a úkoly. Již při přijetí oznámení o dopravní nehodě na tísňovou linku některé ze složek je nutné získat co nejpresnější informace o stavu na místě nehody, aby byly na místo vyslány odpovídající složky IZS a v potřebném rozsahu. Ne vždy je zapotřebí vysílat na místo nehody všechny složky IZS. Složky IZS na místě provádějí záchranné, likvidační a obnovovací práce.

Záchranné práce jsou v katalogovém souboru typových činností č. 08 definovány jako veškeré činnosti na místě dopravní nehody spočívající nebo směřující k:⁴⁰

- zajištění ochrany zasahujících složek IZS a osob zdržujících se v místě dopravní nehody proti vnějším faktorům, zejména před ohrožením příjíždějícími vozidly,
- uhašení požárů havarovaných vozidel,
- provedení nezbytných technických opatření k zajištění ochrany záchranářů a dalších osob (odpojení baterie, zajištění stability havarovaného vozidla apod.),
- vynesení nebo vyproštění zraněných osob z vozidel,
- poskytování první pomoci zraněným osobám,

³⁹ §2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

⁴⁰ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 16 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

- poskytování přednemocniční neodkladné péče,
- umožnění transportu zraněných sanitkami nebo vrtulníky,
- zajištění úniku nebezpečných látek do životního prostředí,
- další bezprostředně nutné práce k zajištění ochrany života zdraví, majetku a životního prostředí.

Likvidační práce jsou v katalogovém souboru typových činností č. 08 definovány jako veškeré činnosti na místě dopravní nehody spočívající nebo směřující k:⁴¹

- transportu zraněných do lůžkových zdravotnických zařízení a poskytování přednemocniční neodkladné péče během transportu,
- poskytování první psychické pomoci,
- dokumentaci a ochraně stop pro vyšetřování nehody (fotografie, šetrnost vůči stopám apod.),
- některé vyšetřovací úkony (např. zjištění totožnosti účastníků nehody) na místě nehody,
- řízení dopravy, vytyčení objízdek a postupné obnovování plynulosti silničního provozu,
- provedení potřebných procedur a úkonů k předání obětí dopravní nehody pohřebním službám nebo k provedení pitvy,
- odstranění krve a tkání obětí dopravní nehody v místě mimořádné události,
- přečerpání nebezpečných látek z nepojízdných cisteren,
- neutralizaci vytekklých nebezpečných látek a odstranění nebezpečných látek z havarovaných vozidel,
- vyčištění komunikace od olejových skvrn nebo látek snižujících přilnavost pneumatik, nebo jejich zásyp,
- úklidu komunikace od trosk, střepů, posypů použitých k neutralizaci vytekklých kapalin, padlých stromů a větví,
- odtahu nebo přemístění nepojízdných vozidel do nejbližšího místa, kde netvoří překážku silničního provozu,
- zajištění dopravního značení, pokud dojde k takovému poškození silniční komunikace, že nelze obnovit zcela plynulý provoz bez omezení nebo varování,

⁴¹ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 16-17 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

- statické posouzení objektů a zařízení poškozených havarovanými vozidly mimo komunikaci,
- další práce, které je vhodné bez dlouhého odkladu vykonat.

Jako poslední jsou obnovovací (asanační) práce. Tyto však primárně nejsou úkolem složek IZS a v případech, kdy složky IZS některé z těchto činností vykonají, nepohlíží se na tuto činnost jako na činnost IZS a řídí se ustanoveními zvláštních právních předpisů (např. obchodní zákoník).

Obnovovací (asanační) práce při dopravní nehodě jsou v katalogovém souboru typových činností č. 08 vymezeny jako:⁴²

- odvoz kontaminovaných látek a trosek na skládky nebezpečného odpadu nebo na skládky,
- opravy svodidel a poškozeného dopravního značení,
- obnova průjezdnosti komunikací v původním rozsahu,
- asanace kontaminované zeminy a vegetace v okolí nehody,
- opravy budov, objektů a zařízení poškozených havarovanými vozidly mimo komunikaci,
- procedury související s pojištěním vozidel a majetku,
- ochrana cenného nákladu v nepojízdných vozidlech, jeho přeložení na jiná vozidla,
- odtažení nepojízdných vozidel na odstavná parkoviště nebo k majiteli a další asistenční služby (např. opravy na místě),
- správní řízení s účastníky nehody a další činnosti.

3.2.1 Činnost Hasičského záchranného sboru České republiky na místě dopravní nehody

Jednotky JPO řídí na místě zásahu záchranné a likvidační práce. V katalogovém souboru typových činností č. 08 je jejich činnost na místě dopravní nehody stanovena následovně:⁴³

- organizují průzkum,
- organizují místo zásahu,
- zjišťují přítomnost nebezpečných látek,

⁴² Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 17 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

⁴³ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 45 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

- organizují výměnu informací o situaci na místě zásahu s PČR, ZZS a silami a prostředky správce komunikace,
- předávají informace o situaci a vývoji na místě operačním střediskům.

Další činností JPO při dopravní nehodě dle katalogového souboru typových činností č. 08 je provádění potřebných záchranných a likvidačních prací, a to zejména:⁴⁴

- do příjezdu PČR usměrňují dopravu,
- provádí hašení požárů,
- provádí vyproštění osob z havarovaných vozidel,
- poskytují první pomoc zraněným osobám, pokud na místě není ZZS,
- spolupracují se ZZS, včetně případného provedení prvotního laického třídění zraněných osob metodou START,
- podílí se na zabezpečení místa zásahu,
- organizují zásah na nebezpečné látky,
- provádí potřebné neodkladné likvidační práce na místě zásahu, zejména odklizení trosk, zásyp a neutralizace uniklých látek apod.

V případech, kdy již na místě události zasahuje jiná složka IZS, dochází při příjezdu HZS na místo dopravní nehody k převzetí velení zásahu IZS velitelem jednotky požární ochrany.

Třídění zraněných osob metodou START (snadné třídění a rychlá terapie) se provádí u mimořádných událostí s hromadným postižením osob v případech, kdy je počet zasažených osob ve výrazném nepoměru k počtu zdravotnických pracovníků. Dále se metoda START využívá všude tam, kde nelze provádět třídění zasažených osob s ohledem na velikost vyznačené zóny zásahu či nepřístupnost místa hromadného neštěstí, nebo když se zasažené osoby nacházejí v místech, která jsou nepřístupná bez speciálního vybavení. Prioritou v těchto případech je, aby prvotní neodkladná péče byla poskytnuta přednostně osobám, jejichž zdravotní stav je nejzávažnější. Rozhodnutí o roztrídění zraněných osob a jejich označení barevnými štítky dle níže uvedených kritérií provádějí proškolení příslušníci HZS nebo jiné složky IZS na základě principů laického

⁴⁴ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str.45-46 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

třídění metodou START.⁴⁵ Katalogový soubor typových činností č. 09 rozděluje pacienty do 4 skupin s přiděleným barevným označením:⁴⁶

- a) červená – první priorita – selhávající životní funkce
- b) žlutá – druhá priorita – neschopnost samostatného pohybu
- c) zelená – třetí priorita – soběstační, ošetření se dá odložit na později
- d) černá – bez známek životních funkcí – tito jsou ponecháni na místě nálezů

3.2.2 Činnost zdravotnické záchranné služby kraje na místě dopravní nehody

Základním úkolem ZZS při dopravní nehodě je poskytnutí přednemocniční neodkladné péče všem zasaženým osobám a jejich transport k poskytovateli akutní lůžkové péče.

V případech, kdy se výjezdová skupina ZZS dostaví na místo dopravní nehody jako první složka IZS, poté je postup vedoucího výjezdové skupiny následující:

- dojde k posouzení rizika pro zasahující zdravotnické pracovníky na základě vlastních zkušeností; v případě potřeby ochrany posádky před účinky mimořádné události nebo při potřebě technického zásahu neprodlené vyžádání pomoci jiných složek IZS cestou zdravotnického operačního střediska;
- rozhodnutí o zastavení vozidla se zapnutými světelnými signály tak, aby došlo k minimalizaci ohrožení členů výjezdové skupiny;
- upřesnění tísňové výzvy pro zdravotnické operační středisko ZZS z pohledu rozsahu, typu a závažnosti zdravotnických následků (v případě potřeby dojde k aktivaci traumaplánu odpovídajícího stupně);
- zahájení záchranných prací, a to zejména třídění zraněných a poskytování přednemocniční neodkladné péče dle podmínek a okolností v místě zásahu;
- zahájení transportu pacientů k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče, případné konstatování smrti u zraněné osoby;
- vyžádání (cestou zdravotnického operačního střediska ZZS) předurčených pracovníků vyškolených v poskytování první psychické pomoci zasaženým osobám;

⁴⁵ Štětina, J. Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4578-7, s. 234.

⁴⁶ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 16 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-09-zasah-slozek-izs-u-mimoradne-udalosti-s-velkym-poctem-zranenych-osob-pdf.aspx>

- v případě potřeby vyžádání povolání letecké výjezdové skupiny cestou zdravotnického operačního střediska ZZS
- zajištění cestou zdravotnického operačního střediska ZZS podle potřeby nebo na vyžádání součinnosti se složkami IZS.

V případech, kdy jsou prováděny úkony vyprošťování osob, provádí zdravotničtí pracovníci se souhlasem velitele zásahu některé úkony přednemocniční neodkladné péče, zejména zástavu krvácení, zajištění vitálních funkcí a tlášení bolesti. Toto platí pouze v případech, kdy není ohrožena jejich bezpečnost nebo nebrání v práci hasičům. Další činností je v součinnosti s hasiči v případě potřeby poskytnutí první psychické pomoci účastníkům nehody, pozůstalým apod. Tuto psychickou pomoc poskytují předem vyškolení zdravotničtí pracovníci.

3.2.3 Činnost Policie České republiky na místě dopravní nehody

Policie provádí na místě zásahu úkoly dle zákona o Policii ČR, a to především:⁴⁷

- uzavírá místo zásahu a omezuje vstup osob, reguluje jejich pohyb a dopravu v místě zásahu a okolí,
- záchranu bezprostředně ohrožených osob, zvířat a majetku, jejich evakuaci,
- poskytuje informace osobám postiženým mimořádnou událostí,
- zjišťuje a zpracovává skutečnosti za účelem objasnění vzniku mimořádné události.

Zjednodušeně se dá říct, že příslušníci Policie ČR zajišťují podmínky pro provádění záchranných prací, které jsou prováděny ostatními složkami IZS. Dle katalogového souboru typových činností č. 08 při tomto zejména:⁴⁸

- regulují dopravu a k tomu v případě potřeby využívají oprávnění zastavit vozidla nebo úplného zastavení dopravy; zajišťují podle pokynů velitele zásahu nebo sami provádí vhodné označení dopravní nehody; vytváří podmínky pro příjezd a odjezd vozidel ZZS a dalších složek IZS; podílí se na organizaci postavení vozidel složek IZS u dopravní nehody;
- se v případě potřeby podílí na poskytnutí první pomoci zraněným osobám;

⁴⁷ VILÁŠEK J., FIALA M., VONDRÁŠEK D. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, Vyd. Karolinum, 2014, ISBN: 978-80-246-2477-8, s.74

⁴⁸ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 42 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

- udržují spojení s dozorčí službou nebo operačními středisky Policie ČR a plní úkoly hlásné služby.

Další kategorií příslušníků Policie ČR na místě dopravní nehody jsou policisté služby dopravní policie v roli orgánu pověřeného dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Tito dle katalogového souboru typových činností č. 08 při dopravní nehodě:⁴⁹

- dokumentují méně závažné dopravní nehody, shromažďují podklady a důkazní prostředky o zavinění dopravní nehody pro příslušný orgán a při tomto zjišťují a oznamují příslušnému správnímu orgánu přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství; zajišťují důkazní prostředky nezbytné pro pozdější dokazování před správním orgánem, případně sami rozhodují v příkazním řízení o některých zjištěných přestupcích;
- zjišťují a průběžně předávají informace o dopravě a o aktuální situaci na komunikacích prostřednictvím policejních informačních systémů;
- zjistí-li skutečnosti nasvědčující spáchání trestného činu provádí neodkladné a neopakovatelné úkony k zajištění důkazů a stop;
- činí opatření k obnovení plynulosti silničního provozu, a to zejména využití oprávnění prohlásit některá havarovaná vozidla za překážku silničního provozu a nařízení správci komunikace jejich odtažení nebo odstranění; rozhodnutí o provedení přechodných úprav silničního provozu, zejména objížděk; vyžádání vyznačení přechodných úprav silničního provozu od správce komunikace.

Při dopravních nehodách se zvláště závažnými důsledky nebo s velkým stupněm nebezpečí policisté dle katalogového souboru typových činností č. 08 zejména:⁵⁰

- zajišťují bezpečnost a veřejný pořádek na místě zásahu;
- poskytují výpomoc při značení členění zásahu;
- realizují režimová opatření na vstupech a výstupech do/z vnější zóny;
- evidují zasažené osoby při opouštění místa zásahu;
- plní speciální úkoly dle typových činností složek IZS uložené velitelem zásahu;

⁴⁹ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 42-43 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

⁵⁰ Úvodní strana – Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©, str. 43-44 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>

- účastí se identifikace těžce zraněných a mrtvých osob;
- na žádost velitele zásahu povolají na místo vrtulník PČR k vzdušnému průzkumu, řízení zásahu a dokumentování mimořádné události s využitím přenosu obrazu do štábu velitele zásahu; k přepravě osob a speciálních prostředků na místo dopravní nehody;
- dohlíží na přistávací plochu vrtulníků;
- zajišťují dohled nad vyznačeným prostorem pro ukládání zemřelých;
- zajišťují spojení mezi velitelem zásahu a orgány činnými v trestním řízení;
- vyžadují od správců komunikace realizaci přechodných úprav silničního provozu.

Tyto úkoly plní zejména policisté územních odborů vnější služby krajských ředitelství PČR. K vyšetřování dopravních nehod bývají obvykle povolány i výjezdové skupiny silničního dohledu organizované při územních odborech krajských ředitelství PČR. Na dálnicích uvedené úkoly plní převážně policisté dálničních oddělení PČR, pokud jsou tato zřízena. Při zvlášť závažných dopravních nehodách jsou ze strany operačního střediska PČR povolány na místo síly a prostředky místně a věcně příslušného policejního orgánu SKPV (služba kriminální policie a vyšetřování) nebo jiných specialistů z PČR.

4 Praktická část

Praktická část bakalářské práce je rozdělena na dvě části. V první části jsou za účelem naplnění vedlejšího cíle bakalářské práce, kterým je mimo jiné prezentace kazuistiky dopravní nehody řešené v hl. m. Praze, přiblíženy reálné případy dopravních nehod. K těmto dopravním nehodám došlo na území hl. m. Prahy v roce 2022 a byly řešeny ze strany příslušníků Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, Oddělení dopravních nehod, kde autor práce od roku 2017 pracuje. V další části bakalářské práce je pak za účelem naplnění hlavního cíle bakalářské práce, kterým je zjistit informovanost příslušníku Policie ČR o spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých, vyhodnocen dotazník, který byl rozeslán mezi příslušníky Policie ČR působící na území hl. m. Prahy.

Pod místní příslušnost Oddělení dopravních nehod Praha spadá celé katastrální území hlavního města Prahy a dále dálnice D0, zvaná také jako „Pražský okruh“. Rozloha Prahy je 496 kilometrů čtverečních⁵¹, kdy na této ploše se dle statistik Ředitelství silnic a dálnic ČR nacházelo k 1.1.2023 celkem 79,1 kilometrů silnic a dálnic. Celých 39 kilometrů z celku pak tvoří dálnice D0.⁵² Na území hlavního města se nachází zdaleka nejkratší silniční síť. Pro představu, druhá nejkratší silniční síť o délce 2063,2 kilometrů se nachází v kraji Karlovarském a nejdelší silniční síť je v kraji Středočeském, kde činí úctyhodných 9656,4 kilometru.⁵³ Je však nutné zmínit, že počet dopravních nehod v jednotlivých krajích neodpovídá svým počtem poměru délky silničních sítí jednotlivých krajů. Na území celé České republiky došlo za rok 2022 dle statistik Policie ČR k 98460 dopravním nehodám, které byly ze strany Policie ČR šetřeny. Z tohoto celkového počtu došlo na území hl. m. Prahy k 15475 nehodám na území Středočeského kraje došlo k 15128 nehodám.⁵⁴ Bližší analýzou těchto čísel lze snadno dojít k závěru, že zatímco na území Středočeského kraje za rok 2022 došlo k dopravní nehodě v průměru na každém

⁵¹ Praha – portál hl. m. Prahy. *O Praze – Základní informace* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html

⁵² Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online] [cit. 03.04.2023] Dostupné z: https://www.rsd.cz/documents/38144/2134196/prehledy_2023_1_cr.pdf/bd1465cd-5f6c-4c55-8786-dbad9f3c4b53?t=1678948489971

⁵³ Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online] [cit. 03.04.2023] Dostupné z: https://www.rsd.cz/documents/38144/2134196/prehledy_2023_1_cr.pdf/bd1465cd-5f6c-4c55-8786-dbad9f3c4b53?t=1678948489971

⁵⁴ ČESKO. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

638 metru silniční sítě, tak na území hl. m. Prahy za rok 2022 došlo k dopravní nehodě přibližně na každém 5 metru silniční sítě. Když si tak čtenář vezme tato čísla do vzájemné perspektivy, tak nehodovost na území hl. m. Prahy je naprosto katastrofální. Čísla z oficiálních statistik Policie ČR by ještě o velké množství narostla, avšak hodně dopravních nehod je vyřešeno účastníky bez účasti policie.

K velké nehodovosti na území hl. m. Prahy přispívá hlavně velká hustota dopravy, neboť spousta lidí ze Středočeského kraje dojíždí do hlavního města za prací, ale i za účelem trávení volného času a to např. ve formě sportu či kultury. Z osobní zkušenosti autora lze konstatovat, že k největšímu množství dopravních nehod dochází ve všedních dnech a nejméně o víkendu. Nejrizikovějšími časy dne jsou ranní a odpolední špička, tedy doby kolem 7-9 hodiny ranní a dále pak mezi 15-17 hodinou odpolední, kdy většina lidí přijíždí, respektive odjíždí z práce. V ranních hodinách tak ke zvýšené nehodovosti kromě většího množství vozidel na silnicích přispívá fakt, že spousta řidičů je ráno ještě unavená, případně se u nich může projevovat zvýšená agrese z důvodu časového tlaku. V odpoledních hodinách pak řidiči často spěchají domů, a ne vždy se plně věnují řízení.

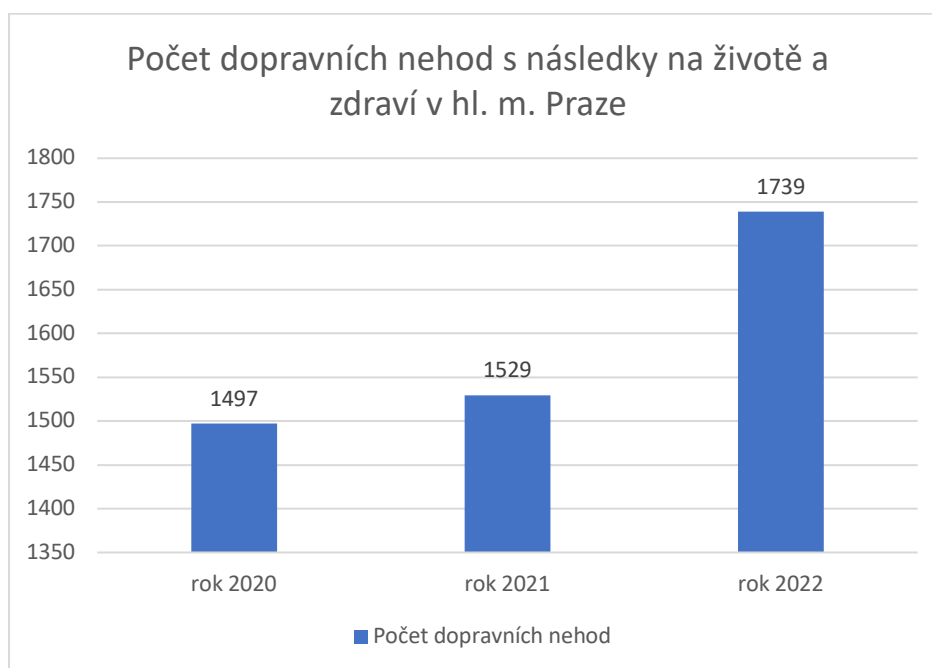
Rizikových míst na území hl. m. Prahy co se nehodovosti týče je dle autora hned několik. V první řadě to je dálnice D0, a to hned na několika místech. První místo je na úrovni km č. 28, kde na Pražský okruh navazuje ul. Lipská, která spojuje dálnici D0 s Letištěm Václava Havla a dále s dálnicí D7 vedoucí směrem na Chomutov. Dalším místem je km č. 28, kde na Pražský okruh navazuje dálnice D6 vedoucí směrem na Karlovy Vary. Dalším velmi rizikovým místem je pak km č. 23, kde na Pražský okruh navazuje dálnice D5 vedoucí na Plzeň. Posledním rizikovým místem Pražského okruhu, které je dle názoru autora třeba zmínit, je km č. 76, kde na Pražský okruh navazuje dálnice D1 vedoucí směrem na Brno. Hlavně na prvních 3 zmíněných místech se dle zkušeností autora v ranních a odpoledních hodinách tvoří velké kolony. Nezřídka kdy jsou tyto kolony zapříčiněny dopravní nehodou, díky které pak v pomalu jedoucích kolonách často dochází k dalším dopravním nehodám a tím pádem k dalšímu zhoršení celé dopravní situace. V těchto pomalu jedoucích kolonách je nejčastější příčinou dopravní nehody nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti za vozidel z důvodu nepozornosti řidičů a dále pak nedání přednosti v jízdě při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého.

Pražský okruh však není jediným rizikovým místem na území hl. m. Prahy. Za zmínku dle autora stojí také hlavní tahy skrz město. Mezi tyto dle autora patří zejména Městský okruh, do kterého spadá tunelový komplex Blanka, Strahovský tunel, tunel Mrázovka, ul. Dobříšská, Zlíchovský tunel, ul. Strakonická, Barrandovský most, Jižní spojka a Štěrboholská spojka. Další rizikové komunikace na území hl. m. Prahy pak jsou

ul. Novopacká, Náhodská, Chlumecká, Kbelská, Liberecká, Povltavská, Evropská, Patočkova, Plzeňská, Radlická, K Barrandovu, Vídeňská, 5. května, Legerova, Sokolská, Ječná, Žitná, Wilsonova, Argentinská a V Holešovičkách. Dle autora tento výčet není úplný, avšak tyto komunikace rozhodně stojí za zmínku, neboť dopravní nehody na těchto komunikacích často vyvolávají zdržení, ne-li přímo kolaps v dopravě a s tím související navazující dopravní nehody.

Dle statistik nehodovosti Policie ČR došlo v letech 2020 až 2022 na území hl. m. Prahy k nárůstu počtu dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění některého z účastníků. Zatímco v roce 2020 došlo ke 1497 dopravním nehodám s následky na životě a zdraví, tak v roce 2021 to bylo 1529 dopravních nehod a v roce 2022 dokonce 1739 dopravních nehod.⁵⁵

Graf 1 - Počet dopravních nehod s následky na životě a zdraví v hl. m. Praze⁵⁶



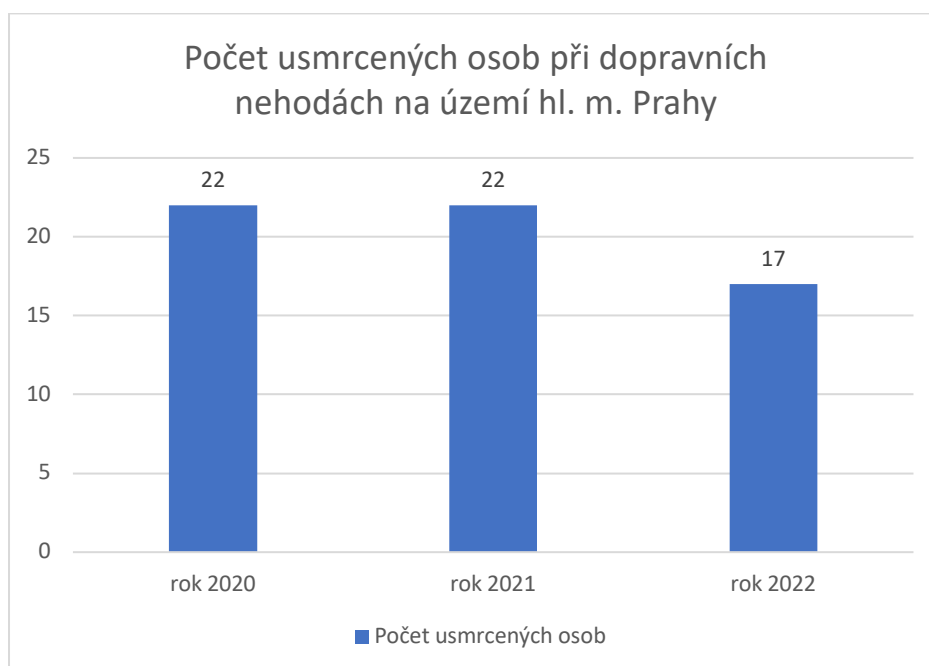
Na rozdíl u dopravních nehod se zraněním lze konstatovat, že u usmrcených osob je trend posledních let opačný. Dle statistik nehodovosti Policie ČR došlo v letech 2020 až 2022 na území hl. m. Prahy k poklesu usmrcených osob při dopravních nehodách. Zatímco v letech 2020 a 2021 bylo při dopravních nehodách usmrceno 22 osob každý rok, tak v roce 2022 toto číslo kleslo na 17 osob.⁵⁷

⁵⁵ ČESKO. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

⁵⁶ ČESKO. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

⁵⁷ ČESKO. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

Graf 2 - Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území hl. m. Prahy⁵⁸



Statistiky nehodovosti Policie ČR uvádějí jako nejčastější příčiny dopravních nehod za rok 2022 na území České republiky:⁵⁹

- 1) řidič se plně nevěnoval řízení vozidla – celkem 15913 nehod
- 2) nepřiměřená rychlost – celkem 12068 nehod
- 3) nedání přednosti – celkem 11221 nehod

K velkému počtu zraněných osob dochází nejen při střetech dvou a více vozidel či při haváriích vozidel do pevných překážek, ale také při střetech s chodci. Právě chodci jsou dle zkušeností autora na území hl. m. Prahy velmi ohroženou skupinou. Vzhledem k moderní uspěchané době má velké množství chodců v uších sluchátka, dívá se do mobilního telefonu a často tak vstupují přímo před projíždějící vozidla či tramvaje. Dle statistik Dopravního podniku hl. m. Prahy (dále jen DPP) došlo za rok 2022 k 83 střetům tramvaje s chodcem. Z těchto střetů došlo ve 41 případech k lehkému zranění, v 19 případech k těžkému zranění a ve 4 případech došlo k úmrtí osoby.⁶⁰ DPP proto v roce 2019 ve spolupráci s BESIPEM (oddělení Ministerstva dopravy ČR koordinující činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích), Policií ČR a Magistrátem hl. m. Prahy odstartoval bezpečnostní kampaň zaměřenou na prevenci srážek chodci s tramvají,

⁵⁸ ČESKO. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

⁵⁹ ČESKO. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>

⁶⁰ Dopravní podnik hl. m. Prahy. *Neskákej mi pod kola – bezpečnostní kampaň* [online] [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: https://www.neskakejmipodkola.cz/wp-content/uploads/2023/03/TZ_Neska%CC%81kej_mi_pod_kola_2023.pdf

kteřá byla nazvána „Neskákej mi pod kola!“. V souvislosti s touto kampaní byly vytvořeny webové stránky www.neskakejmipodkola.cz, byly vyvěšeny plakáty v prostorách zastávek městské hromadné dopravy, ale nejvýraznější „reklamou“ na uvedenou kampaň je tramvaj typu T3R.P, která na sobě má nepřehlédnutelný žlutočerný polet, na kterém jsou siluety obětí, jejich počet za současný rok a důvody střetů.

Obrázek 1 - Tramvaj T3R.P - "Neskákej mi pod kola!"⁶¹



4.1 Prezentace kazuistiky

V následující praktické části bakalářské práce budou uvedeny dva reálné případy dopravních nehod, ke kterým došlo na území hl. m. Prahy v roce 2022. Na těchto událostech bude přiblížena činnost složek IZS tak, jak reálně v místě dopravní nehody probíhala.

4.1.1 Dopravní nehoda 6 osobních vozidel v Praze 2, Rašínovo nábřeží

Dne 18. října 2022 v době kolem 08:30 hodin v Praze 2, Rašínovo nábřeží ve směru od ul. Trojická k Palackému náměstí, řídila řidička D. osobní vozidlo tov. zn. ŠKODA SCALA. Řidička D. se za jízdy nechovala ohleduplně a ukázněně a při příjezdu na úroveň tramvajové zastávky městské hromadné dopravy (dále jen MHD) Palackého náměstí nereagovala na vozidla stojící v jízdních pruzích před světelným signalizačním zařízením.

⁶¹ Čistou stopou Prahou. *Neskákej mi pod kola!* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/mhd/clanek/neskakej-mi-pod-kola-kampan-chce-zvratit-nepriznivou-statistiku-973>

Řidička D. se nejdříve bočně střetla s osobním vozidlem tov. zn. BMW 325D řidiče Š., poté narazila levou boční částí vozidla do pravé zadní části osobního vozidla tov. zn. BMW M340i řidiče K., dále pravou přední částí vozidla narazila do levé zadní části osobního vozidla tov. zn. FORD FIESTA řidiče V. a poté pravou přední částí vozidla narazila do levé zadní části osobního vozidla tov. zn. ŠKODA OCTAVIA řidiče M. Osobní vozidlo tov. zn. BMW M340i bylo nárazem odraženo na osobní vozidlo tov. zn. TOYOTA PRIUS řidiče Y. a osobní vozidlo tov. zn. ŠKODA OCTAVIA bylo nárazem odraženo do sloupu trakčního vedení na chodníku pro chodce při pravém okraji komunikace.

Při předmětné dopravní nehodě došlo k těžkému zranění řidičky D. a řidiče M., a k lehkému zranění řidiče K. a spolujedoucího M. Řidič K. a spolujedoucí M. z vozidla tov. zn. ŠKODA OCTAVIA byli převezeni vozidly zdravotnické záchranné služby do Fakultní nemocnice v Motole, odkud byli po ošetření propuštěni bez nutnosti hospitalizace. Řidič M byl převezen vozidlem zdravotnické záchranné služby do Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, odkud byl po ošetření propuštěn bez nutnosti hospitalizace. Řidička D. byla převezena vozidlem zdravotnické záchranné služby do Ústřední vojenské nemocnice Střešovice, kde byla ponechána v hospitalizaci.

Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na všech zúčastněných vozidlech. Tato škoda byla ze strany vyšetřujících policistů Oddělení dopravních nehod vyčíslena na 790 tisíc korun. Tato částka zahrnuje pouze vzniklou škodu na vozidlech, nikoliv další náklady spojené s opravou, odtahem vozidel, ušlým ziskem osob, náklady na zdravotnickou péči apod.

Na místě se nacházelo několik složek IZS. Za Policii ČR byly na místě 2 hlídky Pohotovostní motorizované jednotky, 1 hlídka Oddělení hlídkové služby, 1 hlídka Místního oddělení Policie Nové Město a 1 hlídka Oddělení dopravních nehod. Za HZS kraje se na místě nacházel pouze 1 vůz ze stanice HS-1 – Sokolská. Za ZZS kraje se na místě nacházely celkem 4 vozy rychlé zdravotnické pomoci MERCEDES BENZ Sprinter a 1 vozidlo rychlé zdravotnické pomoci (doktor) MERCEDES BENZ GLE. Dále se na místě nacházelo 1 vozidlo Nehody Dopravního podniku hl. m. Prahy, 3 vozidla odtahové služby a 1 vozidlo Technické správy komunikací hl. m. Prahy – tzv. smeták k zametení střepů a plastů.

Ze strany HZS kraje byl proveden pouze zásyp vyteklých provozních kapalin z vozidel. Ze strany Policie ČR bylo provedeno uzavření místa dopravní nehody, řízení provozu, který byl odkloněn v jednom jízdním směru přes tramvajové těleso. Dále bylo ze strany Oddělení dopravních nehod prováděno šetření předmětné dopravní nehody a u

všech účastníků dopravní nehody bylo provedeno odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Ze strany ZZS kraje pak bylo provedeno ošetření zraněných osob a jejich následný transport k poskytovateli akutní lůžkové péče. Dopravní podnik hl. m. Prahy na místě poskytoval součinnost Policii ČR s odkláněním dopravy na tramvajové těleso, na kterém probíhala v nepřerušném provozu tramvajová doprava. Spolupráce složek IZS probíhala dle pokynů velitele zásahu, který byl po dobu přítomnosti jednotky HZS kraje na místě její velitel. Po ukončení činnosti jednotky HZS kraje a jejím odjezdu z místa události převzal velení na místě velitel Policie ČR.

Jednání řidičky D. bylo na místě kvalifikováno jako porušení ustanovení §4 písm. a), §4 písm. b), §5 odst. 1 písm. b) a §18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.⁶² a dále ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení §147 odst. 1 a 2 trestního zákoníku.⁶³ Po provedení veškerých úkonů dokumentace dopravní nehody ze strany Policie ČR byl spisový materiál předán oddělení Služby kriminální policie a vyšetřování.

Pro názornost a přehlednost je v příloze této práce část fotodokumentace z místa dopravní nehody, která byla pořízena ze strany vyšetřujících policistů a je součástí spisového materiálu Policie ČR.

4.1.2 Dopravní nehoda 5 osobních vozidel v Praze 4, ul. Nuselská

Dne 9. prosince 2022 v době kolem 22:30 hodin v Praze 4, ul. Nuselská ve směru od ul. Michelská k ul. Na kolejním statku, řídil řidič F. osobní vozidlo tov. zn. ŠKODA KODIAQ. Řidič F. se v blízkosti sloupu veřejného osvětlení č. 410213 nedržel u pravého okraje komunikace a v pravotočivé zatáčce předjížděl blíže nezjištěný autobus MHD. Při tomto manévru přešel do protisměru, kde se čelně střel s osobním vozidlem tov. zn. OPEL AGILA, které v opačném směru jízdy u pravého okraje komunikace řídil řidič S. a dále se střetl se zaparkovaným osobním vozidlem tov. zn. FORD FOCUS. Následkem střetu bylo osobní vozidlo tov. zn. OPEL AGILA odraženo vzad, kde se střetlo se stojícím vozidlem tov. zn. VOLKSWAGEN GOLF, ve kterém seděla řidička K. a které bylo následkem střetu odraženo do zaparkovaného osobního vozidla tov. zn. ŠKODA OCTAVIA.

⁶² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁶³ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění řidiče F. a spolujedoucího H. z osobního vozidla tov. zn. ŠKODA KODIAQ, a řidičky K. Dále došlo k těžkému zranění řidiče S. Řidič F. a spolujedoucí H. převezeni vozidly zdravotnické záchranné služby do Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, odkud byli po ošetření propuštěni bez nutnosti hospitalizace. Řidič S. byl převezen vozidlem zdravotnické záchranné služby do Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, kde byl ponechán v hospitalizaci. Řidička K. vyhledala lékařské ošetření sama, a to taktéž ve Fakultní nemocnici Královské Vinohrady, odkud byla po ošetření propuštěna bez nutnosti hospitalizace.

Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na všech zúčastněných vozidlech. Tato škoda byla ze strany vyšetřujících policistů Oddělení dopravních nehod vyčíslena na 530 tisíc korun. Tato částka zahrnuje pouze vzniklou škodu na vozidlech, nikoliv další náklady spojené s opravou, odtahem vozidel, ušlým ziskem osob, náklady na zdravotnickou péči apod.

Na místě se nacházelo několik složek IZS. Za Policii ČR byla na místě 1 hlídka Oddělení hlídkové služby, 1 hlídka Oddělení řízení provozu, 1 hlídka Místního oddělení Policie Vršovice a 1 hlídka Oddělení dopravních nehod. Za HZS kraje se na místě nacházely 2 vozy ze stanice číslo 6 – Krč. Za ZZS kraje se na místě nacházely celkem 2 vozy rychlé zdravotnické pomoci MERCEDES BENZ Sprinter a 1 vozidlo rychlé zdravotnické pomoci (doktor) MERCEDES BENZ GLE. Dále se na místě nacházelo 1 vozidlo Nehody Dopravního podniku hl. m. Prahy, jeřáb Dopravního podniku hl. m. Prahy, 2 vozidla odtahové služby a 1 vozidlo Technické správy komunikací hl. m. Prahy – tzv. smeták k zametení střeplů a plastů.

Ze strany HZS kraje byl proveden zásyp vytekých provozních kapalin z vozidel, odpojení baterie z vozidla ŠKODA KODIAQ a dále vyproštění zraněného řidiče S. Při tomto bylo použito hydraulické vyprošťovací zařízení, a to stříhací nástroj, za pomoci kterého byla vozidlu OPEL AGILA přestřižena horní část B sloupku vozidla. Ze strany Policie ČR bylo provedeno uzavření místa dopravní nehody a odklonění provozu, který byl veden náhradní trasou bočními ulicemi. Dále bylo ze strany Oddělení dopravních nehod prováděno šetření předmětné dopravní nehody a u řidičky K. bylo provedeno odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger s negativním výsledkem. U řidiče F. bylo provedeno odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger s pozitivním výsledkem, a to konkrétně 2,19 promile alkoholu v dechu a opakovaným měřením bylo naměřeno 2,30 promile alkoholu v dechu. U řidiče S. nebylo možné vzhledem k jeho zdravotnímu stavu provést odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger, a proto mu byl ve Fakultní nemocnici Královské

Vinohrady zdravotnickým personálem odebrán vzorek krve. Ze strany ZZS kraje bylo na místě provedeno ošetření zraněných osob a jejich následný transport k poskytovateli akutní lůžkové péče. Dopravní podnik hl. m. Prahy na místě poskytoval součinnost jednotkám IZS, a to zejména použitím jeřábu, který byl na místě, a který byl použit k vzájemnému odtržení poškozených vozidel. Dále byla ze strany Dopravního podniku hl. m. Prahy v době od 22:31 do 22:41 hodin zavedena náhradní autobusová doprava jako náhrada za přerušený provoz linek tramvají v místě dopravní nehody. Spolupráce složek IZS probíhala dle pokynů velitele zásahu, kterým byl po celou dobu zásahu velitel jednotky HZS kraje.

Jednání řidiče F. bylo na místě kvalifikováno jako porušení ustanovení §5 odst. 2 písm. b), §11 odst. 1 a §18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.⁶⁴ a dále ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení §147 odst. 1 a 2 trestního zákoníku a přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení §274 odst. 1 a 2 trestního zákoníku.⁶⁵ Po provedení veškerých úkonů dokumentace dopravní nehody ze strany Policie ČR byl spisový materiál předán oddělení Služby kriminální policie a vyšetřování.

Pro názornost a přehlednost je v příloze této práce část fotodokumentace z místa dopravní nehody, která byla pořízena ze strany vyšetřujících policistů a je součástí spisového materiálu Policie ČR.

V obou případech popsanych dopravních nehod bylo na místě události více složek IZS, které za vzájemné spolupráce prováděly záchranné, likvidační a obnovovací práce. V prvním případě byl velitelem zásahu velitel jednotky HZS kraje pouze v prvotní fázi zásahu, neboť činnost jednotek HZS kraje byla na místě potřeba pouze ve velmi omezené míře a vozidlo HZS kraje tak po chvíli odjelo z místa události k jinému výjezdu. Velení na místě poté převzal velitel Policie ČR. V druhém případě byl velitelem zásahu velitel jednotky HZS kraje po celou dobu zásahu, neboť na místě byla činnost jednotky HZS kraje potřeba ve znatelně větším rozsahu. Činnost složek IZS na místě dopravní nehody se zpravidla řídí kromě interních předpisů také Katalogem typových činností. Na obou popsanych dopravních nehodách je názorně vidět, že každá dopravní nehoda je jiná a vyžaduje jiný přístup a postup. Zatímco v prvním případě měly přednost hlídky ZZS kraje, neboť na místě byl velký počet zraněných osob, tak v druhém případě měl přednost zásah hlídky HZS kraje, neboť bylo třeba zraněnou osobu z vozidla vyprostit před jejím předáním do péče záchranářů.

⁶⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁶⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Dle názoru autora je na uvedených dopravních nehodách názorně vidět, že k dopravní nehodě s velkým počtem zraněných osob nemusí nutně dojít na rychlostní komunikaci ve velké rychlosti, ani na takové nehodě nemusí mít účast například autobus či jiné vozidlo hromadné přepravy osob. Území hl. m. Prahy co se dopravních nehod týče je tak v rámci České republiky velmi specifické a ke každé dopravní nehodě se musí přistupovat zvlášť a zodpovědně, neboť i přes často se opakující typy dopravních nehod je každá nehoda jiná, má svou vlastní příčinu a následky.

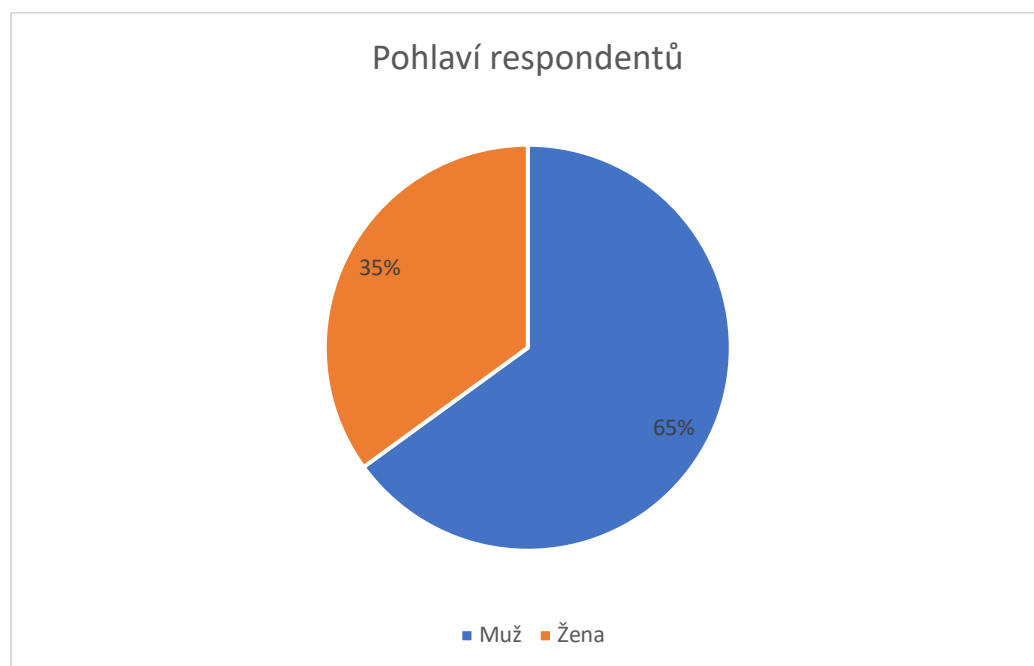
Z příkladů výše uvedených dopravních nehod je patrné, že příslušníci Policie ČR mají dostatečné povědomí o vzájemné spolupráci jednotlivých složek IZS na místě dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých. Vyšetřující policisté plnili úkoly dle zákona o Policii i dle katalogového souboru typových činností a řídili se při tom pokyny velitele zásahu. Na místě zásahu tak nedošlo k žádnému nedorozumění či zdržení v provádění záchranných, likvidačních a obnovovacích pracích.

4.2 Dotazníkové šetření mezi příslušníky Policie ČR

Dotazníkové šetření bylo provedeno mezi příslušníky Policie ČR sloužícími na Krajském ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie. Dotazník byl mezi příslušníky rozeslán cestou interního emailu, ve kterém byl odkaz na internetový dotazník. V dotazníku byly kombinovány otázky uzavřené, ve kterých byly přesně stanoveny možné odpovědi a otázky otevřené, u kterých byla odpověď možná volnou formou. Na dotazník odpovědělo celkem 60 respondentů. Dotazník měl celkem 19 otázek, kdy výsledky odpovědí na jednotlivé otázky jsou zaneseny do grafů a dále vyhodnoceny. Dotazník byl příslušníky vyplňován v období od 13.02.2023 do 10.03.2023.

Otázka č. 1 - uzavřená: „Jste muž nebo žena?“

Graf 3 - Pohlaví respondentů⁶⁶



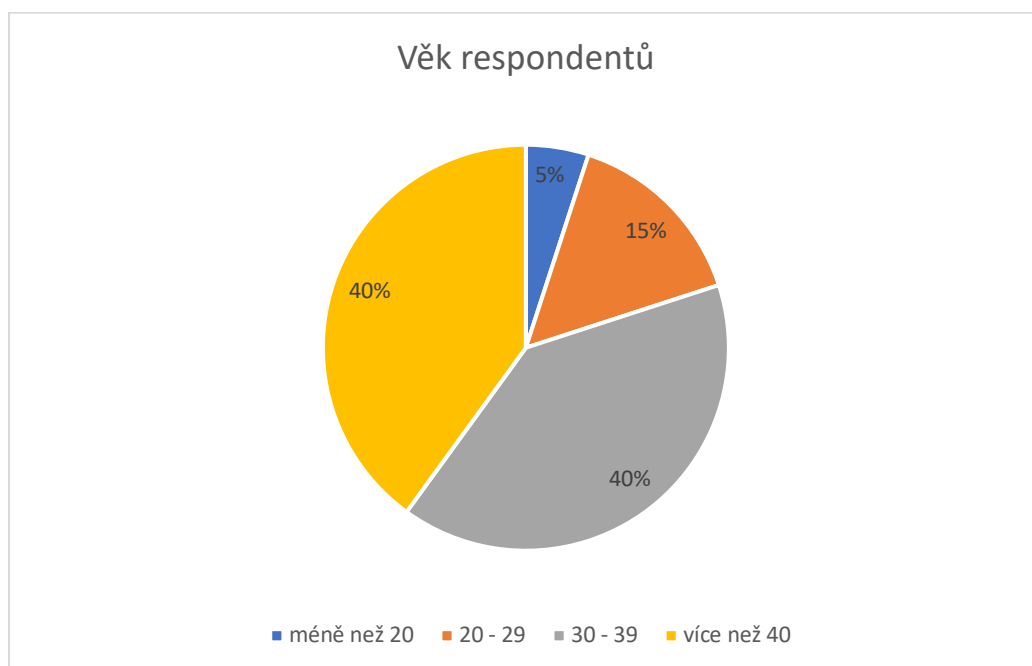
Z odpovědí vyplývá, že 65 % respondentů jsou muži. Základní předpoklady k přijetí do služebního poměru jsou uvedeny v §13 zákona č. 361/2003 Sb.⁶⁷ a pohlaví uchazeče zde nehraje roli. Obecně lze říci, že obsazování jednotlivých služebních míst závisí na daném vedoucím funkcionáři a na Odboru služby dopravní policie jsou volná systemizovaná služební místa obsazována podle zájmu jednotlivých uchazečů a jejich pohlaví tak pro obsazení volného služebního místa nehraje roli.

⁶⁶ Vlastní zdroj.

⁶⁷ Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

Otázka č. 2 – uzavřená: „Kolik Vám je let?“

Graf 4 - Věk respondentů⁶⁸

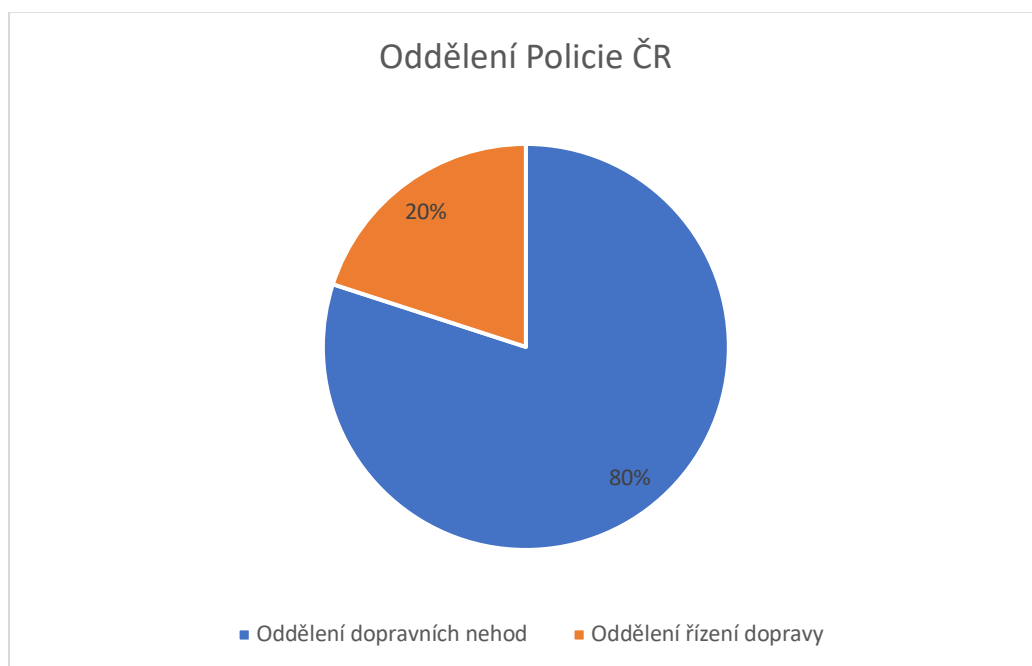


Dle odpovědí respondentů je většina z nich starší 30 let. Věk respondentů hraje roli zejména z důvodu životních zkušeností. U mladších lidí je větší pravděpodobnost chuti učit se novým věcem zatímco ti starší při své práci často využívají zkušenosti nabyté v životě.

⁶⁸ Vlastní zdroj.

Otázka č. 3 – uzavřená: „Na jakém oddělení Policie ČR jste služebně zařazeni?“

Graf 5 - Oddělení Policie ČR⁶⁹

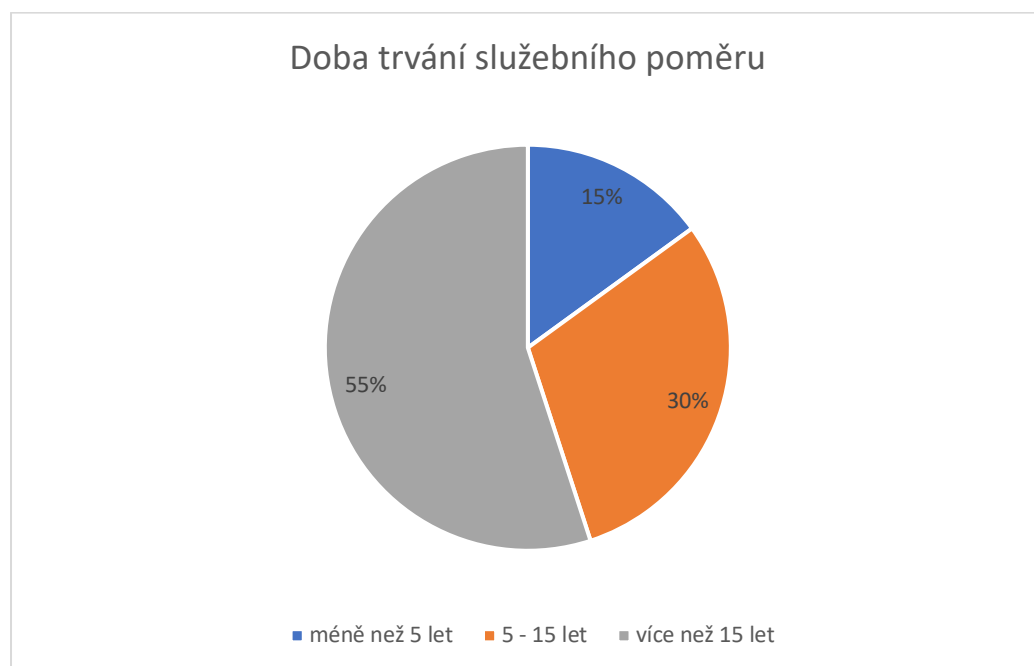


Větší zastoupení v dotazníku mají policisté služebně zařazení na oddělení dopravních nehod. Na základě této informace se dá předpokládat, že povědomí o spolupráci jednotlivých složek IZS na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých bude na vysoké úrovni.

⁶⁹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 4 – uzavřená: „Jaká je doba trvání Vašeho služebního poměru?“

Graf 6 - Doba trvání služebního poměru⁷⁰



Dle odpovědí respondentů vyšlo najevo, že více než polovina z nich je ve služebním poměru déle než 15 let a 30 procent z nich je ve služebním poměru 5–15 let. Stejně jako u předchozích dvou otázek tak data získaná v této otázce dávají předpoklad, že se jedná o policisty, kteří již jsou zkušení a za dobu své služby se setkali s více krizovými situacemi, díky kterým se zlepšila jejich znalost a zkušenosti v jimi vykonávané činnosti. Je však nutné brát v potaz, že otázka je směřována na dobu trvání služebního poměru jako takového, a ne na dobu služby na současném služebním místě. Ne každý policista, který má odslouženo více jak 15 let, celou tuto dobu strávil na oddělení, kde přichází do styku s dopravními nehodami. Dle zkušenosti autora se dá říci, že policisté sloužící kratší dobu mají větší chuť učit se novým věcem a dále se vzdělávat, zatímco déle sloužící policisté často nemají rádi změny v práci a častěji si vykonanou práci „usnadňují“.

⁷⁰ Vlastní zdroj.

Otázka č. 5 – uzavřená: „Přicházíte při výkonu své činnosti do styku s dopravními nehodami?“

Graf 7 - Dopravní nehody jako součást výkonu služby⁷¹



Naprostá většina respondentů odpověděla že ano. Z této informace lze usuzovat, že u těchto osob je větší pravděpodobnost, že se jedná o respondenty, kteří vzhledem ke svým zkušenostem mají větší povědomí o dotazované problematice a výsledkem dotazníku tak bude věrný obraz informovanosti dotčených policistů.

⁷¹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 6 – uzavřená: „Už jste zasahovali u dopravní nehody/zpracovávali dopravní nehodu, při které došlo k vysokému počtu zraněných nebo zemřelých?“

Graf 8 - Zásah u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných či zemřelých⁷²



85 % respondentů má zkušenost s takovou dopravní nehodou. Dá se předpokládat, že zbylých 15 % respondentů tuto zkušenost nemá z důvodu, že jsou na oddělení, kde by se s takovou dopravní nehodou mohli setkat, teprve krátkou dobu. I přes vysoký počet dopravních nehod, ke kterým na území hl. m. Prahy každý rok dochází, je jenom málo takových, při kterých dojde k vysokému počtu zraněných nebo zemřelých.

⁷² Vlastní zdroj.

Otázka č. 7 – uzavřená: „Byli jste při nástupu na oddělení, kde se setkáváte s dopravními nehodami, na tuto problematiku proškoleni?“

Graf 9 - Proškolení na problematiku⁷³

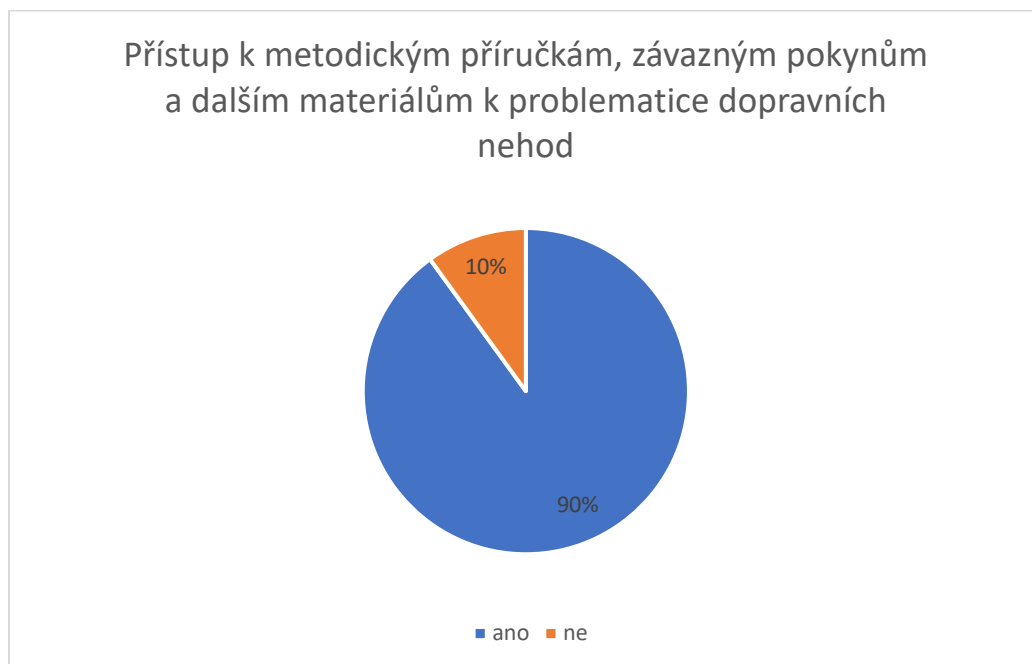


Jak je patrné z grafu, tak celých 65 % respondentů uvedlo, že při nástupu na jejich současné oddělení, kde se s dopravními nehodami setkávají, nebylo na tuto problematiku řádně proškoleni. Autor práce na tuto otázku musí ze své zkušenosti odpovědět, že také nebyl při svém nástupu řádně proškolen. Na oddělení nastoupil za stavu, kdy neuměl ani řádně definovat dopravní nehodu a veškeré získané zkušenosti nabyt od kolegů tzv. „za pochodu“ při výkonu služby. Z odpovědí tak vyplývá, že na tomto stavu se pravděpodobně v poslední době nic nezměnilo, neboť autorovi déle sloužící kolegové dle svých vyjádření při nástupu proškoleni byli.

⁷³ Vlastní zdroj.

Otázka č. 8 – uzavřená: „Máte k dispozici metodické příručky, závazné pokyny a jiné materiály k problematice dopravních nehod?“

Graf 10 - Přístup k metodickým příručkám, závazným pokynům a dalším materiálům k problematice dopravních nehod⁷⁴

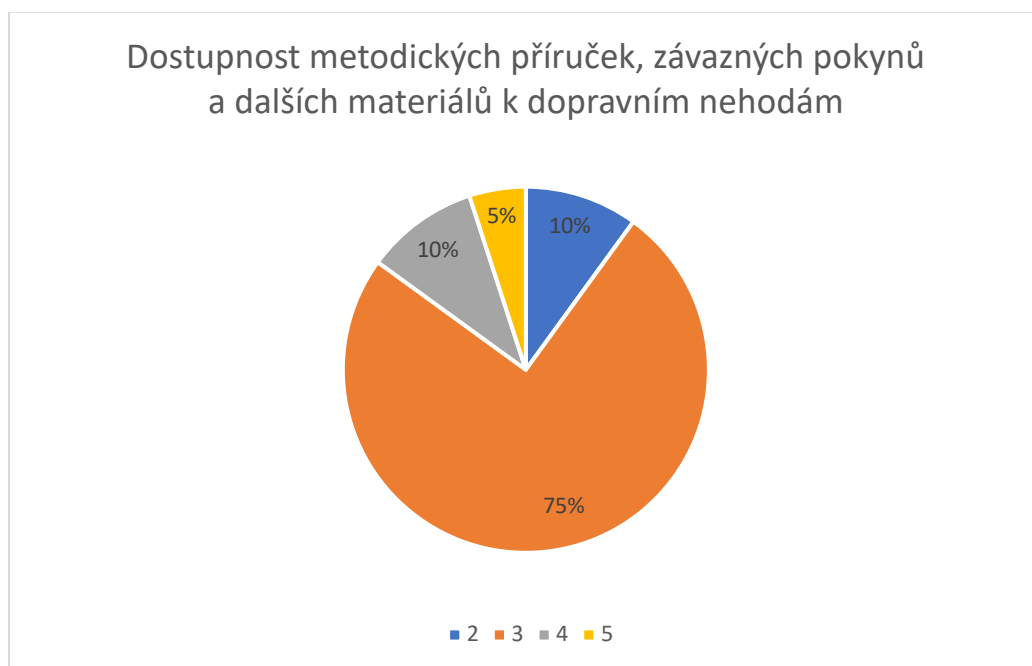


Na rozdíl od předchozí otázky 90 % respondentů uvedlo, že tyto materiály k dispozici má. Dá se tak usuzovat, že i přes absenci řádného proškolení policistů na danou problematiku mají alespoň k dispozici materiály, ze kterých mohou čerpat.

⁷⁴ Vlastní zdroj.

Otázka č. 9 – uzavřená: „Jsou podle Vás tyto materiály dostatečně dostupné? (oznámkujte jako ve škole 1- nejlepší, 5 - nejhorší)“

Graf 11 - Dostupnost metodických příruček, závazných pokynů a dalších materiálů k dopravním nehodám⁷⁵

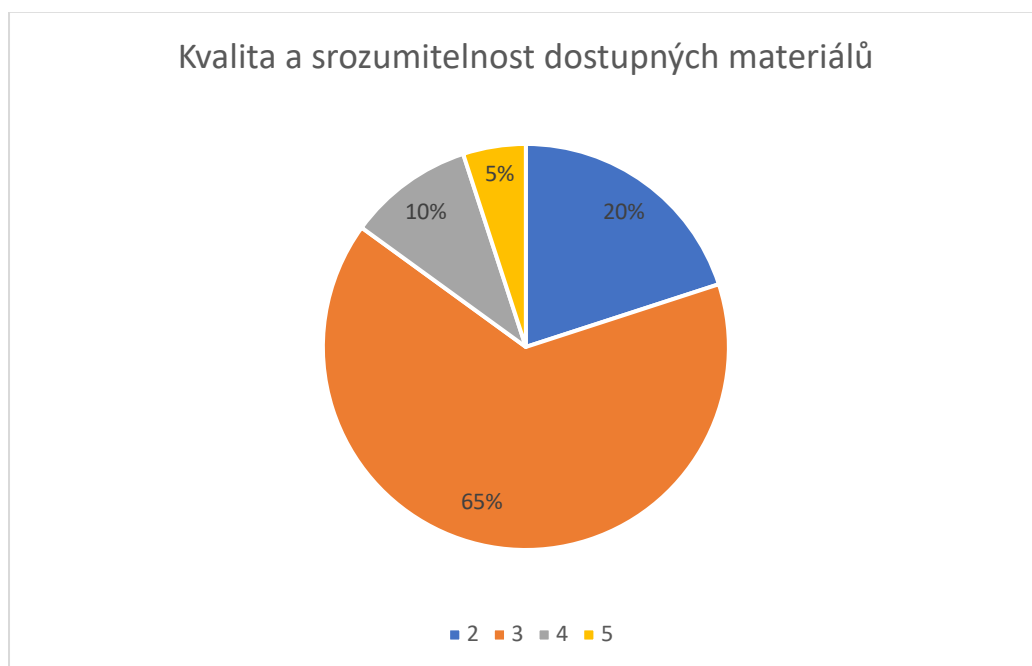


Cílem této otázky bylo zjistit, zdali jsou metodické příručky, závazné pokyny a jiné materiály k problematice dopravních nehod dle sloužících policistů dostupné. 75 % respondentů ohodnotilo dostupnost známkou 3, což se dá považovat za průměr. Dotazovaní policisté nemají s dostupností materiálů problém.

⁷⁵ Vlastní zdroj.

Otázka č. 10 – uzavřená: „Jak byste posoudili kvalitu a srozumitelnost těchto dostupných materiálů? (oznámkujte jako ve škole 1- nejlepší, 5 - nejhorší)“

Graf 12 - Kvalita a srozumitelnost dostupných materiálů⁷⁶

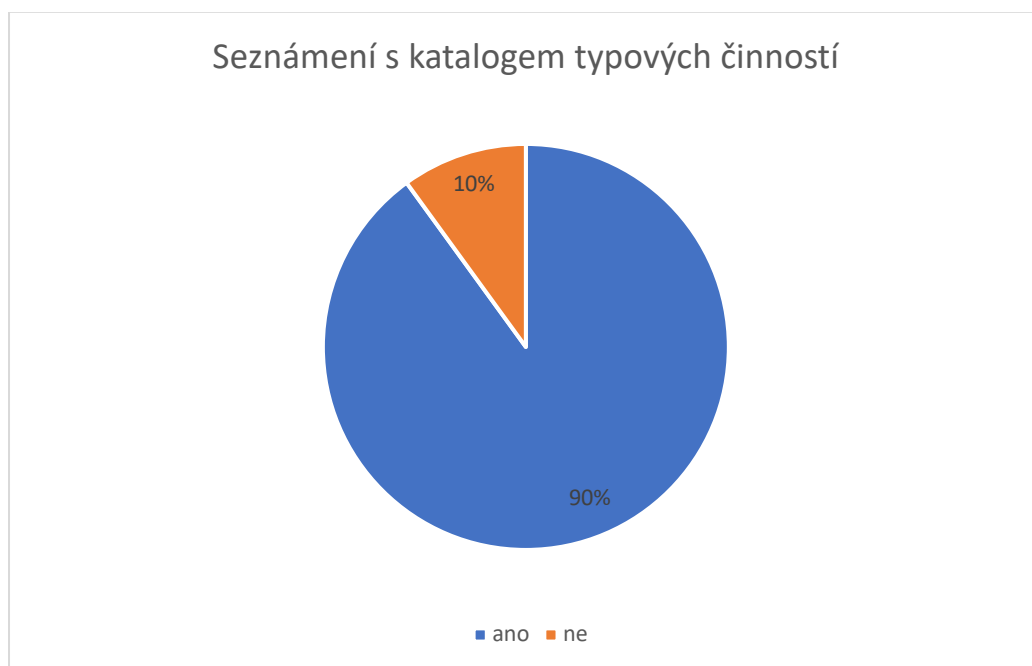


Z odpovědí respondentů vyplývá, že většina z nich posuzuje kvalitu a srozumitelnost jako lepší průměr až průměr. Dá se tedy říci, že dle dotazovaných není přímo potřeba tyto materiály nějak zlepšovat.

⁷⁶ Vlastní zdroj.

Otázka č. 11 – uzavřená: „Byli jste v práci seznámeni s katalogem typových činností?“

Graf 13 - Seznámení s katalogem typových činností⁷⁷

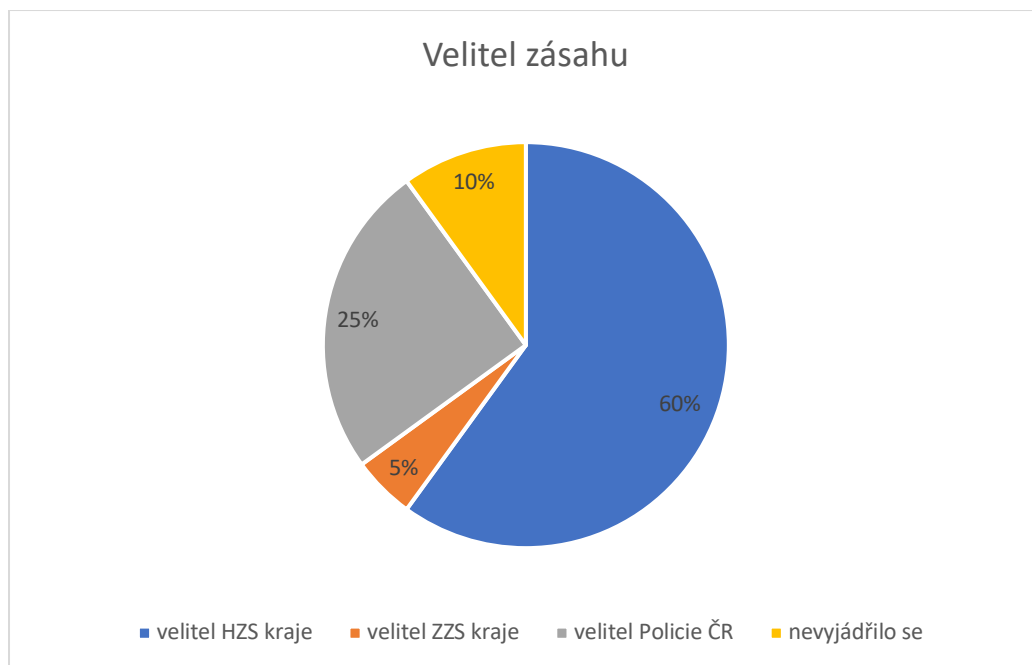


Celých 90 % respondentů uvedlo, že s katalogem typových činností nebylo seznámeno. Toto číslo je naprosto alarmující a jasně poukazuje na potřebu akutní změny v přístupu k policistům sloužícím na Oddělení dopravních nehod a Oddělení řízení dopravy. Z odpovědí je patrné, že policisté se řídí především metodickými příručkami a interními závaznými pokyny a dá se očekávat, že o spolupráci složek IZS tak mají spíše obecné povědomí.

⁷⁷ Vlastní zdroj.

Otázka č. 12 – otevřená: „V případě, že dojde k dopravní nehodě, kde zasahuje více složek integrovaného záchranného systému (dále jen IZS), kdo řídí činnost těchto složek jako velitel zásahu na místě?“

Graf 14 - Velitel zásahu⁷⁸

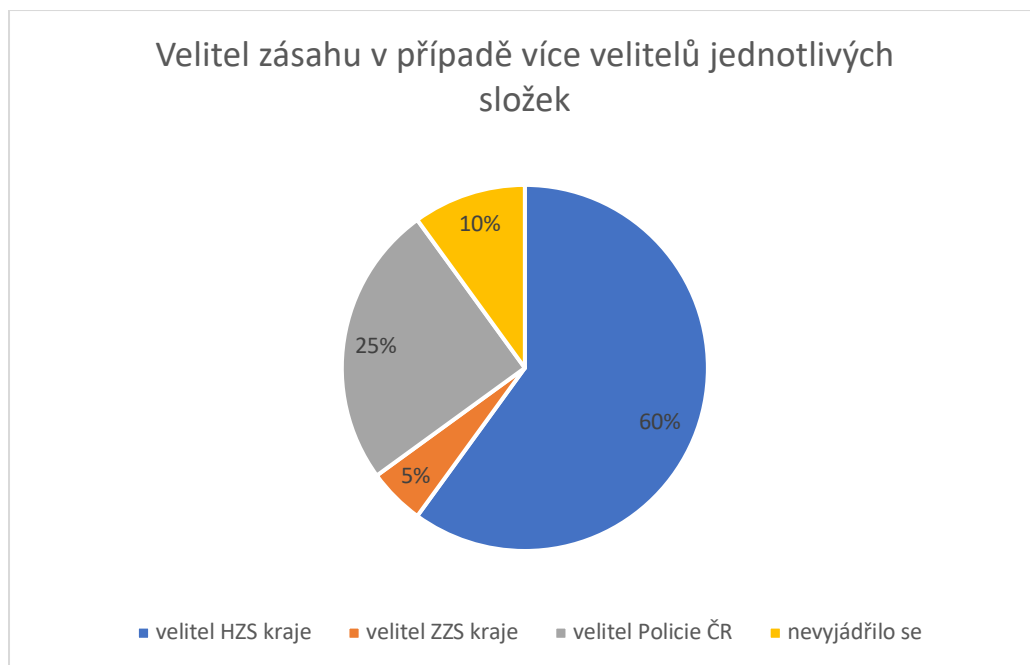


Autor na základě osobní znalosti stavu na oddělení, kde v současné době působí, očekával horší výsledek odpovědí na předchozí otázku. Z tohoto důvodu byla záměrně tato otázka vedena otevřenou formou, aby nedošlo k možnému ovlivnění či pomoci ke správné odpovědi na danou otázku. Celých 60 % respondentů uvedlo jako velitele zásahu velitele HZS, 25 % respondentů uvedlo velitele Policie, 5 % respondentů uvedlo velitele ZZS a zbytek respondentů se nevyjádřil. I přes neznalost Katalogu typových činností tak větší polovina policistů správně uvedla velitele jednotky požární ochrany. Z tohoto se dá usuzovat na zkušenosti nabyté za dobu výkonu služby.

⁷⁸ Vlastní zdroj.

Otázka č. 13 – otevřená: „Pokud se na místě sejde více velitelů z různých složek IZS (velitel Policie ČR, velitel jednotky požární ochrany apod.), kdo přebírá velení v místě zásahu?“

Graf 15 - Velitel zásahu v případě více velitelů jednotlivých složek⁷⁹

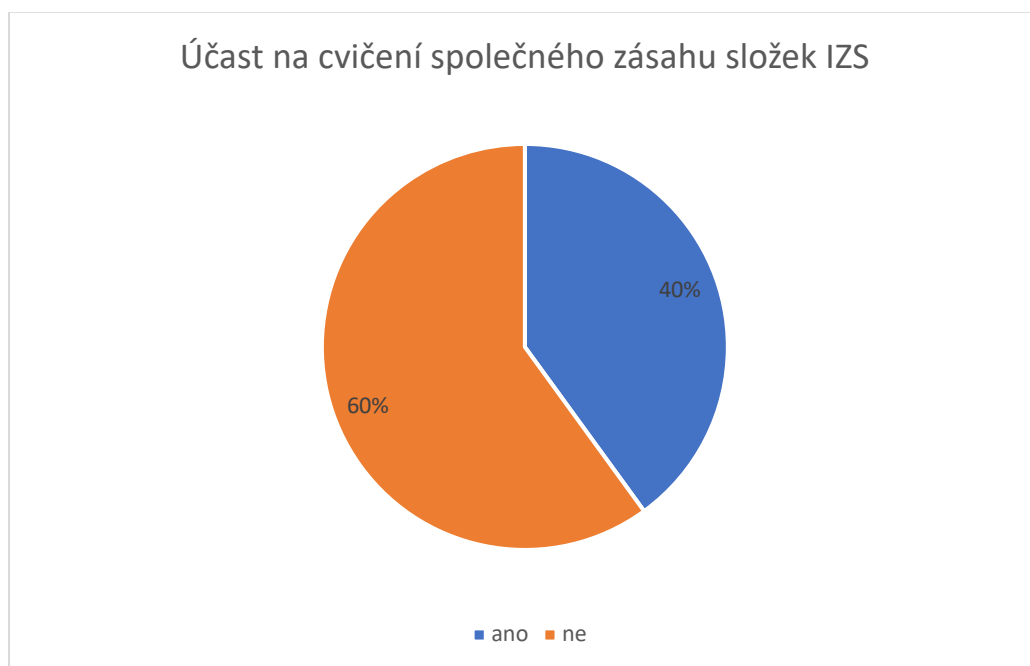


Stejně jako u předchozí otázky byla záměrně zvolena otevřená forma otázky. Odpovědi byly totožné s předchozí otázkou, tzn. 60 % respondentů uvedlo jako velitele zásahu velitele HZS, 25 % uvedlo velitele Policie, 5 % uvedlo velitele ZZS a zbytek se nevyjádřil. Stejně jako u předchozí otázky tak odpovědi i přes neznalost Katalogu typových činností poukazují na zkušenosti nabyté ve výkonu služby.

⁷⁹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 14 – uzavřená: „Účastnili jste se někdy v minulosti cvičení společného zásahu složek IZS u dopravní nehody?“

Graf 16 - Účast na cvičení společného zásahu složek IZS⁸⁰



Více než polovina respondentů, konkrétně 60 % uvedlo, že se v minulosti žádného cvičení společného zásahu složek IZS u dopravní nehody neúčastnilo. Autor práce, který je na Oddělení dopravních nehod již od roku 2017, tj. 6 let, se žádného cvičení společného zásahu neúčastnil a ani mu žádné cvičení za tu dobu nebylo nabídnuto. Rozhovory s déle sloužícími kolegy bylo zjištěno, že tato cvičení dříve probíhala pravidelně, ale v současné době k nim již nedochází.

Otázka č. 15 – otevřená: „Jak byste posoudili využitelnost poznatků nabytých při společném cvičení složek IZS? (Pokud jste se neúčastnili takového cvičení, tak jak si představujete jeho praktičnost a využitelnost?)“

U této otázky se opakovaly podobné odpovědi a měly často společné ukazatele. Respondenti, kteří se cvičení v minulosti zúčastnili, vyzdvihovali zejména získání:

- zkušeností,
- přehledu a představě o činnostech prováděných na místě zásahu,
- předcházení zmatku a zefektivnění spolupráce,
- zvýšení rychlosti práce a snížení dalších rizik souvisejících s činností složek IZS na místě.

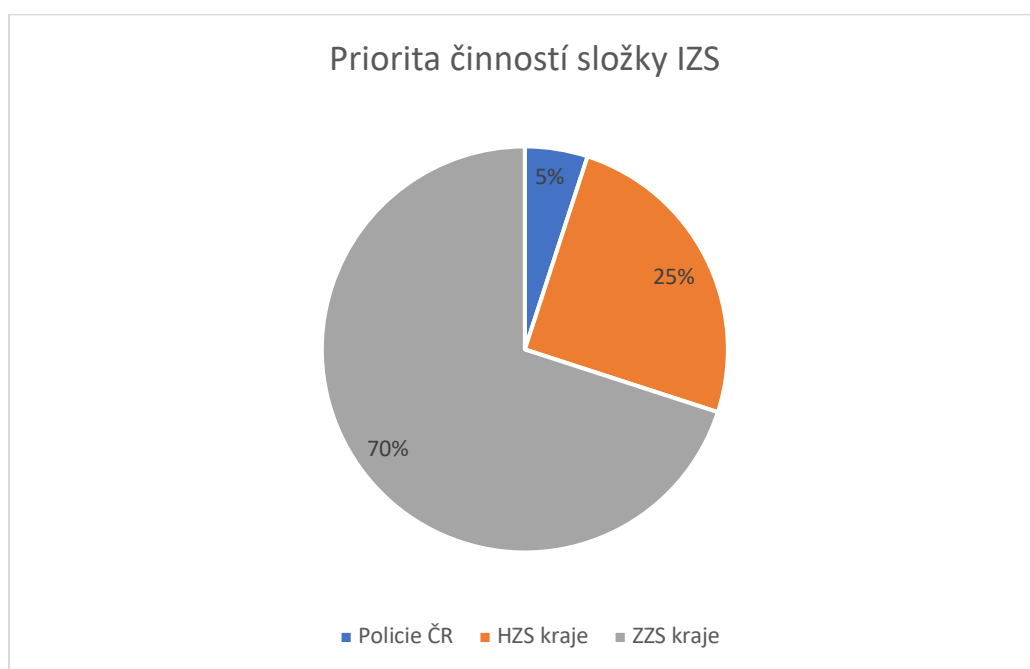
⁸⁰ Vlastní zdroj.

Respondenti, kteří se cvičení v minulosti nezúčastnili, uváděli možné přínosy zejména v:

- získání zkušeností a ujasnění některých činností na místě zásahu,
- lepší představě o vzájemné spolupráci složek pro začínající policisty,
- lepší koordinaci složek na místě zásahu.

Otázka č. 16 – uzavřená: „Činnost které ze složek IZS má podle Vašeho názoru prioritu na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých?“

Graf 17 - Priorita činností složky IZS⁸¹

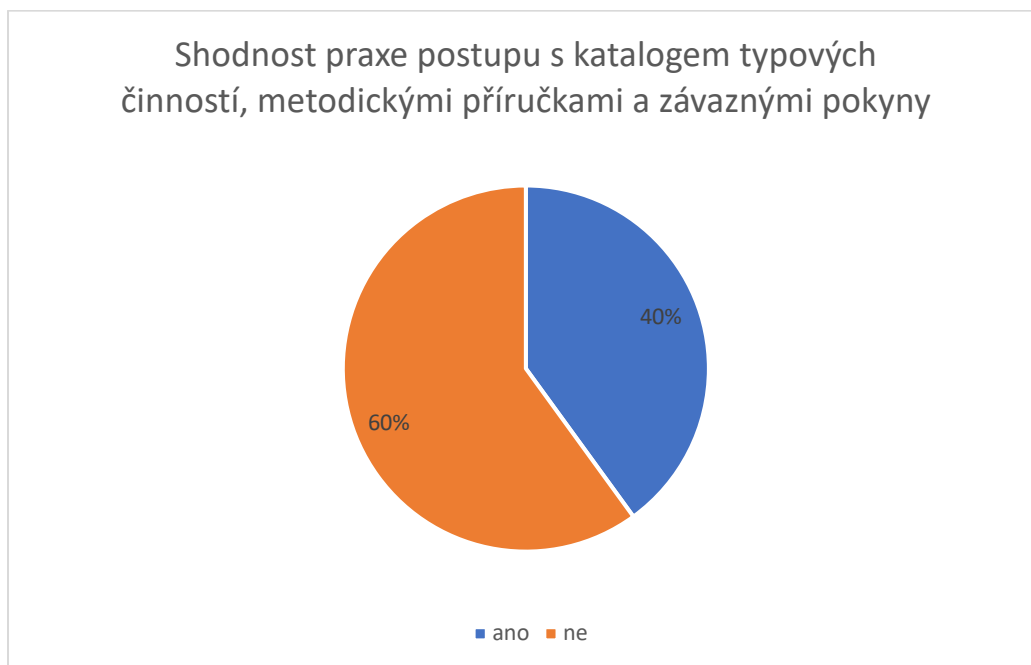


Celých 70 % respondentů považuje za prioritní činnost Zdravotnické záchranné služby, 25 % respondentů považuje za prioritní činnost Hasičského záchranného sboru a pouhých 5 % respondentů považuje za prioritní činnost Policie ČR. Z této otázky nelze vyvodit jednoznačné závěry. Často musí na místě dopravní nehody dojít nejprve k vyproštění zraněných osob než může dojít k jejich ošetření. Tato otázka tak reflektuje osobní pocity policistů, nikoliv praxi či metodické pokyny.

⁸¹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 17 – uzavřená: „Je podle Vás praxe postupu uvedená v katalogu typových činností, metodických příručkách a závazných pokynech shodná s tím, jak probíhá činnost těchto složek v reálných případech?“

Graf 18 - Shodnost praxe postupu s katalogem typových činností, metodickými příručkami a závaznými pokyny⁸²



Na tuto otázku z celkového počtu 60 respondentů odpovědělo pouze 20. Zde se odráží výsledek otázky č. 11 o seznámení s Katalogem typových činností. Z těchto 20 respondentů odpovědělo 60 % z nich, že dle jejich názoru praxe není shodná s tím, jak probíhá činnost složek v reálných případech. Jelikož je každá dopravní nehoda jiná (místo a čas dopravní nehody, povětrnostní podmínky, rychlost a počet vozidel, počet účastníků a jejich stav, technický stav vozidel a další proměnné) tak lze vyvodit, že jednotlivé úkony na místě se nedají předem stanovit a je vhodné postupovat vždy podle konkrétní situace na místě zásahu.

⁸² Vlastní zdroj.

Otázka č. 18 – uzavřená: „Měla by se zlepšit informovanost zasahujících příslušníků Policie ČR o vzájemné spolupráci a postupu činnosti složek IZS u dopravních nehod?“

Graf 19 - Potřeba větší informovanosti příslušníků Policie ČR o vzájemné spolupráci složek IZS⁸³

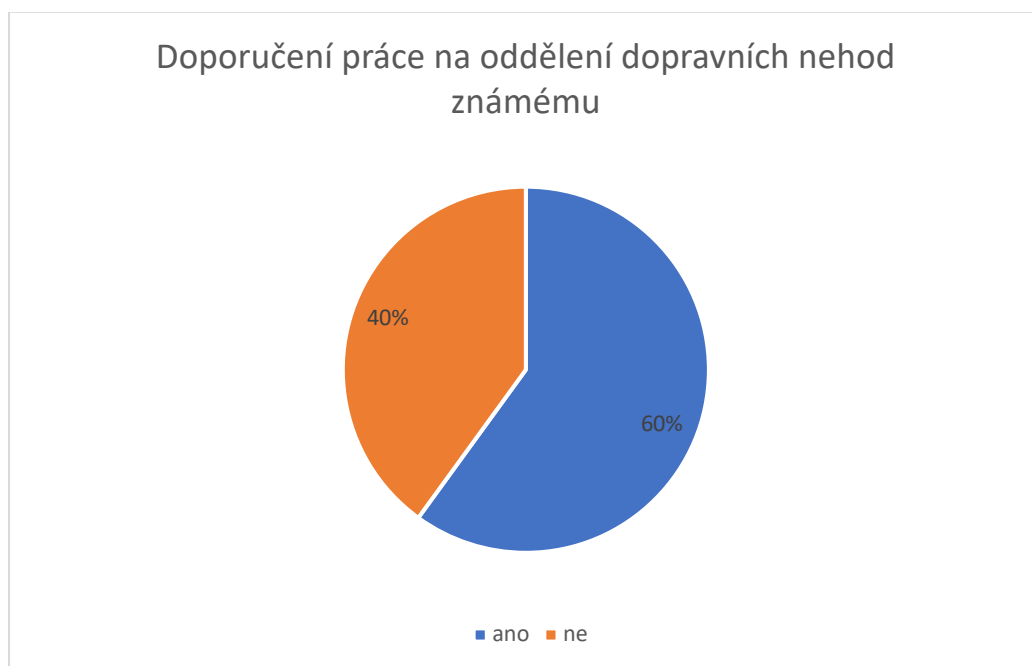


Většina část respondentů, konkrétně 70 % z nich uvedlo, že by se informovanost příslušníků Policie ČR zlepšit měla. Lze tedy jednoznačně konstatovat, že dle příslušníků Policie ČR je jejich informovanost nedostatečná.

⁸³ Vlastní zdroj.

Otázka č. 19 – uzavřená: „Doporučil byste v rámci Policie ČR práci na oddělení dopravních nehod svému známému?“

Graf 20 - Doporučení práce na oddělení dopravních nehod známému⁸⁴



60 % respondentů uvedlo, že by práci na oddělení dopravních nehod doporučilo. Z této odpovědi lze usuzovat, že větší polovina respondentů vidí práci na oddělení dopravních nehod jako užitečnou, smysluplnou, možná i zábavnou a zajímavou.

4.2.1 Diskuse k dotazníkovému šetření

V souvislosti s rozesíláním dotazníku mezi příslušníky Policie ČR autora práce oslovili někteří respondenti osobně s vlastními poznatky a názory k některým otázkám.

První diskutovanou otázkou byla otázka č. 7 dotazující se na proškolení na problematiku dopravních nehod při nástupu na současné oddělení. Déle sloužící kolegové (15 odsloužených let a více) shodně uváděli, že v dřívějších dobách se hlavně na Oddělení dopravních nehod bylo obtížné dostat, neboť bylo považováno za výběrové oddělení, kam se chodilo tzv. za odměnu. Každý nově příchozí policista byl proto řádně proškolen, aby udržoval pomyslnou úroveň oddělení na vysoké úrovni. Dalším z důvodů řádného proškolení bylo menší množství dopravních nehod, ke kterým docházelo, a s tím související větší množství času, které se mohlo nově příchozím kolegům věnovat.

⁸⁴ Vlastní zdroj.

Další diskutovanou otázkou byla otázka č. 11 dotazující se na seznámení s katalogem typových činností. Z diskuse vyplynulo, že velká část respondentů, kteří s katalogem typových činností byli seznámeni, s ním nebyli seznámeni přímo na oddělení. Na dotaz, kde tedy k jejich seznámení s katalogem došlo odpověděli, že s tímto byli seznámeni při studiu na Vyšší policejní škole Ministerstva Vnitra v Praze. Toto studium není povinné, policisté jej absolvují z vlastní vůle a to za účelem prohloubení vlastních znalostí, získání vyššího stupně vzdělání a umožnění postupu do vyšší služební hodnosti, které jsou zákonem o služebním poměru podmíněny dobou trvání služebního poměru a dosaženým stupněm vzdělání.⁸⁵ S tímto názorem se autor práce plně ztotožňuje, neboť on osobně se o katalogu typových činností poprvé dozvěděl taktéž na Vyšší policejní škole, avšak zároveň považuje za důležité zmínit, že při výkonu práce, tj. zpracování dopravních nehod, se neznalostí katalogu typových činností necítil být omezen. Zkušenosti nabyté po dobu výkonu služby tak do určité míry tuto neznalost nahradily.

Další diskutovanou otázkou byly otázky č. 14 a 15 týkající se cvičení společného zásahu složek IZS u dopravní nehody. U těchto otázek v diskusi vyšlo stejně jako u otázky č. 7 najevo, že déle sloužící policisté mají podstatně větší zkušenosti ze společných cvičení než policisté, kteří slouží kratší dobu. S touto skutečností se ztotožňuje i autor práce, neboť za dobu jeho působení na oddělení dopravních nehod (od roku 2017) žádné cvičení společného zásahu neproběhlo, nebo mu alespoň nebyla účast na takovém cvičení nabídnuta. Naopak několik policistů uvedlo, že se společných cvičení zúčastnili dokonce opakovaně. Dle policistů, kteří se v minulosti takového cvičení zúčastnili, získali určitou představu o činnosti na místě dopravní nehody a možných problémech, které jsou s tím spojené. Díky absolvování tohoto cvičení pak v praxi lépe věděli, co mají na místě dělat, nebyli tolik ve stresu a dokázali si lépe organizovat činnost na místě. Díky těmto cvičením se předchází možné nekoordinaci složek IZS a zmatkům na místě zásahu a zvyšuje se efektivita a rychlost zásahu. Policisté, kteří se cvičení nezúčastnili shodně uváděli, že by se v případě možnosti zúčastnili rádi a dobrovolně.

Překvapivé byly odpovědi na otázku č. 18 týkající se zlepšení informovanosti příslušníků Policie ČR o vzájemné spolupráci složek IZS. Z dotazníku totiž vyplynulo, že 70 % respondentů se domnívá, že ano. Policisté si tak sami uvědomují, že v jejich informovanosti jsou mezery a nedostatky, které je potřeba zlepšit. Respondenti pak při diskusi uváděli, že tento problém se týká hlavně kratší dobu sloužících kolegů. Déle

⁸⁵ § 7 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

sloužící příslušníci již byli u tolika společných zásahů, že potřebné znalosti postupů získali činností na místě zásahu. Ti policisté, kteří slouží kratší dobu si byli vědomi svých nedostatků, které však přisuzovali chybějícímu či nedostatečnému proškolení na danou problematiku.

Otázka č. 19. týkající se doporučení práce na oddělení dopravních nehod nesloužila přímo pro primární cíl dotazníku, kterým bylo zjištění povědomí příslušníků Policie ČR o spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých. Tato otázka byla záměrně položena jako poslední a jejím cílem bylo nastínění rozpoložení a spokojenosti policistů, kteří na uvedeném oddělení slouží a těch, kteří s činností tohoto oddělení mají zkušenosti. 60 % respondentů uvedlo, že by práci na oddělení dopravních nehod doporučilo svému známému. Tato informace je však v rozporu s autorovým názorem. Vzhledem k současné personální situaci, kdy se nedaří plně obsadit všechny volné tabulkové pozice je s podivem, že kolegové by práci na oddělení doporučili, přesto však zůstávají volná místa. Nabízí se tak otázka, zdali byly odpovědi na tuto otázku upřímné, či se zde projevila možná obava z reakce nadřízených, pokud by se o upřímné odpovědi dozvěděli.

ZÁVĚR

Tématem této bakalářské práce je činnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých pohledem příslušníků Policie České republiky. Vedlejším cílem této bakalářské práce je charakteristika problematiky dopravních nehod ve vztahu k činnostem jednotlivých složek integrovaného záchranného systému a prezentace kazuistiky dopravní nehody řešené v hl. m. Praze. Za tímto účelem je v první části práce popsána základní terminologie, která je třeba k pochopení problematiky dopravních nehod a jejich šetření. Je zde vysvětleno co je to dopravní nehoda, jaké jsou druhy dopravních nehod, jak se dopravní nehody šetří a dokumentují a jaké se na místě dopravních nehod nacházejí stopy. Dále jsou popsány jednotlivé složky IZS a jejich činnosti na místě dopravní nehody. Základní terminologie a složky IZS včetně jejich činností byly vysvětleny za pomoci analýzy základních právních předpisů České republiky, metodiky složek IZS a odborné literatury. V další části práce byly popsány dva reálné případy dopravních nehod řešené Policií ČR, Oddělením dopravních nehod Praha. V těchto reálných případech byly popsány okolnosti vzniku a průběhu dopravních nehod, počty zúčastněných vozidel, vzniklá hmotná škoda a počet zraněných osob. Dále byly uvedeny zasahující složky IZS, jejich počet a další subjekty podílející se na některých úkonech v souvislosti s dopravní nehodou. Byla tak názorně představena spolupráce složek IZS v místě zásahu a činnost jednotlivých složek. K těmto reálným případům dopravních nehod je pro lepší názornost a představu čtenáře o místě a okolnostech dopravní nehody v příloze uložená částečná fotodokumentace pořízená příslušníky Policie ČR.

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit informovanost příslušníků Policie ČR o spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody s vysokým počtem zraněných a zemřelých. Za tímto účelem byl vytvořen dotazník, který byl mezi příslušníky Policie ČR sloužící na Krajském ředitelství policie hl. m. Prahy rozeslán cestou interního emailu, ve kterém byl odkaz na internetový dotazník. V dotazníku byly kombinovány otázky uzavřené, ve kterých byly přesně stanoveny možné odpovědi a otázky otevřené, u kterých byla odpověď možná volnou formou. Na dotazník odpovědělo celkem 60 respondentů. V dotazníku byly otázky týkající se příslušnosti respondentů k jednotlivým oddělením Policie ČR, proškolenosti na problematiku dopravních nehod, dostupnosti a kvality metodických příruček, společného cvičení zásahu složek IZS, součinnosti složek IZS na místě zásahu a

informovanosti příslušníků Policie ČR. Vyhodnocením odpovědí bylo zjištěno, že více jak polovina dotazovaných nebyla při nástupu na jejich současné oddělení, kde se setkávají s dopravními nehodami, na tuto problematiku řádně proškolená. V další diskusi však bylo zjištěno, že tento problém se týká hlavně nově příchozích policistů, neboť déle sloužící policisté shodně uvedli, že v dřívějších dobách školení na problematiku dopravních nehod bylo při nástupu na oddělení běžné. Naopak 90 % respondentů uvedlo, že mají k dispozici metodické příručky, závazné pokyny a jiné materiály k problematice dopravních nehod a tyto materiály hodnotili jako dostatečně dostupné a kvalitní. Dle těchto zjištění tak není akutní potřeba ke zlepšování kvality a dostupnosti materiálů pro sloužící policisty. Velký nedostatek byl zjištěn při dotázání na seznámení s katalogem typových činností. Většina respondentů s tímto nebyla seznámena a tato skutečnost tak jasně poukazuje na potřebu akutní změny v přístupu k policistům sloužícím na Oddělení dopravních nehod a Oddělení řízení dopravy. Diskusí bylo dále zjištěno, že většina policistů, kteří s katalogem typových činností byli seznámeni, s tímto nebyli seznámeni od zaměstnavatele, ale při dalším studiu, které podstoupili dobrovolně ve vlastním zájmu za účelem prohloubení svých odborných znalostí. V otázkách vedoucích k veliteli zásahu na místě odpovědělo správně pouze 60 % policistů. V praxi však ve hlídce většinou bývá alespoň jeden déle sloužící kolega a tito pak předávají zkušenosti přímo na místě. Dotazováním bylo dále zjištěno, že více než polovina respondentů se v minulosti žádného cvičení společného zásahu složek IZS u dopravní nehody neúčastnilo. Rozhovory s déle sloužícími kolegy bylo zjištěno, že tato cvičení dříve probíhala pravidelně, ale v současné době k nim již nedochází. Pokud se tedy vezmou v potaz předchozí otázky týkající se seznámení s katalogem typových činností a velitelem zásahu na místě, tak je jasně poukázáno na potřebu provádění těchto cvičení společných zásahů. Tato cvičení totiž dávají policistům nové zkušenosti, přehled a představu o činnostech prováděných na místě zásahu, předcházejí zmatku a zefektivňují spolupráci složek na místě, zvyšují rychlost práce a snižují další rizika související s činností složek IZS na místě zásahu. Policisté, kteří se cvičení neúčastnili shodně uváděli, že by se v případě možnosti zúčastnili rádi a dobrovolně.

Ze získaných dat z vyplněných dotazníků tak bylo zjištěno, že většina příslušníků je dostatečně informována o činnostech a spolupráci jednotlivých složek IZS na místě dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých. Tyto zkušenosti však často bývají nabyté praxí a délkou služby.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývají možnosti přijetí následujících doporučení a opatření. V první řadě se jedná o důsledné a důkladné školení policistů při

jejich příchodu na oddělení, kde se setkávají s dopravními nehodami. Cílem tohoto školení je informování o společném zásahu složek IZS na místě dopravní nehody, a to ze strany zaměstnavatele. V současné době jsou totiž policisté často závislí na déle sloužícím kolegovi, který jim tyto zkušenosti předává až tzv. za pochodu a může tak dojít k nesrovnalostem na místě zásahu. Dalším možným opatřením ke zkvalitnění postupu policistů na místě zásahu jsou společná cvičení. Tato by ukázala spolupráci složek IZS v reálném čase a poukázala by na případné nedostatky, na které by již příslušníci byli při reálném zásahu lépe připraveni. Tato školení a společná cvičení jsou však závislá na personální situaci jednotlivých složek IZS a jejich finančnímu zázemí. V případě Policie ČR je tak vzhledem k personálnímu podstavu těžké vyčlenit čas na školení a společná cvičení. Tato školení a cvičení by měla za následek absenci policistů v přímém výkonu služby a jelikož je činnost policistů na místě zásahu na velmi dobré profesionální úrovni, tak výše uvedené dílčí nedostatky nemají negativní vliv při činnosti policistů na místě dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. HANUŠKA, Z., *Organizace jednotek požární ochrany*, 2. aktualizované vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008. 116 s. ISBN: 978-80-7385-035-7.
2. HLAVÁČEK, J., PROTIVINSKÝ, M. a kol., *Praktická kriminalistika*, Kriminalistický ústav Praha Policie ČR, Praha 2007, 240 s.
3. CHMELÍK J. a kol., *Dopravní nehody*, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, 540 s. ISBN: 978-80-7380-211-0.
4. CHMELÍK J. a kol., *Rukověť kriminalistiky*, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2005, 532 s. ISBN: 80-86898-36-9.
5. CHMELÍK J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1. vydání, Ministerstvo Vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání PČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, Praha 1998, 88 s.
6. KONEČNÝ, J., *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*, 1. Vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 140 s. MV-50082-1/VO-2011.
7. KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*, 2. vyd. Praha: Leges, 2011, 720 s. ISBN: 978-80-87576-01-04.
8. MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J., *Kriminalistika*, 2. přeprac. a dopl. vyd., C. H. Beck, Praha 2004, 608 s. ISBN: 80-7179-362-0.
9. PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN: 80-7201-212-6.
10. STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol., *Teorie a metodologie kriminalistiky*, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, 512 s. ISBN: 978-80-7380-214-1.
11. STRAUS J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O., *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*, 1. vydání, Tribun EU, Brno 2012, 164 s. ISBN: 978-80-263-0218-6.

12. ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z., *Integrovaný záchranný systém*, 1. vydání, Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005, 157 s. ISBN: 80-86634-65-5.
13. ŠTĚTINA, J., *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*, 1. vyd., Praha: Grada, 2014, 557 s. ISBN: 978-80-247-4578-7.
14. VIČAR, R., *Právo bezpečnosti a obrany ČR*, Brno, Univerzita obrany, 2006, 138 s. ISBN: 80-7231-173-5.
15. VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D., *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*, Vyd. Karolinum, 2014, 189 s. ISBN: 978-80-246-2477-8.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4572-4585.
2. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47.
3. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 383-417.
4. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3461-3462.
5. ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb. ze dne 11. listopadu 2015 o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2015, částka 135, s. 4307.
6. ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. ze dne 6. listopadu 2011 o zdravotnické záchranné službě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 131, s. 4839.
7. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086.
8. ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb. ze dne 23. září 2003 o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 121, s. 5854.

Elektronické zdroje

1. Policie České republiky. *Statistika nehodovosti*. [online]. [cit. 05.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2022-pdf.aspx>
2. Hasičský záchranný sbor. *Katalogový soubor typových činností*. [online]. [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>
3. Praha – portál hl. m. Prahy. *O Praze – základní informace*. [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html
4. Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR*. [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: https://www.rsd.cz/documents/38144/2134196/prehledy_2023_1_cr.pdf/bd1465cd-5f6c-4c55-8786-dbad9f3c4b53?t=1678948489971
5. Dopravní podnik hl. m. Prahy. *Neskákej mi pod kola – bezpečnostní kampaň* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: https://www.neskakejmipodkola.cz/wp-content/uploads/2023/03/TZ_Neska%CC%81kej_mi_pod_kola_2023.pdf
6. Čistou stopou Prahou. *Neskákej mi pod kola!* [online]. [cit. 03.04.2023]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/mhd/clanek/neskakej-mi-pod-kola-kampan-chce-zvratit-nepriznivou-statistiku-973>

Ostatní zdroje

1. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 192/2002, který se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při provozování „Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod“ v prostředí Lotus Notes, 8 s.
2. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ve znění novel, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, 34 s.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

IZS	integrovaný záchranný systém
HZS	Hasičský záchranný sbor
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
JPO	Jednotky požární ochrany
PČR	Policie České republiky
MHD	městská hromadná doprava
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy

SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Obrázek č. 1 – Tramvaj T3R.P - "Neskákej mi pod kola!" – str. 40

Graf č. 1 – Počet dopravních nehod s následky na životě a zdraví v hl. m. Praze – str. 38

Graf č. 2 – Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území hl. m. Prahy – str. 39

Graf č. 3 – Pohlaví respondentů – str. 46

Graf č. 4 – Věk respondentů – str. 47

Graf č. 5 – Oddělení Policie ČR – str. 48

Graf č. 6 – Doba trvání služebního poměru – str. 49

Graf č. 7 – Dopravní nehody jako součást výkonu služby – str. 50

Graf č. 8 – Zásah u dopravní nehody s vysokým počtem zraněných či zemřelých – str. 51

Graf č. 9 – Proškolení na problematiku – str. 52

Graf č. 10 – Přístup k metodickým příručkám, závazným pokynům a dalším materiálům k problematice dopravních nehod – str. 53

Graf č. 11 – Dostupnost metodických příruček, závazných pokynů a dalších materiálů k dopravním nehodám – str. 54

Graf č. 12 – Kvalita a srozumitelnost dostupných materiálů – str. 55

Graf č. 13 – Seznámení s katalogem typových činností – str. 56

Graf č. 14 – Velitel zásahu – str. 57

Graf č. 15 – Velitel zásahu v případě více velitelů jednotlivých složek – str. 58

Graf č. 16 – Účast na cvičení společného zásahu složek IZS – str. 59

Graf č. 17 – Priorita činností složky IZS – str. 60

Graf č. 18 – Shodnost praxe postupu s katalogem typových činností, metodickými příručkami a závaznými pokyny – str. 61

Graf č. 19 – Potřeba větší informovanosti příslušníků Policie ČR o vzájemné spolupráci složek IZS – str. 62

Graf č. 20 – Doporučení práce na oddělení dopravních nehod – str. 63

PŘÍLOHY

Fotografická dokumentace k dopravní nehodě 6 osobních vozidel v Praze 2, Rašínovo nábřeží

Obrázek 2 - Výchledová fotografie z místa dopravní nehody, zdroj: vlastní



Obrázek 3 - Pohled na místo dopravní nehody, zdroj: vlastní



Obrázek 4 - Pohled na konečné postavení vozidel, zdroj: vlastní



Obrázek 5 - Pohled na poškozené vozidlo ŠKODA SCALA a zasypané vyteklé provozní kapaliny, zdroj: vlastní



Obrázek 6 - Pohled na poškozené vozidlo ŠKODA OCTAVIA, zdroj: vlastní



Fotografická dokumentace k dopravní nehodě 5 osobních vozidel v Praze 4, ul. Nuselská

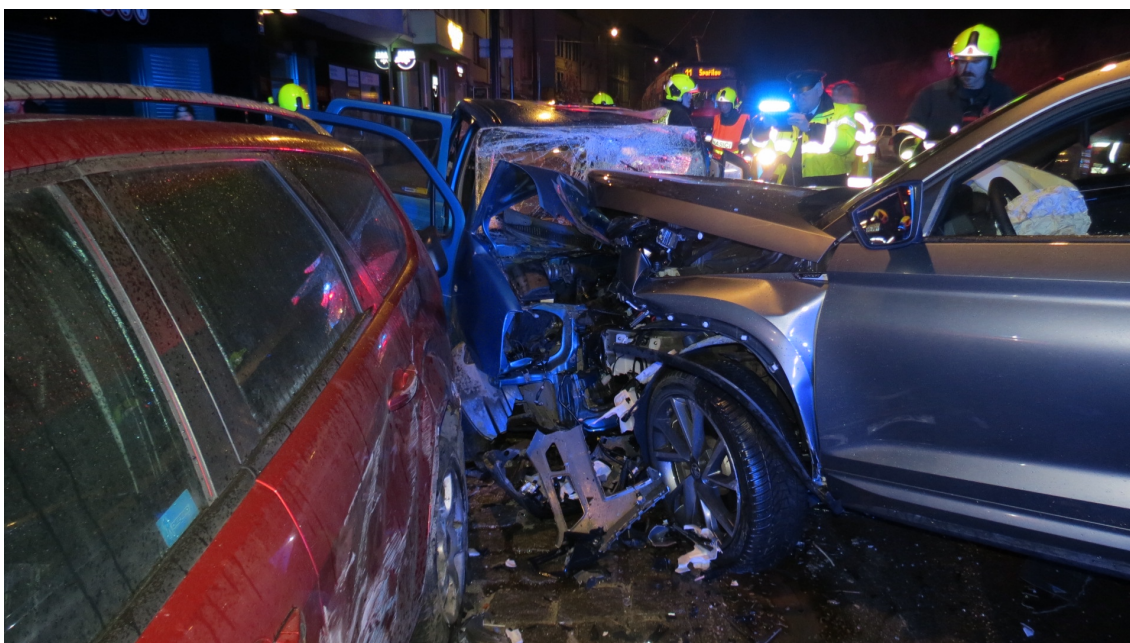
Obrázek 7 - Výhledová fotografie z místa dopravní nehody, zdroj: vlastní



Obrázek 8 - Pohled na místo dopravní nehody, zdroj: vlastní



Obrázek 9 - Pohled na vozidla zaklíněná do sebe po čelním střetu, zdroj: vlastní



Obrázek 10 - Pohled do interiéru vozidla OPEL AGILA po vyproštění řidiče, zdroj: vlastní



Obrázek 11 - Pohled na poškozené vozidlo ŠKODA KODIAQ, zdroj: vlastní

