

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**SOUČINNOST ZÁKLADNÍCH SLOŽEK
INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU
PŘI SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHODÁCH SE
ZRANĚNÍM OSOB**

Autor práce: Martina Šimůnková

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Martina Šimůnková

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Součinnost základních složek integrovaného záchranného systému při silničních dopravních nehodách se zraněním osob

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The Synergy of the Basic Components of the Integrated Rescue System in Road Traffic Accidents with Personal Injury

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): duben 2024

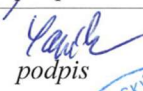
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit zkušenosti ze spolupráce a činnosti členů vybraných složek integrovaného záchranného systému při řešení dopravních nehod se zraněním osob.

Vedlejším cílem je charakteristika principů spolupráce, úkolů a postupů základních složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu na místě dopravní nehody, při které došlo ke zranění osob.

Student: Martina Šimůnková	8. 4. 2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	8. 4. 24 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	6. 5. 2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	21. 5. 2024 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	24. 5. 2024 datum	 podpis



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

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

.....

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

ABSTRAKT

ŠIMŮNKOVÁ, M. *Součinnost základních složek integrovaného záchranného systému při silničních dopravních nehodách se zraněním osob: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 104 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: dopravní nehoda, zranění osob, integrovaný záchranný systém, součinnost

Práce pojednává o součinnosti složek integrovaného záchranného systému při zásahu u dopravních nehod se zraněním osob.

Teoretická část obsahuje rešerši platných právních norem, interních předpisů jednotlivých složek a metodických postupů stanovujících doporučené postupy při společném zásahu. Následuje charakteristika základních složek IZS a jejich činnosti během zásahu u vybrané mimořádné události.

V praktické části je prezentována statistika silničních dopravních nehod v okrese České Budějovice, od roku 2012 do roku 2022, s analýzou vývoje následků na životech a zdraví osob u dopravních nehod. Bylo zjištěno, že nedochází k nárůstu počtu dopravních nehod se zraněním. K získání informací z praxe bylo provedeno devět řízených strukturovaných rozhovorů s příslušníky a zaměstnanci základních složek IZS. Na základě analýzy platných právních předpisů, metodických pokynů a interních aktů lze konstatovat, že úroveň součinnosti základních složek IZS při zásahu u dopravní nehody se zraněním je na vyhovující úrovni.

ABSTRACT

ŠIMŮNKOVÁ, M. *Interaction Of Basic Components Of An Integrated Rescue System In Road Traffic Accidents With Personal Injury: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 104 pgs. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: road traffic accident, personal injury, integrated rescue system, cooperation

The bachelor thesis deals with the cooperation of the components of the integrated rescue system during emergency response to road traffic accidents with personal injuries.

The theoretical part contains a search of valid legal standards, internal regulations of individual components and methodological procedures establishing recommended procedures for emergency response. The following part contains a description of basic components of the IRS and their activities during emergency response in a selected emergency.

The practical part presents statistics on traffic accidents in the district of České Budějovice, from years 2012 to 2022 with an analysis of the development of consequences on the lives and health of people in road traffic accidents. It was found out that the number of traffic accidents with injury isn't growing up. To obtain informations from practice nine controlled structured interviews were conducted with members and employees of the basic components of the IRS. Based on an analysis of applicable legal regulations, methodological guidelines and internal acts, it can be stated that the level of cooperation between the basic components of the IRS when responding to a traffic accident with injuries is at a satisfactory level.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Vymezení základních pojmů.....	13
3 Charakteristika integrovaného záchranného systému	15
3.1 Úrovně koordinace složek IZS	16
3.2 Typové činnosti složek integrovaného záchranného systému.....	19
3.2.1 Soubor typové činnosti 08/IZS – Dopravní nehoda.....	20
3.2.2 Soubor typové činnosti 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob	21
3.2.3 Soubor typové činnosti 12/IZS – Při poskytování psychosociální pomoci	23
3.3 Prověřovací a taktická cvičení.....	24
3.3.1 Taktické cvičení “Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu dálnice D3, Pohůrka 2024”.....	25
4 Základní složky integrovaného záchranného systému.....	35
4.1 Hasičský záchranný sbor České republiky a jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami PO.....	35
4.1.1 Činnost HZS ČR a JPO při zásahu u dopravní nehody.....	37
4.2 Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby	40
4.2.1 Činnost poskytovatelů ZZS při zásahu u dopravní nehody	45
4.3 Policie České republiky	47
4.3.1 Činnost PČR při zásahu u dopravní nehody	48
5 Vlastní šetření.....	55
5.1 Statistika nehodovosti.....	55
5.2 Řízené rozhovory	58
6 Diskuze.....	65
Závěr	69

Seznam použitých zdrojů	70
Seznam zkratek	74
Seznam obrázků, tabulek a grafů	76
Seznam příloh.....	77
Přílohy	78

Úvod

Každý člověk má nezcizitelné právo na život a jeho ochranu, což je základní pilíř nejen etického, ale i právního rámce moderní společnosti. Již ve vzdálené minulosti si lidé uvědomovali neocenitelnou hodnotu života a význam jeho ochrany. Tato myšlenka se postupně propojovala s konkrétními praktickými opatřeními, jako byly různé formy záchranných služeb a spolků, které vznikaly s cílem chránit životy a zdraví obyvatelstva. Ačkoliv tato organizační a pomocná opatření byla prospěšná, stále postrádaly oficiálně strukturovaný a koordinovaný systém, který by umožnil efektivnější a rychlejší reakci na různé mimořádné situace.

S postupem času, jak se zvyšovala komplexnost a náročnost krizových situací, se ukázala potřeba sjednoceného přístupu, který by umožnil koordinovanou činnost všech relevantních složek a institucí. V roce 1993 se tento záměr začal materializovat v podobě návrhu zásad Integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“), který byl součástí usnesení vlády České republiky. Tento návrh představoval první oficiální krok k vytvoření rámce, který by zajišťoval efektivní integraci záchranných a intervenčních složek, jako jsou hasiči, záchranná služba, policie a další státní i neziskové organizace.

I když samotné usnesení vlády nemělo formu právního předpisu, představovalo zásadní milník v procesu vzniku a formování IZS. Tento dokument otevřel cestu pro koordinaci a vzájemnou spolupráci mezi různými složkami státní správy, zejména mezi ústředními orgány, tehdejšími okresními úřady a orgány místní samosprávy. Cílem bylo zefektivnit přípravu na krizové situace a zajištění rychlé, koordinované reakce na mimořádné události, jako jsou přírodní katastrofy, průmyslové havárie, teroristické útoky nebo jiné krizové situace, které ohrožují životy a majetek obyvatel.

Systém, který byl postupně vybudován, se vyznačuje propojením různých záchranných složek, což umožňuje rychlou výměnu informací, efektivní alokaci zdrojů a zajištění plynulé spolupráce mezi jednotlivými organizacemi, což významně přispívá k minimalizaci následků krizových situací a k ochraně životů. Integrovaný záchranný systém tedy nejen že poskytuje praktické nástroje pro zvládání krizových situací, ale také je symbolem toho, jak důležité je mít v krizových obdobích silnou a dobře organizovanou strukturu, která dokáže efektivně reagovat na různé hrozby.

Evidentní zlom nastal dle Viláška (2022) po povodních na Moravě v roce 1997, které byly spouštěcím mechanismem k úpravám v oblasti IZS, přípravě a řešení mimořádných událostí a krizovém řízení.¹

Do 21. století Česká republika vstoupila s novou legislativou v oblasti ochrany obyvatelstva, včetně záchrannářství, krizového řízení, obrany a ekonomického zabezpečení vnitřní a vnější bezpečnosti.

Společně se vznikem zákona o integrovaném záchranném systému v roce 2001 (zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změnách některých zákonů) je zaveden, v té době, zcela nový pojem „integrovaný záchranný systém“.²

Aktivaci integrovaného záchranného systému vyvolá potřeba provádět záchranné a likvidační práce současně dvěma či více složkami integrovaného záchranného systému.³

Denně tato situace nastává například při silniční dopravní nehodě, při které je jedním z následků střetu vozidel i zranění osob. Prioritní je záchrana života, zdraví osob a následně provedení likvidačních prací na místě události. Každou minutou se u osob s těžkým poraněním (zástavou dechu, masivním krvácením, zástavou srdce atd.) snižuje naděje na kvalitní život, který zasažená osoba vedla doposud. Integrovaný záchranný systém představuje systém rychlé reakce a pomoci, která je občanům poskytována ze strany státu za účelem zajištění ochrany jejich životů. Činnost složek integrovaného záchranného systému se neomezuje pouze na záchranu lidských životů, mezi další činnosti patří eliminace rozšíření škodlivých účinků mimořádné události, například provedení protipožárních opatření, zamezení úniku provozních kapalin, který by mohl znečistit životní prostředí a celkové zajištění místa události.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na součinnost základních složek integrovaného záchranného systému právě při silničních dopravních nehodách se zraněním osob.

¹ VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D., *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2022, s. 9-10.

² VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D., *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2022, s. 11.

³ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73. § 2 písm. a).

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit zkušenosti ze spolupráce a činnosti členů základních složek integrovaného záchranného systému při řešení dopravních nehod se zraněním osob.

Vedlejším cílem je charakteristika principů spolupráce, úkolů a postupů základních složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu na místě dopravní nehody, při které došlo ke zranění osob.

V bakalářské práci byla aplikována metoda obsahové analýzy, která se řadí mezi metody kvantitativní, objektivní. Tato metoda se zaměřuje na zkoumání odborné literatury, analýzu novinových článků a dalších mediálních výstupů. Jako kvantitativní nástroj slouží obsahová analýza k ověřování různých teorií. Poskytuje objektivní výsledky nezávislé na výzkumníkovi a s touto metodou je spojován vysoký stupeň ověřitelnosti.

Metodou obsahové analýzy dostupné odborné literatury, interních řídicích aktů, souborů typových činností a právních předpisů České republiky, je charakterizován postup základních složek integrovaného záchranného systému při řešení dopravních nehod se zraněním. Tímto se nabízí položení hypotézy č.1 „Připravenost základních složek IZS ke společnému zásahu na místě dopravní nehody se zraněním je na velmi dobré úrovni.“

Dále touto metodou bylo provedeno porovnání počtu dopravních nehod se zraněním osob, v časovém rozmezí od roku 2012 do roku 2022, ke kterým došlo na komunikacích v okrese České Budějovice. Cílem této analýzy nebylo zjistit hlavní příčiny dopravních nehod, nýbrž úvaha nad zjištěnými následky na životě a zdraví zúčastněných osob. Byla položena hypotéza č.2 „Ve sledovaném období došlo mezigodně k nárůstu počtu silničních dopravních nehod se zraněním osob.“

V bakalářské práci byla využita i metoda řízeného strukturovaného rozhovoru. Tato výzkumná metoda slouží k získání informací od respondentů a je využívána v různých oblastech výzkumu, jako je například v klinických studiích nebo v oblasti lidských zdrojů. Respondentům se kladou stejné, předem sestavené otázky, ve stejném pořadí a odpovědi

se pečlivě dokumentují. Řízený strukturovaný rozhovor poskytuje konzistentní a porovnatelná data a pomáhá snížit subjektivitu výzkumné metody.

Metodou řízeného strukturovaného rozhovoru byly zjišťovány názory na vzájemnou součinnost základních složek integrovaného záchranného systému z řad vedoucích pracovníků, tak i zkušenosti z řad těch každodenně zasahujících na místě události. Okruh respondentů je zúžen na oblast Jihočeského kraje, okres České Budějovice. Celkem bylo osloveno 9 respondentů z řad základních složek IZS.

2 Vymezení základních pojmů

V rámci integrovaného záchranného (dále jen „IZS“) se lze setkat s pojmy mimořádná událost, záchranné práce, likvidační práce, ochrana obyvatelstva, věcná pomoc, osobní pomoc. Tyto pojmy jsou definovány v ustanovení § 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů následovně:⁴

- **Integrovaný záchranný systém** – je koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádnou událost a při provádění záchranných prací,
- **Mimořádná událost** (dále jen „MU“) – je škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví a majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací,
- **Záchranné práce** – jsou činnosti k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí a vedoucí k přerušení jejich příčin,
- **Likvidační práce** – jsou činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí,
- **Ochrana obyvatelstva** – je plnění úkolů civilní ochrany, zejména varování, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku,
- **Věcná pomoc** – je poskytnutí věcných prostředků při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce, věcnou pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce,
- **Osobní pomoc** – je činnost nebo služba při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce, osobní pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce.

⁴ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73. § 2.

Další pojmy související s problematikou bakalářské práce jsou definovány v dalších zákonech upravujících podmínky provozu na pozemních komunikacích:

- **Dopravní nehoda** – je událost v provozu na pozemních komunikacích (např. havárie nebo srážka vozidel), která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde ke zranění či usmrcení osob nebo ke hmotné škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu⁵,
- **Pozemní komunikace** – je dopravní cesta, určená k užití silničními nebo jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a její bezpečnosti (např. dopravní značení, ocelová svodidla, světelné signalizační zařízení apod.)⁶,
- **Účastník dopravní nehody** – je každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastní této dopravní nehody (např. řidič, spolujedoucí, chodec). Účastníkem dopravní nehody je i osoba, které v souvislosti s dopravní nehodou vznikla hmotná škoda na majetku (např. vlastník poškozeného vozidla nebo předmětu)⁵.

⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (silniční zákon). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98. § 47 odst. 1.

⁶ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3. § 2.

3 Charakteristika integrovaného záchranného systému

IZS představuje koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací (dále jen „ZaLP“). IZS není institucí, úřadem ani právnickou osobou. Jedná se o systém spolupráce založeného na vazbách mezi jednotlivými složkami, orgány státní správy a samosprávy. Metodicky vzájemnou součinnost upravuje katalog souboru typových činností. Systém IZS je nástrojem státu k zajištění vnitřní bezpečnosti státu.⁷

Na vznik systému IZS měla zásadní vliv potřeba každodenní součinnosti záchranářů, zejména při vážných dopravních nehodách, složitých haváriích a živelních pohromách, kdy je potřeba organizovat společnou činnost všech zúčastněných zasahujících složek tak, aby nikdo nebyl opomenut a aby si navzájem nikdo nepřekážel. Má vytvořeny nástroje spolupráce, koordinující orgány a modelové postupy. Při vyhlášení krizového stavu přechází do podřízenosti všem řídicím strukturám a principům krizového řízení, protože mimořádná událost již není zvládnutelná běžnou činností IZS.

Právní úprava celé problematiky IZS přímo vychází z některých ustanovení Ústavy ČR a Listiny základních práva a svobod, respektive ze zákona č. 110/1998 Sb., ústavní zákon o bezpečnosti České republiky. Gestorem za oblast IZS je Ministerstvo vnitra.

Klíčovým právním předpisem pro IZS je **zákon č. 239/2000 Sb.**, zákon o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o IZS řeší působnost, oprávnění a povinnosti všech subjektů, které se podílí na záchranných a likvidačních pracích v místě MU, a při ochraně obyvatelstva. Tento zákon se nezabývá předcházení vzniku MU, ani s obnovou území postiženého MU.⁸

Prováděcím právním předpisem k výše zmíněnému zákonu je **vyhláška č. 328/2001 Sb.**, o některých podrobnostech integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb., (dále jen „vyhláška o IZS“). Tato se zabývá zejména koordinací záchranných a likvidačních prací, činností operačních středisek IZS a dokumentací IZS. Je také rozhodujícím předpisem pro územní havarijní plánování.

⁷ Odbor vnitřní bezpečnosti Ministerstva vnitra. *Modul-G, integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020. s. 6.

⁸ Odbor vnitřní bezpečnosti Ministerstva vnitra. *Modul-G, integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020. s. 7.

Dalšími právními předpisy upravujícími oblast působení IZS jsou mimo jiné i nařízení krajů, kterými se vydává poplachový plán IZS kraje. Oblast IZS je také dále usměrňována směrnicemi a metodikami publikovanými ve Věstníku vlády pro orgány krajů a obcí. Směrnice stanoví mimo jiné vzory žádostí orgánů veřejné správy o pomoc v případě MU nebo doporučenou strukturu krizových štábů.⁹

3.1 Úrovně koordinace složek IZS

Stálými orgány pro koordinaci složek IZS jsou operační a informační střediska IZS (dále jen „OPIS IZS“). Jedná se o operační střediska hasičského záchranného sboru kraje a operační a informační středisko generálního ředitelství hasičského záchranného sboru. Jsou zřízena ve všech krajích, celkem jich tedy v ČR existuje 14. Součástí OPIS IZS jsou i telefonní centra tísňového volání (dále jen „TCTV“) primárně určena k přijímání tísňového volání z jednotného evropského čísla tísňového volání 112.

Státem zajišťovaná nepřetržitá pomoc v nouzi je dosažitelná na jednotlivých telefonních číslech:

150 – Hasičský záchranný sbor ČR,

155 – Zdravotnická záchranná služba,

158 – Policie ČR,

112 – jednotné evropské číslo tísňového volání.

Za zmínku stojí skutečnost, že od 15. prosince 2012 je v provozu jednotné číslo tísňového volání na horskou službu v horských oblastech ČR – 1210. Pro jeho volání je nutno uvádět mezinárodní předvolbu pro ČR, tedy formát +420 1210.

V současné době provozují v České republice základní a ostatní složky IZS více než 260 operačních středisek a jejich provoz zajišťuje přes 2 000 pracovníků.¹⁰

⁹ Odbor vnitřní bezpečnosti Ministerstva vnitra. *Modul-G, integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020. s. 7.

¹⁰ VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D., *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2022, s. 19.

OPIS IZS povolávají a nasazují síly a prostředky složek IZS dle poplachového plánu kraje. **Poplachový plán kraje** představuje seznam sil a prostředků (dále jen „SaP“) složek IZS, se kterými může být operováno na taktické, operační nebo strategické úrovni koordinace.

Stupeň poplachu předurčuje potřebu SaP pro ZaLP v závislosti na rozsah a druh MU, s přihlédnutím na úroveň koordinace složek při společném zásahu. V rámci IZS jsou vyhlášovány čtyři stupně poplachu: první, druhý, třetí a zvláštní.¹¹ Koordinace společného zásahu složek IZS při silniční dopravní nehodě se zraněním osoby zpravidla probíhá v prvním stupni poplachu. V případě vzniku závažných silničních dopravních nehod (např. hromadných dopravních nehod se zraněním osob nebo při vzniku dopravní nehody s účastí vozidla jedoucího v režimu ADR, při které došlo k úniku nebezpečné látky) může být vyhlášen druhý stupeň poplachu. Třetí a zvláštní stupeň poplachu se vyhlásí při MU s velkým počtem zraněných osob nebo nachází-li se na místě události 10 a více obětí.

Jednotlivé úrovně koordinace se dělí na tři stupně, podle prováděné koordinace na místě zásahu události. Rozlišujeme řízení na úrovni:¹²

- taktické,
- operační,
- strategické.

Taktické řízení probíhá přímo v místě zásahu, kdy činnost na místě zásahu organizuje velitel zásahu. Zpravidla se jedná o příslušníka Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „HZS ČR“), který ve spolupráci s operačním střediskem HZS kraje na místě řídí síly a prostředky potřebné k provedení ZaLP. Zejména pro taktickou úroveň řízení jsou vypracovány typové činnosti, podle kterých velitel zásahu na místě postupuje. Velitel zásahu zajišťuje na místě součinnost jednotlivých složek, určuje rozmístění jejich sil a prostředků. Zodpovídá za komunikaci z místa zásahu s územně příslušným OPIS.¹³

¹¹ ČESKO. Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001, částka 127. § 20.

¹² KAVAN, Š., *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2015. s. 70.

¹³ KAVAN, Š., *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2015. s. 70.

Ze zákona o IZS má velitel pravomoc:¹⁴

- vyžádat osobní a věcnou pomoc u fyzické nebo právnické osoby,
- nařídít odstranění stavby nebo provádění terénních úprav k odvrácení škodlivých účinků MU,
- vyhlásit evakuaci,
- omezit na místě zásahu pohyb osob,
- rozdělit místo události na sektory, popřípadě úseky a stanovit jejich velitele,
- zřídit štáb velitele zásahu.

Štáb velitele zásahu má následující strukturu (zpravidla postačí náčelník štábu a člen štábu pro spojení), kterou označujeme zkratkou STAN:

- náčelník štábu,
- člen štábu pro spojení,
- člen štábu pro týl,
- člen štábu pro analýzu situace na místě zásahu,
- člen štábu pro nasazení sil a prostředků,
- zástupci složek IZS,
- pomocníci členů štábu.

Operační řízení probíhá nepřetržitě a je uskutečňováno operačními středisky jednotlivých složek IZS. Tato operační střediska úzce spolupracují mezi sebou navzájem prostřednictvím datových vět nebo telefonicky, komunikují s velitelem zásahu na místě a dalšími státními či samosprávnými orgány a organizacemi. Operační středisko zajišťuje příjem tísňového volání a propojuje místo zásahu s třetí úrovní řízení IZS – strategickou. Prostřednictvím OPIS IZS hejtman kraje nebo starosta obce s rozšířenou působností informuje Ministerstvo vnitra ČR o vzniku MU a podává další zprávy o jejím průběhu.¹⁵

Strategické řízení probíhá na úrovni krajských úřadů, Ministerstva vnitra ČR a obcí s rozšířenou působností. Toto řízení provádí hejtman kraje nebo starosta obce s rozšířenou působností, na žádost velitele zásahu.

¹⁴ Odbor vnitřní bezpečnosti Ministerstva vnitra. *Modul-G, integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020. s. 16.

¹⁵ KAVAN, Š., *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2015. s. 72.

3.2 Typové činnosti složek integrovaného záchranného systému

Typové činnosti složek IZS při společném zásahu jsou vypracovány pro konkrétní druh MU a jsou uvedeny v Katalogu typových činností složek IZS při společném zásahu. Katalog zpracovává a aktualizuje MV-GŘ HZS ČR na svých webových stránkách. S ohledem na charakter některých typových činností, je z bezpečnostních a taktických důvodů přístup k nim pro veřejnost omezen. Vznikl za účelem jednoduché formulace postupů jednotlivých složek IZS na místě MU. Každá typová činnost obsahuje společný list složek IZS, list pro operační střediska a list velitele zásahu, který má podobu check-listu. Samotné listy typových činností mají praktické využití při plánování společných cvičení složek IZS, a to zejména při přípravě možných scénářů cvičení.¹⁶

Přehled typových činností složek IZS při společném zásahu:¹⁷

- STČ 01/IZS – Špinavá bomba
- STČ 02/IZS – Demonstrování úmyslné sebevraždy
- STČ 03/IZS – Hrozba použití NVS nebo nálezu NVS, podezřelého předmětu, munice, výbušnin a výbušných předmětů
- STČ 04/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události Letecká nehoda
- STČ 05/IZS – Nález předmětu s podezřením na přítomnost B-agens nebo toxinů
- STČ 06/IZS – Opatření k zajištění veřejného pořádku při shromážděních a techno-párty
- STČ 07/IZS – Záchrana pohřešovaných osob – pátrací akce v terénu
- **STČ 08/IZS – Dopravní nehoda**
- **STČ 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob**
- STČ 10/IZS – Při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici
- STČ 11/IZS – Chřipka ptáků
- **STČ 12/IZS – Při poskytování psychosociální pomoci**
- STČ 13/IZS – Reakce na chemický útok v metru
- STČ 14/IZS – AMOK – útok aktivního střelce

¹⁶ Odbor vnitřní bezpečnosti Ministerstva vnitra. *Modul-G, integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020. s. 54.

¹⁷ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Dokumentace IZS: *Typové činnosti*. Online. Praha: HZS ČR, © 2025. Cit. 21.05.2025. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.

- STČ 15/IZS – Mimořádnosti v provozu železniční osobní dopravy
- STČ 16A/IZS – Mimořádná událost s podezřením na výskyt vysoce nakažlivé nemoci ve zdravotnickém zařízení nebo v ostatních prostorech
- STČ 16B/IZS – Mimořádná událost s podezřením na výskyt vysoce nakažlivé nemoci na palubě letadla s přistáním na letišti Praha Ruzyně
- STČ 17A/IZS – Nález nelegální drogové laboratoře
- STČ 17B/IZS – Nález nelegálního skladu nebezpečných látek a odpadů

Při zkoumané problematice silničních dopravních nehod se zraněním osob se mohou využít výše zvýrazněné typové činnosti STČ 08/IZS, STČ 09/IZS a STČ 12/IZS.

3.2.1 Soubor typové činnosti 08/IZS – Dopravní nehoda

Pro potřeby tohoto souboru typové činnosti se dopravní nehodou rozumí mimořádná událost, při které v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, popřípadě vznikla či hrozí škoda na majetku nebo na životním prostředí a podléhá oznamovací povinnosti.¹⁸

Cílem společné činnosti složek IZS při zásahu dle této typové činnosti je zajištění místa a okolí dopravní nehody, provedení protipožárních opatření, poskytnutý první pomoci zraněným osobám, vyproštění zraněných a ohrožených osob, zamezení úniku nebezpečných látek, poskytnutí nezbytné humanitární pomoci zasaženým osobám, poskytnutí přednemocniční neodkladné péče zraněným osobám.

Soubor obsahuje úkoly operačních středisek složek IZS, ale i pomůcky pro velitele zásahu složek ISZ, v nichž je popsáno:¹⁹

- označení vozidel přepravujících nebezpečné věci dle dohody ADR,
- výstražné symboly nebezpečnosti,
- příjezd k místu nehody a ustavení vozidel,
- základní pravidla komunikace s účastníky dopravních nehod, zejména komunikace při vyprošťování osob,

¹⁸ Soubor typové činnosti IZS: *STČ 08 – Dopravní nehoda*. Online. In: HZS ČR 2020. Cit. 21.5.2025, dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 7.

¹⁹ Soubor typové činnosti IZS: *STČ 08 – Dopravní nehoda*. Online. In: HZS ČR 2020. Cit. 21.5.2025, dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 19-20.

3.2.2 Soubor typové činnosti 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob

Tato typová činnost složek ISZ při společném zásahu je zaměřena na řešení MU s velkým počtem zraněných osob. K této události velmi často dochází právě při silniční dopravní nehodě, kdy dojde ke střetu více vozidel či se dopravní nehody účastní vozidlo sloužící k přepravě osob. Vzhledem k povaze a rozsahu události je nutné k poskytnutí přednemocniční neodkladné péče vyslat více výjezdových skupin provozovatele ZZS.

Cílem součinnosti IZS je soustředit a vhodně organizovat dostatečné množství SaP k minimalizaci počtu obětí a zmírněných trvalých následků u zraněných osob. Velitelem zásahu jsou vymezeny sektory pro specifickou činnost, kde složky IZS provádí záchranné a likvidační práce. Jedná se například o sektor vyhledávání a záchrany nebo sektor zdravotnické složky, kde složka ZZS zraněným osobám poskytuje přednemocniční neodkladnou péči. Může nastat situace, že se na místě MU nachází větší počet zraněných osob, než je zdravotnického personálu a poté je potřeba třídit zraněné osoby laickou metodou START (Snadné Třídění A Rychlá Terapie). Toto třídění provádí členové složek IZS, v nebezpečných zónách jej provádí proškolené hasiči vybavení ochrannými prostředky. Zraněným osobám jsou přiřazeny barevné štítky:²⁰

- první priorita – červená **(selhávající životní funkce)**
- druhá priorita – žlutá **(neschopní samostatného pohybu)**
- třetí priorita – zelená **(soběstační, odložitelně ošetřitelní)**
- černou barvou jsou označeny osoby **(bez známek životních funkcí)**

Na místě MU je prováděno vyšetřování za účelem zjištění příčiny, zjištění míry a prokázání zavinění konkrétních osob, nebo zjištění a usvědčení pachatele, jedná-li se o trestný čin. Šetření je prováděno orgány činnými v trestním řízení (soud, státní zástupce a policejní orgán).

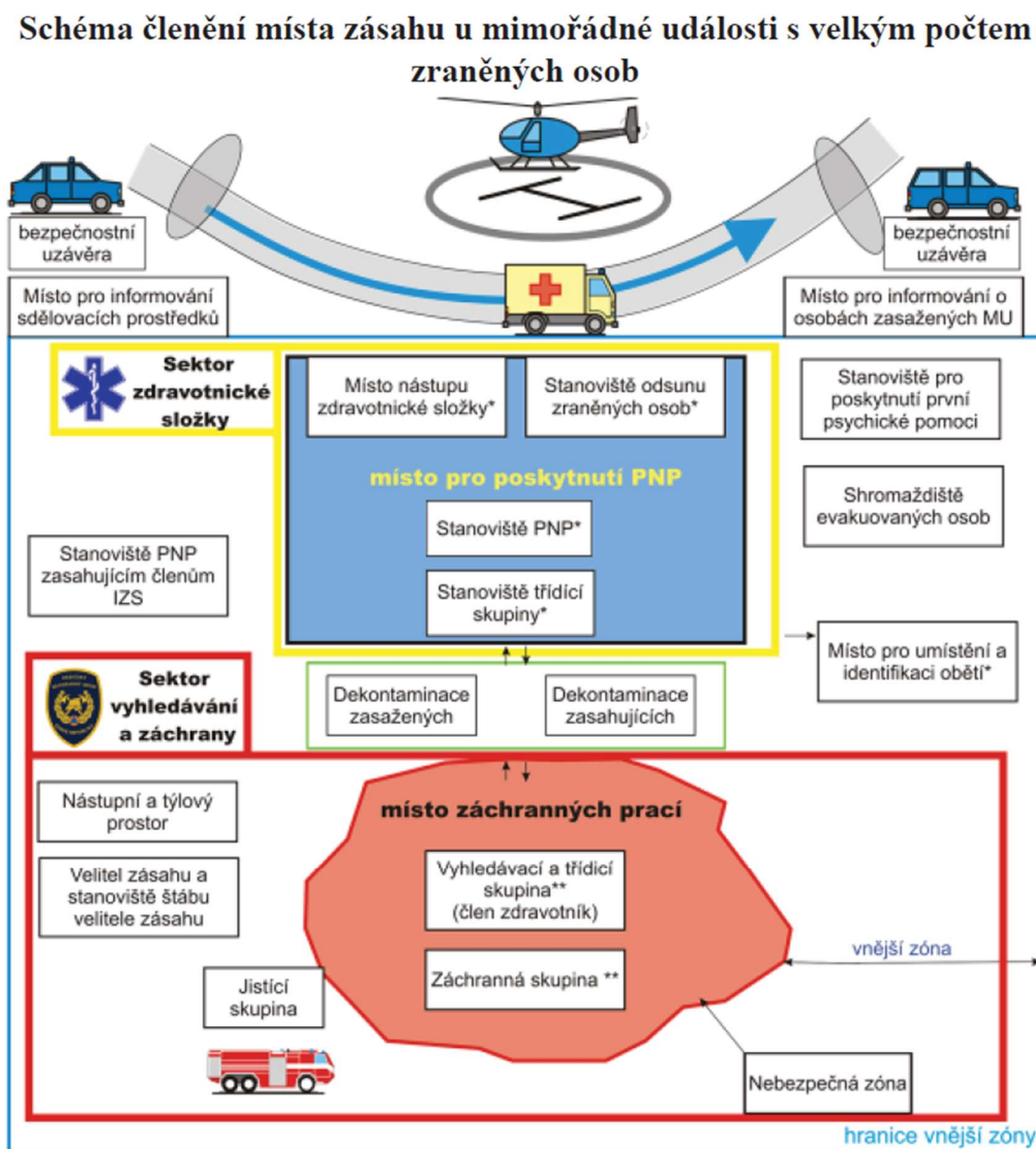
Prvotní úkony na místě MU provádí zpravidla policejní orgán PČR. Jedná se zejména o zjištění a zadokumentování místa události, ohledání místa události za účelem zjištění a zadokumentování kriminalistických stop důležitých pro objasnění události. Vzhledem

²⁰ REMEŠ, R., *Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. s. 218.

k tomu, že se jedná o úkony neopakovatelné, je potřeba je provádět s co největší pečlivostí. Na místě MU se dále provádí i identifikace zemřelých osob.

Současně je zřízeno stanoviště pro poskytnutí první psychické pomoci.

Obr. 1 „Schéma členění místa zásahu“²¹



²¹ Zdroj: stránky HZS

3.2.3 Soubor typové činnosti 12/IZS – Při poskytování psychosociální pomoci

Již v průběhu provádění záchranných a likvidačních prací na místě MU může nastat potřeba poskytování první psychické pomoci a krátkodobé psychosociální pomoci osobám zasaženým mimořádnou událostí. Z tohoto důvodu je na místě události velitelem zásahu zřízeno stanoviště první psychické pomoci.

Osobami zasaženými MU jsou přímí účastníci, kdy za rizikové účastníky se považují zejména děti, senioři, matky samoživitelky. Dále se jedná o svědky MU, rodinné příslušníky zraněných osob a v některých případech psychickou pomoc vyhledají i členové zasahujících složek IZS.²²

Cílem poskytování první psychické pomoci je podpora vlastních zdrojů jedince ke zvládnutí aktuální situace. Tuto pomoc může poskytnout kdokoli na místě události. Základní kroky první psychické pomoci jsou:²³

1. Navaž kontakt.
2. Zjisti zdravotní stav.
3. Informuj o tom, co se děje a naslouchej.
4. Zjišťuj a zajišťuj základní potřeby.
5. Chraň soukromí a důstojnost.
6. Hlídej bezpečí.
7. Řeš situaci tady a teď, nehledej dlouhodobá řešení.
8. Předej do péče blízkých osob nebo dalších služeb.

Při poskytování první psychické pomoci se mohou vyskytnout nečekané komplikace jako je silná stresová reakce zasažených osob, jazyková bariéra, agresivita vůči poskytovatelům psychické pomoci, nedostatek poskytovatelů psychické pomoci apod.

Ze strany OPIS HZS je vyhodnocena potřeba psychosociální pomoci a nabídne veliteli zásahu povolání osob určených pro poskytování psychosociální pomoci, např. psychologa HZS ČR, členy posttraumatického týmu, krizového intervenanta Policie ČR nebo ZZS. V případě MU velkého rozsahu mohou být na žádost IZS, cestou MV-GŘ

²² Soubor typové činnosti IZS: *STČ 12 – Poskytování psychosociální pomoci* online. In: HZS ČR 2020. Cit. 21.5.2025, dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 8.

²³ Soubor typové činnosti IZS: *STČ 12 – Poskytování psychosociální pomoci* online. In: HZS ČR 2020. Cit. 21.5.2025, dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 12-13.

HZS ČR, nasazení vojenští psychologové a vojenští kaplani, pro zajišťování psychosociální pomoci.

3.3 Prověřovací a taktická cvičení

Za účelem ověření připravenosti složek IZS k provádění záchranných a likvidačních prací jsou podle zákona o IZS organizována prověřovací nebo taktická cvičení. Cvičení složek IZS je oprávněn nařídit ministr vnitra, generální ředitel HZS ČR, hejtman kraje nebo ředitel HZS kraje. **Prověřovací cvičení** se provádí za účelem ověření připravenosti složek IZS k zásahu, jeho součástí může být vyhlášení cvičného poplachu. **Taktické cvičení** se provádí za účelem přípravy složek IZS na provedení a koordinaci záchranných a likvidačních prací během řešení MU. Průběh a konání taktického cvičení se předem projedná se zúčastněnými složkami IZS a orgány a je vypracován plán cvičení.²⁴

K udržení a prohloubení znalostí je potřeba realizovat alespoň jedno taktické cvičení složek IZS v průběhu roku, na úrovni územního odboru HZS kraje nebo ve správním obvodu obecního úřadu obce s rozšířenou působností, dle potřeby v součinnosti s orgány obce, pokud na daném území nebyla v uplynulých šesti měsících řešena MU velkého rozsahu se zapojením složek IZS.²⁵

Taktická cvičení složek IZS jsou připravována v souladu s Pokynem generálního ředitele HZS ČR č. 31/2010 ze dne 2.6.2010, ve znění Pokynu generálního ředitele HZS ČR č. 4/2021 ze dne 9.2.2021, kterým se stanoví postup pro přípravu a provedení prověřovacích a taktických cvičení.

HZS Jihočeského kraje postupuje nad rámec výše uvedeného a organizuje během roku více taktických cvičení složek IZS. Realizovaná taktická cvičení složek IZS v uplynulých letech v okrese České Budějovice z posledních let:

Stadion 2/2025, Amok střelce Kočín 4/2024, Dopravní nehody na dálnici D3 12/2024, Hrozba použití NVS Nemocnice České Budějovice 8/2023.

²⁴ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73. § 17.

²⁵ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. *Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné odborné přípravy jednotek požární ochrany a příslušníků Hasičského záchranného sboru ČR*. Praha: Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR – částka 4/2021, 9.2.2021, s. 5.

Z časového hlediska se organizace cvičení člení do několika fází:

- **Přípravná fáze** – je započata zařazením cvičení do plánu úkolů, zahrnuje výběr místa konání, přípravu zahrnutých složek IZS a orgánů, ustanovení rozhodčí a pozorovatelů,
- **Realizační fáze** – začíná vyhlášením simulované MU a končí provedením cvičení,
- **Vyhodnocovací fáze** – podle úrovně a rozsahu cvičení začíná sběrem hodnotících zpráv od členů rozhodčí skupiny a zahájením činnosti vyhodnocovací komise, která zodpovídá za komplexní analýzu cvičení, zapracování návrhů na opatření a zpracovává závěrečné vyhodnocení.²⁶

3.3.1 Taktické cvičení “Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu dálnice D3, Pohůrka 2024”

Dne 9.12.2024 v čase od 8:00 hod do 11:45 hod proběhlo taktické cvičení, kterého se účastnily 3 hlídky PČR, osádky ZZS a HZS, pracovníci ŘSD ČR. Místem provedení byl dálniční tunel Srubec Pohůrka, na dálnici D3, v 135,7 km směr Kaplice, úsek mezi sjezdy Úsilné a Srubec Pohůrka. Toto taktické cvičení bylo iniciováno ze strany Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje za účelem prověření taktiky zákroku a koordinace složky PČR podle STČ 08/IZS – Dopravní nehoda.²⁷

Jedním z nejvíce ohrožených úseků v silniční dopravě jsou právě tunely. Dopravní nehoda v prostoru tunelu může mít vážné následky na životy, zdraví všech lidí uvnitř tunelové stavby, ale i v jejím bezprostředním okolí, dále také na majetek a při nehodě s účastí nebezpečné látky hlavně na životní prostředí. S přepravou nebezpečných látek se pojí velké riziko havárie, či dopravní nehody na běžné pozemní komunikaci, ale také v tunelech. Z těchto důvodů je ve většině zemí přeprava nebezpečných látek striktně regulována tzv. Dohodou ADR.

Při vjetí a průjezdu tunelem, je třeba si uvědomit hrozící rizika při možné dopravní nehodě. Proto je nutné dodržovat striktně předepsaná pravidla pro průjezd tunelem.

²⁶ SEDLÁČEK, M., *Řešení hromadného neštěstí na dálnici D3*. České Budějovice. Zdravotně sociální fakulta Jihočeské univerzity. Vedoucí diplomové práce: Ing. Aleš Kudlák. 2010, s. 31.

²⁷ Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, s. 3.

Nejčastější příčinou dopravních nehod je selhání lidského faktoru, ale také technická závada, zdravotní stav řidiče apod.²⁸

Obecným cílem cvičení bylo:²⁹

1. Využití a ověření zásad řízení zásahu a schopnosti velitelů a vedoucích složek IZS při společném řízení SaP.
2. Vzájemná komunikace složek IZS v místě zásahu.
3. Ověření taktických postupů dle STČ 08/IZS – Dopravní nehoda.
4. Ověření dojezdových tras a časů.
5. Ověření možnosti a kvality spojení v dálničním tunelu Pohůrka.
6. Ověření koordinace složek IZS při taktickém a operačním řízení zásahu.
7. Ověření činnosti operačního řízení KOPIS HZS JHC, ZOS ZZS JčK a IOS KŘP-C při řešení MU – dopravní nehoda v tunelu dálnice D3.
8. Ověření činnosti ŘSD na místě MU. Spočívající ve značení a odklonu dopravy do nepoškozeného tubusu tunelu po dobu uzavření poškozené části tunelu (obousměrný provoz v jednom tubusu tunelu).
9. Organizace řízení dopravy a zajištění bezpečnosti zasahujících složek v místě MU. Použití světelných a informačních tabulí o uzavření komunikace s odkazem na změny a objízdné trasy.

Konkrétním cílem KŘP-C bylo:

1. Provéřit taktiku zákroku a koordinaci složky PČR podle STČ 08/IZS – Dopravní nehoda.
2. Procvičení komunikace na operační úrovni (ověření činnosti IOS KŘP-C).
3. Provéření komunikace na taktické úrovni (ověření komunikace na místě zásahu se základními složkami a cvičícími subjekty).
4. Ověřit spolupráci PČR se základními složkami IZS.
5. Provéřit činnost příslušníka PČR jako velitele za složku PČR.
6. Zajistit a řídit odklon dopravy.
7. Zjistit rizika zákroku.

²⁸ SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2014, s. 20.

²⁹ Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, s. 3.

Námět cvičení:³⁰

Při předjíždění dvou osobních vozidel v jednom tubusu tunelu Pohůrka, ve směru na obec Kaplice, dojde k jejich střetu. Následkem střetu dojde k převrácení jednoho z vozidel se čtyřmi pasažéry a vzniku požáru v motorovém prostoru druhého osobního vozidla, ve kterém cestovaly také čtyři osoby. Oznamovatel z havarovaného vozidla a řidiči z projíždějících vozidel volají na tísňovou linku 112. KOPIS vyhodnotí MU a na místo vysílá určení SaP (HZS JHC, PČR KRP-C a ZZS JčK) dle poplachového plánu Jihočeského kraje.

První na místo události přijíždí jednotky PO HZS JHC, které provádí prvotní průzkum a ve spolupráci s výjezdovými skupinami ZZS JčK provádí záchranné a likvidační práce. Velitel zásahu informuje KOPIS HZS JHC o neprůjezdnosti dálnice D3 ve směru na Kaplici a zajišťuje přistávací plochu pro vrtulník LZS ZZS JčK na přistávací ploše Pohůrka. KŘP-C provádí ve spolupráci se zaměstnanci ŘSD regulaci dopravy a vytváří podmínky pro příjezd a odjezd vozidel složek IZS, zároveň jsou realizovány objízdné trasy. ŘSD obsluhuje technologie tunelu Pohůrka a realizuje opatření na tělese dálnice D3. Po ukončení záchranných prací dochází k demontáži středových svodidel (klenfixů), ke značení a odklonu dopravy do volného nepoškozeného tubusu, čímž se tento stává obousměrným a to po celou dobu uzavření poškozeného tubusu tunelu. SaP společně postupují dle STČ 08/IZS – Dopravní nehoda.

Časové údaje SaP za složku PČR:

1. Integrované operační středisko (IOS KŘP-C)

Čas oznámení: 09:12 hod

Způsob oznámení: Datová zpráva – KOPIS

2. Hlídka PČR Dálniční oddělení Borek

Čas přijetí oznámení: 09:19 hod

Čas dojezdu na místo události: 09:27 hod (použit VRZ)

³⁰ Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, s. 4.

Čas ukončení činnosti na místě zásahu: 11:42 hod

3. Oddělení silničního dohledu KŘP-C

Čas přijetí oznámení: 09:20 hod

Čas dojezdu na místo události: 09:26 hod (použit VRZ)

Čas ukončení činnosti na místě zásahu: 11:42 hod

4. Dopravní inspektorát České Budějovice

Čas přijetí oznámení: 09:19 hod

Čas dojezdu na místo události: 09:21 hod (použit VRZ)

Čas ukončení činnosti na místě zásahu: 11:42 hod

5. Dosah za složku PČR ÚO České Budějovice

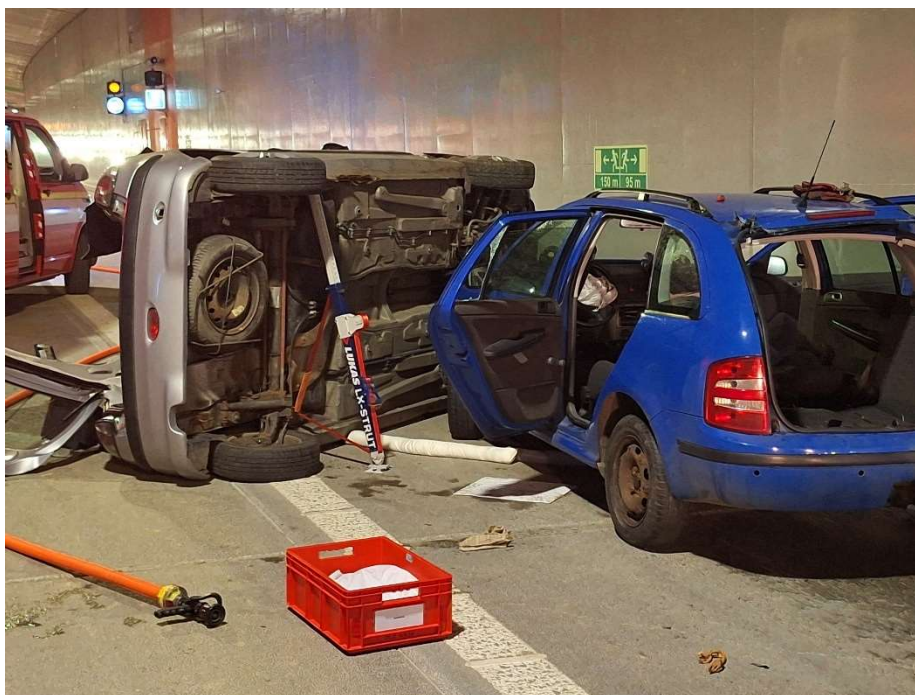
Čas přijetí oznámení: 09:25 hod

Obr. 2 “Komunikace velitele zásahu s hlídkou PČR”³¹



³¹ Interní zdroj PČR

Obr. 3 “Simulovaná dopravní nehoda v tubusu tunelu Pohůrka”³²



Obr. 4 “Třídění zraněných osob”³³



Obr. 5 “Přistání vrtulníku LZS”³⁴



Vyhodnocení konkrétních cílů taktického cvičení:³⁵

1. Provéřit taktiku zákroku a koordinaci složky PČR podle STČ 08/IZS – Dopravní nehoda.

Taktické postupy podle uvedené STČ byly procvičeny a ověřeny na všech úrovních řízení zásahu. První hlídka na místě Dálničního oddělení Borek ihned po příjezdu na místo MU vyslala status „na místě zásahu“ a následně kontaktovala velitele zásahu (dále jen „VZ“) z HZS. Po konzultaci s ním si velitel hlídky PČR oblékl žlutou vestu s nápisem „Velitel“, tím převzal na místě velení za složku PČR a hlídka začala dle pokynu VZ řídit provoz před tunelem Pohůrka, včetně vytvoření záchranářské uličky pro příjezd a odjezd SaP zasahujících složek. O převzetí velení za složku PČR byl informován IOS KŘP-C. Velitel za složku PČR byl po celou dobu cvičení v kontaktu s IOS KŘP-C a VZ HZS, kdy plnil jejich pokyny a předával informace. Následně se na určené stanoviště dostavily hlídky Dopravního inspektorátu České Budějovice a Oddělení silničního dohledu KŘP-C, předaly informaci na IOS KŘP-C o zaujmutí stanoviště a následně plnily

³² Interní zdroj PČR

³³ Interní zdroj PČR

³⁴ Interní zdroj PČR

³⁵ Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, s. 5.

úkoly potřebné k uzavření příjezdových komunikací k místu MU pro civilní nezúčastněná vozidla, regulaci dopravy a vytváření podmínek pro příjezd a odjezd vozidel IZS.

2. Procvičení komunikace na operační úrovni (prověření činnosti IOS KŘP-C).

Komunikace na operační úrovni složky PČR byla provedena ustáleným způsobem. Operační důstojník po obdržení žádost o součinnost ze strany HZS na místo vyslal hlídky k uzavření příjezdových komunikací a to na MUK Pohůrka hlídku Dopravního inspektorátu České Budějovice a na MUK Úsilné hlídku Oddělení silničního dohledu KŘP-C, na řízení dopravy před tunelem Pohůrka a na zpracování dopravní nehody hlídku Dálničního oddělení Borek. Od hlídky Dálničního oddělení Borek zjistil prvotní informace z místa, kdy zjistil, že zde v tunelu došlo k dopravní nehodě dvou vozidel, při které došlo i k požáru jednoho z nich a také ke zranění osob nacházejících se v obou vozidlech. Dále s velitelem této hlídky byl v neustálém kontaktu, komunikoval s ním a reagoval na potřeby hlídky na místě MU. Přes radiostanice nebo mobilní telefony komunikoval a úkoloval hlídky uzavírající příjezdové komunikace. Na základ uzavření průjezdu tunelu v obou směrech, byly natipovány objízdné trasy, kdy přes ŘSD bylo zajištěno dopravní značení těchto objízdných tras. O MU telefonicky informoval dosahového důstojníka a vedení KŘP-C.

3. Prověření komunikace na taktické úrovni (prověření komunikace na místě zásahu se základními složkami a cvičícími subjekty).

Komunikace na místě MU byla na požadované úrovni. Jako první se na místo dostavila dvoučlenná hlídka Dálničního oddělení Borek, kdy se velitel okamžitě spojil s již přítomným velitelem zásahu ze stran HZS a zjistil potřebné prvotní informace ke vzniklé MU, které následně předal IOS KŘP-C. Velitel hlídky Dálničního oddělení Borek se označil žlutou vestou s nápisem „Velitel“ a po celou dobu cvičení plnil tuto funkci. Na místě si s VZ ze strany HZS domluvil způsob vzájemné komunikace a VZ stanovil prostor pro řídicí štáb.

4. Ověřit spolupráci PČR se základními složkami IZS.

Spolupráce na místě mezi zúčastněnými složkami PČR a HZS probíhala na požadované úrovni. Ze strany VZ byl stanoven prostor pro řídicí štáb. Velitel za složku PČR byl s VZ ve spojení, v osobním kontaktu a dle jeho pokynů a potřeb společně reagovaly na vzniklou situaci. Zúčastněné složky zasahovaly dle jejich pokynů podle

potřeb a svých kompetencí, zejména při vymezení a dodržování stanovených hranic nebezpečného prostoru, při prováděních záchranných a likvidačních prací, při řízení provozu, při řízení dopravy pro příjezd a odjezd vozidel zasahujících složek, včetně vymezení plochy pro přistání vrtulníku ZZS.

5. Prověřit činnost příslušníka PČR jako velitele za složku PČR.

Na základě oznámení se na místo k MU k tunelu Pohůrka dostavila hlídka Dálničního oddělení Borek, která se spojila s VZ ze strany HZS. Zjištěné informace předala na IOS KŘP-C. Velitel hlídky PČR si oblékl žlutou vestu s nápisem „Velitel“ a tím převzal činnost velitele za složku PČR. O tomto vyrozuměl IOS KŘP-C. Následně po celou dobu cvičení komunikoval s VZ a plnil jeho pokyny.

6. Zajistit a řídit odklon dopravy.

Po oznámení MU, vzhledem ke vzniklé situaci bylo IOS KŘP-C rozhodnuto o uzavření příjezdových komunikací k tunelu Pohůrka a to v obou směrech, kdy na MUK Pohůrka byla vyslána hlídka Dopravního inspektorátu České Budějovice a na MUK Úsilné byla vyslána hlídka Silničního dohledu KŘP-C. Tyto hlídky plnily úkoly potřebné k uzavření příjezdových komunikací k místu MU pro civilní nezúčastněná vozidla, regulaci dopravy a vytváření podmínek pro příjezd a odjezd vozidel složek IZS. Dále vzhledem k uzavření těchto komunikací byly natipovány objízdné trasy a tyto byly následně označeny dopravním značením. Přímou v místě MU se nacházela hlídka Dálničního oddělení Borek, která zde v době záchranných a likvidačních prací zajišťovala a řídila plynulý příjezd a odjezd vozidel zasahujících složek. Dále dle vzniklé situace organizovala a řídila odjezd vozidel v protisměru, uvízlých v koloně před tunelem (uvolnění komunikace před tunelem). Následně po provedení záchranných prací bylo ve spolupráci s SSÚD zajištěno a provedeno rozebrání středových svodidel (klenfixů), umístění dopravního značení, převedení dopravy do druhého tubusu tunelu a stanovení obousměrného provozu v tomto tubusu.

7. Zjistit rizika zákroku.

Dopravní nehoda na tělese dálnice představuje pro zasahující složky IZS nebezpečí vyplývající z charakteru provozu na této komunikaci. Vlivem vysoké rychlosti, meteorologické situací na místě, možného kluzkého povrchu komunikace, případné snížené viditelnosti a také nedostatečné pozornosti řidičů, může dojít k fatálnímu

ohrožení zasahujících složek na místě MU. U požáru v silničním tunelu je předpoklad rychlého šíření zplodin hoření, rychlého rozšíření požáru a vysokých teplot. Zplodiny hoření jsou vysoce toxické vzhledem k výskytu a charakteru hořlavých látek v místě požáru (vozidla a jejich náklad, provozní náplně vozidel).

Vyhodnocení konkrétních cílů taktického cvičení:³⁶

1. Ze strany PČR vzhledem ke vzniklé dopravní situaci na místě a na příjezdových komunikacích, bylo nasazeno nedostatečné množství SaP, kdy je ke zvládnutí činností PČR na místě takového MU zapotřebí nasadit nejméně šest hlídek PČR. Počet nasazených SaP byl v přípravné části nastaven s ohledem na personální stav na minimum a v případě ostrého zákroku při MU tohoto typu bude zapotřebí nasadit více SaP.
2. Dále ze strany ŘSD bylo při předcházejících informačních schůzkách přislíbeno, že v době cvičení v okolí vjezdu do tunelu Pohůrka nebudou probíhat jakékoli práce, nebudou se v okolí pohybovat žádná vozidla ani osoby, které se neúčastní tohoto cvičení. Což se nestalo. Neustále jak před zahájením, tak při přípravných pracích a i v průběhu taktického cvičení, zde projížděla vozidla stavby (osobní i nákladní) a to i v protisměru a z bočních sjezdů k tunelu. Tímto došlo k nepředvídatelnému ohrožení zasahujících osob a techniky IZS, včetně vrtulníku ZZS.
3. Dále ze strany ŘSD zde bylo výrazně více osob, které nebyly součástí taktického cvičení a nebyly označeny modrou vestou, jak bylo předem domluveno. Tyto osoby se pohybovaly nekontrolovaně v okolí tunelu a tím narušovaly samotný průběh taktického cvičení (hlídka Dálničního oddělení Borek nevěděla, kdo z těchto osob od ŘSD je skutečně součástí taktického cvičení a na koho se mají obracet v případě potřeby a kdo je zde pouze jako divák).

Přínos taktického cvičení:

V rámci taktického cvičení byly ověřeny skutečné dojezdové časy, doby a způsob organizace na vznikající situaci na příjezdových komunikacích s ohledem na vznikající kolony před tunelem a řízení dopravy pro příjezd a odjezd SaP zasahujících složek IZS. Bylo zjištěno, kolik je skutečně zapotřebí nasadit SaP PČR ke zvládnutí tohoto typu MU.

³⁶ Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, s. 5.

Byla procvičena vzájemná komunikace a spolupráce mezi zasahujícími složkami na místě MU.

Návrhy na opatření:³⁷

V rámci taktického cvičení bylo zjištěno, že jsou nevyhovující dojezdové časy pracovníků SSÚD provádějících operativní převedení provozu do protisměrné části dálnice (dotazem bylo zjištěno, že část potřebného materiálu je dovážena až z SSÚD Chotoviny). Vlastní rychlost operativního převedení provozu do protisměrné části dálnice byla nevyhovující. Z těchto důvodů bychom doporučili skladovat veškerý materiál a zařízení potřebné pro převedení provozu do protisměrné části dálnice, skladovat v bezprostřední blízkosti tunelu a nahradit vodící desky dopravními kužely.

Dále vidíme jako nezbytné proškolení policistů Dálničního oddělení Borek ve věci postupů řešení událostí vzniklých uvnitř tunelu, se zaměřením na specifika tunelu a jeho možností. Proškolení se zaměřením na posloupnost jednotlivých činností při řešení události v tunelu.

³⁷ Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, s. 8.

4 Základní složky integrovaného záchranného systému

4.1 Hasičský záchranný sbor České republiky a jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami PO

Hasičský záchranný sbor České republiky je zákonem č. 320/2015 Sb. definován jako 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. Podílí se na zajišťování bezpečnosti státu plněním a organizováním úkolů požární ochrany, ochrany obyvatelstva, civilního nouzového plánování, integrovaného záchranného systému a dalších úkolů v rozsahu a za podmínek stanovených zmíněným zákonem a dalšími právními předpisy.³⁸

Patří mezi základní složky IZS, zajišťuje tedy nepřetržitou pohotovost k reakci na příjem ohlášení vzniku mimořádné události. Za účelem poskytnutí účinné pomoci v časovém limitu rozmísťuje své SaP po celém území státu.

Hasičský záchranný sbor ČR tvoří generální ředitelství, 14x hasičský záchranný sbor kraje, záchranný útvar a škola. Úkoly plní příslušníci ve služebním poměru podle zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a také zaměstnanci v pracovním poměru podle zákoníku práce.³⁹

HZS kraje zřizuje krajské operační a informační středisko, které plní úkoly operačního a informačního střediska IZS (OPIS IZS) a další úkoly stanovené zákonem o IZS. KOPIS zajišťuje nepřetržitý příjem tísňového volání na linkách 112 a 150.⁴⁰ Organizačně se HZS kraje člení na krajské ředitelství, územní odbory, stanice HZS kraje a vzdělávací, technická nebo jiná účelová zařízení, pokud je zřídí.

Plní tyto vybrané úkoly stanovené zákonem o IZS krajskému úřadu:

³⁸ ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 135. § 1.

³⁹ ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2005, částka 135. § 4 a § 5.

⁴⁰ KOLENÁK, I., Studijní opora: *Integrovaný záchranný systém a řešení mimořádných událostí*. Online. Kladno: FBMI ČVUT, 2022. Cit. 02.06.2025. Dostupné z https://predmety.fbmi.cvut.cz/sites/default/files/predmet/3678/metodicka_prirucka/F7PMCIZS_20220912_101428_9439c882b69d627f9b9f80f55db8408b.pdf, s. 42.

- zajišťuje havarijní připravenost kraje a ověřuje ji cvičeními,
- usměrňuje IZS na úrovni kraje,
- ve spolupráci s dotčenými obecními úřady ORP zpracovává a aktualizuje havarijní plán kraje, poplachový plán IZS kraje a vnější havarijní plány (pokud zóna havarijního plánování zasahuje více než jeden správní obvod ORP, nebo přesahuje z jiného území kraje),
- organizuje odbornou přípravu složek IZS zaměřenou na jejich vzájemnou součinnost.⁴¹

Základní úkol **jednotek požární ochrany (JPO)** spočívá v ochraně životů a zdraví obyvatel, majetku před požáry a poskytování účinné pomoci při mimořádných událostech. Systém plošného pokrytí zajišťuje poskytnutí účinné pomoci v určitém časovém limitu s určitým množstvím sil a prostředků kdekoli na území České republiky. Původně byl systém jednotek PO vybudován pro hašení požárů. S technickým rozvojem společnosti vznikla potřeba zásahů i u dalších mimořádných událostí: dopravních nehod, havárií s únikem nebezpečných látek a živelních pohrom.⁴²

Plošné pokrytí představuje systém organizace jednotek PO s cílem optimalizace rozmístění SaP pro účinné zásahy u mimořádných událostí. Vytváří efektivní systém vazeb mezi jednotkami, které disponují rozdílnou operační hodnotou. Zakládá se na určení stupně nebezpečnosti katastrálního území, jelikož pravděpodobnost vzniku mimořádné události není na všech místech stejná. Právní zakotvení základního principu plošného pokrytí nalezneme v § 65 odst. 6 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně.

Jednotkou požární ochrany se rozumí soubor proškolených osob (hasičů), požární techniky (automobilů) a věcných prostředků požární ochrany (technické vybavení pro zásahy). Podle zřizovatele jednotky PO a vztahu osob vykonávajících činnost jednotce vůči zřizovateli lze rozlišit následující druhy jednotek PO:⁴³

⁴¹ KOLEŇÁK, I., Studijní opora: *Integrovaný záchranný systém a řešení mimořádných událostí*. Online. Kladno: FBMI ČVUT, 2022. Cit. 02.06.2025. Dostupné z https://predmety.fbmi.cvut.cz/sites/default/files/predmet/3678/metodicka_prirucka/F7PMCI_ZS_20220912_101428_9439c882b69d627f9b9f80f55db8408b.pdf, s. 46.

⁴² VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D.: *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2022, s. 37.

⁴³ HZS hlavního města Prahy. *Jednotky požární ochrany*. Online. Praha: HZS ČR, © 2025. Cit. 02.06.2025. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.

- jednotky hasičského záchranného sboru kraje (HZS kraje) – zřizovatelem je stát, činnost v jednotce vykonávají příslušníci HZS kraje jako své povolání ve služebním poměru,
- jednotky sboru dobrovolných hasičů obce (SDH obce) – zřizovatelem je obec, činnost v jednotkách SDH obce vykonávají členové dobrovolně, někteří mohou být v pracovním poměru k obci nebo HZS kraje,
- jednotky hasičského záchranného sboru podniku (HZS podniku) – zřizovatelem je právnická nebo podnikající fyzická osoba, která provozuje činnost se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, činnost v jednotkách vykonávají zaměstnanci právnické nebo podnikající fyzické osoby jako své povolání v pracovním poměru,
- jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku (SDH podniku) – zřizovatelem je právnická nebo podnikající fyzická osoba, která provozuje činnost se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, činnost v jednotkách vykonávají zaměstnanci právnické nebo podnikající fyzické osoby dobrovolně.⁴⁴

4.1.1 Činnost HZS ČR a JPO při zásahu u dopravní nehody

Z interních aktů sboru jsou pro účely bakalářské práce významné vybrané listy Bojového řádu jednotek požární ochrany vydané pokynem generálního ředitele č. 41/2017. Konkrétně Metodické listy kapitoly D.

Metodický list 1/D se zabývá dopravními nehodami na pozemních komunikacích obecně. Přejímá definici dopravní nehody ze zákona a zdůrazňuje nutnost spolupráce s dalšími složkami IZS za využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem, např. usměrňování dopravy, odstranění překážky silničního provozu, zajištění sjízdnosti vozovky apod.

Zásah jednotek směřuje k zajištění místa události a jeho okolí, poskytnutí první pomoci zraněným, provedení protipožárních opatření, vyproštění osob nebo zvířat, vyproštění a zajištění převáženého nákladu nebo předmětů, zamezení úniku nebezpečných látek, poskytnutí nezbytné humanitární pomoci zasaženým osobám.

⁴⁴ HZS hlavního města Prahy. *Jednotky požární ochrany*. Online. Praha: HZS ČR, © 2025. Cit. 2.6.2025. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.

Nasazení sil a prostředků se odvíjí od kategorie pozemní komunikace, místa vzniku nehody, druhu a počtu havarovaných vozidel a charakteru převáženého nákladu.⁴⁵

Metodický list 3/D řeší problematiku zásahu u dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob. Za takovou dopravní nehodu se považuje kolize prostředku hromadné přepravy osob nebo hromadné dopravní nehody více než čtyř vozidel. Tento druh dopravních nehod je charakteristický zraněním více osob s různou závažností poranění, nutností provedení vyproštění na více místech současně, zajištění podmínek pro poskytnutí přednemocniční neodkladné péče včetně možného třídění metodou START, s vyšším počtem zasažených vozidel roste nebezpečí spojené se vznikem požáru, úniku pohonných hmot, provozních kapalin a dalších nebezpečných látek. Jsou kladeny vyšší nároky na počet sil a prostředků, tím narůstají i nároky na řízení společného zásahu složek IZS. Vhodné je zřídit velitelské stanoviště, případně štáb velitele zásahu.⁴⁶

K vyproštění osob z havarovaných vozidel jsou jednotky požární ochrany vybaveny hydraulickým vyprošťovacím zařízením viz. obrázek č. 6. Na místo události je KOPIS zpravidla vyslána CAS 20 a rychlý zásahový automobil nebo technický automobil. V případě vzniku dopravní nehody na dálnici je společně s těmito vozy dále vyslána CAS 40, která svými konstrukčními rozměry umožňuje jištění místa události v tzv. nárazníkovém systému, tím je zvyšována bezpečnost zasahujících složek IZS.

⁴⁵ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. Interní předpis. *Metodický list č. 1/D: Dopravní nehoda na pozemních komunikacích – obecně*. Online. Praha: HZS ČR, 2017. Cit. 02.06.2025. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>, s. 1.

⁴⁶ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. Interní předpis. *Metodický list č. 3/D: Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob*. Online. Praha: HZS ČR, 2017. Cit. 02.06.2025. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>, s. 1.

Obr. 6 “Hydraulické vyprošťovací zařízení”⁴⁷



Obr. 7 “Výjezdová vozidla CHS České Budějovice”⁴⁸



4.2 Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby

Zdravotnická záchranná služba (dále jen „ZZS“) je zřízena na základě zákona č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, který ji definuje jako zdravotní službu, kdy je na základě tísňové výzvy poskytována zejména přednemocniční neodkladná péče osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života. Poskytovatelem ZZS je příspěvková organizace zřízená a částečně i financovaná krajem, která zodpovídá za poskytování přednemocniční neodkladné péče na území kraje. Jednotné metodické vedení 14 krajských záchranných služeb zajišťuje Ministerstvo zdravotnictví.⁴⁹

Dostupnost ZZS je dána plánem pokrytí kraje výjezdovými základnami, který vychází z demografických, topografických a rizikových parametrů území. Plán pokrytí kraje výjezdovými základnami ZZS musí být krajem aktualizován nejméně jednou

⁴⁷ Interní zdroj HZS

⁴⁸ Interní zdroj PČR

⁴⁹ ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/374?zalozka=text>. § 5.

za 2 roky. Dojezdová doba do 20 minut od převzetí pokynu k výjezdu posádky musí být dodržena s výjimkou případů nenadálých nepříznivých dopravních nebo povětrnostních podmínek.⁵⁰

Traumatologický plán poskytovatele ZZS stanoví opatření a postupy uplatňované poskytovatelem zdravotnické záchranné služby při zajišťování a poskytování přednemocniční neodkladné péče v případě hromadných neštěstí. Součástí traumatologického plánu je přehled a hodnocení možných zdrojů rizik ohrožení života a zdraví osob, analýza vychází z místních podmínek a možností kraje. Povinnost zpracovat traumatologický plán má poskytovatel zdravotnické záchranné služby, jeho aktualizace se uskuteční minimálně jednou za 2 roky.⁵¹

ZZS zajišťuje tyto činnosti:⁵²

- nepřetržitý kvalifikovaný bezodkladný příjem tísňové komunikace na národní tísňové číslo 155 a výzev předaných operačním střediskem jiné základní složky integrovaného záchranného systému, operátorem zdravotnického operačního střediska nebo pomocného operačního střediska,
- vyhodnocování stupně naléhavosti tísňové komunikace, rozhodování o nejvhodnějším okamžitém řešení tísňové výzvy podle zdravotního stavu pacienta, rozhodování o vyslání výjezdové skupiny, rozhodování o přesměrování výjezdové skupiny a operační řízení výjezdových skupin,
- řízení a organizaci přednemocniční neodkladné péče na místě události a spolupráci s velitelem zásahu složek integrovaného záchranného systému,
- spolupráci s cílovým poskytovatelem akutní lůžkové péče,
- poskytování instrukcí k zajištění první pomoci prostřednictvím sítě elektronických komunikací v případě, že je nezbytné poskytnout první pomoc do příjezdu výjezdové skupiny na místo události,
- vyšetření pacienta a poskytnutí zdravotní péče, včetně případných neodkladných výkonů k záchraně života, provedené na místě události, které směřují k obnovení nebo stabilizaci základních životních funkcí pacienta,

⁵⁰ ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/374?zalozka=text>. § 5.

⁵¹ ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/374?zalozka=text>. § 7.

⁵² ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/374?zalozka=text>. § 4.

- soustavnou zdravotní péči a nepřetržité sledování ukazatelů základních životních funkcí pacienta během jeho přepravy k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče, a to až do okamžiku osobního předání pacienta zdravotnickému pracovníkovi cílového poskytovatele akutní lůžkové péče,
- přepravu pacienta letadlem mezi poskytovateli akutní lůžkové péče, a to za podmínek soustavného poskytování neodkladné péče během přepravy, hrozí-li nebezpečí z prodlení a nelze-li přepravu zajistit jinak,
- přepravu tkání a orgánů k transplantaci letadlem, hrozí-li nebezpečí z prodlení a nelze-li přepravu zajistit jinak,
- třídění osob postižených na zdraví, podle odborných hledisek urgentní medicíny, při hromadném postižení osob v důsledku MU nebo krizových situací.

Organizační strukturu poskytovatele ZZS tvoří:⁵³

- a) **ředitelství** – je centrálním řídicím a koordinačním pracovištěm pro poskytování zdravotnické záchranné služby a pro činnosti k připravenosti poskytovatele zdravotnické záchranné služby na řešení mimořádných událostí a krizových situací na území kraje, které zajišťuje zejména činnosti ekonomického, organizačního a technického charakteru. Ředitelství musí být umístěno v sídle poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- b) **zdravotnické operační středisko** – je centrálním pracovištěm operačního řízení, které pracuje v nepřetržitém režimu. Zdravotnické operační středisko je centrem tísňové komunikace na národní tísňové číslo 155,
- c) **výjezdové základny s výjezdovými skupinami** – výjezdovou základnou je pracoviště, odkud je na pokyn operátora zdravotnického operačního střediska zpravidla vysílána výjezdová skupina. Výjezdovou skupinu tvoří zdravotničtí pracovníci vykonávající činnosti zdravotnické záchranné služby a má nejméně 2 členy. Podle složení a povahy činnosti se výjezdové skupiny člení na výjezdové skupiny rychlé lékařské pomoci, jejichž členem je lékař a na výjezdové skupiny rychlé zdravotnické pomoci, jejichž členy jsou zdravotničtí pracovníci lékařského zdravotnického povolání. Podle typu dopravních prostředků, které využívají ke své činnosti, se výjezdové skupiny člení na pozemní, letecké a vodní,

⁵³ ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. o zdravotnické záchranné službě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/374?zalozka=text>. § 9.

- d) **pracoviště krizové připravenosti** – je určeno pro koordinaci úkolů vyplývajících pro poskytovatele zdravotnické záchranné služby z krizového plánu kraje, havarijního plánování a dokumentace integrovaného záchranného systému. Zajišťuje psychosociální intervenční služby pro zaměstnance poskytovatele zdravotnické záchranné služby a další zdravotnické pracovníky v případě mimořádné události nebo krizové situace při provádění záchranných a likvidačních prací. Organizuje vzdělávání a výcvik složek integrovaného záchranného systému k poskytování neodkladné resuscitace. Dále zpracovává návrh traumatologického plánu a návrh jeho změny,
- e) **vzdělávací a výcvikové středisko.**

V jednotlivých krajích bývá zřízena také letecká záchranná služba (dále jen „LZS“), která svým poskytuje stejnou lékařskou pomoc jako výjezdová skupina ZZS, dopravním prostředkem je vrtulník.

Posádky sanitních vozů i LZS rozlišují dva základní druhy zásahů:⁵⁴

- **Primární** – jedná se o reakci na tísňové volání či na žádost posádky ZZS v terénu – následuje výjezd to terénu na místo nehody, ošetření pacienta a většinou i převoz do zdravotnického zařízení,
- **Sekundární** – kdy se jedná o převoz pacientů mezi zdravotnickými zařízeními. V rámci LZS se dělí dále na **neodkladné**, těch je většina. Jedná se převážně o transport pacienta na specializované pracoviště, kdy by odklad převozu mohl způsobit zhoršení stavu. A dále na **plánované**, kdy odklad převozu nezpůsobí zhoršení stavu pacienta, ale je zapotřebí šetrný transport.

Časový limit pro start vrtulníku je tři minuty od výzvy dispečinku. Komunikace s dispečinkem ZZS probíhá prostřednictvím radiostanice v provozním pásmu 160 MHz. Jde o stanici kompatibilní se všemi vozy ZZS v kraji, takže se posádka vrtulníku může spojit přímo s vozem RLP nebo RZP, který jede ke stejnému případu. V komunikaci s osádkou Policie České republiky (dále jen „PČR“) je využíván systém Pegas Matra, kdy hlídka PČR je kontaktována osádkou LZS zejména z důvodu požadavků na vyklizení místa pro přistání, operativní změně přistávacího místa či požadavku na informace například ke stožárům vysokého napětí či jiných možných překážek nacházejících se na domluveném místě pro přistání vrtulníku.⁵⁵

⁵⁴ ADÁMEK M., *Jak funguje letecká záchranka*. 1. vyd. Brno: CPress, 2010, s. 20.

⁵⁵ ADÁMEK M., *Jak funguje letecká záchranka*. 1. vyd. Brno: CPress, 2010, s. 26.

Vrtulník LZS má stejně jako jakékoli jiné dopravní letadlo i odpovídač, kterým se hlásí a identifikuje systému řízení letového provozu. Na rozdíl od běžných letadel se vrtulník LZS při radiové komunikaci hlásí volacím znakem „Kryštof“. V Jihočeském kraji působí Kryštof 13. Vrtulník LZS má v letovém provozu absolutní přednost a jakékoli dopravní letadlo je z jeho dráhy odkloněno, aby se eliminovala možná kolize obou strojů.⁵⁶

Podmínky pro vzlet vrtulníky LZS jsou dány leteckými předpisy. Záleží na dohlednosti, výšce mraků a zkušenosti posádky. Překážkou v letu může být mlha i silný mráz, ale tma jako taková nevadí, pokud je jasno.

Na palubu vrtulníku nelze vzít z bezpečnostních důvodů každého a to zejména např. limitací stavu pacienta, který je agresivní a hrozí, že by chtěl cestou vyskočit nebo se prát s posádkou. Dále nelze vrtulníkem LZS transportovat ženu, u které by mohlo dojít k porodu nebo osoby vážící nad 150 kg.

Na palubě vrtulníku se pacienti většinou pouze udržují, jelikož se moc úkonu v takto stísněném prostoru provádět nedá. Lze podávat léky, infuzi, resuscitovat a vypnout či zapnout přístroj zvaný Lucas, který pomáhá se stlačováním hrudníku při resuscitaci. Na palubě je dále možno píchnutím odstranit vzduch nahromaděný kolem plic, ale pokud je cestou potřeba pacienta např. zaintubovat, tak je již problém a toto se provádí až po přistání.⁵⁷

⁵⁶ ADÁMEK M., *Jak funguje letecká záchranka*. 1. vyd. Brno: CPress, 2010, s. 26.

⁵⁷ DVOŘÁK, M., *Mezi nebem a pacientem*. Praha: Martin Moravec, 2023, s. 101-103.

Obr. 7 „Vrtulník LZS“⁵⁸



4.2.1 Činnost poskytovatelů ZZS při zásahu u dopravní nehody

Činnost ZZS při zásahu u dopravní nehody se zraněním osob je převážně definována v STČ 08/IZS – Dopravní nehoda, dále v STČ 09/IZS – Zásah složek u MU s velkým počtem zraněných osob a STČ 12/IZS – Při poskytování psychosociální pomoci. Kromě výše uvedených STČ je zásah u dopravní nehody zároveň upraven v interních předpisech ZZS, tyto jsou v souladu se STČ 08/IZS, ze kterého vychází. Mimořádnou událostí z pohledu ZZS je taková událost, kdy je na místě události 5 a více výjezdových skupin či více než 15 zraněných osob. V takovém případě na místo události vyjíždějí všechny dostupné síly a prostředky.

⁵⁸ Interní zdroj PČR

Činnost ZZS spočívá zejména v:^{59,60}

- Upřesnění tísňového volání Zdravotnickému operačnímu středisku ZZS vedoucím první výjezdové skupiny, která přijede na místo MU jako první, včetně upřesnění způsobu příjezdu k místu MU dalšími výjezdovými skupinami.
- Provedení orientačního zdravotnického průzkumu místa MU za účelem provedení odhadu počtu zraněných osob a obětí a určení možných rizik pro členy výjezdových skupin.
- Na základě průzkumu stanoví vedoucí výjezdové skupiny předběžný požadavek na vyslání dalších výjezdových skupin a prostředků ZZS.
- Třídění zraněných osob pro stanovení pořadí pro poskytnutí přednemocniční neodkladné péče (dále jen „PNP“).
- Konstatování smrti osob a označení obětí identifikační a třídící kartou v rámci třídění.
- Poskytování PNP a následný urgentní odsun zraněných osob do nemocnic.⁶¹
- Podávání informací vedoucímu zdravotnické složky o osobách zemřelých během transportu do nemocnice.
- Zdravotnické operační středisko na žádost vedoucího zdravotnické složky vyšle na místo zásahu a na dobu nezbytně nutnou potřebný počet vyškolených interventů ZZS pro poskytování první psychické pomoci.⁶²

⁵⁹ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Katalogový soubor typové činnosti *STČ 08/IZS – Dopravní nehoda*. [Online]. Praha: HZS ČR, 1.1.2009, akt. 15.12.2020.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 47.

⁶⁰ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Katalogový soubor typové činnosti *STČ 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob*. [Online]. Praha: HZS ČR, 1.4.2008, akt. 19.12.2016.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 35-37.

⁶¹ DOLAN, B., HOLT, L., *Accident & Emergency: Theory into Practice*. Toronto: Elsevier, 2013, s. 5.

⁶² Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Katalogový soubor typové činnosti *STČ 12/IZS – Poskytování psychosociální pomoci*. [Online]. Praha: HZS ČR, 07.2012, akt. 08.2024.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>, s. 25.

Obr. 8 “Sanitní vůz ZZS”⁶³



4.3 Policie České republiky

Policie ČR je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady z roku 1991. Ve znění aktuálně platného zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky: „*Policie ČR slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.*“⁶⁴

Úkoly policie vykonávají příslušníci policie (policisté) zaměstnaní podle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a zaměstnanci policie. Působnost služeb Policie ČR zahrnuje zajišťování bezpečnosti silničního provozu, prevenci kriminality, ochranu veřejného pořádku, státní správu ve věcech zbraní a střeliva, odhalování nelegální migrace, ochranu ústavních činitelů a objektů zvláštního

⁶³ Interní zdroj PČR

⁶⁴ ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 91. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2008/273?zalozka=text>. § 2.

významu. Výkon činností je omezen na státní území České republiky, není-li stanoveno jinak právními předpisy.

Policie ČR je podřízena ministerstvu vnitra, které vytváří podmínky pro plnění jejích úkolů. Organizační strukturu Policie ČR tvoří:⁶⁵

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

Policejní prezidium určuje cíle a perspektivu rozvoje policie, řeší koncepci její organizace a stanoví úkoly jednotlivých služeb. V rámci Policie ČR působí následující služby:

- služba pořádkové policie,
- služba dopravní policie,
- služba cizinecké policie,
- letecká služba,
- pyrotechnická služba,
- ochranná služba,
- služba kriminální policie a vyšetřování,
- další specializované služby.

4.3.1 Činnost PČR při zásahu u dopravní nehody

Činnost PČR při zásahu u dopravní nehody se zraněním osob je převážně definována v STČ 08/IZS – Dopravní nehoda, dále v STČ 09/IZS – Zásah složek u MU s velkým počtem zraněných osob a STČ 12/IZS – Při poskytování psychosociální pomoci. Kromě výše uvedených STČ je zásah u dopravní nehody zároveň upraven v interních předpisech PČR, tyto jsou v souladu se STČ 08/IZS, ze kterého vychází.

V rámci činnosti základních složek IZS provádí Policie ČR při mimořádných událostech především:⁶⁶

⁶⁵ ŠKODA, J., VAVERA, F., ŠMERDA, R., *Zákon o policii s komentářem*. 3. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2023, s. 37.

⁶⁶ VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D., *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2022, s. 53-54.

1. uzavírání zájmových prostorů a regulaci vstupu a opuštění těchto prostor,
2. regulaci dopravy v prostoru mimořádné události,
3. šetření okolnosti vzniku mimořádné situace k objasnění příčin jejího vzniku,
4. plnění úkolů, souvisejících s identifikací zemřelých,
5. řešení ochrany a zabezpečení movitého a nemovitého majetku a eventuálně eliminaci kriminální činnosti při vzniku mimořádné události,
6. plnění dalších úkolů podle pokynu velitele zásahu nebo řídicí složky IZS.

Problematiku IZS mají ve své pracovní náplni pevné organizační struktury Policie ČR a to na úrovni oddělení krizového řízení (Policejní prezidium ČR), na krajské úrovni (správa kraje), skupina krizového řízení a na okresní úrovni (územní odbor) pověřený pracovník.

Dle rozkazu č. 94 ředitele Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje ze dne 9.12.2024 o řízení sil a prostředků krajského ředitelství na místech MU v teritoriu odboru České Budějovice krajského ředitelství a jeho okolí rozhodne příslušník PČR operačního střediska, zejména s přihlédnutím k reálné dojezdové vzdálenosti do místa MU. Operační důstojník určí i vyšle na místo MU velitele za složku PČR. Ten poté řídí SaP na místě MU do příjezdu vedoucího výjezdové skupiny nebo příslušného vedoucího policisty územního odboru České Budějovice.⁶⁷

Hlavní podíl Policie ČR na společných zásazích spočívá v pořádkové činnosti a v regulaci dopravy. V zabezpečení místa MU, zajištění volného prostoru pro příjezd a odjezd zasahujících vozidel složek IZS. Zajištění plochy pro přistání vrtulníku LZS. Ve spolupráci s ZZS policisté pomáhají při třídění zraněných osob či při jejich přesunu do vozidel RLP. Napomáhají při základním ošetření zraněných osob a jsou nápomocni při zjišťování jejich totožnosti. Dohlíží na zraněné, kontrolují změny jejich zdravotního stavu, evidují jejich počty. V případě potřeby identifikují zemřelé osoby.⁶⁸

Dopravní nehody vyšetřují dopravní policisté místně příslušných dopravních inspektorátů ze skupiny dopravních nehod nebo také policisté příslušného dálničního oddělení, záleží na lokaci místa MU dopravní nehody. K zajištění vlastní bezpečnosti policisté označí místo události výstražným světelným zařízením na služebním vozidle, použije výstražné kužely, LED diodová světla (tzv. světelné puky), LED diodový

⁶⁷ Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje k zajištění sil a prostředků územního odboru České Budějovice Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje na místech mimořádných událostí*. České Budějovice, 9.12.2024, s. 1.

⁶⁸ HANUŠKA, Z. a kol., *Integrovaný záchranný systém*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022, s. 35.

informační panel s proměnným značením umístěným na střeše vozidla. Po příjezdu na místo události policisté provedou hláskou službu operačnímu středisku, upřesní rozsah události včetně počtu zraněných. Evidují a ztotožňují zúčastněné osoby. Provádí lustrace osob i vozidel v systémech PČR pro účely pátrání. Dále provádí dechové zkoušky u osob, které jsou schopny se této dechové zkoušce podrobit, pokud se jedná o osobu řidiče, který je zraněn a není schopen se ze zdravotních důvodů této dechové zkoušce podrobit, tak je cestou operačního důstojníka vyžádán odběr krve v nemocnici, kam je zraněná osoba převezena. Pokud nelze na místě určit, kdo vozidlo řídil, je odběr krve vyžádán u celé osádky vozidla. V případě podezření na užití návykové látky je u řidiče proveden test na návykovou látku testerem DrugWipe. V případě podezření ze spáchání trestného činu, je cestou operačního důstojníka vyrozuměn výjezd Služby kriminální policie a vyšetřování, který se na místo události dostaví a věc si přebírá do vyšetřování. Cestou operačního důstojníka je vyrozuměn i dosahový státní zástupce příslušného Okresního státního zastupitelství.⁶⁹

Obr. č. 9 “Vozidlo výjezdu skupiny dopravních nehod”



Po provedení prvotních záchranných prací je ze strany hlídky dopravních nehod započato šetření za účelem objasnění příčin dopravní nehody a prokázání zavinění

⁶⁹ Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Interní předpis. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 1.1.2021, s. 1-6.

konkrétních osob. Provádí se prvotní a neopakovatelné úkony na místě události spočívající v zajištění a zadokumentování (fotodokumentace, videozáznam) místa MU,⁷⁰ může být využit i dron. Probíhá ohledání místa MU za účelem vyhledání, zajištění a zadokumentování kriminalistických stop. Provádí se ztotožnění svědků události, osob pohybujících se na místě události. Zjišťují se dostupné kamerové systémy v místě MU či palubní kamery z vozidel. Provádí se ruční zakreslení a zaměření stop, postavení vozidel, místa střetu, rozměry komunikace místa MU na náčrtek. V případě závažných zranění či úmrtí osob na místě MU se místo události dokumentuje za pomoci totální stanice, kdy se data z této totální stanice pomocí dalšího sw převedou přímo do systému PC Crash. Plánek vytvořený v počítačovém systému PC Crash slouží jako podklad pro možné znalecké zkoumání mechanismu vzniku a průběhu dopravní nehody. Údaje o zúčastněných osobách, vozidlech či poškozených předmětech se evidují na místě události do systému EDN (Evidence dopravních nehod). Tento program je přímo vyvinut pro potřeby dopravní policie při vyšetřování na místě dopravních nehod.

Náčrtek i plánek silniční dopravní nehody musí být jasný, přehledný a výstižný. K tomu slouží řada praxí zažitých a osvědčených symbolů a smluvených značek, v praxi se zejména osvědčilo číselné označení konstantních objektů, věcí, stop i postavení objektů a vozidel. Označení stop v plánu dopravní nehody, v protokolu o dopravní nehodě i na fotodokumentaci musí být shodné.⁷¹

Dovolují-li to okolnosti, na místě dopravní nehody se po předchozím poučení účastníci a svědci dopravní nehody požádají o podání vysvětlení.

V případě účasti při MU vozidla nad 3,5 t, vybaveného digitálním či analogovým tachografem, je policista povinen stáhnout data z karty řidiče a tachografu vozidla a provést vyhodnocení údajů, za účelem kontroly dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek, dob odpočinku a povolené rychlosti soupravy.⁷²

U každé dopravní nehody s účastí vozidla přepravující nebezpečné věci podle dohody ADR policista zpracuje vždy kontrolní seznam „Checklist“, ve kterém řádně uvede množství a druh přepravované látky (zejména UN číslo a pojmenování přepravované

⁷⁰ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J., *Kriminalistika*, Praha: C.H. Beck, 2001, s. 454.

⁷¹ Chmelík, J., *Rukověť kriminalistiky*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, s. 445.

⁷² Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Interní předpis. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 1.1.2021, s. 17

látky).⁷³ Dále je policista povinen stáhnout data z karty řidiče a tachografu vozidla a provést vyhodnocení údajů, za účelem kontroly dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek, dob odpočinku a povolené rychlosti soupravy.

Pro případ úniku nebezpečného nákladu, jsou dopravní jednotky vybaveny „Pokyny pro případ nehody“, kde jsou uvedeny veškeré opatření, které musí osádka vozidla učinit. Nelze-li „Písemné pokyny pro případ nehody“ získat a uniká z vozidla látka neznámého složení, je třeba se vzdálit mimo nebezpečnou zónu. Ihned vyrozumět Hasičský záchranný sbor a vyčkat na jeho příjezd, do příjezdu uzavřít místo dopravní nehody.

Podle druhu unikající nebezpečné látky vymezují odborníci prostor maximálního ohrožení tzv. Bezpečnostní zónu takto:⁷⁴

• Hořlavé kapaliny, louhy, kyseliny	5 metrů
• Jedovaté žíravé plyny, pachy, páry	15 metrů
• Výbušné páry, plyny, prachy	30 metrů
• Radioaktivní látky	50 metrů
• Třaskaviny, oblaka par	100 až 1000 metrů

Při stanovení poloměru bezpečnostní zóny je nezbytné, zejména u plyných a těkavých látek, vzít v potaz také sílu, teplotu a směr proudění vzduchu. Lze proto doporučit, aby v případě úniku nebezpečné látky byl vyklizen, co největší možný prostor, kolem dopravní nehody. Po příjezdu zásahové jednotky hasičů se policisté, obdobně jako zdravotníci řídí pokyny velitele zásahu hasičů.⁷⁵

Pokud dojde v souvislosti s dopravní nehodou k úmrtí osob, policista vždy postupuje podle trestního řádu. Je-li důvodné podezření, že smrt osoby byla způsobena trestným činem, policista vždy nařídí soudní pitvu včetně provedení toxikologické analýzy, k čemuž přibere znalce z oboru soudního lékařství nebo příslušný ústav. K ohledání usmrcené osoby se vždy přizve lékař. Odvoz usmrcené osoby z místa povolí policista

⁷³ ČESKO. Vyhláška č. 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2006, částka 168. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2006/522?zalozka=text>, Příloha č. 7.

⁷⁴ KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*, Praha: Prospektrum spol. s.r.o., 1998, s. 62.

⁷⁵ PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde a. s., 2000, s. 183.

až poté, co bylo provedeno řádné ohledání těla usmrcené osoby. Dále policista zajistí věci usmrcené osoby.⁷⁶

Po řádném zadokumentování místa události se ve spolupráci s jednotkami požární ochrany provedou likvidační práce a odtahy poškozených vozidel. Jednotky požární ochrany a pracovníci správce komunikace nebo ŘSD provedou úklid komunikace, před opětovným spuštěním provozu. Poté co jsou úklidové práce ukončeny, vozidla odtažena, hlídka PČR místo události opouští.

V případě zranění osob, hlídka z místa události odjíždí do příslušné nemocnice, kde zjišťuje rozsah zranění osob a zajišťuje podepsání souhlasu s vyplněním lékařské zprávy pro další účely vyšetřování.

Po návratu z místa dopravní nehody policista věc zpracuje v informačním systému ETR (Evidence trestního řízení) a provádí další potřebné úkony a šetření vedoucí k objasnění MU.⁷⁷

Silniční dopravní nehoda je charakterizována těmito skutečnostmi:⁷⁸

- je výsledkem střetu dopravních prostředků bez ohledu na to, zda jsou prostředky poháněné motorem či jiným způsobem,
- vznikla v silničním provozu na veřejné komunikaci,
- je událostí nezamýšlenou a nepředvídanou, avšak předvídatelnou,
- došlo ke škodlivému následku na životech nebo zdraví účastníků události,
- došlo k majetkové újmě fyzické nebo právnické osoby.

Příčinou vzniku silničních dopravních nehod je zaviněné jednání fyzické osoby, často kvalifikované jako:⁷⁹

- přestupek v silniční dopravě,
- nedbalostní trestné činy ublížení na zdraví podle § 147 nebo § 148 trestního zákoníku (dále jen „TZ“),
- obecné ohrožení podle § 273 TZ.

⁷⁶ Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Interní předpis. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 1.1.2021, s. 20.

⁷⁷ Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Interní předpis. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 1.1.2021, s. 10.

⁷⁸ PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde a. s., 2000, s. 104.

⁷⁹ RYBÁŘ, M., a kol., *Kriminalistika Metodika vyšetřování vybraných trestných činů*. Plzeň: Nava, 2008, s. 11-12.

Se silniční dopravní nehodou však mohou souviset i jiná ohrožující jednání, která ale nemusí bezprostředně napomáhat jejímu vzniku. Jedná se o jednání, jejichž skutková podstata spočívá v nedbalostním jednání, kterým některý z účastníků provozu na veřejné komunikaci způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení. Tato jednání lze kvalifikovat jako:

- obecné ohrožení z nedbalosti § 273 TZ,
- poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti § 294 TZ,
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277) TZ,
- ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 TZ.

5 Vlastní šetření

5.1 Statistika nehodovosti

V rámci praktické části této bakalářské práce byla metodou obsahové analýzy zpracována data, ke zjištění nehodovosti ve vybraném období deseti let, za účelem prověření hypotézy, zda meziročně dochází k nárůstu silničních dopravních nehod se zraněním či nikoli.

Statistické údaje pro zpracování přehledu nehodovosti za roky 2012 až 2022 byly získány z dat Centra dopravního výzkumu. Časový úsek byl zvolen záměrně, jelikož do konce roku 2022 (přesněji do měsíce listopadu), byl dopravní policií zabývajícím se zpracováním nápadu dopravních nehod, užíván systém pro zpracování dopravních nehod „Lotus Notes“, který byl nahrazen systémem novým nazvaným „EDN“. Vzhledem k tomu, že bylo potřeba praxí doladit správné fungování nového systému, nebyly statistické údaje zcela relevantní.

Na území okresu České Budějovice se za vybrané časové období stalo **16 898** dopravních nehod, které byly evidovány a řešeny Policií ČR, nejsou zde tedy zahrnuty dopravní nehody, které si účastníci mezi sebou vyřešili pomocí tzv. „euroformuláře“. S ohledem na zaměření práce bylo pomocí zadání kritéria zjištěno, že z tohoto počtu ke zranění osob došlo u **6 116** dopravních nehod.

Pro statistickou evidenci je při vyšetřování dopravní nehody zjišťována i závažnost zranění. Ve statistickém sledování jsou rozlišovány celkem tři kategorie: lehké zranění (LZ), těžké zranění (TZ) a usmrceno (U). Vlastním zpracováním dat byla vytvořena tabulka a graf znázorňující statistiku za jednotlivé roky s rozlišením závažnosti zranění včetně možných kombinací, kdy u jedné dopravní nehody může být v různé míře zraněno více osob.

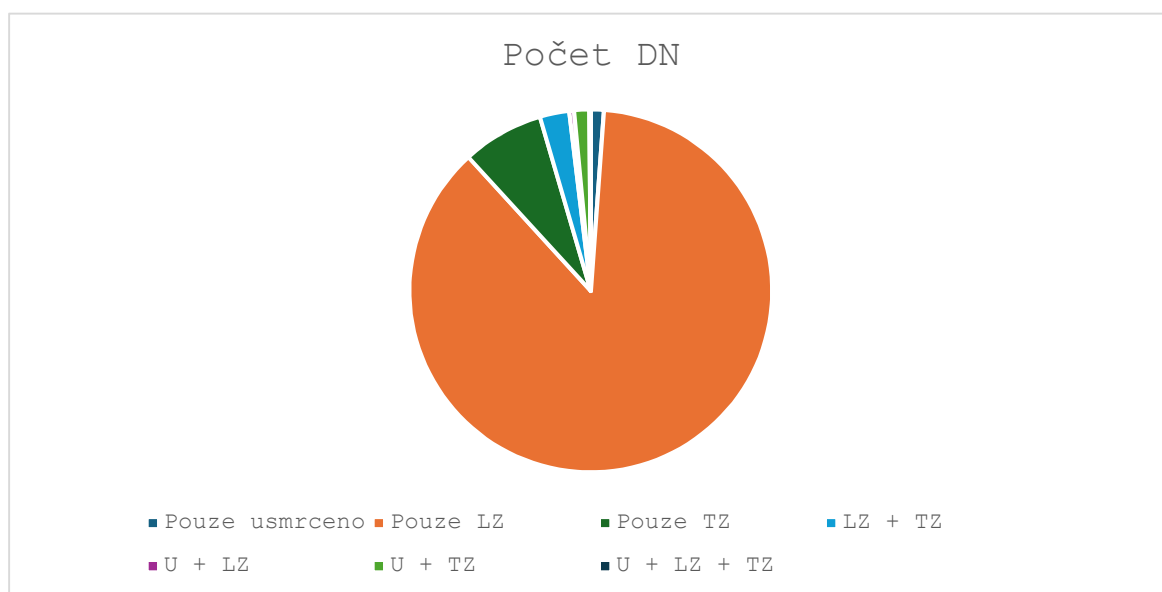
Tabulka č. 1 “Statistika závažnosti zranění osob při dopravních nehodách”⁸⁰

Závažnost zranění	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
U	8	8	13	8	9	5	7	6	4	5	7
LZ	502	521	528	536	523	498	470	468	443	411	444
TZ	54	40	42	36	41	56	42	40	43	24	54
LZ + TZ	29	16	11	11	14	21	17	18	13	15	6
U + LZ	4	6	5	5	1	1	1	3	1	1	1
U + TZ	1	3	2	1	1	2	0	0	1	1	0
U + LZ + TZ	1	0	0	0	1	2	1	1	1	1	0
DN se zraněním	599	594	601	597	590	585	538	536	506	458	512

Z tabulky vyplývá, že u dopravních nehod nejčastěji dochází k lehkému zranění osob, bylo tomu tak u 5 344 případů. Nejfatálnější z pohledu následků byl rok 2014, kdy v okrese České Budějovice na silnicích při dopravních nehodách zemřelo 13 osob, evidováno bylo celkem 601 dopravních nehod se zraněním. Oproti tomu v roce 2020, domnívám se, že vlivem pandemie Covid19, došlo k 506 nehodám se zraněním (z toho 4 smrtelným) a v následujícím roce 2021 celkový počet dopravních nehod se zraněním klesl na 458.

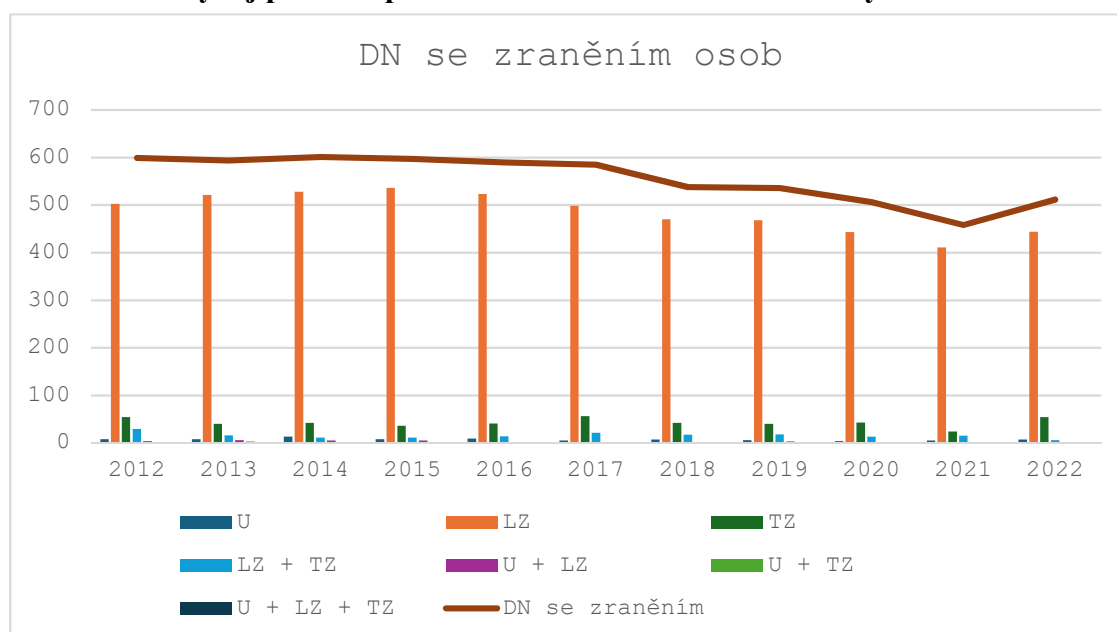
⁸⁰ Zdroj vlastní

Graf č. 1 “Následky dopravních nehod”⁸¹



Na základě vyhodnocení statistických dat lze konstatovat, že počet dopravních nehod se zraněním nemá vzrůstající tendenci, ale naopak můžeme sledovat mírní pokles. Tvrzení je podpořeno grafickým znázorněním. Jedním z faktorů, který přispívá k eliminaci následků na lidských životech a zdraví, může být technický pokrok v oblasti automobilového průmyslu, zejména pak vyšší míra aktivní i pasivní bezpečnosti vozidel.

Graf č. 2 “Vývoj počtu dopravních nehod se zraněním za roky 2012 až 2022”⁸²



⁸¹ Zdroj vlastní

⁸² Zdroj vlastní

5.2 Řízené rozhovory

V rámci řízeného strukturovaného rozhovoru bylo osloveným respondentům položeno celkem 13 otázek ve stejném pořadí. Za účelem provedení vlastního šetření bylo osloveno celkem devět respondentů ze základních složek IZS (čtyři respondenti z řad PČR, dva respondenti z řad ZZS a tři respondenti z řad HZS). Kdy z každé složky byl osloven pracovník zabývající se krizovým řízením.

„U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?“

V rámci první otázky došlo k úvodnímu seznámení a přiřazení respondenta k jedné ze složek IZS a ke zjištění doby působení u ní.

„Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?“

Tato otázka byla položena se záměrem zjistit, četnost účasti respondenta na taktických cvičení za účelem zdokonalení součinnosti při zásazích na místě MU.

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že jsou taktická cvičení prováděna v souladu s interními předpisy téměř každý rok. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že ví o tom, že se taktická cvičení provádí, ale za tu dobu se jednoho tohoto cvičení účastnil pouze jeden z dotázaných respondentů a to v roce 2023.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že jsou taktická cvičení prováděna v souladu s interními předpisy a sám se v poslední době účastnil cca 4 cvičení. Dotázaní příslušníci sboru HZS se v poslední době účastnili shodného počtu 2 cvičení každý.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že taktická cvičení probíhají každý rok, kdy jich bývá cca 12 ročně. Námětem jsou činnost nebo MU definované v STČ IZS. Zároveň se konají taktická cvičení, jejichž námět je dán místní potřebou složek IZS nebo ZZS JČK. V současné době je zvýšená výcviková činnost s AČR. Dotázaný respondent z výkonu uvedl, že se účastní taktických cvičení několikrát během roku a to jako lektor krizové připravenosti.

„Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že cvičení probíhají četně, ale že nácviků není nikdy dost. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že

jsou prováděna možná v dostatečném množství pro složky IZS, ale PČR se těchto cvičení účastní minimálně.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že se během roku realizuje cca 10 cvičení a domnívá se, že je tato četnost dostačující. Dotázaní příslušníci sboru HZS uvedli, že by uvítali čtenější počet společných cvičení.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že četnost cvičení je dostačující a přínos shledává právě ve spolupráci všech složek IZS při tomto cvičení. Dotázaný respondent z výkonu uvedl, že cvičení jsou prováděna v dostatečné míře a četnosti.

„Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací atd.?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že po každém taktickém cvičení probíhá společné vyhodnocení, kde se poukazuje na nedostatky, špatné postupy a hledají se možnosti, jak činnost na místě MU zlepšit. Z tohoto důvodu dále probíhají různá školení. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že pořádaná jiná školení jsou ve velmi nedostatečné míře.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že jsou školení na různá témata součinnosti složek IZS při zásahu na místě MU v dostatečném množství. Dotázaní příslušníci sboru HZS uvedli, že registrují společné výcviky pouze se složkou ZZS, ale četnost by měla být dle jejich sdělení častější.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že jsou školení na různá témata součinnosti složek IZS při zásahu na místě MU v dostatečném množství. Probíhají v rámci interních zasedání či v rámci zasedání s jednotlivými složkami. Dotázaný respondent z výkonu uvedl, že se v rámci modelových situací setkávají členové jednotlivých složek IZS, v tomto vidí přínos.

„Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že takovým základním dokumentem je Katalog typových činností složek IZS a z toho STČ 08/IZS (dopravní nehoda). Dále uvádí jednotlivé zákony a vyhlášky zabývající se problematikou společných zásahů složek IZS. Pouze jeden z dotázaných policistů uvedl Katalog typových činností. Ostatní dva by hledali v zákoně o provozu na pozemních

komunikacích či v jiných pokynech, s tím, že různých návodů a metodických pokynů je nepřehledné množství.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že touto problematikou se zabývají STČ 08/IZS a STČ 09/IZS a Dohody o spolupráci a Dohody o plánované pomoci na vyžádání. Dotázaní příslušníci sboru HZS shodně uvedli Katalog typových činností.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že touto problematikou se zabývá STČ 08/IZS a zároveň interní předpisy ZZS JčK, které jsou se STČ 08/IZS v souladu. Dotázaný respondent z výkonu prvotně otázce nerozuměl a poté uvedl Katalog typových činností.

„Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že otevření nových úseků dálnice D3 hodnotí celkově kladně, jelikož se sníží dopravní zatížení ve městě a na menších komunikacích, čímž se dá předpokládat i snížení nehodovosti. Na druhou stranu vlivem vyšší rychlosti na tělese dálnice roste předpoklad vzniku dopravní nehody s těžšími následky. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že otevření dálnice D3 hodnotí kladně s vizí snížení nehodovosti mimo dálnici.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že toto hodnotí kladně s tím, že provoz vozidel na dálnice je přehlednější a plynulejší a vítá snížení provozu mimo dálnici. Dotázaní příslušníci sboru HZS shodně uvedli, že otevření dálnice D3 pozitivně ovlivnilo snížení provozu mimo dálnici.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že se obává zvýšení nehodovosti právě na tělese dálnice D3, zejména v letních měsících, kdy bude probíhat prázdninový provoz a následky těchto nehod budou horší s dopadem na zdraví osádek. Očekává snížení nehodovosti mimo dálnici. Dotázaný respondent z výkonu uvádí, že každá dálnice je riziková, co se týká následků na zdraví a životech lidí.

„Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že hlídka dopravních nehod, má k dispozici speciálně upravené vozidlo s „pojízdou kancelář“, LED výsuvná návěstidla na střeše vozidla. Vozidlo je vybaveno prostředky pro poskytování odbornější první

pomoci, včetně defibrilátoru. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že vozidlo je vybaveno profesionálním lékařským batohem první pomoci, přístrojem AED, vybavení pro zpracování dopravní nehody, totální stanicí.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že k dispozici jsou cisternové automobilové stříkačky, rychlý zásahový automobil, hydraulické vyprošťovací zařízení, zdravotnický materiál, prostředky pro transport raněných, ženíjní nářadí, akumulátorové nářadí. Dotázaní příslušníci sboru HZS hodnotí aktuální vybavení velice kladně, disponují novým vozovým parkem vybaveným kompletně pro účely nejen pro DN.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že výjezdové skupiny ZZS JčK disponují standardním zdravotnickým vybavením. Dotázaný respondent z výkonu k této otázce uvádí, že záleží na počtu zraněných osob, podle toho se vysílají SaP.

„Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že se jedná zpravidla o jednu dvoučlennou hlídku. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že většinou se jedná o jednu dvoučlennou hlídku, ale jsou dny, kdy jsou k dispozici i dvě dvoučlenné hlídky.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že na centrální hasičské stanici České Budějovice typu C3, jsou k dispozici 3 plnohodnotné výjezdy. Jsou schopny vyjet tři cisterny s totožným vybavením, každá s osádkou 1+3. Dotázaní příslušníci sboru HZS ze stanice Suché Vrbné uvedli, že jsou schopni vyjet dvěma vozidly TA a CAS 20.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že v rámci celého kraje je na denní směnu k dispozici 57 výjezdových skupin, v noční směně 53 výjezdových skupin. Včetně vrtulníku LZS. Záleží na rozsahu MU, kdy na tuto v případě potřeby vyjíždí všechny dostupné SaP (i z jiných okresů). Dotázaný respondent z výkonu k této otázce uvádí, že pokud se jedná o MU má ZZS JčK k dispozici 4 vozidla k likvidaci následků MU.

„V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že spolupráce je uvedena v STČ 08/IZS, jedná se zejména o poskytnutí první pomoci zraněným osobám, jejich transport z místa události a poté mohou nastoupit likvidační práce. Dotázaní policisté z výkonu

služby dopravní policie shodně uvedli, že na prvním místě je poskytnutí první pomoci zraněným osobám. Vše ostatní již následuje dle pokynu velitele zásahu.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že spolupráce spočívá v profesionalitě každého zúčastněného člena IZS. Dotázaní příslušníci sboru HZS uvádí, že spočívá v co nejefektivnějším a nejrychlejším způsobu řešení na místě MU.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že spočívá v poskytnutí první pomoci a vyproštění osob. Dotázaný respondent z výkonu k této otázce uvádí, že spočívá v organizaci a řízení zásahu na místě MU.

„Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že na místě takovéto události jsou obtížné okamžiky vždy, vzhledem k tomu, že se jedná o zraněné osoby. Proto probíhají cvičení a školení, aby zasahující složky byly profesionální a situaci zvládaly co nejlépe. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že většina společných zásahu při takového MU probíhá bez komplikací. Pokud se nějaké vyskytnou, tak jsou to komplikace způsobené např. jednotlivci, kteří nejsou dostatečně proškoleni nebo jsou ve výkonu krátce.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že se s ničím takovým doposud nesetkal, uvádí, že spolupráce složek IZS je na vysoké úrovni. Dotázaní příslušníci sboru HZS také shodně uvedli, že se doposud s komplikacemi při řešení na místě MU nesetkali.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že se s komplikacemi při takovéto události nesetkává často. Co si vzpomíná, tak šlo převážně o nedostatečné zajištění příjezdové cesty k místu události. Dotázaný respondent z výkonu k této otázce uvedl, že se s komplikacemi ještě nesetkal.

„Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že vše je o jednotlivcích, a ne vždy je komunikace s operačním střediskem vyhovující. Jsou to ovšem jednotky případů. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že občas je spolupráce s operačním střediskem nekvalitní. Jedná se například o nedostatečné vytěžení oznamovatelů ohledně místa události, počtu zranění.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že ze strany operačních důstojníků je snaha o neustálé zlepšování podpory velitele na místě zásahu. Nedostatky vznikají zejména chybným nahlášením údajů o události. Dotázaní příslušníci sboru HZS uvedli, že se svým operačním střediskem žádné problémy neřešili.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že komunikaci s operačními středisky bez ohledu na to, zda se jedná o IOS PČR nebo KOPIS HZS vnímá jako kvalitní, bez zásadních nedostatků či pochybení. Dotázaný respondent z výkonu k této otázce uvádí, že komunikaci s operačním střediskem vnímá jako zásadní. Negativní zkušenosti neuvádí.

„Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že doba je kupředu a vše se zdokonaluje, včetně způsobu komunikace, techniky a to by mělo vést i ke zlepšení a zefektivnění činnosti při zásahu na místě MU. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní policie uvedli, že by pomohlo více společných cvičení.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že součinnost složek IZS je na vysoké profesionální úrovni. A to i otázka technického vybavení výjezdových vozidel. Dotázaní příslušníci sboru HZS shodně uvedli, že by uvítali čtenější taktická cvičení základních složek IZS.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že složky IZS jsou dostatečně erudovaní v tom, jak jednat na místě MU. Přínos by spatřoval v lepším zajištění příjezdových a odjezdových tras z místa události, odklonu dopravy, vytvoření záchranářských uliček. Dále by uvítal dovybavení složek PČR a HZS zdravotnickým materiálem. Dotázaný respondent z výkonu k této otázce uvedl, že by uvítal možnost videonahrávek z místa události. Pro následné rozebrání postupů na místě události a možných zlepšení v budoucnu.

„Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?“

Za složku PČR koordinátor krizového řízení uvádí, že chování veřejnosti na místech MU je kolikrát tristní. Nerespektují pokyny zasahujících složek a na místě události si natáčejí a fotí účastníky dopravní nehody. Dotázaní policisté z výkonu služby dopravní

policie uvedli, že většinou je chování veřejnosti na místě události v pořádku. Občas se naskytnou jednotlivci, kteří nerespektují pokyny složek IZS a překáží.

Za složku HZS příslušník na vedoucí pozici uvádí, že shledává pozitivní, že se lidé naučili používat záchranné uličky a chovají se tímto ohleduplněji. Problém shledává v pořizování dokumentace na místech události, které jsou pak zveřejňovány na sociálních sítích. Dotázaní příslušníci sboru HZS uvedli, že jako neadekvátní chování shledávají focení a natáčení zraněných osoby.

Za složku ZZS vedoucí pracovník uvádí, že chování veřejnosti vnímá jako velice negativní, od natáčení zásahu složek IZS, „očumování“ kolem, zpomalování při průjezdu okolo místa události, kdy se jedná o rizikové chování, které může vést k další dopravní nehodě. Dále se setkává velice často s nerespektováním pokynů.

6 Diskuze

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zjistit zkušenosti ze spolupráce a součinnosti členů základních složek integrovaného záchranného systému při řešení dopravních nehod se zraněním osob. Ke zjištění skutečných zkušeností byla použita metoda řízeného strukturovaného rozhovoru se zástupci jednotlivých základních složek, kdy jeden z respondentů byl vedoucí pracovník. Respondentům bylo v rámci řízeného rozhovoru položeno celkem 13 otázek ve stejném pořadí a znění. Otázky se týkaly jejich osobních zkušeností během součinnosti složek IZS na místě silniční dopravní nehody se zraněním osob, ale i úrovně jejich teoretické přípravy na vybraný druh mimořádné události.

K dotazu ohledně četnosti a dostatečnosti taktických cvičení se shodně vedoucí zástupci jednotlivých složek IZS shodli v tom, že je četnost těchto cvičení během roku dostatečná. Oproti tomu se odpovědi řadových členů složek IZS s tímto názorem neztotožňují, ba naopak by uvítali četnější společné nácviky. Bylo zjištěno, že v rámci jedné složky probíhá nepoměrně více cvičení oproti zbylým dvou a téměř zcela absentují cvičení společná. S ohledem na potřebu efektivní spolupráce na místě zásahu by bylo vhodné zařadit během roku více společných taktických cvičení. Elektronické testy a počítačové výukové programy nemohou nahradit praktický výcvik v terénu.

S názorem na potřebu častějších společných cvičení se ztotožňuje i autor bakalářské práce, jelikož se za 17 let výkonu služby účastnil pouze jednoho společného taktického cvičení, které bylo zaměřeno na aktivního střelce. Po celou dobu služby je zařazena u dopravní policie ve skupině výjezdu dopravních nehod a neúčastnila se žádného taktického cvičení s tímto zaměřením.

Poměrně kladně je hodnocena praktická odborná příprava v poskytování první pomoci, kdy toto školení je minimálně jednou ročně prováděno lektorem ze složky ZZS přímo na základnách jednotlivých složek. V rámci tohoto školení je možno si prakticky vyzkoušet nepřímou masáž srdce, užití defibrilátoru a seznámit se s novými trendy v poskytování první pomoci.

Teoretickým zdrojem, ze kterého byl účastníci jednotlivých složek IZS při zásahu na místě MU dopravní nehody se zraněním osob měli vycházet, je Katalog souboru typových činností, kdy se touto problematikou týká STČ 08/IZS, STČ 09/IZS a příležitostně i STČ

12/IZS. Jednotlivé složky IZS si na základě těchto souborů typových činností tvoří své vlastní metodické pokyny, které jsou se soubory typových činností v souladu.

Překvapivým zjištěním v rámci strukturovaného rozhovoru bylo, že řadoví respondenti ze složky PČR o existenci těchto souborů typových činností nevěděli.

Technické vybavení výjezdových vozidel, je dle výsledků rozhovorů na velmi vysoké úrovni. Jedná se o moderní techniku, kdy není zapomínáno ani na bezpečnost osádky, kdy byla na zásahová vozidla všech základních složek IZS instalována nová světelná a signalizační zařízení červené a modré barvy, systému LED svícení, které je lépe viditelné v provozu.

Auto bakalářské práce doplňuje, že výjezdová vozidla PČR Dálničního oddělení Borek jsou dostatečně vybavena materiálem pro poskytnutí prvotní pomoci zraněným. Již několikrát byl zdravotnický batoh využit a jako pozitivum autor práce hodnotí opětovné a rychlé doplnění spotřebovaného materiálu ze strany ZZS JčK. Součástí výbavy vozidla je i přístroje AED, k jehož použití jsou policisté Dálničního oddělení Borek pravidelně proškoleni. Co se týká vybavení vozidla pro zpracování dopravních nehod, jedná se o prostorný vůz typu VW Transporter, kde je umístěn stůl s dokovací stanicí, ve které je umístěn notebook a zapojena je stabilní tiskárna s kopírkou. Vozidlo je dostatečně prostorné pro umístění číselných kuželů pro označení stop, součástí výbavy vozidla je i totální stanice k zaměření stop při dopravní nehodě s těžkým zraněním. Na střeše vozidla je výsuvný panel, který slouží k informování ostatních řidičů o překážce na komunikaci či třeba o potřebu snížení rychlosti jízdy z jejich strany. Kromě panelu je na střeše vozidla umístěna světelná rampa, k osvětlení místa DN při zhoršených rozhledových podmínkách.

Ohledně vybavení záchranného batohu složek HZS a PČR byla ze strany ZZS zmíněna připomínka o nedostatečnosti jeho obsahu. Kdy tento záchranný batoh není součástí každého výjezdového vozidla a každý útvar jej má v jiném stavu vybavenosti. Na Dálničním oddělení Borek, jsou k dispozici dva plně vybavené záchranné batohy, jejichž obsah je průběžně doplňován na stanici ZZS JčK.

V rámci strukturovaného rozhovoru byla položena otázka týkající se zkušeností s komunikací a informační podporou ze strany operačního střediska. Kdy je i tato spolupráce převážně hodnocena kladně, jen občas se naskytnou nesrovnalosti zapříčiněné

přístupem jednotlivce, spočívající v nedostatečném vytěžení oznamovatele k místu události či počtu zraněných osob.

Autor bakalářské práce se sám při výkonu služby setkal s nedostatky při komunikaci s operačním důstojníkem. Jedná se skutečně pouze o ojedinělé případy a chyby jednotlivce. Kdy nebyly např. uvedeny relevantní informace ohledně místa události, směru jízdy, kam se má jet, což je na tělese dálnice otázka zdržení i desítky minut, v případě, že je událost v protisměru. Častokrát chybné informace byly na IOS PČR předány z linky 112. Při zásahu samotném kolikrát byly hovory s operačním důstojníkem rušivé, zejména, když byla potřeba řešit na místě poskytnutí první pomoci, zabezpečit místo události.

K otevření nového úseku dálnice D3 se shodně zástupci složek IZS vyjadřují pozitivně, kdy očekávají snížení hustoty provozu v centru krajského města České Budějovice a na místních komunikacích. Vlivem čehož se předpokládá snížení nehodovosti v okrese České Budějovice. Dálnice všeobecně vykazují nižší nehodovost, avšak v případě vzniku dopravní nehody lze předpokládat fatálnější následky na životě a zdraví osob s ohledem na vyšší rychlost jízdy.

Zda se snížila nehodovost nedokáže autor bakalářské práce v tuto chvíli uvést, jelikož k otevření nového úseku dálnice D3 došlo na konci roku 2024. Z pohledu Dálničního oddělení Borek nevidují velký počet dopravních nehod se zraněním. Za dobu fungování nového úseku zde nedošlo k žádné dopravní nehodě s následkem úmrtí.

K otázce chování veřejnosti na místě události, se respondenti vyjadřují s názorem, že občas se najdou i jedinci, jejichž chování je odsouzení hodné, kdy jsou hnáni touhou po senzaci a neštítí se fotit zraněné osoby, přinejmenším tyto lidé „jen“ překáží.

Autor bakalářské práce se sám setkává velice často s negativním chováním veřejnosti na místě dopravní nehody, kdy se lidé zcela nevhodně chodí, až na místo události ptát, kdy bude otevřena komunikace a přitom vidí, že zasahující složky mají plné ruce práce s ošetřením zraněných. Uštěpačné poznámky o tom, že nebyla vytvořena objízdná trasa až po dotazy typu „vždyť mi přece musíte říct, kudy mám jet.“ Překáží na místě události a svými dotazy ohledně průjezdnosti komunikace zdržují činnost složek. Hřeší na to, že zasahující složky mají plné ruce práce a nemají čas se neuposlechnutím výzvy k opuštění místa události věnovat. Dotčení jedinci si následně jdou stěžovat na odbor vnitřní

kontroly s tím, že byl policista vulgární a neprofesionální. Na druhou stranu se najdou i tací, kteří sami automaticky začnou pomáhat nebo pomoc alespoň nabídnou.

Analýzou statistických údajů nehodovosti v letech od 2012 do 2022 bylo zjištěno, že za vybrané období v okresu České Budějovice došlo k 16 898 dopravním nehodám z toho u 6 116 došlo ke zranění osob. Nejfatálnější z pohledu následků byl rok 2014, kdy v okrese České Budějovice na silnicích při dopravních nehodách zemřelo 13 osob. Oproti tomu od roku 2020 do roku 2022 došlo k poklesu počtu dopravních nehod se zraněním.

V rámci plnění vedlejšího cíle práce byly metodou obsahové analýzy charakterizovány interní akty řízení a právní předpisy (zákony a vyhlášky), které upravují principy spolupráce, postupů a úkolů základních složek IZS při společném zásahu na místě dopravní nehody se zraněním osob. Jedná se zejména o soubory typových činností, které jsou pro všechny složky společné. V souladu s těmito soubory typových činností jsou interní akty řízení a metodické pokyny jednotlivých složek IZS. Členové jednotlivých složek jsou pravidelně seznamováni s aktualizací těchto jednotlivých interních aktů a právních předpisů a to např. formou elektronických e-learningových školení. Veškeré tyto podpůrné dokumenty jsou volně dostupné např. na stránkách HZS i pro veřejnost. Z důvodu bezpečnosti jsou ale některé soubory typových činností pro veřejnost nepřístupné.

Závěr

Hlavní cíl bakalářské práce byl naplněn provedením řízeného strukturovaného rozhovoru s respondenty základních složek IZS. Kdy byla tímto šetřením zjištěna velmi dobrá úroveň vzájemné spolupráce na místě události. Případné odchylky jsou zcela ojedinělé, způsobené selháním jednotlivce. Dále bylo zjištěno, že řadoví členové základních složek IZS by uvítali častější společná taktická cvičení.

Vzhledem k tomu, že smyslem zásahu na místě události dopravní nehody se zraněním osob je prioritou záchrana lidského života a zdraví, je přirozeně automatická snaha o co nejprofesionálnější činnost na místě ode všech členů zasahujících složek.

Ve spojení s kvalitním technickým vybavením, teoretickými znalostmi a zkušenostmi z taktických cvičení jsou tyto zásahy na velice vysoké úrovni. Tímto došlo k potvrzení hypotézy č. 1. týkající se připravenosti základních složek IZS na událost dopravní nehody se zraněním osob.

Vedlejší cíl této bakalářské práce byl naplněn rešerší zákonných předpisů, vyhlášek a interních aktů řízení, které charakterizují principy spolupráce, úkoly a postupy základních složek IZS při dopravní nehodě se zraněním osob.

Hypotéza č. 2 týkající se domněnky o trendu každoročního nárůstu počtu dopravních nehod se zraněním, byla provedenou analýzou statistických údajů nehodovosti v časovém období do 2012 do 2022 vyvrácena. Jelikož bylo zjištěno, že od roku 2020 má tendence počtu dopravních nehod se zraněním klesající charakter.

Přínos této bakalářské práce se jeví ve zhodnocení současného stavu připravenosti základních složek IZS ke společnému zásahu při vybraném typu události a v popsání podpůrných materiálů k činnosti na místě zásahu.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ADÁMEK M., *Jak funguje letecká záchranka*. 1. vyd. Brno: CPress, 2010. 96 s. ISBN 978-80-251-2589-2.
2. DOLAN, B., HOLT, L., *Accident & Emergency: Theory into Practice*, Toronto: Elsevier, 2013. 589 s. ISBN 978-0-7020-4315-4.
3. DVOŘÁK, M., *Mezi nebem a pacientem*. Praha: Martin Moravec, 2023. 302 s. ISBN 978-80-11-03660-7.
4. HANUŠKA, Z. a kol., *Integrovaný záchranný systém*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022. 148 s. ISBN 978-80-7385-262-7.
5. CHMELÍK, J., *Rukověť kriminalistiky*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 532 s. ISBN 80-86898.
6. KAVAN, Š., *Ochrana obyvatelstva II*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2015. 129 s. ISBN 978-80-87472-92-7.
7. KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání, Praha: Prospektrum, 1998. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
8. MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J., *Kriminalistika*, Praha: C. H. Beck, 2001. 499 s. ISBN 80-7179-362-0.
9. Odbor vnitřní bezpečnosti Ministerstva vnitra. *Modul-G, integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020. 54 s. ISBN 978-80-7616-071-2.
10. PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
11. REMEŠ, R., *Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. 240 s. ISBN 978-80-247-4530-5.
12. RYBÁŘ, M. a kol., *Kriminalistika Metodika vyšetřování vybraných trestných činů*. Plzeň: Nava, 2008. 145 s. ISBN 978-80-7211-275-3.
13. SIKOROVÁ, K., BERNATÍK, A., *Analýza a hodnocení rizik při přepravě nebezpečných látek*, Ostrava: Vysoká škola Báňská, 2014. 86 s. ISBN 978-80-248-3492-4.
14. ŠKODA, J., VAVERA, F., ŠMERDA, R., *Zákon o policii s komentářem*. 3. vydání, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2023. 464 s. ISBN 978-80-7380-917-1.
15. VILÁŠEK, J., FIALA, M., VONDRÁŠEK, D., *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2022. 197 s. ISBN 978-80-246-5067-8.

Elektronické zdroje

1. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Dokumentace IZS: *Typové činnosti*. [Online]. Praha: HZS ČR, © 2025.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.
2. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Katalogový soubor typové činnosti *STČ 08/IZS – Dopravní nehoda*. [Online]. Praha: HZS ČR, 1.1.2009, akt. 15.12.2020.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.
3. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Katalogový soubor typové činnosti *STČ 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob*. [Online]. Praha: HZS ČR, 1.4.2008, akt. 19.12.2016.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.
4. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Katalogový soubor typové činnosti *STČ 12/IZS – Poskytování psychosociální pomoci*. [Online]. Praha: HZS ČR, 07.2012, akt. 08.2024.[Cit. 21.5.2025]. Dostupné z <https://hzscr.gov.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.
5. KOLEŇÁK, I. Studijní opora: *Integrovaný záchranný systém a řešení mimořádných událostí*. [Online]. Kladno: FBMI ČVUT, 2022. [cit. 2025-06-02]. Dostupné z https://predmety.fbmi.cvut.cz/sites/default/files/predmet/3678/metodicka_prirucka/F7PMCIZS_20220912_101428_9439c882b69d627f9b9f80f55db8408b.pdf

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb. *o Policii České republiky*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2008, částka 91. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2008/273?zalozka=text>
2. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb. *o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/239?zalozka=text>
3. ČESKO. Zákon č. 320/2015 Sb. *o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2005, částka 135. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2015/320?zalozka=text>.
4. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text>.

5. ČESKO. Zákon č. 374/2011 Sb. *o zdravotnické záchranné službě*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/374?zalozka=text>.
6. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. *o pozemních komunikacích*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1997/13?zalozka=text>.
7. ČESKO. Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb. *o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému*. In: Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 127. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2001/328?zalozka=text>.
8. ČESKO. Vyhláška č. 522/2006 Sb. *o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2006, částka 168. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2006/522?zalozka=text>.

Ostatní zdroje

1. Centrum dopravního výzkumu. *Statistika nehodovosti: Dopravní nehody v ČR*. [Online]. © 2025. [Cit. 02.06.2025]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>.
2. Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje k zajištění sil a prostředků územního odboru České Budějovice Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje na místech mimořádných událostí*. České Budějovice, 9.12.2024, celkem 2 strany.
3. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. Interní předpis. *Metodický list č. 1/D: Dopravní nehoda na pozemních komunikacích – obecně*. [Online]. Praha: HZS ČR, 2017. [cit. 2025-06-02]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>.
4. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. Interní předpis. *Metodický list č. 3/D: Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob*. [Online]. Praha: HZS ČR, 2017. [cit. 2025-06-02]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>.
5. Oddělení krizového řízení Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Interní předpis. *Dopravní nehoda osobních automobilů v tunelu D3, Pohůrka*. České Budějovice, 2024, celkem stran 14.
6. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Interní předpis. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního*

prezidia České republiky. Praha: Policejní prezidium ČR, 1.1.2021, celkem stran 26.

7. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. *Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné odborné přípravy jednotek požární ochrany a příslušníků Hasičského záchranného sboru ČR.* Praha: Sběrka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR – částka 4/2021, 9.2.2021, 22 s.
8. SEDLÁČEK, M. *Řešení hromadného neštěstí na dálnici D3.* České Budějovice, 2010. Zdravotně sociální fakulta Jihočeské univerzity. Vedoucí diplomové práce: Ing. Aleš Kudlák.

Seznam zkratek

HZS	Hasičský záchranný sbor
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor ČR
IOS KŘP-C	Integrované operační středisko Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje
IZS	Integrovaný záchranný systém
KOPIS	Krajské operační a informační středisko HZS
KŘP-C	Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje
MU	Mimořádná událost
MUK	Mimoúrovňová komunikace
MV GŘ HZS ČR	Ministerstvo vnitra Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR
NVS	Nástražný výbušný systém
OPIS IZS	Operační a informační střediska integrovaného záchranného systému
PČR	Policie České republiky
PNP	Přednemocniční neodkladná péče
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SaP	Síly a prostředky
SSÚD	Středisko správy a údržby dálnic
STAN	Spojení, týl, analýza, nasazení
TCTV	Technická centra tísňového volání
TZ	Trestní zákoník

VRZ	Výstražné zvukové a světelné zařízení
VZ	Velitel zásahu
ZaLP	Záchranné a likvidační práce
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obr. 1 „Schéma členění místa zásahu	22
Obr. 2 “Komunikace velitele zásahu s hlídkou PČR”	28
Obr. 3 “Simulovaná dopravní nehoda v tubusu tunelu Pohůrka”	29
Obr. 4 “Třídění zraněných osob”	29
Obr. 5 “Přistání vrtulníku LZS”	30
Obr. 6 “Hydraulické vyprošťovací zařízení”	39
Obr. 7 “Výjezdová vozidla CHS České Budějovice”	40
Obr. 7 „Vrtulník LZS“	45
Obr. 8 “Sanitní vůz ZZS”	47
Obr. č. 9 “Vozidlo výjezdu skupiny dopravních nehod”	50
Tabulka č. 1 “Statistika závažnosti zranění osob při dopravních nehodách”	56
Graf č. 1 “Následky dopravních nehod	57
Graf č. 2 “Vývoj počtu dopravních nehod se zraněním za roky 2012 až 2022.....	57

Seznam příloh

Příloha č. 1 „Seznam otázek řízené rozhovory”.....	78
Příloha č. 2 „Řízené strukturované rozhovory“	79

Přílohy

Příloha č. 1 „Seznam otázek řízené rozhovory”

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?
2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?
3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem sledujete jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?
4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací atd.?
5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?
6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?
7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?
8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?
9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob?
10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?
11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska?
12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?
13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

Příloha č. 2 „Řízené strukturované rozhovory“

Respondent č. 1 PČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„U Policie ČR působím devět let. Zároveň jsem členem jednotky sboru dobrovolných hasičů zařazené do kategorie JPO II“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Poslední společné cvičení IZS, kterého jsem se zúčastnil proběhlo v létě roku 2023, kde jsem byl přítomen z vlastní iniciativy jakožto policista v rámci školení ZZS a díky mým známostem. Ze strany vedení Policie ČR vnímám, že oproti HZS a ZZS iniciativa k organizaci či zapojení se do cvičení chybí.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Vzhledem ke známostem u HZS a ZZS, taktické cvičení probíhá pro zmíněné složky v dostatečné míře. Ovšem ze strany vedení Policie ČR není iniciativa pro dostatečné proškolení příslušníků, a to se odráží na samotném zásahu.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„V rámci výkonu služby u Policie ČR, se pořádají pouze elektronická školení nebo semináře teorie, což považuji za nedostatečné.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Využívají se typové karty mimořádných událostí, ovšem při reálném zásahu, není často čas a prostor přemýšlet nad využitím dokumentace, spíš se musí pracovat se zkušenostmi zasahujících příslušníků a pružně reagovat na situaci na místě.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Myslím si, že otevření nového úseku D3, má a bude mít pozitivní vliv na snížení nehodovosti, ať už v samotném městě České Budějovice, tak na okolních komunikacích, ze kterých dálnice stáhne dopravu. Díky odklonu provozu na dálnici, by mohlo ubývat

dopravních nehod, typu nárazu zezadu, nedobrzdní. Dále dopravních nehod způsobených předjížděním v nepřehledných úsecích, dálnice je díky svému stavebnímu charakteru několikanásobně bezpečnější pro předjíždění, protože nehrozí riziko čelního střet při přehlédnutí protijedoucího vozidla. V neposlední řadě snad ubude i dopravních nehod, kde je příčinou nedání přednosti, na dálnici jsou mimoúrovňové křížení a celkové křížení komunikací je řešeno mnohonásobně bezpečnějším způsobem.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Jsme vybaveni profesionálním batohem pro první pomoc, který byl ovšem dodán v nevyhovujícím stavu ze strany PČR a muselo proběhnout jeho dovybavení ve spolupráci s příslušníky ZZS na základě kladných vztahů. Dále jsme vybaveni přístrojem AED, které vozíme v určeném služebním voze, většinou se jedná o vůz řešící dopravní nehody.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Zpravidla jedna hlídka, ve výjimečných případech máme k dispozici dvě hlídky. Hlídka se skládá většinou z dvou policistů, případně tří.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob?

„Spolupráce by měla spočívat v efektivní záchranně postižených osob, ve snaze zmírnit co nejvíce následky z dopravní nehody a zamezit vzniku dalších škod, například vlivem nepozorných řidičů a vzniku další dopravní nehody na místě původní DN.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Ojedinelé dojde ke zmatku na místě dopravní nehody, většinou tomu tak je vlivem rozdílných postupů jednotlivých složek IZS, nebo nedostatečnému proškolení jednotlivců.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Komunikace s operačním střediskem je proměnlivá více než počasí a úroveň spolupráce záleží na konkrétním příslušníkovi na operačním středisku, kdy v těch lepších případech ze strany operačního důstojníka probíhá efektivní pomoc a iniciativa ke zvládnutí situace. Jindy bohužel dochází k naprostému nezájmu ze strany operačního střediska a hlídky jsou

pouze tupě vyslány na místo události bez poskytnutí dostatečných informací, nebo neochota součinnosti pro pomoc hlídce vyslané na místo. Jako příklad jde uvést, že se hlídce neupřesní místo samotné události, nebo například, když je zřejmé, že na místě bude třeba více sil a prostředků, tak nejsou hlídky včas vyslané a operátor je vyšle až na opakovanou urgenci ze strany hlídky, která je přítomna na místě dopravní nehody.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Součinnosti na místě události by mohlo pomoci častější taktické nebo prověřovací cvičení složek IZS, zejména s větším zapojením příslušníků policie do nácviku záchrany osob a asistence zdravotnické záchranné službě.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Chování veřejnosti na místě dopravní nehody nelze jednoznačně hodnotit, vzhledem k variabilitě situace na místě, různým okolnostem a reakcí osob na místě. Na nějaké dopravní nehodě veřejnost pomáhá. Jindy se najde osoba, která místo poskytování pomoci, raději fotí senzaci na sociální síť. Často se řidiči stojící v koloně pouze dožadují projetí místem události bez ohledu na to, co se stalo a jaké všechny úkony musíme na místě nehody provést.“

Respondent č.2 PČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Již 24 let sloužím u Policie ČR, z toho dvacet let na obvodním oddělení a čtyři roky na oddělení krizového řízení v Českých Budějovicích.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Taktická cvičení IZS jsou připravována v souladu s aktuálně platným Pokynem generálního ředitele HZS ČR, kterým se stanoví postup pro přípravu a provedení prověřovacích a taktických cvičení. V souladu s ustanovením § 17 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb. a na základě ročního plánu odborné přípravy HZS byla provedena následující taktická cvičení IZS týkající se mimořádné události v dopravě:

V roce 2019 taktické cvičení s námětem dopravní nehoda autobusu. Kvůli pandemii Covid19 byla odmlka v organizaci cvičení. V roce 2022 tak proběhla celkem tři taktická cvičení složek IZS. Účastnil jsem se osobně v tomto roce dvou taktických cvičení, jejich námětem byla dopravní nehoda cisterny převážející nebezpečnou látku a srážka linkového autobusu s osobním automobilem. Třetí cvičení roku 2022 mělo ve scénáři dopravní nehodu na tuningovém srazu, kdy vozidlo vlétlo do davu přihlížejících.

Rok 2023 přinesl cvičení zaměřené na srážku vlaku s autobusem, osobně jsem se účastnil. Minulý rok před zprovozněním nového úseku dálnice D3 včetně tunelu Pohůrka bylo uspořádáno taktické cvičení s námětem dopravní nehoda osobních automobilů v silničním tunelu dálnice D3-Pohůrka, zde jsem byl také přítomen.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Předem bych uvedl, že jsou dva druhy cvičení taktická a prověřovací. Při taktickém cvičení je cílem si vyzkoušet činnost a spolupráci, včetně komunikace na místě mimořádné události. Účastníci z jednotlivých složek znají předem námět a typ činnosti, která se má procvičit. Mohou se na to předem připravit. Zatímco u prověřovacího cvičení, kdy o námětu cvičení ví pouze nezbytně nutný počet osob, které jej připravovali, zasahující složky neznají námět ani okolnosti. Jednají a reagují na základě vědomí, že se jedná o skutečnou mimořádnou událost. Musí reagovat jako v ostrém zásahu, tím se prověří jejich činnost a reakce, zda jsou skutečně schopni danou vzniklou situaci zvládnout.

Všichni pracovníci zúčastněných složek IZS si při taktickém cvičení zkouší své činnosti, a to přímo v terénu, musí reagovat na různé podněty během zásahu, řešit mimořádné události, jejich příčiny a následky. Tím si automatizují správné návyky a postupy, musí při tom spolupracovat s ostatními složkami IZS, navazují na jejich činnosti, zkouší si použití a obsluhu používané techniky. Také se zkouší využitelnost a možnosti nasazení techniky, kde je možné a nemožné techniku nejefektivněji a v jaké míře účelně nasadit. Zkouší se, kolik a jakých sil a prostředků je k požadovanému zvládnutí různých typů mimořádných událostí potřeba nasadit.

Při vyhodnocení cvičení se stává, že se zjistí skutečnosti, které by urychlily činnost na místě zásahu, to je i jedním z důvodů proč taktická cvičení probíhají. Tyto skutečnosti se často týkají problému, kdy každá složka má na místě svůj úkol, například záchrana životů a zabránění škodám, ať je to formou prvního ošetření na místě hlídkou policie nebo jednotkou HZS či profesionální záchranou života ze strany ZZS. Někdy se stalo,

že se některé činnosti dublovaly, a to způsobovalo prodlevy. Při nácviku se tyto nešvary odstraňují a je v rámci scénáře cvičení jasně stanoveno, co kdo dělá a jaká je jeho náplň činnosti. Toto se musí vyzkoušet v praxi, protože teorie je úplně jiná. Také si příslušníci zúčastněných složek tyto činnosti oživují a při skutečném nasazení již automaticky postupují a řeší mimořádnou událost. Také se při cvičení oživuje povědomí, jaké mají možnosti ostatní složky, co vše mohou a skutečně provádí, o co se mohou navzájem požádat, doplnit a v čem si mohou pomoci.

Nácviků společného zásahu není nikdy dost, jak se říká: těžko na cvičišti, lehký na bojišti.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Po každém cvičení probíhá společné vyhodnocení, kde se poukazuje na chyby a stanoví se doporučení pro lepší postup při společném zásahu. Ladí se vzájemné činnosti tak, aby nedocházelo k dublování činností a činnost jednotlivých složek IZS na místě byla co možná nejefektivnější, to znamená bez komplikací a zbytečných prostojů. Každý musí vědět co má dělat a kdy. Při zásahu se záchranou lidských životů bývá čas ten největší nepřítel. Z tohoto důvodu dále probíhají různá školení, kde se probírají zkušenosti, nové poznatky, seznamování s novými možnostmi, novou technikou.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Takovým návodem pro řešení mimořádných událostí typu dopravní nehoda je katalogový soubor typová činnosti složek IZS při společném zásahu č. 08/IZS, zde jsou stanoveny povinnosti jednotlivých složek a jejich zástupců. Dále bych zmínil zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů a zákon č. 240/2000 Sb., krizový zákon.

Z prováděcích předpisů například vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb. a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Při ideálním stavu a chování řidičů, je to velký krok a pomoc při zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích a celkové uvolnění menších komunikací, zrychlení dopravy a vyhnutí se centru města, to platí zejména pro nákladní vozidla a vozidla, která pouze projíždí, což uvolní provoz v centru Českých Budějovic a blízkém okolí.

Rozdíl bude patrný při případné dopravní nehodě v tunelu a při použití náhradních objízdných tras. Čím slabší provoz, tím menší pravděpodobnost dopravní nehody. Je to také ovlivněno zkušenostmi a psychickým stavem řidičů, kdy silný provoz, dlouhé kolony, pomalé projíždění úsekem, spěchem s vědomím, že nepřijedu včas na určené místo může vést k agresivitě a agresivnímu způsobu řízení, tudíž zase vyšší rychlosti v obci i mimo ni, větší akcelerace na křižovatkách, při vjezdech z vedlejších komunikací větší pravděpodobnost dopravní nehody z nedání přednosti v jízdě. Zvyšují se i možné následky při těchto nehodách.

Určitě hodnotím kladně otevření dálnice D3 v okolí Českých Budějovic díky pozitivnímu vlivu na dopravu ve městě. “

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Za PČR máme k dispozici vozidla oddělení služby dopravních nehod, která jsou přímo určená k řešení dopravních nehod a vybavena jako takové malé pojízdné kanceláře. Některá mají na střeše elektronická zařízení, návěstidla, kde jsou přehrávány pokyny pro přijíždějící řidiče, a také osvětlovací stožáry k nasvícení místa události. Dále jsou vybavena prostředky pro poskytování odbornější první pomoci, včetně defibrilátoru AED.

Zasahující vozidla na místě MU jsou všechna opatřena tzv. VRZEM a většinou i v pomalované verzi Policie ČR, to pro případ, že budou tvořit překážku v silničním provozu, nebo vyžadují právo přednosti v jízdě.

V současné době je personální stav poddimenzován a v případě vytíženosti hlídek služby dopravních nehod musí činnost suplovat do jejich příjezdu i ostatní články PČR. “

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„To nelze přesně definovat. Záleží, o jak rozsáhlou a závažnou mimořádnou událost se jedná, hlavně co se týká počtu zraněných osob, zúčastněných vozidel a vzniklých nebo

hrozcících škod na zdraví, životech a majetku. Jinak řešením dopravních nehod se primárně zabývá služba dopravních nehod a služba dopravní policie. Tito se přímo zabývají řešením dopravní nehody při mimořádné události. Dále jsou však nasazovány síly a prostředky i z dalších oddělení policie, a to z důvodu uzavření komunikace, odklonu dopravy a dalších potřebných činností vyplývajících ze vzniklé mimořádné události.

Toto vyhodnocuje od přijetí oznámení o události operační středisko, které vysílá síly a prostředky podle místní a věcné příslušnosti a potřeby. Na základě aktuální situace na místě vysílá i další potřebné síly a prostředky policie, a také vyžaduje součinnost od ostatních složek IZS a institucí jako třeba ředitelství silnic a dálnic, dopravní podnik apod.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob?

„Úkony, kompetence a spolupráce jsou stanoveny v typové činnosti STČ č. 8/IZS. Spolupráce dle mého názoru je taková, že se musí jako první dostat zraněným osobám zdravotnické péče a následně eliminovat další škody na životech, zdraví a také v poslední řadě na majetku. Následně dochází k likvidaci vzniklých škod, dokumentace a šetření dopravní nehody, odstranění vozidel z komunikace, úklid komunikace.

Jako první jsou záchranné práce, kdy je zapotřebí záchrana osob a eliminace jejich dalšího ohrožení. Pak jsou likvidační práce k zamezení a šíření možného ohrožení, škod a následků. Tudiž na místě musí jednotky spolupracovat, kdy je zde stanoven velitel zásahu, z jaké je složky IZS se může v průběhu měnit, protože je vždy stanoveno, že velitelem zásahu je určen zástupce složky, jejíž činnost na místě události převládá. Tento řídí celé opatření, rozhoduje a úkoluje i vedoucí složek, kteří mu podléhají. Je to závislé od typu způsobené nehody, zda je zapotřebí osoby vyprostit, nebo jsou vážně poraněné.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Obtížné okamžiky jsou to vždy, protože dochází ke zranění osob. Mezi komplikace patří rozsah mimořádné události, špatný přístup pro techniku, nepříznivé počasí a také lidský faktor.

Každý zásah je jiný, záleží vzniklé situaci. Proto probíhají součinnostní cvičení, různé scénáře, které mohou nastat a jejich vyhodnocení, aby se tato spolupráce zautomatizovala a vyjasnily se možné nedostatky a nesrovnalosti. Tím je myšleno chování příslušníků a zaměstnanců složek IZS, ale i druh, počet a způsob nasazení sil a prostředků ke zdárnému zvládnutí mimořádné situace. O to jde, minimalizovat škody na zdraví životech a materiálních škodách. “

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Jedná se o lidský faktor, kdy nevíte, na jakého operačního důstojníka narazíte a v jakém bude rozpoložení. Ale za mě se situace rapidně zlepšila a myslím si, že jsou na operačním středisku profesionálové a v současné době není s komunikací problém. Naopak si myslím, že mají kvalitně proškolené policisty na způsob komunikace a zvládání těchto druhů opatření, navíc mají možnosti přístupu k informacím, které hlídky na ulici, nebo na místě události nemají. Vždy se nám snaží vyjít vstříc a být nápomocni a zlepšit podmínky pro zásah na místě mimořádné události. “

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Vše se vyvíjí, s tím se musí vyvíjet i vzájemná komunikace, začleňování nových poznatků, technologií, postupů, což by mělo být ošetřeno pravidelným proškolením, vyměňováním si informací, to vše za účelem zvýšení efektivity činnosti IZS při společném zásahu. “

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Jelikož jsem sloužil 20 let na obvodním oddělení, dostal jsem se k těmto případům na místo jako první a musím sdělit, že jsem musel být někdy i vulgární a sprostý na lidi v okolí místa mimořádné události. Třeba, když došlo k vážné dopravní nehodě motorkáře, který převážel dvanáctiletého chlapce a došlo k vážnému zranění, kdy byl zapotřebí i vrtulník k transportu do nemocnice. Někteří okolo projíždějící řidiči zastavovali svá vozidla, vystoupili a vše si začali fotit a natáčet. Za prvé je to hyenismus a za druhé zde překáželi v práci na záchraně životů. To už člověk nevydržel a s prominutím je rázně poslal do patřičných míst. Nerespektují pokyny zasahujících složek. Ale jsou i takoví, kterých je díkybohu většina, že se snaží pomoci a v plném rozsahu tyto pokyny plní a nepřekáží. “

Při společném zásahu složek IZS je potřeba se věnovat záchraně životů a ochraně dalších osob a majetku, není čas řešit ještě tyto problémy s neukázněnými nezúčastněnými osobami.“

Respondent č. 3 PČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Jsem deset let služebně zařazen u Policie ČR.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Cvičení proběhlo asi dvakrát, ale osobně jsem se nikdy žádného nezúčastnil.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Domnívám se, že cvičení společného zásahu IZS by měla být pořádána častěji, třeba alespoň dvakrát ročně. Přínosem je určitě synchronizace všech možných činností, zjištění reálných dojezdových časů, a hlavně zkouška schopnosti koordinace velitele zásahu.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Nejsem si vědom žádných dalších společných školeních či cvičeních. Policie jako taková si školí pouze policisty.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Při dopravní nehodě se vychází určitě ze zákona o silničním provozu, dále na zpracování dopravních nehod se používá pokyn policejního prezidenta č.1, následně lze využít různé havarijní plány.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Z vlastní zkušenosti si myslím, že po otevření nových úseků dálnice D3 se nehodovost na území města České Budějovice snížila, a to vlivem nižší hustoty dopravy ve městě. Na dálnici D3 je zatím nehodovost minimální a myslím si, že v takovém to duchu vše bude pokračovat dál.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Naše hlídka pracuje se záchranným zdravotnickým batohem spolu s defibrilátorem. Toto vybavení po příjezdu k dopravní nehodě je velmi důležité, zejména v případě, kdy se na místě dopravní nehody nenacházejí ještě žádné jiné složky IZS. Dále pracujeme s vybavením, které je potřeba pro zpracování dopravní nehody a k jejímu zaměření. Přístroj pro zaměření místa nehody, takzvaná totální stanice je v mých očích nedokonalý přežitek Policie ČR ve srovnání s našimi západními kolegy. Oni takové vybavení neužívají a dopravní nehody zpracují a zaměří stejně kvalitně, ne-li lépe a přesněji.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob k dispozici?

„K dispozici máme běžně jednu dvoučlennou hlídku, ale v současné době se nám početní stavy policistů zlepšují a ve valné většině dní, máme na směně dvě dvoučlenné hlídky.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob.

„Spolupráce na místě zásahu má jediný cíl, a to pomoci poškozeným a co nejrychleji zabezpečit místo mimořádné události.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Při mých službách jsem byl vždy spokojen s prací ostatních složek IZS. Nevzpomínám si, že by byl někdy nějaký velký problém ve spolupráci.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Rychlost operačního střediska při mimořádné události se zraněním osob je většinou na dobré úrovni, ale v poslední době pozoruji, že se na operačním středisku objevují kolegové s nedostatečnými zkušenostmi a občas prvotní informace o události se v závěru rozcházejí celkem značně. Toto přisuzuji velkému podstavu napříč celou Policií ČR.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Myslím si, že právě již zmíněná technika na zaměření dopravních nehod. Na celosvětovém trhu se již objevuje technika, která funguje na základě připojení přes

družice a měření je technologicky jednodušší a uživatelsky přívětivější a rychlejší. Při celkovém zaměření dopravní nehody by byl ušetřen velký časový úsek. “

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Většinou se u dopravních nehod se zraněním veřejnost chová vstřícně a dokáže i pomoci, ale najdou se jedinci, které spíše zajímá, jak celou věc nejlépe natočit, či vyfotit na mobilní telefon a být první, který to dá na sociální síť. Toto se děje i při průjezdu vozidel kolem dopravní nehody. Samozřejmě to má za následek snížení bezpečnosti při zásahu. “

Respondent č. 4 PČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Od roku 2013 působím u Policie ČR, z toho 8 let na službě dopravních nehod. “

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Za celou dobu, co sloužím u policie jsem se neúčastnil žádného společného cvičení IZS, zda byla nějaká realizována za tu dobu, nevím. “

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Nevím, jak často probíhají společná cvičení IZS na úrovni, která je pro toto podstatná. V běžném výkonu služby dopravních nehod nevidím ve společných cvičeních žádný podstatný přínos, koordinace by měla vždy probíhat na úrovni nižšího a vyššího vedení složek, pro běžnou hlídku v terénu se bude jednat pouze o nadbytečnou zátěž. Spolupráce mezi jednotlivými výjezdy PČR, s ať už HZS nebo RZS probíhá bez komplikací a v případě koordinace většího množství výjezdů na straně těchto složek by mělo dojít právě ke koordinaci ve smyslu nižšího nebo vyššího vedení podle charakteru události. “

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Teoretická příprava na zásah složek je pro běžného člena IZS v terénu užitečná jako školení oblékání zimníku v srpnu podle obrázkového návodu. Taková věc je bez fixace prožitkem téměř zbytečná a pokud by mělo docházet k pravidelnému tréninku na podobný zásah, je toto fakticky, a především ekonomicky neproveditelné. “

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Zcela jistě existuje nějaký metodický pokyn, jenž se touto problematikou zabývá, a zcela jistě jsem se s ním již někdy v minulosti seznámil. Určitě jsem měl i možnost tento například vytisknout a mít jej připraven k využití, pokud by takováto potřeba nastala. Bohužel, vzhledem k tomu, kolik návodů a dalších využitelných informací existuje, je zcela mimo realitu udržovat k nim neustálý přístup, ať formou zapamatování nebo skladování ve studijní formě.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Otevření nových dálničních úseků, zvláště pokud slouží jako částečný obchvat krajského města, bude vždy pozitivní. Snížením provozu ve městě vždy dochází k markantnímu úbytku drobných dopravních nehod. Zvyšuje se množství nehod souvisejících především s dodržováním přiměřené rychlosti, úbytek kolon rovná se uvolnění prostoru na komunikaci, ale v celkovém poměru se jedná o kladný jev. Mimo města se rovněž část provozu přesouvá na dálnici a logicky se jedná o bezpečnější systém provoz než na silnicích o dvou často nerozdělených jízdních pružích. Značně se snižuje riziko čelních střetů ve vysokých rychlostech.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Mimo standartních audiovizuálních záznamníků a měřících pomůcek, dopravního prostředku, který je pro práci upraven, a i přes drobné nesmysly se jedná o vybavenou mobilní kancelář umožňující práci na místě v poměrně dobré efektivitě. Jako naprosto nesmyslnou lze v současné době vyhodnotit snahu o zaměřování místa dopravní nehody geostanicí. Z hlediska potřeb dokumentace se jedná o zanedbatelný přínos, většinou až kontraproduktivní, neboť myšlenka, že každý policista bude zároveň geodet, hraničí s debilitou. V současné době probíhá pilotní program pro využívání geostanic typu bedla, kdy toto zařízení je již schopno zaměřování v náklonech, nevyužívá fixní bod měřící stanice a je uživatelsky zvládnutelný i po minimálním zaškolení. U tohoto konkrétního produktu si lze představit jeho využití v běžné praxi, jeho nasazení však není v současné době avizováno. Metoda zaměření místa za pomoci dronu je jistě zajímavá, i vzhledem k vysoké přesnosti a přehlednosti, zatím však nevyužívaná, především pro nutnost kooperace s piloty dronů, kdy jejich přizvání na místo by vedlo k dlouhé časové proluce

mezi zahájením a ukončením šetření na místě. Nemá smysl jejich nasazení využívat mimo naprosto mimořádné události.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Standartně je pro výjezd na dopravní nehody vyčleněna jedna dvoučlenná hlídka, která je zhruba třetinu času posílána druhou dvoučlennou hlídkou, toto platí na území okresu České Budějovice, v okresech, na jejichž území se nenachází krajské město, bývá standartně pouze jedna hlídka služby dopravních nehod. Pro úkony nepřímo související s evidencí dopravní nehody lze pak využít další hlídku policie, pokud je k dispozici.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob.

„Běžná spolupráce složek IZS na místě dopravní nehody spočívá především ve sdílení informací, spolupráci při požadavcích na konkrétní úkony a jejich návaznost. Například u zraněné osoby během vyprošťování hasiči je potřeba sledovat životní funkce zdravotníky a policie provede ztotožnění. Samozřejmě záleží na rozsahu zásahu, je rozdíl, zda se jedná o vozidlo, v němž cestovala jedna osoba, která je zraněna anebo zda se jedná o srážku dvou plně obsazených autobusů.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Většina potíží v komunikaci mezi složkami spočívá v chování jednotlivců, takové případy jsou velmi výjimečné a týkají se většinou stále stejných osob, například arogance a přezíravost některých lékařů.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Jako u všech činností záleží i u této na konkrétním policistovi, jenž je na stanovišti jako operační důstojník v době události. Může se stát, že je komunikace problematická, ale jedná se spíše o méně častý jev.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Lze přemýšlet o řadě věcí, které by konkrétnímu člověku mohly pomoci a ulehčit činnost na místě. Celkově však taková změna nemusí nutně znamenat pomoc i pro ostatní členy

týmu. Navíc bez zkušebního provozu a nasazení do praxe nelze předem odhadnout, zda by se jednalo o usnadnění práce.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Veřejnost na místech dopravních nehod je stoprocentně potřebná při jejím vzniku, kdy je přítomna jako první na místě a může poskytnout potřebnou první pomoc. V pozdějších fázích je však pomoc nahrazena očumováním, a toto je již zcela kontraproduktivní. Jedincům možná přijde neškodné udělat si fotku z místa nehody, nebo si přijít postěžovat, jak se v jejich ulici špatně parkuje, pro policistu na místě se však jedná pouze o negativní faktory ztěžující jeho práci.“

Respondent č. 5 HZS ČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Začínal jsem u PČR, aktuálně sloužím pátým rokem u HZS ČR.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Pamatuji si cvičení na aktivního střelce na zámku Hluboká nad Vltavou ještě jako policista. V poslední době u HZS ČR proběhla cvičení v Budvar aréně a v tunelu Pohůrka, kterých jsem se ale neúčastnil.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Dle mého by mohla být jejich četnost násobně vyšší. Přínos vidím ve slazení činností složek IZS a vzájemném poučení se o potřebách jednotlivých složek.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Probíhají výcviky se ZZS JČK, ale velmi zřídka. Ocenil bych častější spolupráci.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Typová činnost.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Domnívám se, že nově otevřený úsek dálnice D3 ovlivní nehodovost v Českých Budějovicích pozitivně, protože klesne hustota provozu na přetížených úsecích ve městě.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„V současné době hodnotím vybavení naší stanice skrze výjezdovou techniku velmi pozitivně. Disponujeme zbrusu novým vozovým parkem vybaveným kompletně nejen na dopravní nehody. K výjezdům na dopravní nehody se zraněním disponujeme samozřejmě prostředky na označení místa nehody, prostředky ke stabilizaci vozidel, hydraulickým vyprošťovacím zařízením pro vyproštění osob i prostředky na laickou první pomoc, kterými poskytujeme první pomoc zraněným osobám do příjezdu zdravotnické záchranné služby.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Naše stanice typu P2 zajišťuje výjezd jednoho družstva, nicméně na dopravní nehodu jsme schopni vyjet dvěma vozidly, a to CAS 20 a technickým automobilem.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob.

„Spolupráce na místě spočívá ve snaze o maximální efektivitu způsobu organizace zásahu na místě události, abychom pomohli co nejrychleji zraněným osobám a obnovili provoz na komunikaci.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Zatím se tak nestalo.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Komunikaci s naším operačním střediskem hodnotím pozitivně. Vše funguje, jak má.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Rozhodně častější společná taktická cvičení, kde budou přítomny všechny základní složky, takových není mnoho.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Toto vnímám velmi negativně. Lidé se chovají často velmi bezohledně jak vůči zúčastněným osobám, tak vůči zasahujícím složkám IZS. Jezdí velmi rychle, nesledují provoz ale událost, a často z toho vznikají další nebezpečné situace. Za vrchol hyenismu považují pak focení místa jakékoliv mimořádné události. Pokud takové jednání zaznamenám a mám čas to řešit, vždy se takového člověka slušně, ale velmi důrazně ptám, co ho vede k tomuto jednání.“

Respondent č. 6 HZS ČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„U Hasičského záchranného sboru ČR sloužím 4 roky.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Společné cvičení proběhlo letos na únik čpavku. Účastnil jsem se. Další cvičení proběhlo na dálnici D3 v tunelu Pohůrka.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Myslím, že by mohlo být více společných cvičení IZS. Přínosem je lepší spolupráce u reálného zásahu.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Probíhají školení první pomoci od ZZS Jihočeského kraje. Myslím si, že by mohla být častěji.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Typová činnost.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Myslím, že to ovlivní pozitivně nehodovost, a to ve smyslu jejího snížení. Provoz bude plynulejší.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„V technice předurčené na dopravní nehody vozíme prvky pro označení místa dopravní nehody, stabilizaci vozidla, třeba klíny, stabilizační tyče. Také nástroje na vyproštění osob, hydraulické nůžky, hydraulický rozpínák, hydraulický válec. K poskytnutí první pomoci vozíme zdravotnický batoh.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Na naší stanici typu P2 máme jednu jednotku, ale jsme schopni vyjet na tuto událost dvěma vozidly, konkrétně CAS 20 a technickým automobilem.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob.

„Spolupráce směřuje k co nejefektivnějšímu a nejrychlejšímu způsobu řešení zásahu na místě události.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„S takovou situací jsem se ještě nesetkal.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Za nás jsem s informacemi spokojený, snaží se nám předat vždy co nejvíce přesných informací.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Vyšší četnost taktických cvičení.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Všímám si dost často bezohlednosti ostatních účastníků silničního provozu a pořizování fotek z nepříjemné události cizího neštěstí.“

Respondent č. 7 HZS ČR

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Má pozice je na pracovišti řízení JPO a IZS u HZS Jihočeského kraje na centrální stanici České Budějovice, kde jsem od ledna 2018.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil?

„Taktická cvičení složek IZS se organizují v souladu se SIAŘ GR 31/2010 ze dne 2. 6. 2010, resp. SIAŘ GR 4/2021 ze dne 9. 2. 2021. Dle těchto pokynů je nutné, k udržení a prohloubení znalostí podle § 32 vyhlášky o jednotkách PO, realizovat alespoň jedno taktické cvičení IZS organizované v průběhu roku na úrovni územního odboru HZS kraje nebo ve správním obvodu obecního úřadu obce s rozšířenou působností, dle potřeby v součinnosti s orgány obce, pokud na daném území nebyla v uplynulých šesti měsících řešena mimořádná událost velkého rozsahu se zapojením složek IZS. HZS Jihočeského kraje postupuje nad rámec výše uvedeného a organizuje během roku více taktických cvičení složek IZS.“

Realizovaná taktická cvičení složek IZS, kterých jsem se účastnil v okrese České Budějovice z posledních let jsou například: stadion únor 2025, AMOK útok aktivního střelce Kočín duben 2024, dopravní nehoda na dálnici D3 prosinec 2024 a hrozba použití nástražného výbušného systému v nemocnici České Budějovice srpen 2023.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Cvičení složek IZS v průběhu celého roku v rámci Jihočeského kraje realizujeme kolem deseti. Domnívám se, že četnost cvičení je dostačující a náměty jednotlivých cvičení jsou zajímavé. Přínos cvičení shledávám v prohloubení znalostí konkrétní problematiky zásahu, možnostech řízení zásahu, komunikaci a součinnosti složek IZS na místě události.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„V rámci pravidelné odborné přípravy jsou příslušníci HZS Jihočeského kraje proškoleni z témat, které vydává GŘ HZS ČR a které následně vydáváme formou pokynu krajského ředitele. Část těchto témat, zaměřených i na zásahy složek IZS, jsou proškoleni i v rámci Velitelských dnů na jednotlivých územních odborech. Příslušníci HZS Jihočeského kraje mimo jiné absolvují každoročně školení od ZZS JČK, při kterém si procvičí nejen základy první pomoci, ale dozví se i podrobnosti z krizového řízení a postupy při třídění metodou START.

V součinnosti s PČR se účastníme vzdělávání velitelů Policie ČR, kdy příslušník HZS Jihočeského kraje například popisuje princip velení při společném zásahu složek IZS a také prezentuje možnosti, které u jednotlivých zásahů máme a co konkrétně můžeme Policii ČR nabídnout. V neposlední řadě je v rámci roku organizováno několik instrukčně metodických zaměstnání pro složky IZS, kde se členové jednotlivých složek také setkávají.“

Možností získávání informací a školení problematiky společného zásahu složek IZS mají příslušníci HZS Jihočeského kraje dostatek.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Například STČ 08/IZS Dopravní nehoda, nebo STČ 09/IZS Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob. Samozřejmě nesmíme zapomenout na Dohody o spolupráci a Dohody o plánované pomoci na vyžádání, kde jsou různé formy spolupráce rovněž popisovány.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Ačkoliv je provoz na dálnicích rychlejší, dle našich zkušeností dopravních nehod podstatně ubývá. Provoz vozidel po dálniční síti je přehlednější a bezpečnější. Předpokládáme úbytek dopravních nehod zejména na frekventovaných tazích jako je například silnice E55. V současné době, od otevření nového úseku dálnice D3 evidujeme na tomto nově otevřeném úseku pouze tři zásahy.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Pokud mám tento bod uchopit, jako popis technických prostředků, které jsou ve vybavení cisternové automobilové stříkačky, nebo rychlého zásahového automobilu, tak vybavení ve vozidlech je na vysoké úrovni. Naše vozidla jsou kromě prostředků pro zdolávání požárů, vybavena hydraulickým vyprošťovacím zařízením jako jsou rozpínák, nůžky, rozpěrný válec nebo střihač pedálů, a dále prostředky pro řezání nejrůznějších materiálů jako sklo, kovy. Vozíme i zdravotnický materiál, prostředky pro transport raněných, ženijní nářadí a akumulátorové nářadí.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Na centrální hasičské stanici České Budějovice typu C3, jsou v souladu s přílohou č. 3, vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů, k dispozici tři plnohodnotné výjezdy. Jinými slovy jsme schopni najednou vyjet se třemi cisternami s totožným vybavením, každá s družstvem o zmenšeném početním stavu 1+3.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob.

„Zejména v profesionalitě každého ze zasahujících, bez ohledu na to, jestli je to hasič, policista, nebo záchranář.“

10. Narazil jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„S ničím takovým jsem se nesetkal, integrovaný záchranný systém ČR je profesně i vybavením na špičkové úrovni.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Operační důstojníci se snaží neustále zlepšovat podporu veliteli zásahu a snižovat tak možnosti případných problémů, které vznikají zejména chybným nahlášením informací o události. Drobné nedostatky jsme zaznamenali i z hlediska technologií přenosu dat z KOPIS do zásahových vozidel. Aktuálně přecházíme na nový navigační software, který komunikuje s KOPIS HZS Jihočeského kraje a podle testování je stabilnější než ten současný.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Domnívám se, že součinnost u dopravních nehod je na vysoké úrovni. V reálném životě je to vždy tak, že co zásah, to originál. Technika, komunikace i společná školení jsou v současnosti na vysoké úrovni.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Situace se snad lepší. V rámci zásahů na pozemních komunikacích sledujeme zlepšení například při průjezdech křižovatkami, nebo záchrannářskou uličkou. Problém vnímám při pořizování záznamů ze strany veřejnosti a také občasné vypuštění nepřesných a mnohdy lživých informací do veřejného prostoru.“

Respondent č. 8 ZZS

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Působím u Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Taktická cvičení složek IZS probíhají v rámci Jihočeského kraje několikrát do roka a pravidelně se jich účastním jako lektor krizové připravenosti za ZZS JČK“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem sledujete jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Ano, společná cvičení jsou pořádána dostatečně často, všichni zúčastnění si ověřují znalosti a dovednosti důležité pro součinnost při vzniku mimořádné události s hromadným postižením osob.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Taktická cvičení vždy probíhají za účasti všech složek IZS a vždy se jedná o modelovou situaci,

například dopravní nehoda, špinavá bomba, nástražný výbušný systém, AMOK, únik toxické látky apod.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Otázce úplně nerozumím, ale domnívám se, že máte na mysli soubory typových činností.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Každá dálnice je riziková hlavně z pohledu pravděpodobnosti vzniku dopravní nehody s větším počtem osob.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Záleží na počtu zraněných osob, podle toho se vysílají síly a prostředky.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Pokud se jedná o mimořádnou událost s hromadným postižením osob, má ZZS JČK k dispozici čtyři vozidla k likvidaci následků tohoto typu události.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob?

„Především v organizaci a řízení zásahu na místě mimořádné události. Hlavním společným cílem je záchrana lidských životů a zdraví.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Žádný takový zásah si nevybavuji.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Komunikace se operačním střediskem je klíčová, operátor musí vytěžit co nejvíce informací z místa mimořádné události, následně je důležité hlášení první posádky na místě události a na to navazuje vyslání dostatečných sil a prostředků.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Hodně by nám zásah usnadnila možnost vést videohovory z místa události skrz naše výjezdové skupiny.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Záleží na počtu zraněných, závažnosti dopravní nehody. V případě mimořádné události s velkým počtem zraněných osob je potřeba zajistit psychickou intervenční péči pro všechny primárně i sekundárně zasažené osoby.“

Respondent č.9 ZZS

1. U jaké složky IZS působíte a jak dlouho?

„Působím u Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje na oddělení krizového řízení asi 3 roky.“

2. Kdy v posledních deseti letech proběhlo taktického cvičení složek IZS, s jakým zaměřením a zda jste se ho účastnil(a)?

„Taktická cvičení probíhají každý rok průběžně. Taktických cvičení je průměrně dvanáct ročně a jejich námětem jsou především činnosti nebo mimořádné události definované v souborech typových činností. Zároveň se konají taktická cvičení jejichž námět je dán místní potřebou složek IZS nebo ZZS JČK i s ohledem na vývoj a změny společenských nálad nebo geopolitické situace ve světě, například v souvislosti se zvýšenou výcvikovou činností Armády ČR uvnitř výcvikového prostoru Boletice. Aktuálně plánujeme a realizujeme spolu s AČR cvičení uvnitř výcvikového prostoru Boletice s náměty výbuch munice, zranění při cvičných střelbách, přičemž pohyb a činnost ZZS JČK v prostředí výcvikového prostoru je velice specifická. Dále několikrát ročně probíhají instrukčně metodická zaměstnání, která nepodléhají schvalování Krajským ředitelstvím HZS ani bezpečnostní rady kraje a jsou zaměřena třeba na rekognoskaci vytypovaných rizikových území nebo oblastí. Jejich smyslem je, aby posádky předurčené k zásahu na daném území disponovaly dostatečnou místní znalostí, co se týká přístupových a odjezdových tras, ověření dojezdových časů. Typicky rozhledna Klet', Blanský les, Šumava nebo přeshraniční spolupráce.“

3. Domníváte se, že tato společná cvičení složek IZS probíhají dostatečně často a v čem shledáváte jejich přínos pro reálný zásah složek IZS?

„Ano, domnívám se, že tato součinnostní cvičení probíhají dostatečně často a zcela jistě jsou smysluplná a přínosná pro zvládnutí reálných mimořádných událostí. Přínos spatřuji zejména v možnosti si vyzkoušet zásah ve spolupráci s dalšími složkami IZS, prohloubení spolupráce ale i získání povědomí o vybavení a taktických postupech zúčastněných složek stejně jako prohloubení, vyzkoušení si činnosti v rámci velících rolí.“

4. Organizují se průběžně ještě nějaká školení nebo jiný druh teoretické přípravy, pro společný zásah složek IZS na místě události? Pokud ano, tak zda poskytují dostatek informací, možnosti modelových situací.

„Ano, kromě instrukčně metodických zaměstnání individuálních nebo společných s jednotlivými složkami pravidelně organizujeme pracovní setkání se zástupci složek IZS, podílíme se na školení složek IZS a recipročně jsme školeni dalšími složkami IZS. Pravidelně si vyměňujeme aktuální informace, aktuální trendy v oblasti řešení mimořádných událostí, změny ve vybavení a postupech. Domnívám se, že tato teoretická příprava poskytuje dostatek informací, které dále přenášíme do praxe. Stejně tak nácviky modelových situací v rámci výše zmíněných IMZ.“

5. Jaká dokumentace se zabývá součinností složek IZS při dopravní nehodě, kterou můžete využít?

„Součinností složek IZS při dopravní nehodě se zabývá, a definuje ji především STČ 08/IZS Dopravní nehoda. Kromě výše zmíněné STČ máme zásah u dopravní nehody upraven v interních předpisech ZZS JČK, tyto jsou ale v souladu a vychází z STČ 08/IZS.“

6. Myslíte, že otevření nových úseků dálnice D3 ovlivní, pozitivně či negativně, nehodovost v okrese České Budějovice? A proč se tak domníváte?

„Domnívám se, že otevření nových úseků dálnice D3 negativně ovlivní nehodovost v okrese České Budějovice ale i v okrese Tábor, Český Krumlov. Domnívám se, že tak tomu bude především z důvodu zvýšení provozu po zmíněném dálničním tělese, na kterém bude z výše uvedeného důvodu z mého pohledu docházet častěji k dopravním nehodám, zejména začátkem letní sezóny, kdy lidé vyráží na cesty třeba do Chorvatska.

Zároveň se ale domnívám, že nehodovost v okrese České Budějovice (mimo dálniční těleso) by mohla poklesnout z důvodu, že řidiči využijí pro své cesty nové dálniční těleso a k nehodám bude docházet více na dálnici než na okresních silnicích.

Nepochopil jsem, jestli myslíte dálnici nebo okresky, na dálnici nárůst, zatímco na okreskách snad pokles ale pravděpodobně pro nás bez změny.“

7. Jakým vybavením disponuje Vaše jednotka na místě dopravní nehody se zraněním osob? A jak toto vybavení z praktického hlediska hodnotíte?

„Výjezdové skupiny ZZS JČK disponují standardním zdravotnickým vybavením. Obecně, transportní prostředky, obvazový materiál, léky, ventilátor a podobně. Co se osobních ochranných pomůcek týče tak především pracovní stejnokroj vybavený reflexními prvky a ochranná přilba.“

8. Kolik výjezdových jednotek máte na mimořádnou událost, dopravní nehoda se zraněním osob, k dispozici?

„Mimořádnou událostí z pohledu ZZS JČK je taková událost, kdy je na místě události pět a více výjezdových skupin, anebo 15 a více zraněných osob. V takovém případě na místo události

vyjíždějí všechny dostupné síly a prostředky i z jiných okresů, zároveň ale musíme zajistit pokrytí kraje i v případě vyhlášení mimořádné události, na denní směně máme celkem k dispozici 57 výjezdových skupin v rámci celého kraje. Z toho je 41x RZP, 4x RLP, 10x RV + 1x LZS a vozidlo pro řešení mimořádných událostí, jeho dislokace jsou České Budějovice, Tábor, Strakonice, Jindřichův Hradec. V noční směně máme 53 výjezdových skupin, z toho 38x RZP, 4x RLP, 10x RV + 1x LZS a opět čtyři vozidla pro řešení mimořádných událostí.

V případě standardní dopravní nehody, záleží na počtu zraněných osob a charakteru jejich poranění, ale stále platí, že k dispozici jsou síly a prostředky, které jsem předtím uvedl. Všechny výjezdové skupiny ZZS JČK jsou připraveny a vybaveny k řešení dopravních nehod.“

9. V čem podle Vás spočívá samotná spolupráce složek IZS na místě mimořádné události, dopravní nehody se zraněním osob.

„HZS ČR provádí na místě vyproštění, poskytnutí první pomoci do příjezdu ZZS, zajištění místa

dopravní nehody, pomoc při transportu pacienta do přistaveného vozidla ZZS.

PČR asistuje při vyproštění, také poskytují první pomoc do příjezdu ZZS, pomoc při

Transportu. Zejména zajišťují příjezdové a odjezdové trasy, to spočívá ve zprůjezdnění a odklonu dopravy, uzavření místa události, nebo vykazání přihlížejících a zamezení tomu, aby nás během zásahu natáčeli a fotili.“

10. Narazil(a) jste při společném zásahu složek IZS, na místě dopravní nehody se zraněním osob, na obtížné okamžiky spolupráce, komplikace?

„Jen výjimečně, stalo se tomu tak kvůli nedostatečnému zajištění odsunové nebo příjezdové trasy.“

11. Jak vnímáte komunikaci s operačním střediskem? Od vyhlášení samotné události, podávání prvotních informací, podpora ze strany operačního střediska.

„Komunikaci s operačními středisky bez ohledu na to, jestli se jedná o operační středisko PČR nebo KOPIS HZS vnímám jako kvalitní, bez zásadních nedostatků nebo pochybení.“

12. Je něco, co by Vám, do budoucna na místě zásahu, samotnou činnost usnadnilo (např. technika, komunikace mezi složkami IZS, jiné vybavení či lepší proškolení v určité oblasti)?

„Co se proškolení našich posádek týče jsme v tomto ohledu dostatečně erudováni, stejně tak se domnívám že i příslušníci HZS nebo PČR jsou dostatečně erudováni, jak jednat nebo postupovat v případě řešení takové události. K pochybením dochází pouze v jednotkách případů a pouze u jednotlivců což nelze považovat za systémovou chybu nebo systémový nedostatek.“

Přínos bychom spatřovali v lepším zajištění příjezdových a odjezdových tras, v odklonění dopravy, vytvoření záchranných uliček ovšem i toto je dáno zejména charakterem místa události a nelze to označit za pochybení nebo systémový nedostatek, vždy záleží na situaci místě a je pochopitelné že ne vždy lze tohoto dosáhnout.

Co se vybavení týče doporučil bych vybavit hlídky a jednotky ostatních základních složek IZS adekvátním množstvím zdravotnického materiálu.“

13. Jak vnímáte chování veřejnosti na místě zásahu, při dopravní nehodě se zraněním osob?

„Negativně, za situace, kdy jsou prováděny základní život zachraňující úkony je krajně nepříjemné a obecně nevhodné, když se na místě události sejde větší množství osob, které nás při práci fotí nebo natáčejí. Stejně tak negativně vnímám zpomalování vozidel jedoucích v průběžném pruhu, aby se osádka mohla podívat na prováděné záchranné práce. Je to velice rizikové chování, které může ohrozit jak naše posádky, tak i zapříčinit další dopravní nehodu. V neposlední řadě se častěji setkáváme s nerespektováním pokynů zasahujících, jako například snaha dopravní nehodu objet i když je místo uzavřeno. Opět toto může vést k ohrožení všech zasahujících.“