

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ČINNOSTI VYBRANÝCH JEDNOTEK POŽÁRNÍ
OCHRANY PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH NA
ÚZEMÍ OKRESU PÍSEK**

Autor práce: Dominik Kašpar

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: Dominik Kašpar

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Činnosti vybraných jednotek požární ochrany při dopravních nehodách na území okresu Písek

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Activities of selected fire protection units during traffic accidents in the territory of Písek district

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

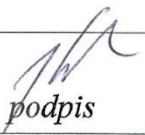
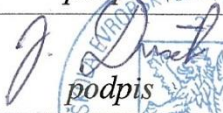
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je posoudit akceschopnost vybraných jednotek požární ochrany na území okresu Písek při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací při dopravních nehodách.

Dílčím cílem je zhodnotit možnosti intervenční péče pro členy jednotek požární ochrany v návaznosti na zásah u dopravní nehody.

Student: Dominik Kašpar	13.5.2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	13.5.2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	21.5.2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	24.5.2024 datum	 podpis
Rector: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	24.5.2024 datum	 podpis



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

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



.....

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

ABSTRAKT

KAŠPAR, D. *Činnosti vybraných jednotek požární ochrany při dopravních nehodách na území okresu Písek: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 79 s. Vedoucí bakalářské práce: Ph.Dr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: jednotka požární ochrany; dopravní nehoda; akceschopnost; typová činnost; krizová intervence; posttraumatická péče.

Bakalářská práce se zabývá činnostmi vybraných jednotek požární ochrany při dopravních nehodách v okrese Písek. Cílem je analyzovat připravenost, akceschopnost a postupy jednotek požární ochrany při těchto událostech. Teoretická část se věnuje organizaci jednotek, legislativním rámcům, typovým činnostem a technickému vybavení. Zohledněna je i psychologická podpora členů jednotek požární ochrany po zásazích. Práce vychází z analýzy dokumentace, statistik a rozhovorů. Výsledkem je zhodnocení efektivity zásahů a návrh možných opatření ke zlepšení činnosti jednotek požární ochrany při dopravních nehodách.

ABSTRACT

KAŠPAR, D. *Activities of selected fire protection units in traffic accidents in the Písek district: bachelor's thesis*. České Budějovice: University of European and Regional Studies, 2025. 79 p. Supervisor: Ph.Dr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: fire protection unit; traffic accident; ability to act; typical activity; crisis intervention; post-traumatic care.

The bachelor's thesis deals with the activities of selected fire protection units during traffic accidents in the Písek district. The aim is to analyze the preparedness, operational capacity and procedures of fire protection units during these events. The theoretical part is devoted to the organization of the units, legislative frameworks, typical activities and technical equipment. Psychological support of members of fire protection units after interventions is also taken into account. The thesis is based on the analysis of documentation, statistics and interviews. The result is an assessment of the effectiveness of interventions and a proposal of possible measures to improve the activities of fire protection units during traffic accidents.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Teoretická část	12
2.1 Jednotky požární ochrany.....	12
2.1.1 Druhy a kategorie jednotek požární ochrany	13
2.1.2 Plošné pokrytí	14
2.1.3 Předurčenost jednotek požární ochrany u silničních dopravních nehod...	16
2.1.4 Akceschopnost jednotek požární ochrany.....	18
2.1.5 Vzdělávání příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky a členů jednotek sborů dobrovolných hasičů	19
2.2 Základní dokumenty k problematice dopravních nehod a jejich řešení jednotkami požární ochrany	23
2.2.1 Zákony.....	23
2.2.2 Nelegislativní dokumenty	25
2.3 Dopravní nehoda	26
2.3.1 Druhy dopravních nehod.....	27
2.3.2 Postup jednotek požární ochrany při dopravních nehodách	30
2.3.3 Technické prostředky pro provádění vyprošťování při dopravní nehodě .	34
2.3.4 Prevence dopravních nehod	39
2.4 Krizová intervence pro členy jednotek požární ochrany	43
3 Obecný metodologický rámec výzkumu – stanovení cílů a výzkumných otázek ..	46
3.1 Výzkumný soubor	46
3.2 Způsob vyhodnocování dat	47
4 Výsledky výzkumu a diskuze	48
Závěr	58
Seznam použitých zdrojů	60
Seznam tabulek a grafů	64

Seznam použitých zkratek.....	65
Přílohy	67

Úvod

Dopravní nehody patří k nejčastějším mimořádným událostem, se kterými se složky integrovaného záchranného systému denně setkávají. Mezi základní účastníky těchto zásahů patří jednotky požární ochrany, jejichž role je v těchto situacích nezastupitelná. Jejich činnost se neomezuje pouze na hašení požárů, ale zahrnuje i vyprošťování zraněných osob, zajištění místa události, provádění protipožárních opatření a spolupráci s dalšími složkami integrovaného záchranného systému. Význam jejich působení ještě vzrůstá s ohledem na nárůst počtu vozidel na silnicích a s tím související vyšší pravděpodobnost vzniku dopravních nehod. Téma volím na základě jeho aktuálnosti, praktického významu i osobního zájmu o oblast zásahové činnosti jednotek požární ochrany, zejména v podmínkách okresu Písek.

Teoretická část práce popisuje organizaci jednotek požární ochrany, jejich rozdělení, plošné pokrytí, předurčenost k zásahům při dopravních nehodách, akceschopnost a systém vzdělávání. Dále uvádím přehled základních legislativních a metodických dokumentů týkajících se činnosti jednotek požární ochrany při dopravních nehodách. Pozornost věnuji také klasifikaci dopravních nehod, postupu jednotek při zásahu, dostupné technice, preventivním opatřením a oblasti psychologické podpory pro zasahující členy.

Práce se člení do několika hlavních částí. Po úvodu následuje kapitola věnovaná cíli a metodice. Teoretická část vytváří odborný rámec pro pochopení problematiky. Praktická část obsahuje výsledky výzkumného šetření, analýzu výjezdové dokumentace a výpovědi respondentů z řad příslušníků a členů jednotek požární ochrany. V závěru práci hodnotím výsledky a navrhuji možná doporučení.

Práce se zabývá efektivitou zásahů vybraných jednotek požární ochrany při dopravních nehodách na území okresu Písek. Cílem je posoudit připravenost, vybavenost a zásahové postupy těchto jednotek a na základě zjištění navrhnout opatření ke zlepšení jejich činnosti. V této práci vycházím z kvalitativního přístupu a odpovídám na konkrétní výzkumné otázky týkající se akceschopnosti, dostupných prostředků, intervenční péče a vnímání připravenosti u samotných hasičů.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Bakalářská práce se zaměřuje na akceschopnost jednotek požární ochrany na při dopravních nehodách na území okresu Písek. Hlavním cílem bakalářské práce je posoudit akceschopnost vybraných jednotek požární ochrany na území okresu Písek při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací při dopravních nehodách. Dílčím cílem je zhodnotit možnosti intervenční péče pro členy jednotek požární ochrany v návaznosti na zásah u dopravní nehody.

Práce je strukturována do dvou částí, přičemž první je teoretická a druhá praktická. V části teoretické jsou představeny jednotky požární ochrany, jejich druhy a kategorie včetně akceschopnosti těchto jednotek. Předložena je také problematika dopravních nehod společně s typovou činností zaměřenou na činnost jednotek požární ochrany při zásahu u dopravní nehody. Část teoretické části je věnována krizové intervenci pro členy těchto jednotek a současně tak definuje dílčí cíl této bakalářské práce.

V druhé části této práce, tedy praktické části je vyobrazen hlavní cíl práce společně s cílem dílčím, jež byly naplněny prostřednictvím realizace polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky Hasičského záchranného sboru České republiky a dále také členy Jednotek sboru dobrovolných hasičů na daném území.

V rámci empirické části této bakalářské práce byl aplikován kvalitativní výzkum, konkrétně prostřednictvím metody dotazování a techniky rozhovoru. Podle odborné literatury je kvalitativní výzkumný přístup považován za plnohodnotnou alternativu ke kvantitativním metodám. Nesoustředí se však na měřitelné ukazatele ani na kvantifikaci dat či využití statistických postupů. Oba přístupy, jak kvalitativní tak kvantitativní však přinášejí srovnatelně cenné výsledky.

Kvalitativní výzkum usiluje o pochopení toho, jak jednotlivci nebo malé skupiny lidí vnímají a interpretují určitou problematiku a s ní související otázky. Tento výzkum lze realizovat prostřednictvím různých metod, jako jsou analýza dokumentů, různé typy pozorování, individuální či expertní rozhovory apod. K negativům kvalitativního výzkumu lze zařadit subjektivitu interpretace, omezený počet respondentů a obtížnost

zobecnění získaných výsledků. Výhodou tohoto přístupu je naopak možnost hlubšího porozumění zkoumanému jevu díky detailnímu popisu v přirozeném kontextu účastníků.¹

V rámci sběru dat byla využita metoda kvalitativního dotazování, přičemž jako technika byl zvolen polostrukturovaný rozhovor. Tato technika je v odborné literatuře někdy označována také jako částečně strukturovaný či částečně řízený rozhovor. Rozhovory se opíraly o předem připravený okruh otázek, který měl zajistit, že budou pokryta všechna témata důležitá pro výzkumný záměr.²

V kvalitativním dotazování je klíčová přímá a aktivní komunikace s účastníky výzkumu, která umožňuje hlubší porozumění jejich názorům a zkušenostem. Klíčovým prvkem v tomto procesu je aktivní naslouchání, přirozené formulování otázek a získávání takových odpovědí, které mohou sloužit k potvrzení či vyvrácení výzkumníkových výchozích hypotéz nebo předpokladů.³

Polostrukturovaný rozhovor je charakteristický tím, že výzkumník vychází z předem stanovených témat a otázek, jejichž pořadí není striktně dané. Tento přístup zároveň umožňuje reagovat na průběh konverzace a klást doplňující nebo upřesňující otázky.⁴

V práci byla kromě literární rešerše využita také metoda analýzy a syntézy. Analýza představuje rozložení celku na menší části s cílem porozumět jejich struktuře a vzájemným souvislostem, zatímco syntéza tyto části opět spojuje do uceleného celku s novým významem.⁵

¹ HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Páté, přepracované vydání. Praha: Portál, 2023. ISBN 978-80-262-1968-2.

² REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Dotisk 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3006-6.

³ HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Páté, přepracované vydání. Praha: Portál, 2023. ISBN 978-80-262-1968-2.

⁴ REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Dotisk 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3006-6.

⁵ Berka, Karel (ed.). *Analýza a syntéza*. In: Sociologická encyklopedie [online]. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 2017–, režim online, [cit. 2025-06-20].

2 Teoretická část

2.1 Jednotky požární ochrany

Hlavním cílem jednotek požární ochrany (dále jen „JPO“) je ochrana života a zdraví obyvatel, životního prostředí, zvířat a majetku před možnými požáry a dále také poskytování efektivní pomoci v případě mimořádných situací, kvůli kterým hrozí újma na zdraví, či životě a u kterých je nutné provedení záchranných a popřípadě i likvidačních prací, aby v případě takové události nebyla obec omezena pouze na vlastní schopnost a ochotu těch, kteří mohou pomoc poskytnout.⁶

JPO je chápána jako organizovaný systém, který je sestaven z odborným způsobem vyškolených hasičů, požární techniky (automobily) a přirozeně také z věcných prostředků požární ochrany, jako jsou např. výbava hasičských vozů, agregáty a jiné.⁷

Dle vyhlášky Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů je činnost, kdy jednotka plní alespoň jeden základní úkol, chápána jako zásah. Ten je započat vyhlášením poplachu a následně ukončen návratem jednotky požární ochrany do místa její dislokace, nebo v případě přijetí pokynu k ukončení zásahu.⁸

Jejich cílem jsou opatření nezbytná k bezprostředního odvrácení hrozby.⁹ Vyjma těchto úkonů jsou jednotky požární ochrany účastny varování obyvatel, případných evakuací, včetně dekontaminací postižených osob, majetku nebo se účastní humanitární pomoci, včetně zabezpečení podmínek vhodných k nouzovému přežití.¹⁰

⁶ RICHTER, Rostislav. Slovník pojmů krizového řízení. Praha: Ministerstvo vnitra, Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2018. ISBN 978-80-87544-914.

⁷ HANUŠKA, Zdeněk; ADAMEC, Vilém; ŠENOVSKÝ, Michail a BREJZOVÁ, Iva. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vydání. SPBI Spektrum. Červená řada. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022. ISBN 978-80-7385-262-7.

⁸ ČESKO. Vyhláška č. 247 ministerstva vnitra ze dne 22.6.2001 o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

⁹ HANUŠKA, Zdeněk; ADAMEC, Vilém; ŠENOVSKÝ, Michail a BREJZOVÁ, Iva. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vydání. SPBI Spektrum. Červená řada. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022. ISBN 978-80-7385-262-7.

¹⁰ ČESKO. Vyhláška č. 247 ministerstva vnitra ze dne 22.6.2001 o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

2.1.1 Druhy a kategorie jednotek požární ochrany

Na území ČR působí následující druhy JPO:

- jednotka hasičského záchranného sboru kraje, kterou tvoří příslušníci určené vykonávat službu v prostorách hasičských stanic,
- jednotka hasičského záchranného sboru podniku, která je sestavena ze zaměstnanců právnické osoby nebo fyzické podnikající osoby, kteří činnost u jednotky provádějí v rámci svého zaměstnání,
- jednotka sboru dobrovolných hasičů obce, která je tvořena členy, jež obvykle svou činnost v jednotce nevykonávají v rámci svého zaměstnání,
- jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku, kterou tvoří členové, nicméně zaměstnanci právnické osoby či fyzické podnikající osoby, jež obvykle tuto činnost nevykonávají v rámci svého zaměstnání,
- vojenská hasičská jednotka, jejíž funkce je srovnatelná s jednotkou sboru dobrovolných hasičů podniku, přičemž zakládání, vnitřní uspořádání, vybavení a výkon služby v ní vymezí Ministerstvo obrany. Současně ustanoví Ministerstvo obrany podmínky odborné způsobilosti, speciálního vstupního výcviku, zdravotní způsobilosti, odborné přípravy a účelové označení členů vojenských hasičských jednotek.¹¹

Vyhláška 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany stanovuje dobu výjezdu na místo zásahu takto:

- 2 minuty pro jednotky, které se skládají výhradně z hasičů z povolání,
- 10 minut pro jednotky, které jsou tvořeny výhradně hasiči, jež tuto činnost nevykonávají v rámci svého zaměstnání,
- 5 minut pro jednotky složené z profesionálních hasičů a dalších příslušníků, kteří činnost nevykonávají v rámci svého zaměstnání, popřípadě hasičům, kterým byla vymezena pracovní pohotovost mimo pracoviště.¹²

¹¹ ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. In Sbírka zákonů České republiky. 1985, částka 30, s. 451. ISSN 1211-1244.

¹² ČESKO. Vyhláška č. 247 ministerstva vnitra ze dne 22.6.2001 o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

Kategorie jednotek požární ochrany

V rámci plošného pokrytí jsou JPO rozděleny na dvě skupiny a to dle místní a územní působnosti. Tyto skupiny jsou dále členěny do 6 dalších kategorií, které jsou značeny pomocí římských čísel I – VI, a sice tyto:

S územní působností zasahující i mimo území svého zřizovatele:

1. **JPO I** – jednotka hasičského záchranného sboru (dále jen „HZS“) s územní působností obvykle do 20 minut jízdy z místa rozmístění,
2. **JPO II** – jednotka sboru dobrovolných hasičů (dále jen „SDH“) obce s členy, jež provádějí výkon služby v rámci svého hlavního či vedlejšího povolání, a to s územní působností obvykle do 10 minut jízdy z místa rozmístění,
3. **JPO III** – jednotka SDH se členy, jež výkon své služby provádějí dobrovolně, a to s územní působností obvykle do 10 minut jízdy z místa rozmístění,

S místní působností zasahující na území svého zřizovatele:

1. **JPO IV** – jednotka HZS podniku,
2. **JPO V** – jednotka SDH obce s členy, jež provádějí výkon služby v rámci jednotky dobrovolně,
3. **JPO VI** – jednotka SDH podniku.

V případě dohody se zřizovatelem je možné, aby tyto jednotky byly využívány i k zásahům v jiných územních obvodech.¹³

2.1.2 Plošné pokrytí

Na plošné pokrytí lze nahlížet jako na rozložení JPO v rámci území daného kraje. Jednotky, které budou zabezpečovat plošné pokrytí jsou určovány HZS kraje po dohodě s jejich zřizovateli. Následně vymezí předurčenost k pracím záchranným, jejich kategorii

¹³ ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. In Sbírka zákonů České republiky. 1985, částka 30, s. 451. ISSN 1211-1244.

a určí JPO, které budou vykonávat práce záchranné a likvidační v rozsahu integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“).¹⁴

Plošné pokrytí je přizpůsobeno stupni a kategorii nebezpečí. Tím může být vznik požáru, nebo také vznik dalších hrozících mimořádných událostí (dále jen „MU“) v rámci územní působnosti jednotlivých obcí (viz. Tabulka 1). Kategorie hrozícího stupně nebezpečí jsou rozděleny takto:

- **I. stupeň** – největší možné nebezpečí; v případě tohoto stupně nebezpečí se může jednat například o historická centra velkých měst, firmy s nebezpečnou výrobou nebo také objekty, kde jsou podmínky pro vykonání zásahu nepříznivé či složité.
- **II. stupeň** – středně velké nebezpečí; zde se může jednat například o sídliště, průmyslové podniky, hotely apod.
- **III. stupeň** – nebezpečí; obce menší rozlohy, menší města.
- **IV. stupeň** – nízké nebezpečí; jedná se například o malé osady či samoty.

Při určení daného stupně a kategorie nebezpečí je přihlédnuto k měřítkům, jako je počet obyvatel či povaha území a počet MU v rámci jednoho roku. Od stupně hrozícího nebezpečí je stanovena doba dojezdu JPO. V případě kategorie nebezpečí je odvozena posloupnost dojezdu jednotlivých JPO.¹⁵

Je nezbytné, aby interní uspořádání a vybavení JPO včetně dislokace dílčích druhů jednotek bylo voleno způsobem, který zajistí území obce patřičné zabezpečení dle stupně hrozícího nebezpečí prostřednictvím odpovídajícího množství sil a prostředků. Jedná se o hlavní princip tzv. plošného pokrytí území kraje a respektive celé České republiky (dále jen „ČR“). Podmínkou je splnění požadované dojezdové doby JPO na určené místo zásahu, odpovídající základní tabulce plošného pokrytí.¹⁶ Primárním zdrojem je právní předpis.

¹⁴ ZEMAN, Miloš a Otakar J. MIKA, 2007. Integrovaný záchranný systém. Brno: Vysoké učení technické v Brně. ISBN 978-80-214-3448-6.

¹⁵ HANUŠKA, Zdeněk; ADAMEC, Vilém; ŠENOVSKÝ, Michail a BREJZOVÁ, Iva. Integrovaný záchranný systém. 2. vydání. SPBI Spektrum. Červená řada. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022. ISBN 978-80-7385-262-7.

¹⁶ HANUŠKA, Zdeněk; ADAMEC, Vilém; ŠENOVSKÝ, Michail a BREJZOVÁ, Iva. Integrovaný záchranný systém. 2. vydání. SPBI Spektrum. Červená řada. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022. ISBN 978-80-7385-262-7.

Stupeň nebezpečí objektu	Kategorie Nebezpečí objektu	Doba dojezdu, množství sil a prostředků JPO
I	A	2 JPO do 7 minut, další 1 JPO do 10 minut
	B	1 JPO do 7 minut, další 2 JPO do 10 minut
II	A	2 JPO do 10 minut, další 1 JPO do 15 minut
	B	1 JPO do 10 minut, další 2 JPO do 15 minut
III	A	2 JPO do 15 minut, další 1 JPO do 20 minut
	B	1 JPO do 15 minut, další 2 JPO do 20 minut
IV	A	1 JPO do 20 minut, další 1 JPO do 25 minut

Tabulka 1 – Základní tabulka plošného pokrytí.¹⁷

2.1.3 Předurčenost jednotek požární ochrany u silničních dopravních nehod

Lze ji chápat jako postup plánovaného určení jednotek HZS ČR, či jednotky sboru dobrovolných hasičů (dále jen „JSDH“) obce silničních dopravních nehod. Tento systém je postaven na vymezených kritériích do kterých je řazeno technické vybavení jednotky, početní stav členů jednotky a zejména předpokládaná doba dojezdu na místo zásahu. Vymezení předurčenosti je postaveno na analýze rizik dopravní infrastruktury, četnosti a závažnosti dopravních nehod (dále jen „DN“) v rámci daného území a operačního pokrytí, které je zabezpečováno prostřednictvím JPO. Jednotky, které mají toto zaměření, jsou vybaveny náležitou technikou a vybavením, mezi které patří hydraulické přístroje potřebné k vyprošťování, stabilizační prostředky, nebo také zdravotnické potřeby, které jsou nezbytné k poskytnutí základní, přednemocniční neodkladné péči.¹⁸

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. In Sbirka zákonů České republiky. 1985, částka 30, s. 451. ISSN 1211-1244.

¹⁸ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod: učební texty*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

Jednotky, které jsou předurčené k zásahu u dopravních nehod jsou součástí IZS a jejich úkolem při zásahu není pouze vyprošťování osob, zneškodnění požárů či zabránění úniku nebezpečných látek, nýbrž také součinnost s ostatními složkami IZS, a to především se zdravotnickou záchrannou službou (dále jen „ZZS“) a policií ČR (dále jen „PČR“). Tento systém napomáhá zkrátit dobu reakce záchranných složek, ke zvyšování efektivity zásahů a v neposlední řadě přispívá ke snížení dopadů DN na lidské životy a jejich zdraví.¹⁹

Typy předurčenosti k záchranným pracím v rámci silničních dopravních nehod

Rozsah vybavení a speciálních záchranných prací klasifikuje JPO k záchranným pracím při silničních DN tímto způsobem:

A – jednotka HZS kraje; tato jednotka je předurčena pro provádění záchranných prací v rámci dálnic a silnic I. třídy, určených k dálkové a mezistátní dopravě dle určení MV – GŘ HZS ČR na podnět HZS kraje. Disponuje rychlým zásahovým automobilem (dále jen „RZA“), či technickým automobilem (dále jen „TA“) spadajícím do hmotnostní třídy L, nebo případně cisternovou automobilovou stříkačkou (dále jen „CAS“), která je speciálně technicky přizpůsobena a hmotnostně zařazena do třídy M. Početní směnový stav jednotky je navýšen o dva příslušníky a je vymezen právním předpisem.

B – jednotka HZS kraje či JSDH vybrané obce spadající do kategorie JPO II, která je předurčena k provádění záchranných prací v rámci všech komunikací, stanovena MV – GŘ HZS ČR na podnět HZS kraje. Jednotka disponuje RZA, nebo TA spadajícím minimálně do hmotnostní třídy L.

C – jednotka HZS kraje, která je předurčena k provádění záchranných prací v rámci všech komunikací, nebo dále **JSDH** vybrané obce spadající do kategorie JPO II (ojediněle kategorie JPO III) jež je předurčena k vykovávání záchranných prací obvykle na stanovených úsecích dálnic a silnic I. třídy, určených pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Jednotka disponuje CAS ve speciálním technickém provedení a hmotnostně je řazena do třídy M.

¹⁹ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod: učební texty*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

D – JSDH dané obce zařazena do kategorie JPO II či JPO III, která je předurčena k vykovávání záchranných prací v rámci silnic II. a III. třídy a dále také místních komunikacích. Ve výjezdu této jednotky se nachází CAS, nebo vozidla, v jejich výbavě se nachází alespoň jedna sada ručních nástrojů využívaných k vyprošťování osob z havarovaných vozidel.

E – jednotka HZS kraje nebo Záchraného útvaru HZS ČR, která disponuje automobilovým jeřábem, jeho výložník má nosnost 20 tun a lanový naviják 40 tun.

F – jednotka HZS kraje nebo Záchraného útvaru HZS ČR, která je stanovena jako opěrný bod pro vyprošťovací práce těžkých vozidel a součástí jejího vybavení je vyprošťovací automobil, či automobilový jeřáb, jehož nosnost výložníku je nad 20 tun.²⁰

2.1.4 Akceschopnost jednotek požární ochrany

Je chápána jako organizační, technická a odborná připravenost sil a náležitých prostředků k uskutečnění zásahu. Za akceschopnou je jednotka považována pokud:

- početní stav hasičů a vnitřní uspořádání dané jednotky odpovídá ustanovení § 4, z čehož vyplývá, že je jednotka způsobilá realizovat výjezd za účelem zásahu do časového limitu, který je stanoven v § 11 odst. 2,
- členové požární jednotky vlastní certifikát o odborné způsobilosti dle § 35 odst. 5 pro výkon pracovní pozice, kterou v rámci jednotky zastávají a současně jsou pravidelně podrobeni odborné přípravě dle § 36 až 39,
- jsou požární technika a věcné prostředky požární ochrany řádně připraveny k použití za účelem vykonání zásahu a jsou plněny podmínky pro užití této techniky a věcných prostředků ustanovených § 8 odst. 2 až 5.²¹

²⁰ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod: učební texty*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

²¹ ČESKO. Vyhláška č. 247 ministerstva vnitra ze dne 22.6.2001 o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

2.1.5 Vzdělávání příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky a členů jednotek sborů dobrovolných hasičů

Školní a výcvikové zařízení Hasičského záchranného sboru České republiky

HZS ČR prostřednictvím svého Školního a výcvikového zařízení (dále jen „ŠVZ“) zajišťuje výuku v oblasti požární ochrany (dále jen „PO“) a IZS. Hlavním posláním ŠVZ HZS ČR je v souladu s Koncepcí vzdělávání HZS ČR neustálé zvyšování úrovně vzdělávání a praktické přípravy, pružné reagování na aktuální potřeby výkonu služby a podpora motivace ke vzdělávání. Cílem činností tohoto zařízení je vychovávat kvalifikované a dobře připravené absolventy kurzů, kteří plně ovládají potřebné znalosti a dovednosti pro výkon své funkce – a to v souladu s požadavky jednotlivých krajských ředitelství HZS.

Prioritou ŠVZ HZS ČR je co nejrealističtější simulace podmínek zásahu během praktického výcviku. Tohoto cíle je dosahováno využitím specializovaných výcvikových zařízení v našich střediscích, jako jsou např. ohňový kontejner, ohňový dům, výcvikové sklepy, trenažér na úniky nebezpečných látek či klecové polygony. Výcvik také probíhá v přirozeném prostředí, které co nejvíce odpovídá skutečným zásahovým situacím – zahrnuje například zásahy na klidné i divoké vodní hladině, v členitém kopcovitém nebo lesnatém terénu, výcvik lezectví na skalních útvarech nebo zásahy v objektech určených k demolici.

Školní a výcvikové zařízení Hasičského záchranného sboru České republiky plní především tyto úkoly:

- Zajišťuje organizaci kurzů sloužících k získání nebo prodloužení odborné způsobilosti příslušníků HZS ČR, zaměstnanců podniku, a také velitelů, strojníků a techniku speciálních služeb z ostatních JPO.
- Pořádá specializační kurzy pro příslušníky HZS ČR, JPO a ostatní složky IZS.
- Nabízí různé formy odborného vzdělávání, včetně přednášek, seminářů, metodických cvičení, instruktáží a školení zaměřených na PO, IZS, Ochrana obyvatelstva (dále jen „OO“), Krizové řízení, a zároveň organizuje odborné konference pro HZS i další složky IZS.
- Zajišťuje podmínky pro samostatné i společné výcviky všech složek IZS.

- Garantuje a realizuje mezinárodní výcviky v rámci konceptu bezpečného hašení, včetně obsluhy a nasazení zařízení CCS Cobra s termovizí a přetlakovou ventilací.
- Podílí se na tvorbě předpisů, učebních plánů, výukových materiálů a metodických pomůcek.
- Spolupracuje s dalšími vzdělávacími institucemi, zejména těmi zaměřenými na odbornou přípravu v oblasti požární ochrany.
- Přispívá k zajištění fyzické přípravy JPO a vytváří podmínky pro trénink požárního sportu.
- Ekonomicky zajišťuje výuku a výcvik v rámci rozpočtových prostředků a oprávnění daných zálohovanou jednotkou ředitelství.
- Starostlivě spravuje a udržuje budovy, výcvikové trenažery, techniku, materiální vybavení a další zařízení.
- Nabízí rovněž individuálně přizpůsobené kurzy dle konkrétních požadavků („na zakázku”).

ŠVZ je moderní a disponuje kvalitním materiálním a technickým zázemím. Největší předností je však tým zkušených odborníků, pro které je vzdělávání a příprava profesionálních hasičů více než jen práce – je to jejich poslání. Díky tomu je dnes možné představit skutečnou oporu HZS ČR v oblasti odborného vzdělávání a výcviku.²²

Odborná příprava v jednotkách požární ochrany

Ministerstvo vnitra má na starosti řízení odborné přípravy členů JPO. Tato odpovědnost zahrnuje organizaci školení výjezdových hasičů a také odbornou přípravu velitelů, strojníků a techniků. Tito příslušníci mohou své funkce vykonávat pouze tehdy, pokud splňují požadovanou odbornou způsobilost podle § 72 odst. 1 zákona o požární ochraně.²³

²² Hasičský záchranný sbor České republiky. Kdy SVZ vzniklo. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/kdy-svz-vzniklo.aspx>

²³ Vzdělávací a personální oddělení MV 2010., *Koncepce vzdělávání HZS ČR na roky 2011-2016 s výhledem do roku 2020*, <http://www.hzscr.cz/soubor/koncepce-vzdelavani-hzs-pdf.aspx>, 2010.

Odborná příprava v jednotkách sborů dobrovolných hasičů

GŘ HZS ČR tuto odbornou přípravu zajišťuje pro členy JSDH. Výjezdoví hasiči absolvují školení buď ve vzdělávacích zařízeních MV – GŘ HZS ČR, nebo ve stejném rozsahu u krajských HZS, kde výcvik vedou profesionální hasiči podle schválených osnov. Pro získání odborné způsobilosti k výkonu funkcí hasič a starší hasič slouží vzdělávací program s názvem Nástupní odborný výcvik.

Každý člen JSDH musí během jednoho roku od svého zařazení absolvovat základní odbornou přípravu v rozsahu minimálně 40 vyučovacích hodin. Dobrovolní hasiči, kteří v jednotce vykonávají službu dobrovolně, jsou povinni pravidelně se účastnit odborné přípravy, jejíž organizaci zajišťuje velitel příslušné jednotky. Jejím cílem je posílení znalostí a praktických dovedností potřebných pro výkon svěřené funkce.²⁴

JSDH obcí, které jsou předurčeny k zásahům při dopravních nehodách, musí každoročně absolvovat odbornou přípravu v technice vyprošťování osob z havarovaných vozidel, organizovanou krajskými řediteli HZS.

Odborná příprava by měla probíhat celoročně, a to jak formou teoretických, tak praktických výcviků, přičemž je vhodné přihlížet k místním specifikům a zaměření dané jednotky. Požadavky na rozsah znalostí a dovedností vycházejí z dokumentu Normy znalostí hasičů (SIAŘ GŘ HZS ČR č. 54/2013). Roční rozsah odborné přípravy činí minimálně 40 hodin. Pro jednotky zařazené do kategorie JPO II se doporučuje, aby alespoň 40 % z tohoto rozsahu (tedy 16 hodin) absolvovaly ve spolupráci s HZS – konkrétně na příslušných stanicích HZS kraje.

Teoretická část pravidelné odborné přípravy v jednotkách požární ochrany se zaměřuje především na:

- prohlubování znalostí základních právních předpisů v oblasti PO,
- studium Bojového řádu JPO,
- proškolení tematických okruhů vyhlášeným Generálním Ředitelstvím (dále jen „GŘ“) HZS ČR pro daný kalendářní rok,

²⁴ Vzdělávací a personální oddělení MV 2010., *Koncepce vzdělávání HZS ČR na roky 2011-2016 s výhledem do roku 2020*, <http://www.hzscr.cz/soubor/koncepce-vzdelavani-hzs-pdf.aspx>, 2010.

- osvojení znalostí stanovených Normou znalostí hasičů (SIAŘ GR 54/2013).²⁵

V rámci praktické části přípravy v jednotkách požární ochrany by měly být pravidelně prováděny:

- bojová rozvinutí dle Cvičebního řádu JPO,
- kondiční jízdy s požárními vozidly pro procvičení jejich zařízení,
- nácvik používání věcných prostředků PO, např. dýchací technika, ochranné oděvy, přístroje na detekci plynů a nebezpečných látek.

Součástí zvyšování akceschopnosti jednotek je také realizace minimálně jednoho taktického cvičení ročně na úrovni obce.

Plánování a vedení dokumentace

Velitel jednotky zpracovává roční plán odborné přípravy, který vychází z:

- všeobecné zaměření odborné přípravy,
- normy znalostí hasičů,
- předurčenost jednotky v systému plošného pokrytí území.

Témata doplňuje o aktuální požadavky GR HZS ČR vyhlášené pro příslušný rok. Z každé odborné přípravy se vede písemný záznam.

Ověření odborné přípravy

V souladu s § 36 vyhlášky 247/2001 Sb., probíhá jednou ročně ověření odborné přípravy, které zahrnuje:

- přezkoušení teoretických znalostí i praktických dovedností,
- zpracování protokolu o výsledku, který je součástí dokumentace jednotky.

²⁵ Hasičský záchranný sbor České republiky. Odborná příprava v JPO. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-02-17]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/odborna-priprava-v-jpo.aspx>.

Tělesná příprava a požární sport

Nedílnou součástí odborné přípravy je také fyzická kondice hasičů a rozvoj schopností prostřednictvím disciplín požárního sportu.²⁶

2.2 Základní dokumenty k problematice dopravních nehod a jejich řešení jednotkami požární ochrany

Požární ochrana je odvětvím, které se dotýká široké škály lidské činnosti a z tohoto důvodu je také značně rozšířena její legislativní základna, která tuto problematiku upravuje. Kromě fyzických osob jsou dotčeny také právnické osoby, včetně orgánů státní správy a samosprávy.²⁷

2.2.1 Zákon

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

Tento zákon je základním legislativním pramenem JPO. Jeho úkolem je stanovení podmínek pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a současně také majetku před požáry, dále vytvoření podmínek pro poskytování pomoci v rámci živelných katastrof, či jiných MU, vymezením povinností ministerstev a dalších správních úřadů, fyzických a právnických osob, postavení a kompetence orgánů státní správy včetně samosprávy na úrovni PO a rovněž postavení a povinností JPO.²⁸

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Zákon charakterizuje IZS a vymezuje jeho složky a působnost. Současně určuje působnost a kompetence státních orgánů a orgánů územních samosprávních celků. Dalším z úkolů je stanovení práv a povinností fyzickým a právnických osobám v rámci přípravy na MU, provádění záchranných a likvidačních prací a v neposlední řadě OO

²⁶ Hasičský záchranný sbor České republiky. Odborná příprava v JPO. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-02-17]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/odborna-priprava-v-jpo.aspx>

²⁷ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2018). Právní a ostatní předpisy. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-02-17]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/pravni-a-ostatni-predpisy-588431.aspx>

²⁸ ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1985, částka 30, s. 451. ISSN 1211-1244.

v čase před započítím a po skončení vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu. ²⁹

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

„Tento zákon upravuje právní poměry fyzických osob, které v bezpečnostním sboru vykonávají službu (dále jen "příslušník"), jejich odměňování, řízení ve věcech služebního poměru a organizační věci služby (dále jen "služební vztahy"). Bezpečnostním sborem se rozumí PČR, HZS ČR, Celní správa ČR, Vězeňská služba ČR, GIBS, BIS a ÚZSI.“³⁰

Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů

Úkolem této vyhlášky je mimo jiné vymezení postupu při zřizování JPO, vytyčení požadavků týkajících se vybavení jednotek a užívání požární techniky a věcných prostředků PO, včetně barevného rozlišení vozidel, lodí a letadel JPO. Současně vyhláška určuje podmínky akceschopnosti jednotek a realizaci pravidelné odborné přípravy, včetně získávání a ověřování odborné způsobilosti.³¹

Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění pozdějších předpisů

Tato vyhláška vymezuje mimo jiné zásady spolupráce složek IZS v rámci společného zásahu, kdo koordinaci těchto složek provádí, včetně bližších podmínek spolupráce. Dále vyhláška určuje zásady spolupráce operačních středisek hlavních složek, včetně úkolů, které je informační středisko povinno plnit. Současně vyhláška stanovuje obsah dokumentace IZS a zároveň určuje způsob jejího zpracování a bližší zásady o stupních poplachů, včetně poplachového plánu.³²

²⁹ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 74, s. 3696. ISSN 1211-1244.

³⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 119, s. 7570. ISSN 1211-1244.

³¹ ČESKO. Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

³² ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 122, s. 6763. ISSN 1211-1244.

2.2.2 Nelegislativní dokumenty

Bojový řád jednotek požární ochrany

JPO postupují v rámci odborné přípravy a zásahu dle taktických postupů stanovených MV – GŘ HZS ČR, které jsou ukotveny v Bojovém řádu JPO. Tento řád je rozdělen do kapitol a metodických listů, které jsou označené pomocí čísel (např.: metodický list č. 1 kapitoly L) a obvykle jsou členěny na tři části. Mimo charakteristiku, úkoly a postup činnosti, obsahují metodické listy také očekávané zvláštnosti, předpokládaný výskyt a ochranu. Metodické listy jsou schvalovány GŘ HZS ČR a jejich publikace, či případné změny jsou sděleny prostřednictvím Sbírkou vnitřních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR, který o jejich vydání či změně obeznámí velitele JPO v rámci své územní působnosti.³³

Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany

*„Řád výkonu služby v JPO se vztahuje na jednotky HZS podniků, jednotky SDH obcí, jednotky SDH podniků a požární hlídky, pokud jsou zřízeny místo jednotek“.*³⁴

Za výkon služby je považována veškerá činnost směřující k zamezování požárům a jejich likvidaci, zmírňování dopadů živelných pohrom a dalších MU a mimo jiné také zvyšování akceschopnosti jednotky.³⁵

³³ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2017). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 41/2017, kterým se vydává *Bojový řád jednotek požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR. [cit. 2025-06-07].

Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>

³⁴ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2021). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 65/2021 ze dne 22. 12. 2021, kterým se vydává *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07].

Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/siar-ca-65-2021-pokyn-65-z-22-12-docx.aspx>

³⁵ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2021). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 65/2021 ze dne 22. 12. 2021, kterým se vydává *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07].

Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/siar-ca-65-2021-pokyn-65-z-22-12-docx.aspx>

Cvičební řád jednotek požární ochrany

JPO postupují v rámci odborné přípravy a zásahu dle taktických postupů, které stanovuje MV – GŘ HZS ČR, jež jsou obsaženy ve Cvičebním řádu JPO. Tento řád je členěn dle obsahu do jednotlivých kapitol a dále metodických listů, označených pomocí čísel. Metodické listy podléhají schválení generálního ředitele HZS ČR a jejich publikace, či případná změna jsou oznámeny ve Sbírce vnitřních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR, který o jejich vydání informuje velitele v rámci své územní působnosti.³⁶

Typové činnosti jednotek požární ochrany

Typové činnosti složek při společném zásahu, jež vydává GŘ HZS ČR, obsahují postup složek IZS při záchranných a likvidačních pracích s ohledem na druh a charakter MU. V současnosti je zpracováno 17 typových činností.³⁷

2.3 Dopravní nehoda

DN bývají zpravidla nejčastějším zdrojem vzniku škod. Obvykle se jedná o nedbalostní provinění, přičemž za pachatele jsou označovány osoby různého věku a profese, které se zpravidla dopustili protispolečenského chování. Trestní zákoník nevymezuje DN jako samostatnou skutkovou podstatu trestného činu, nýbrž jejím zaviněním se viník dopouští ostatních nedbalostních deliktů, jejichž skutkové podstaty jsou již trestním zákonem stanoveny. V případě, že by DN byla výsledkem úmyslného jednání, šlo by o trestné činy, jejichž šetření nebude v kompetenci dopravních orgánů, nýbrž v kompetenci např. kriminální policie.³⁸

Definici DN upravuje §47 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu a to takto: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde

³⁶ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2019). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 60/2019, kterým se vydává Cvičební řád jednotek požární ochrany (účinnost od 13. 12. 2019). In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07].

Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/cvicebni-rad-jednotek-pozarni-ochrany-v-dokumentech.aspx>

³⁷ ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 122, s. 6763. ISSN 1211-1244.

³⁸ KOPECKÝ, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r. o., 1998. ISBN 80-7175-068-9.

*k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu”.*³⁹

DN je možné označit za jevy, jejichž následkem jsou přechodné, ale také trvalé změny na zdraví dotčených osob, na technickém stavu dopravních prostředků a mnohdy také i na pozemní komunikaci.⁴⁰ V rámci záchranných a likvidačních prací u DN, je nezbytná součinnost s ostatními složkami IZS za účelem využití jejich kvalifikace ke speciálním činnostem, jako je například řízení dopravy, likvidace překážky na pozemní komunikaci, obnovení plynulosti silničního provozu na pozemní komunikaci.⁴¹

2.3.1 Druhy dopravních nehod

Z obecného hlediska je možné označit DN jako nepředvídatelnou, většinou však předvídatelnou událost, která byla způsobena na dopravní komunikaci a kvůli které došlo ke vzniku škody.⁴²

Dopravní nehody je možné rozdělit dle vzniku takto:

- **havárie** – o havárii lze hovořit v situaci, kdy vznikne škoda, a to i přesto, že nedošlo výhradně ke střetu vozidla s překážkou, ani ke střetu účastníků silničního provozu (např.: převrácení vozidla na vozovce),
- **srážka** – jedná se o případ, kdy dojde bezprostředně ke střetu účastníka provozu s pevnou překážkou, s chodcem, zvířím, či s jiným dopravním prostředkem,

³⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 119, s. 7570. ISSN 1211-1244.

⁴⁰ ČEČOT, Vladimír a kol. *Dopravné nehody – vyšetrovanie, dokazovanie a znalecké skúmanie*. Bratislava: Respo, 2003. ISBN 80-968953-5-4.

⁴¹ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2017). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 41/2017, kterým se vydává *Bojový řád jednotek požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>

⁴² KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost: (zvláštní část)[/].* Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477320.

- **jiné nehody** – v tomto případě lze hovořit o nehodách, které pro svou specifickou povahu nelze zařadit do výše zmíněných kategorií (např.: vypadnutí z vozidla, naskakování do vozidla a jiné).

Dopravní nehody dle následků na zdraví:

- bez zranění,
- s lehkým zraněním,
- s těžkým zraněním,
- s úmrtím.

Dopravní nehody dle zavinění:

- zaviněné DN,
- nezaviněné DN.⁴³

Další možné dělení DN je založeno na kritériu, zda jsou účastníci DN povinni volat policii, nebo ne. Zmíněným kritériem je myšlena výše způsobené škody, existence zranění či smrti, popřípadě byla-li způsobena škoda na majetku třetí osoby (bez limitu této škody). Tímto způsobem lze DN rozdělit na *malou* a *velkou* takto:

- **malá DN** – jedná se o méně závažné případy DN, ke kterým není zákonem stanovena povinnost přivolat policii a to za podmínek, že způsobená škoda nepřesáhla 50 000 Kč, mezi účastníky došlo k dohodě o zavinění a nedošlo k poškození majetku třetích osob,
- **velká DN** – v případě velké DN vzniká ze zákona účastníkům povinnost přivolat policii, a to v situaci, kdy vlivem nehody došlo k usmrcení, nebo poranění osoby, způsobená škoda na některém ze zúčastněných vozidel, včetně přepravovaných či jiných věcí přesáhla částku 50 000 Kč, nebo vznikla škoda na majetku třetích osob.⁴⁴

⁴³ KOPECKÝ, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r. o., 1998. ISBN 80-7175-068-9.

⁴⁴ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Rady a tipy pro řidiče. Brno: Computer Press, 2007. ISBN 978-80-251-1791-0.

Dle způsobu řešení je možné rozdělit dopravní nehody na:

- nehody, které lze ukončit blokovým řízením a to v případě, že dojde ke splnění podmínek, které umožní projednat DN na místě, jako dopravní přestupek,
- nehody, které není možné projednat na místě jejich vzniku.⁴⁵

Druhy dopravních nehod dle míry ohrožení složek integrovaného záchranného systému:

- Jedná se o takové DN, jejichž okolnosti na místě vzniku umožňují, aby záchranáři prováděli záchranné a likvidační práce, aniž by bylo zjevně ohroženo jejich zdraví či životy. Po domluvě se správcem komunikace, na které k DN došlo, provádějí likvidační práce složky samostatně, případně si k jejich odstranění vyžadují další specializované složky IZS, popřípadě je spolupráce těchto složek řešena na úrovni věcné a osobní pomoci.
- Jde o DN, které vyžadují bezprostřední vyproštění zraněných osob a jejich následné přenesení do bezpečné vzdálenosti. Účastníci DN a stejně tak i záchranáři jsou ohroženi přetrvávajícími či hrozícími následky DN (např.: požár havarovaného vozidla), popřípadě špatným stavem nebo druhem terénu, následkem kterého vyžaduje místo zásahu speciální vybavení či odborný výcvik. K odstranění těchto skutečností je nutné provést neodkladně záchranné a likvidační práce. Tento úsek místa DN může být vymezen, jako nebezpečná zóna.
- V tomto případě jde o DN, při kterých hrozí reálné riziko nebezpečí, nebo se jedná o prokázanou přítomnost nebezpečných látek a tato skutečnost vyžaduje od záchranářů nejvyšší stupeň ochrany. V tomto případě je na rozhraní nebezpečné zóny nezbytné zajistit dekontaminaci nebo dezaktivaci záchranářů a ohrožených účastníků DN.⁴⁶

⁴⁵ KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost: (zvláštní část)[/i]. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477320.*

⁴⁶ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod: učební texty*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

2.3.2 Postup jednotek požární ochrany při dopravních nehodách

DN se staly nedílnou součástí každodenního života. Neustále se zvyšující počet dopravních prostředků a expanzivní nárůst dopravy v posledních letech zapříčinili nevyhnutelně nárůst dopravní nehodovosti. Na DN pohlíží specifickým způsobem dokument, který slouží příslušníkům jednotek požární ochrany jako pomůcka při zvládnutí MU, jako je například DN. Tímto dokumentem je Bojový řád JPO, který je sestaven z různých metodických listů týkajících se problematiky vztahující se k činnosti PO, včetně metodického listu zaměřeného na DN.

Dopravní nehody na pozemních komunikacích – obecně

Bojový řád JPO vymezuje v metodickém listě 1D cíle činnosti JPO v rámci zásahu u DN, ke kterým došlo na pozemní komunikaci. Jedná se především o zajištění místa a okolí DN, poskytnutí první pomoci zraněným osobám před příjezdem lékařské služby, dále také zajištění protipožárních opatření. Dalším z vymezených cílů je případné vyproštění poraněných či ohrožených osob nebo zvířat, stejně tak vyproštění a zabezpečení převáženého nákladu či předmětů a v neposlední řadě zabránění úniku nebezpečných látek či látek ohrožujících okolí a zprostředkování nezbytné humanitární pomoci osobám postiženým DN.⁴⁷

Nasazení sil a prostředků se odvíjí především od druhu pozemní komunikace, na které k DN došlo, na hustotě silničního provozu (např.: jedná-li se o dálnici, silnici, místní komunikace či komunikace účelové), důležitým bodem je také místo DN (v místě křižovatky, železničního přejezdu, obtížně přehledném úseku apod.). Pro správné nasazení prostředků je dále podstatné, jaký je celkový počet havarovaných vozidel, o jaký druh vozidel se jedná (např.: nákladní automobil, osobní automobil, nebo jedná-li se o hromadnou přepravu osob), jakého charakteru je převážený náklad (např.: zvířata, nebezpečné látky) a konečně také povětrnostní podmínky (teplota, déšť, náledí, sníh, mlha).

V průběhu DN dochází k poranění osob, ke vzniku požáru nebo výbuchu, dále k ohrožení životního prostředí či k úniku pohonných a provozních kapalin. Při DN mohou být

⁴⁷ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2017). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 41/2017, kterým se vydává *Bojový řád jednotek požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>

zúčastněné osoby ohroženy nákladem či předměty, které jsou převáženy, zároveň může být tento náklad znehodnocen. Plynulost dopravy je z důvodu nehody narušena, sjízdnost komunikace omezena a současně může dojít k poškození pozemní komunikace či dopravního zařízení.⁴⁸

Typová činnost č.8 – dopravní nehoda

Podle této typové činnosti je postupováno v rámci koordinovaného zásahu složek IZS, především v případě DN, kdy se jedná o událost, při které:

- je nezbytné provést záchranné a likvidační práce a pro jejich realizaci je potřebná spolupráce složek IZS spolu s využitím speciálních kompetencí ostatních složek (např.: řízení silničního provozu, odstranění překážky na komunikaci, znovuoobnovení sjízdnosti vozovky apod.),
- je odůvodněné podezření ze spáchání trestného činu ve vztahu s provozem vozidel na komunikacích a šetření této události je uskutečňováno současně se záchrannými a likvidačními pracemi,
- PČR, nebo jiný kompetentní orgán provádí šetření příčin vzniku DN a toto šetření je současně prováděno se záchrannými a likvidačními pracemi.

Cílem složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody je především:

- zabezpečení místa, kde došlo k DN, včetně jeho okolí,
- vykonání protipožárního opatření,
- zajištění první pomoci zraněným osobám,
- vyproštění poraněných a ohrožených osob,
- zabránění uniku škodlivých či nebezpečných látek do okolí,
- provedení přednemocniční neodkladné péče zraněným osobám,
- zprostředkování nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám.⁴⁹

⁴⁸ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2017). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 41/2017, kterým se vydává *Bojový řád jednotek požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>

⁴⁹ ČESKO. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému. Typová činnost č. 8 – *Dopravní nehoda (STČ 08/IZS)*. Zpracoval MV-generální ředitelství HZS ČR. Č. j.: MV-21256/PO-IZS-2019. Datum

Jednotky požární ochrany řídí na místě dopravní nehody záchranné a likvidační práce, a to především:

- zajišťují průzkum,
- zajišťují místo zásahu, kde došlo k DN,
- zjišťují, zda se na místě zásahu vyskytují nebezpečné látky,
- zprostředkovávají předávání potřebných informací dalším složkám IZS (PČR, ZZS, správce komunikace, včetně potřebné techniky) o situaci na místě zásahu,
- zprostředkovávají předávání informací operačním střediskům o situaci na místě zásahu a jejím vývoji,
- vyzývají orgány veřejné správy k dostavení na místo zásahu a požadují rozhodnutí o dalším postupu nebo mimořádně dohled nad provedením činnosti vlastními silami (např.: převoz zvířat – veterinární správa, ochrana vodních toků – vodoprávní úřady a správci toků, ochrana životního prostředí – referáty životního prostředí obce v rámci působnosti, odbory životního prostředí).⁵⁰

Jednotky požární ochrany realizují na místě dopravní nehody záchranné a likvidační práce, dle dané situace, a to především:

- řízení dopravy do příjezdu PČR,
- hašení vzniklých požárů,
- vyprošťování osob z havarovaných vozidel,
- poskytnutí první pomoci poraněným osobám před příjezdem ZZS,
- spolupráce se ZZS, případně využití laické metody třídění zraněných osob prostřednictvím metody START, využívané zejména u DN s velkým počtem zraněných,
- účast na zajištění místa zásahu (osvětlení, týlový kontejner apod.),

vydání/aktualizace: 1. 1. 2009; aktualizováno 15. 12. 2020. In: *Dokumentace IZS* [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/stc-08-dn-uplna-pdf.aspx>

⁵⁰ ČESKO. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému. Typová činnost č. 8 – *Dopravní nehoda (STČ 08/IZS)*. Zpracoval MV-generální ředitelství HZS ČR. Č. j.: MV-21256/PO-IZS-2019. Datum vydání/aktualizace: 1. 1. 2009; aktualizováno 15. 12. 2020. In: *Dokumentace IZS* [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/stc-08-dn-uplna-pdf.aspx>

- zajištění týlové pomoci pro dlouhodobě zasahující složky IZS, popřípadě zprostředkování autobusu pro zajištění nutného odpočinku dlouhodobě zasahujícím záchranářům, včetně zajištění tepelné ochrany pro postižené osoby,
- koordinace zásahu na přítomnost nebezpečných látek,
- požadují spolupráci ze strany správce komunikace, nebo osob zprostředkovávajících věcnou pomoc přemístění, případně odtahení poškozených vozidel mimo jízdní pruhy komunikace, nebo tuto činnost vykonávají pomocí vlastních prostředků,
- výkon nutné neodkladné likvidační práce na místě DN, především úklid trosek, zasypání a zneutralizování uniklých nebezpečných látek apod.,
- provádění opatření vůči poraněným či vystresovaným zvířatům, která byla účastna DN,
- spolupráce se ZZS či samostatné poskytování první psychické pomoci,
- spolupráce na likvidaci následků DN na pozemní komunikaci dle postupu ukotveném v Bojovém řádu JPO.

Síly a prostředky jednotek požární ochrany

Členové JPO vykonávají záchranné a likvidační práce v rámci zásahu u DN dle plošného pokrytí území kraje. Z hlediska plošného pokrytí jsou některé z JPO předurčené k zásahům na dálnicích a rychlostních komunikacích a tyto jednotky mohou být v případě potřeby doplněny o tyto zvláštní síly a prostředky:

- tým profesionálních lezců Letecké záchranné služby PČR, v jehož kompetenci je přeprava lehké vyprošťovací techniky prostřednictvím vrtulníku,
- speciální zásahová technika s rozsáhlejší vyprošťovací hydraulickou technikou, především technické kontejnery, vyprošťovací vozidla, jeřáby apod.,
- opěrné body na nehody s nebezpečnými látkami,
- vybavení pro vysokotlaké řezání vodou a abrazivem (např.: vyřezávání otvoru do cisterny) .⁵¹

⁵¹ ČESKO. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému. Typová činnost č. 8 – *Dopravní nehoda (STČ 08/IZS)*. Zpracoval MV-generální ředitelství HZS ČR. Č. j.: MV-21256/PO-IZS-2019. Datum

2.3.3 Technické prostředky pro provádění vyprošťování při dopravní nehodě

Součástí každé JPO jsou mimo jiné také technické prostředky PO, neboli technika a věcné prostředky PO. Požární technikou je chápána široká škála dopravních prostředků, které jsou situovány k použití při řešení MU.⁵²

Odborná literatura také popisuje technické prostředky PO jako techniku a věcné prostředky PO, které jsou určené k zabránění, redukci šíření a hašení požáru, zabezpečení osob a materiálních statků před požárem. Dále jsou tyto prostředky uplatňovány jednotkami při záchraně osob, technických zákrocích a při odstraňování ekologických havárií.⁵³

Zasahování u jednotlivých MU vyžaduje širokou škálu různých základních, ale také speciálních technických prostředků, které jsou upravovány vyhláškou č. 53/2010 Sb., o technických podmínkách požární techniky ve znění pozdějších předpisů a patří mezi prostředky požární techniky. Existuje celá škála různých druhů náradí s rozsáhlým a naopak úzkým spektrem využití.

Nejčastěji používané technické prostředky při dopravních nehodách

a) Hydraulické vyprošťovací zařízení

Toto zařízení je využíváno JPO především ke stříhání, roztahování nebo odtlačování konstrukcí silničních vozidel, kolejových vozidel, lodí, letadel a budov. Součástmi vyprošťovacího zařízení jsou (zdroj):

- **pohonná jednotka (motorová)** – jedná se o čerpadlo s primárním pohonem, hydraulickým čerpadlem včetně zásobníku na kapalinu a uzávěry pro připojení dalších nástrojů. Úkolem čerpadla je napájení dvojčinných záchranných hydraulických zařízení,

vydání/aktualizace: 1. 1. 2009; aktualizováno 15. 12. 2020. In: *Dokumentace IZS* [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/stc-08-dn-uplna-pdf.aspx>

⁵² KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

⁵³ KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

- **hadice** – hydraulická hadicová sestava obsahuje jednu nebo více hadic spolu s armaturami, případně i rychlospojkami, a je naplněna hydraulickou kapalinou,
- **hydraulický rozpínák** – toto hydraulické vyprošťovací zařízení je způsobilé k vykonávání tří funkcí a to rozpínání, stlačování a tažení a jeho úlohou u dopravních nehod je otevírání dveří, odtažení nebo odtlačení části poškozených vozidel,
- **řetězy a vyměnitelné špičky** – jedná se o příslušenství umisťující se na rozpínák. Jeden z háků je pevně uchycen například k části podvozku či sloupku vozidla, zatímco druhý hák je přichycen k místu vozidla, které je potřeba odtáhnout od poraněné osoby (např.: odtlačení volantu či přístrojové desky),
- **hydraulický rozpěrný válec** – tento hydraulický vyprošťovací přístroj vykonávající funkci tlačení či stahování, opatřený teleskopickým snadným nebo zdvojeným pístem a odnímatelnými či integrálními koncovkami,
- **hydraulické nůžky** – jedná se o záchranný přístroj, který je způsobilý ke stříhání prostřednictvím jednoho nebo více nožů, přičemž se čelisti pohybují řeznou stranou směrem k sobě. Toto zařízení je speciálně vytvořeno a určeno k přestřihávání sloupků, střešních výztuh, dveřních pantů vozidel, stříhání pevného materiálu,
- **stříhací nástroj (mininůžky)** – jedná se o podobný nástroj jako jsou hydraulické nůžky, avšak tento stříhací nástroj je využíván na místech s nedostatkem prostoru pro hydraulické nůžky (např.: stříhání pedálů, ramen volantů, rámců, sedadel apod.),
- **ruční pumpa** – ruční pumpa může být využívána jako náhradní metoda pohodu v situacích, kdy dojde například k poruše hlavní pohonné jednotky.⁵⁴

⁵⁴ KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

b) Pneumatické zvedací vaky

Systém zvedacích vaků je sestava komponentů, která ve zkompletovaném stavu umožňuje za pomoci obsluhy řízené nafukování vaků prostřednictvím stlačeného vzduchu za podpory zdroje energie a následně opětovné řízené vyfukování. Nádobou obsahující stlačený vzduch je láhev obvykle používána do integrovaných dýchacích přístrojů.

c) Ruční vyprošťovací nástroje a další prostředky

Manuální nástroje využívané při vyprošťování jsou používány na vytváření a zvětšování otvorů ve dveřích či plechových částech havarovaných vozidel, popřípadě také k páčení, sekání nebo oddělení různých materiálů se záměrem vyproštění či uvolnění zaklíněných účastníků nehody.⁵⁵

Těmito nástroji jsou:

- **pily** – přímočará pila je vhodným nástrojem na řezání pantů, střechy vozidla či lepeného skla. Výhodou řezacích plátků je jejich snadná výměna a vhodnost na různé typy materiálů. Její využití na řezání skel u vozidel je specifické s ohledem na strukturu řezacího plátku (směr zubů). V některých případech mohou být součástí rukojeti přímočaré pily také rozbíječe skel. V současnosti se na trhu již pohybují také akumulátorové řezače skel,⁵⁶
- **řezače bezpečnostních pásů a rozbíječe skel** – na současném trhu se pohybuje široká škála řezačů bezpečnostních pásů, ovšem některé po opakovaném použití ztrácejí svou funkci. Určité typy mohou mít v sobě již zabudované rozbíječe skel. Samotný řez bezpečnostního pásu je veden zešikma nejlépe v napnutém stavu. Rozbíječe skel jsou vytvářeny v různých velikostech a to od malých, které fungují na principu zatlačení do skla, při kterém dojde k jeho poškození vlivem vystřelení ostrého hrotu až po rozbíječe pružinové, které jsou příslušenstvím manuálních pil určených na sklo. Z pohledu bezpečnosti jsou pružinové rozbíječe považovány za

⁵⁵ KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

⁵⁶ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod: učební texty*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

vhodnější, vzhledem ke stylu použití, kdy je po puštění nataženého konce ťuknutím sklo poškozeno a následně vysypáno a nehrozí tak kvůli tlaku na sklo jeho roztržení a následné poranění osob,⁵⁷

- **pácidla** – pácidla jsou jako ruční vyprošťovací nástroje využívána jako jednoduché páky k oddělení dvou navzájem spojených předmětů, popřípadě mohou být využita k nadzdvihování těžkých předmětů,⁵⁸
- **stabilizační podpěry a klíny** – stabilizační podpěry a klíny jsou určeny k bezpečnému zajištění havarovaných vozidel a k podkládání břemen v rámci vyprošťovacích pracích. Zamezují samovolnému pohybu poškozených vozidel, které mohou vlivem použití hydraulických přístrojů ztratit svou stabilitu. Podpěry a klíny je možné stahovat za sebe a to za účelem dosažení požadované výšky. Jsou vytvořeny z netříštivého materiálu, který neabsorbuje kapaliny a jsou vybaveny protiskluzovým povrchem,⁵⁹
- **stabilizační tyče** – funkcí stabilizačních tyčí je podepření havarovaného vozidla, které se nachází v nestandardní poloze, nenachází se tedy na kolech. Společně s využitím klínů zajišťují stabilizaci a díky svým rozměrům jsou schopny podepírat různé váhy. Tyto tyče disponují vyměnitelnými nástavci, díky kterým se možnosti využití rozšiřují (např.: zpevnění ve výkopech, zhroucené konstrukce),
- **žebříky** – nouzové situace mnohdy vyžadují nouzové řešení, tudíž je možné v takových případech využít pro stabilizaci nastavovací žebříky. Dnes již pro stabilizaci slouží primárně stabilizační tyče,⁶⁰
- **popruhy a vázací prostředky** – v tomto případě lze hovořit o celé škále technických prostředků, která rozšiřuje možnost stabilizace vozidel, tažení prostřednictvím navijáků, stahování různých předmětů včetně stromů apod. Je možné zde zahrnout speciální upevňovací popruhy s rácnou, ocelová lana,

⁵⁷ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

⁵⁸ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

⁵⁹ KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

⁶⁰ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

řetězové třmeny, kladky apod. Každá z těchto pomůcek je podrobena svému limitu, její údržba je specifická a podléhá své životnosti,⁶¹

- **zachycovače airbagů pro opakované použití** – zachycovače airbagů jsou určeny neaktivovaného airbagu při dopravní nehodě.⁶² Některé z prototypů zachycovačů je možné využít opakovaně, avšak většina po zachycení airbagu být podrobena odborné prohlídce. Dnešní trh nabízí zachycovače jak pro řidiče, tak pro místo spolujezdce,⁶³
- **krytí a lepení skel** – za účelem dosažení větší bezpečnosti před ostrými hranami, je možné využít speciální návleky, které mohou být také magnetické. Odolné ochranné štíty jsou umísťovány mezi nástroj a vyprošťovanou osobu a svou přítomností zabraňují možnému odletu ostrého materiálu, používá-li se hydraulické vyprošťovací zařízení. Další z vhodných ochranných prostředků využívaných při vyprošťování osob v důsledku dopravní nehody je například průhledná fólie, ovšem její lepení na sklo vozidla mohou negativně ovlivnit klimatické podmínky,⁶⁴
- **vyprošťovací transportní prostředky** – transportní prostředky (např.: transportní desky) jsou využívány za účelem jednoduššího a bezpečného vyproštění zraněných osob.
- **opěrky** – tento nástroj plní zpravidla funkci opěrného bodu hydraulického válce, kdy v případě například potřeby odtlačení přístrojové desky poškozeného vozidla zvětšuje pevnost a plochu základny pro hydraulický válec. Ve výjimečných případech může posloužit jako klín či stabilizační podpěra.
- **kombinovaný nástroj (VRVN)** – funkce kombinovaného nástroje je vykonávat alespoň tři funkce jako jsou rozpínání, stlačování včetně stříhání a to bez střídání

⁶¹ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

⁶² KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

⁶³ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

⁶⁴ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

odnímatelných koncovek, kdy je schopen zastat funkci rozpínáku i hydraulických nůžek.⁶⁵

- **úkapová vanička** – slouží k zachycení unikajících provozních kapali. Je určena především jako preventivní opatření proti nežádoucím úkapům motorového, nebo hydraulického oleje a dalších provozních kapalin z vozidel, strojů a různých technických zařízení.⁶⁶
- **hasicí přístroj** – hasicí přístroj je tlaková nádoba, která je chráněna proti korozi. Obsahuje hasicí látku a prostředek, který umožňuje její vytlačení z nádoby ve chvíli použití. Přístroj bývá opatřen štítkem, na kterém je uveden typ, druh a účel použití. Podle druhu hasicí látky rozlišujeme přístroje vodní, práškové, pěnové a sněhové.⁶⁷

d) Akumulátorové vyprošťovací zařízení

Od roku 2010 se na trhu objevily akumulátorové (elektrohydraulické) vyprošťovací nástroje, které díky integrované baterii nepotřebují agregát, ani hadice. Jejich hlavní výhodou je okamžité použití bez příprav a nízká hlučnost při práci. Nevýhodou může být omezená výdrž baterie, což vyžaduje při delších zásazích připojení k elektřině pomocí redukce. Nástroje využívají lithiové baterie, které lze dobíjet přímo ve vozidle během jízdy. V případě zásahu je možné je rychle odpojit a ihned použít. Nabíjení je možné i přes klasickou zásuvku.⁶⁸

2.3.4 Prevence dopravních nehod

Z obecného hlediska lze prevenci DN chápat jako soubor opatření, jež má za cíl působit na účastníky silničního provozu a předcházet tak jejich konfliktnímu chování, které zpravidla vede nejčastěji k poškození zdraví či cizí věci. Prevence v rámci silniční

⁶⁵ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

⁶⁶ Vyzbrojna.cz. Úkapová vanička kanystr. In: Vyzbrojna.cz [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.vyzbrojna.cz/cz/2802/3336/ukapova-vanicka-kanystr.html>

⁶⁷ DVOŘÁČEK, Petr a LOŠÁK, Jiří. *Technické prostředky požární ochrany*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2001. ISBN 80-86111-97-0.

⁶⁸ HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*: učební texty. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.

dopravy může mít různé podoby a současně také určitá forma represe může v tomto případě mít preventivní charakter.⁶⁹

- **Primární prevence** – jedná se o plošnou prevenci, jejíž snahou je zacílit na co největší počet adresátů. Cílí buď na celé obyvatelstvo státu, nebo v jiném případě na demograficky vymezenou skupinu, jakožto například děti. Do této formy prevence je možné začlenit například dopravní východu pro děti realizovanou ve školském zařízení.
- **Sekundární prevence** – je směřována na případné skupiny obyvatel, u kterých je předpokládáno zvýšené riziko konfliktního jednání, které může mít za následek způsobení DN, nebo naopak ochranu eventuálních obětí DN. Za formu sekundární prevence je možné považovat takové preventivní programy, které jsou cíleny na určitou skupinu účastníků silničního provozu, jako jsou například chodci, nebo motorkáři.
- **Terciální prevence** – cílem terciální prevence je znemožnit, aby osoby, které již v minulosti svým konfliktním jednáním způsobily závažnou DN, toto jednání opakovaly. Pod taková opatření spadá například přezkoušení z odborné způsobilosti nebo také dopravně psychologické vyšetření osob, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění a mají podanou žádost o jeho navrácení.⁷⁰

Při snaze preventivně zapůsobit je možné využít tzv. informační kampaň, kterou je vhodné zacílit na určitou rizikovou věkovou skupinu účastníků silničního provozu se snahou docílit co největšího ztotožnění této skupiny s danou problematikou. Takovéto kampani předchází důkladná analýza tématu, cílové skupiny a její účasti na dopravních nehodách. Dalším důležitým faktorem je vhodný výběr formy sdělení a také správně zvolená média, které kampaň zprostředkují veřejnosti. V tomto případě je možné ke spolupráci oslovit veřejně známe osoby, které pokládá veřejnost za vzor. Po ukončení

⁶⁹ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

⁷⁰ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

kampaně je vhodné realizovat její vyhodnocení, zda se povedlo ovlivnit danou cílovou skupinu, na kterou byla kampaň zacílena.⁷¹

Nejznámější preventivní informační kampaní v rámci silniční dopravy v ČR se nepochybně stala kampaň pod záštitou Ministerstva dopravy pojmenovaná „*NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ!*“. Tato kampaň byla zacílena na řidiče do 25 let věku se snahou upozornit na nejčastější příčiny DN právě těchto řidičů. Princip kampaně je založen na působení pomocí negativních emocí, kdy byla účastníkům silničního provozu většinou prostřednictvím televizních obrazovek nastíněna dopravní situace, při které vlivem nesprávného chování účastníků došlo k dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení.⁷²

Statistika dopravních nehod na území obcí s rozšířenou působností v okrese Písek

Tato statistika poskytuje přehled o DN, ke kterým došlo na území jednotlivých obcí s rozšířenou působností (dále jen „ORP“) v okrese Písek (viz. Tabulka č.2). Údaje slouží k analýze vývoje dopravní nehodovosti, identifikaci rizikových lokalit a podpoře preventivních opatření na úrovni místní správy a složek IZS.

Informace vychází z dat HZS ČR, konkrétně ze Statistické ročenky HZS, která každoročně shrnuje činnost JPO na území ČR. Tato ročenka obsahuje podrobné statistiky o zásazích hasičských jednotek, včetně výjezdů k DN, a to v členění podle krajů, okresů i ORP.

Statistická ročenka HZS je oficiální dokument vydávaný MV – GŘ HZS ČR. Obsahuje souhrnné i podrobné údaje o zásazích, technických prostředcích, příčinách mimořádných událostí a dalších ukazatelích, které dokumentují činnost hasičských jednotek v daném roce. Ročenka je klíčovým zdrojem informací pro odbornou veřejnost, instituce veřejné správy i média.

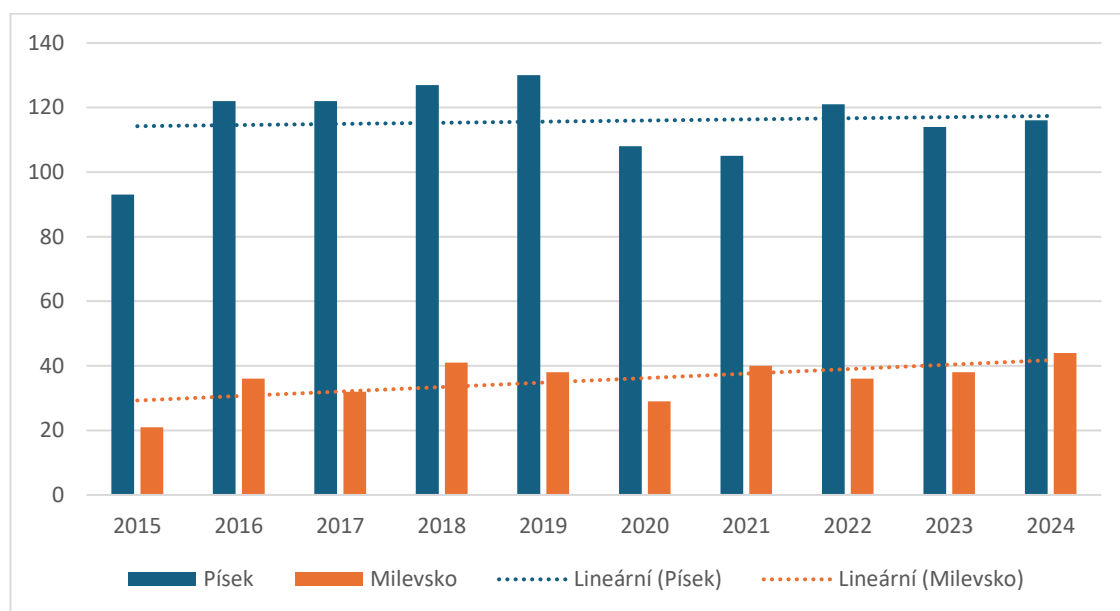
Dle grafu můžeme vidět, že počty DN jsou několik let na podobných počtech. Mírný trend růstu DN zaznamenaly obě ORP, o něco větší nárůst pak ORP Milevsko. (viz. Graf č.1)

⁷¹ LISÁ, Zuzana. Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak? 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. ISBN 978-80-7357-615-8.

⁷² NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ. Nemyslíš-zaplatíš [online]. 2011 [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <http://www.nemyslis-zaplatis.cz/nemyslis-zaplatis-kampan/nemyslis-zaplatis>

Dopravní nehody										
Správní obvod ORP	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Písek	93	122	122	127	130	108	105	121	114	116
Milevsko	21	36	32	41	38	29	40	36	38	44

Tabulka 2 - Počet DN na území ORP v okrese Písek za období 2015-2024 u kterých zasahovaly JPO.⁷³



Graf 1 – Vývoj počtu DN na území ORP v okrese Písek za období 2015-2024 u kterých zasahovaly JPO.⁷⁴

⁷³ Hasičský záchranný sbor České republiky. *Statistické ročenky HZS ČR za roky 2015–2024*. Praha: MV–generální ředitelství HZS ČR, 2016–2025. [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/statisticke-rocenky-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>

⁷⁴ Hasičský záchranný sbor České republiky. *Statistické ročenky HZS ČR za roky 2015–2024*. Praha: MV–generální ředitelství HZS ČR, 2016–2025. [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/statisticke-rocenky-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>

2.4 Krizová intervence pro členy jednotek požární ochrany

Každoročně se členové JPO setkávají s velkým počtem usmrcených osob, mezi kterými jsou také děti. Stávají se svědky mnohdy drsného, nečekaného lidského neštěstí. Jsou to oni, kdo vyprošťují osoby zraněné či na sklonku života z havarovaných vozidel, oblékají se do potápěčského obleku ve snaze nalézt pohřešovanou osobu. Mnohdy jsou vystavení pohledu na ohořelé tělo majitele shořelého domu, nebo zohavená těla obětí DN. Jejich zaměstnání je velmi náročné jak po fyzické, tak po duševní stránce. Pro výkon tohoto povolání jsou přijímáni zdraví lidé, jejichž fyzická zdatnost je na výborné úrovni a jsou psychicky odolní, přičemž systém odborné přípravy a vzdělávání se následně snaží tyto schopnosti budovat a udržovat. V roce 2002 byla zavedena psychologická služba, jejíž fungování bylo založeno na preventivních principech a pomoci směřované kromě příslušníkům požární ochrany také k jejich rodinám, ale i k obětem mimořádných událostí.⁷⁵

Anonymní telefonní linka pomoci v krizi

Anonymní telefonní linka pomoci v krizi slouží k pomoci ve stavu psychické nouze. Linka vznikla v roce 2002 při Policejním prezidiu ČR, a to za účelem rozšíření psychologické podpory členů bezpečnostních sborů ČR. Obohacuje další poskytované psychologické služby, jako je například tým posttraumatické péče. Pozitivum telefonní linky je naprostá anonymita volajícího a mimo to také její nepřetržitý provoz.⁷⁶

Tato telefonní krizová linka je určena pro okamžitou psychologickou pomoc příslušníkům těchto složek:

- Policie České republiky,
- Hasičský záchranný sbor České republiky,
- Celní správa České republiky,
- Vězeňská služba České republiky,
- Generální inspekce bezpečnostních sborů,

⁷⁵ BAŠTECKÁ, Bohumila. *Terénní krizová práce: psychosociální intervenční týmy*. Psyché. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0708-X.

⁷⁶ Hasičský záchranný sbor České republiky. Linka pomoci v krizi. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/linka-pomoci-v-krizi.aspx>

- Armáda České republiky.

Mimo příslušníků výše zmíněných sborů, mohou krizovou linku využít také jejich rodiny a blízcí v době psychické nouze. Mimo psychologické pomoci je volajícímu poskytnuto základní informační poradenství a může zde získat kontakty na odborníky z psychologického, právního i sociálního odvětví. Linku lze kontaktovat také písemnou formou, prostřednictvím e-mailu, na který kontaktní pracovníci reagují nejpozději do 72 hodin od přijetí zprávy. Vzhledem k tomu, že hovory nejsou v rámci anonymity nahrávané a nezobrazuje se ani telefonní číslo volajícího, není možné tuto osobu kontaktovat zpět. Nejedná se ovšem o bezplatnou telefonní linku, tudíž je hovor na území ČR zpoplatněn dle běžných podmínek operátorů. Samozřejmostí krizové telefonní linky v nouzi je zachování mlčenlivosti ze strany kontaktních pracovníků, kteří se řídí etickým kodexem linky důvěry a etickým kodexem internetové poradny.⁷⁷

Psychologická služba Hasičského záchranného sboru České republiky a posttraumatická péče

Psychologická služba HZS ČR se zaměřuje na péči o hasiče, jejich rodiny a osoby zasažené mimořádnými událostmi. Dále se věnuje personální práci, vzdělávání příslušníků a spolupráci s odborníky z oblasti psychologie. Psychologickou službu zajišťují krajští psychologové a jejich asistenti.⁷⁸

V rámci systému posttraumatické péče jsou v jednotlivých krajích zřizovány tzv. týmy posttraumatické péče. Tyto týmy tvoří odborně vyškolení příslušníci, nebo zaměstnanci HZS ČR, kteří v případě potřeby poskytují podporu a pomoc kolegům i osobám zasaženým mimořádnou událostí. Jejich cílem je zmírnit dopady traumatické zkušenosti. Členství v týmu posttraumatické péče je založeno na dobrovolnosti a ucházet se o něj může každý příslušník, nebo zaměstnanec, který úspěšně absolvuje specializovanou odbornou přípravu „Posttraumatická péče“ v rozsahu 40 hodin, vedenou podle osnov schválených MV – GŘ HZS ČR. Po zařazení do týmu se jeho členové pravidelně účastní

⁷⁷ Policie České republiky. Anonymní linka pomoci v krizi. In: *Policie ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/anonymni-linka-pomoci-v-krizi.aspx>

⁷⁸ DITRICHOVÁ, Z., WOLF ČAPKOVÁ, M., 2017. Koncepce psychologické služby HZS ČR pro období 2017 – 2025. Praha: MV – GŘ HZS ČR.

další odborné přípravy, a to v minimálním rozsahu 16 výukových hodin za kalendářní rok.⁷⁹

Posttraumatická péče o hasiče znamená podporu poskytnutou tomu, kdo během zásahu zažil psychicky náročnou situaci, která může ovlivnit jeho další výkon služby. Cílem je snížit stres a zabránit vážným psychickým následkům. Na místě zásahu organizuje psychosociální pomoc velitel zásahu. Pokud je k dispozici odborník (psycholog), který je koordinátorem týmu posttraumatické péče, může být začleněn do štábu velitele. Velitel zásahu má zásadní vliv v organizaci psychosociální pomoci během MU. Dbá na zachování důstojnosti a respektu vůči zasaženým i zasahujícím, přičemž vyhodnocuje potřebu posttraumatické péče pro členy jednotky. V případě potřeby spolupracuje s psychologem HZS kraje, nebo dalšími odborníky a může pověřit některého hasiče poskytováním první psychické pomoci. Tímto přístupem napomáhá stabilizaci situace a prevenci negativních dopadů na psychiku zasahujících.⁸⁰

⁷⁹ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2014). Posttraumatická péče. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/posttraumaticka-pece.aspx>

⁸⁰ Hasičský záchranný sbor České republiky. (2017). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 41/2017, kterým se vydává *Bojový řád jednotek požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>

3 Obecný metodologický rámec výzkumu – stanovení cílů a výzkumných otázek

Empirická část této práce se zaměřuje na zkoumání hlavního a dílčího výzkumného cíle. Hlavním cílem je **posouzení akceschopnosti vybraných jednotek požární ochrany na území okresu Písek**. Dílčím cílem je poté **zhodnocení možnosti intervenční péče pro členy jednotek požární ochrany v návaznosti na zásah u dopravní nehody**.

Prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů, které byly osobně vedeny s vybranými respondenty na základě předem definovaných otázek (viz. Příloha) k dané problematice, byly zodpovězeny následující výzkumné otázky:

1. Jak je zajišťována odborná příprava členů jednotek PO k činnostem u dopravních nehod?
2. Jaké je vybavení jednotek PO při provádění záchranných a likvidačních prací při dopravních nehodách?

Před zahájením každého rozhovoru respondenti podepsali informovaný souhlas a zároveň byli podrobně seznámeni s podstatou výzkumu, jeho cíli a formulovanými výzkumnými otázkami. Všichni účastníci byli informováni, že rozhovory jsou zcela anonymní a získaná data budou využita výhradně pro účely zpracování bakalářské práce.

Každý rozhovor trval přibližně 15 až 20 minut a byl veden podle předem připravených tematických okruhů polostrukturovaného rozhovoru. Vzhledem k průběhu konverzace docházelo k flexibilnímu přeskokování či vynechávání některých otázek, pokud již byly zodpovězeny v předchozích odpovědích.

Se souhlasem respondentů byly rozhovory zaznamenávány na mobilní zařízení a zároveň byla prováděna ruční poznámková dokumentace. Pro potřeby analýzy byly všechny rozhovory doslovně přepsány. V prepisech byla označena klíčová data, která byla doplněna o vlastní poznámky a postřehy výzkumníka.

3.1 Výzkumný soubor

Výzkumný soubor tvořilo celkem devět respondentů, kteří byli ke spolupráci vyzváni prostřednictvím osobního nebo telefonického kontaktu. Všichni souhlasili s účastí na výzkumu a poskytli rozhovor, jeho cílem bylo získat hlubší vhled do problematiky zásahů při dopravních nehodách z pohledu zasahujících jednotek.

Ve všech případech šlo o muže, kteří vykonávají činnost buď jako příslušníci HZS Jihočeského kraje, nebo jako členové JSDH obce na území okresu Písek. Respondenti byli vybíráni cíleně na základě své odborné způsobilosti, praktickým zkušenostem a předurčenosti k zásahům při dopravních nehodách. Tento výběr zajišťoval, že každý z nich může nabídnout relevantní a prakticky podložené informace, které jsou pro výzkumný záměr podstatné. Rozhovory byly realizovány v prostorách stanic HZS; v případě JSDH se jednalo o prostory místní hasičské zbrojnice.

Identifikace společných znaků u vybrané skupiny komunikačních partnerů je v odborné literatuře chápáno za zásadní.⁸¹ Všichni zúčastnění informanti (komunikační partneři) sdílejí již zmíněné společné znaky, které je z hlediska výzkumu propojují. Mezi tyto společné znaky patří:

- Hasiči z JPO s předurčeností na zásah u dopravních nehod.
- Provádění záchranných a likvidačních prací v rámci zásahu u dopravních nehod.

3.2 Způsob vyhodnocování dat

Pořízené zvukové záznamy rozhovorů byly nejprve převedeny do písemné podoby, následně vytisknuty a poté analyzovány. Tento postup odpovídá metodě otevřeného kódování, jejímž cílem je pojmové uchopení získaných dat.

Otevřené kódování spočívá ve vytváření pojmů, které umožní identifikovat společné rysy konkrétních analyzovaných jevů či událostí a tím usnadňují jejich další systematické zpracování.⁸²

V odborné literatuře se data získaná realizací rozhovorů, která jsou následně převedena do písemné podoby, označují termínem transkripce. Tento proces představuje systematické převedení mluveného projevu do textové formy, přičemž se zároveň provádí jazyková a stylistická úprava záznamu.

Transkripce obvykle zahrnuje odstranění jazykových nedostatků, slovních výplní, opakování, nadbytečných výrazů či jiných prvků, které nejsou pro obsahovou analýzu

⁸¹ MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Psyché. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1362-4.

⁸² ŘIHÁČEK, Tomáš; ČERMÁK, Ivo a HYTYCH, Roman. *Kvalitativní analýza textů: čtyři přístupy*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6382-2.

relevantní. Výsledkem je přehledný a srozumitelný textový materiál, připravený k následné analýze.⁸³ Proces otevřeného kódování slouží k odhalení klíčových témat, z nichž jsou následným členěním a tříděním utvářeny základní kategorie.⁸⁴

4 Výsledky výzkumu a diskuze

Tato kapitola se zabývá prezentací zjištění získaných v rámci kvalitativního výzkumu. Úvod kapitoly poskytuje základní charakteristiku výzkumného vzorku, tedy respondentů, kteří se šetření aktivně zúčastnili. Následující část přináší analýzu a interpretaci získaných dat, jež vycházejí z polostrukturovaných rozhovorů vlastní konstrukce, vedených na základě předem stanovených otázek. Prezentace výsledků je strukturována v souladu s hlavním a dílčím cílem práce. Vzhledem k faktu, že respondenti jsou z řad HZS kraje a JSDH obce, budou výsledky výzkumu prezentované zvlášť a v společně pak budou porovnané v kapitole diskuze.

Respondent	JPO	Příslušník HZS/člen JSDH (v letech)	Funkce
R1	HZS ČR, ÚO Písek, stanice Milevsko	17	Velitel družstva
R2	HZS ČR, ÚO Písek, stanice Milevsko	18	Technik, strojní služba
R3	HZS ČR, ÚO Písek, stanice Milevsko	19	Velitel družstva
R4	HZS ČR, ÚO Písek, stanice Písek	24	Velitel družstva
R5	HZS ČR, ÚO Písek, stanice Písek	3	Hasič – strojník
R6	HZS ČR, ÚO Písek, stanice Písek	8	Hasič – strojník
R7	JSDH Mirovice	4	Velitel družstva
R8	JSDH Mirovice	17	Velitel jednotky
R9	JSDH Mirovice	10	Hasič – strojník

Tabulka 3 – Základní charakteristika respondentů.

⁸³ HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Páté, přepracované vydání. Praha: Portál, 2023. ISBN 978-80-262-1968-2.

⁸⁴ CORBIN, Juliet M. a STRAUSS, Anselm L. *Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory*. Fourth edition. Los Angeles: SAGE, [2015]. ISBN 978-1-4129-9746-1.

Shrnutí výsledků

Výzkumná otázka č. 1:

1. Jak je zajišťována odborná příprava členů jednotek požární ochrany k činnosti u dopravních nehod?

Z uvedených odpovědí respondentů vybrané jednotky HZS kraje vyplynulo, že jsou příslušníci této jednotky školeni v rámci pravidelné odborné přípravy, která je určena prostřednictvím stanovených osnov. Respondenti se shodly na tom, že tato příprava probíhá celoročně, a to hlavně prostřednictvím každodenního školení v rámci směny. Školení týkající se výhradně činností u DN jsou dle získaných dat dvakrát do roka, nicméně je doplňují a rozšiřují témata týkající se například zdravotvědy, která s touto problematikou úzce souvisí a jsou čtenější.

Komunikační partneři dále uvedli, že odborná příprava se skládá také z praktického výcviku. V rámci výcviku mají možnost provést praktické rozstřihávání autovraků za použití příslušné techniky, a to jednou, případně dvakrát ročně v závislosti na stanici. Současně uvedli, že četnost praktického výcviku je velmi nízká, přičemž absentuje možnost provádět zásahy na moderních typech vozidel, zejména na současných modelech osobních automobilů a vozidel s alternativními pohody, jako jsou hybridy, nebo elektromobily. Tři komunikační partneři uvedli, že považují za přínosné instruktážní metodické zaměstnání v rámci automobilní společnosti Škoda v Mladé Boleslavi, ovšem současně také poukazují na skutečnost, že je tento výcvik málo častý a zpravidla se na něj dostanou tak dva příslušníci z celé stanice.

Všichni oslovení respondenti označili za velké pozitivum školení se zdravotnickou tematikou, která k zásahu u dopravní nehody neodmyslitelně patří. Považují tato školení za přínosná, jelikož ačkoliv nejsou přímými záchranáři, mnohdy právě u dopravní nehody poskytují první ošetření zraněných do příjezdu záchranné služby, nebo se záchrannou službou v průběhu ošetření v případě potřeby spolupracují.

Respondenti z vybrané JSDH uvedli, že teoretická školení zaměřená na DN probíhají interně v rámci jednotky, a to čtyřikrát ročně, případně za využití instruktážních videí. Další formou odborné přípravy je každoroční školení organizované HZS kraje podle metodicky schválených osnov. Z vyjádření respondentů však vyplynulo, že z jejich pohledu by školení vedené HZS mohlo být častější a intenzivnější.

Informanti dále uvedli, že v uplynulém roce absolvovali kurz organizovaný HZS, který je zaměřen na předurčenost jednotky k zásahům. Praktický výcvik podle dvou respondentů probíhá vždy, když se podaří zajistit vozidlo určené k likvidaci, a může se tak uskutečnit i několikrát ročně. Z celkového šetření vyplynulo, že respondenti považují stávající formy školení za dostačující, přičemž teoretická příprava prostřednictvím HZS byla hodnocena jako méně frekventovaná.

Výzkumná otázka č. 2:

2. Jaké je vybavení jednotek požární ochrany při provádění záchranných a likvidačních prací při dopravních nehodách?

Z odpovědí příslušníků jednotek HZS vyplynulo, že volba prostředků pro provádění záchranných a likvidačních prací se odvíjí od konkrétního typu DN. Většina respondentů uvedla, že při těchto zásazích nejčastěji využívají hydraulické vyprošťovací zařízení, prostředky pro stabilizaci vozidel, zdravotnické vybavení sloužící k imobilizaci zraněných osob a jejich bezpečnému vyproštění z havarovaných vozidel. Součástí vybavení jsou také prostředky pro zajištění protipožární ochrany a další technika potřebná k provádění likvidačních prací. Prostředky pro zásah u DN, kterými je HZS vybaveno, je respondenty považováno za dostačující, avšak jedna z dotazovaných stanic HZS nedisponuje vyprošťovacím aku zařízením, což je respondenty považováno za nevýhodu. Četnost kontrol technických prostředků určených pro DN je dle odpovědí pravidelně každý den při předávání směny, po jejich použití a předepsaných kontrol.

Dle získaných dat bylo zjištěno, že v rámci JSDH je základní technické vybavení k DN shodné s vybavením jednotek HZS. Tyto prostředky považují v rámci jejich kompetencí za dostatečné s ohledem na přidělené finanční prostředky k nákupu a modernizaci vybavení stávajícího. Frekvence prováděných kontrol tohoto vybavení je dle odpovědí jednou za měsíc, kdy je prováděna údržba, zkoušena funkčnost zařízení a doplnění provozních kapalin.

Diskuze

Bakalářská práce se zaměřuje na akceschopnost JPO za území okresu Písek. Teoretická část práce se zaměřuje na objasnění klíčových pojmů souvisejících s JPO, jejich zásahovou činností při DN a technickým vybavením, které při těchto událostech využívají. Zároveň se věnuje obecné charakteristice problematiky DN. S ohledem na

zvolené téma byli pro sběr dat osloveni příslušníci vybraných stanic HZS kraje a JSDH obce na území okresu Písek, kteří se specializují na zásahy při DN.

Praktická část této práce se soustředí na sběr empirických dat, jejichž cílem bylo poskytnout odpovědi na předem stanovené výzkumné otázky. Na základě těchto otázek bylo sestaveno dvanáct dotazů pro respondenty vybraných jednotek HZS kraje a JSDH obce, přičemž získané odpovědi budou v podobě třech oblastí následně analyzovány a konfrontovány v této kapitole s poznatky odborné literatury. Na konci každého okruhu bude krátké shrnutí získaných dat a porovnání v rámci zkoumaných jednotek.

První oblast výzkumného šetření se zaměřuje na akceschopnost vybraných jednotek HZS kraje a JSDH obce působících na území okresu Písek.

Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany stanovuje, že jednou z podmínek akceschopnosti jednotek a jejich početní stav, vnitřní uspořádání a dodržení stanovené doby výjezdu.⁸⁵ Tuto skutečnost rovněž potvrdily odpovědi respondentů z řad příslušníků HZS kraje, kteří uvedli, že početní sestava jednotky, aby byla akceschopná závisí na velikosti dané stanice a na kategorii, do které spadá. (R1: „*Tak počet příslušníků je různý. Odvíjí se podle kategorie a velikosti dané stanice.*“ R6: *Tak třeba u nás je to minimálně jedenáct lidí. Musí být velitel družstva, pak velitel čtyři, strojníci tři, chemik a ostatní jsou hasiči. Samozřejmě jakoby záleží, jak velká stanice to je, tam se to pak liší ten počet.*“). V návaznosti na stanovenou dobu výjezdu jednotlivých složek vyhláška dále uvádí, že pro jednotky složené výlučně z hasičů z povolání je čas, za který vyjíždějí z místa své dislokace stanoven do 2 minut od vyhlášení poplachu.⁸⁶ Odpovědi respondentů jednoznačně korespondují s odbornou literaturou. Na vznesený dotaz v rámci rozhovoru, zda je reálné tuto stanovenou dobu výjezdu dodržet, bylo potvrzeno, že tato doba v rámci zásahu u dopravní nehody je opravdu reálná. Pro zajímavost dva z dotazovaných uvedli, že v případě, kdy jde o zásah vyžadující například zapojení člunu, není možné tuto dobu výjezdu stihnout.

Dotazovaní z řad JSDH uvedli, že minimální početní stav, aby byla jejich jednotka schopna výjezdu, jsou čtyři členové různých funkcí. (R7: „*Tři plus jedna, klasika. Velitel,*

⁸⁵ ČESKO. Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

⁸⁶ ČESKO. Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

strojník a dva hasiči.“ R8: „Čtyři celkem, velitel, strojník a dva hasiči.“). V případě JPO II je doba výjezdu stanovena dle kategorií na 5 minut z místa své dislokace od vyhlášení poplachu.⁸⁷ Tato skutečnost byla dotazovanými respondenty potvrzena, stejně tak jako reálnost stanovené doby výjezdu, ačkoli jeden z respondentů uvedl, že v noci je obtížnější tuto dobu dodržet. („R7: Máme pět minut a horší bych řekl, že to je v noci, ale přes den úplně v pohodě. Ale do pěti minut vyjedeme vždycky“).

Dále byli v rámci prvního okruhu komunikační partneři dotazováni, jaká je četnost kurzů a školení týkajících se problematiky DN, jaký je podle nich jejich význam a zda tato školení shledávají za dostačující, případně co v jejich obsahu postrádají. Všichni dotazovaní respondenti z řad HZS kraje uvedli, že se školí celoročně dle stanovených osnov prostřednictvím odborné přípravy na směně. Tímto způsobem probíhá teoretická příprava, prostřednictvím které se dotazovaní školí každý den na různá témata. Jak bylo z výsledků šetření zjištěno, školení týkající se přímo problematiky DN, jsou v rámci odborné přípravy realizovány pouze dvakrát do roka, včetně praktického výcviku, který je zprostředkován jednou ročně, v případě některých stanic dvakrát. (R2: „Tak je to hlavně odborná příprava, která probíhá podle určených osnov, během celého roku. Tam se vlastně učíme teorii během směny, a to přímo na ty dopravní nehody většinou jen tak dvakrát ročně co se přímo tohoto tématu týče.“ R4: „Jasně, jednou za půl roku máme jakoby praxi a jako podle mého názoru nezbytná součást výcviku, je nenahraditelná, nedá se jakoby ničím nahradit.“). Komunikační partneři se současně ve svých odpovědích shodují, že nízkou četnost školení zaměřujících se na DN doplňují další školení, která s touto problematikou úzce souvisí. Nejčastěji uváděným a pozitivně hodnoceným školením jsou dle výpovědí témata týkající se zdravotnictví, která jsou přínosná. (R2: „Je to podle osnov, ale zase jako taky se školíme na témata, co s tím souvisí, s téma nehodama, například vyprošťování nehod, imobilizace zraněných, vše se točí kolem nehod.“ R1: „Plus máme další i jiný školení, který s tím úzce souvisí. Třeba zdravotní péče, ošetřování zraněných a tak.“). Za velký přínos je dle získaných dat považován praktický výcvik vyprošťování, ovšem prostřednictvím výzkumného šetření bylo zjištěno, že intenzita tohoto výcviku je příliš nízká. Význam praktického výcviku dle respondentů spočívá v nácviku a získání zkušeností, kdy se eliminuje skutečnost, že by se k této

⁸⁷ Hasičský záchranný sbor České republiky. Jednotky požární ochrany. Praha: MV–generální ředitelství HZS ČR, 2025. [online]. [cit. 2025-06-12]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx>

činnosti dostali až v rámci skutečného zásahu. (R2: „Považuji za přínosné instruktážně metodické zaměstnání v automobilce Škoda, že nás tam jakoby krajské ředitelství posílá, každého hasiče. Ale je to nárazové, dostane se na nás třeba jednou za tři roky.“ R6: „Každá nehoda je něčím specifická, takže se nikdy nemůžeme připravit asi na všechno, ale je výhodou, když to nevidíme poprvé až jako u tohoto zásahu no, kdy je v člověku plno adrenalinu.“).

Dle shodných odpovědí jsou školení v rámci jednotek HZS považována obsahově za dostačující, avšak byl v několika případech vytčen jejich nízký počet teorie a praxe a absence praktického výcviku vyprošťování na moderních vozidlech, elektromobilech, nebo hybridních automobilech. (R2: „Asi by měla být víc praxe a taky víc teorie na ty dopravní nehody. Dvakrát do roka mi to přijde málo, když si vezmu, kolik je dnes a denně dopravních nehod.“ (R3: „Postrádáme ty moderní auta, aby tam přibýly. Těžko se stříhne kabel na elektro-automobilu, když nevím přesně který mám stříhnout. Ve finále jsem ho nikdy neviděl naživo. Neviděl jsem elektromobil a neviděl jsem hybrida stříhat, když to řeknu. Takže kdyby školení byly, měly by význam. Na nová auta bohužel školení nejsou.“).

Respondenti v rámci vybrané JSDH obce vypověděli, že teoretické školení týkající se dopravních nehod realizují interně v rámci své jednotky, a to čtyřikrát do roka případně i pomocí instruktážních videí. Další formou školení je odborná příprava prostřednictvím HZS kraje, dle metodicky schválených osnov, a to jednou do roka. Z odpovědí vyplynulo, že z pohledu JSDH obce, by mohlo být školení prostřednictvím HZS intenzivnější. (R7: „Interně jich máme dost, ale od HZS by alespoň mohly být častěji.“ R8: „Asi by to chtělo přitlačit se školením od HZS, ale vzhledem k té dobrovolné jednotce to zase tak nejde.“). Informanti v odpovědích uvedli, že v loňském roce absolvovali pod záštitou HZS kurz, zajišťující předurčenost jednotky. Odborná literatura uvádí, že tento specializační kurz je podmínkou k zařazení dobrovolné jednotky do předurčenosti k záchranným pracím při silničních DN.⁸⁸ Co se týče praktického výcviku, dle odpovědí dvou respondentů probíhá tento výcvik interně vždy, když se podaří sehnat automobil, který je určen k likvidaci, tudíž i několikrát do roka. Z šetření dále vyplynulo, že respondenti považují realizovaná školení za dostačující, ovšem teoretické školení prostřednictvím HZS bylo vyhodnoceno jako méně časté.

⁸⁸ Hasici-vzdelavani.cz. Vyprošťování u dopravních nehod. In: hasici-vzdelavani.cz [online]. [cit. 2025-06-14]. Dostupné z: <https://www.hasici-vzdelavani.cz/content/vypro-ov-n-u-dopravn-ch-nehod>

V rámci porovnání obou vybraných jednotek bylo zjištěno, že rozdílnost v početním stavu jednotky je dána typem stanice. Doba výjezdu u jednotek HZS kraje je stanovena vyhláškou č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti JPO⁸⁹ na rozdíl od JSDH, kde je dobu výjezdu určuje kategorie JPO. Rozdílnost těchto jednotek v oblasti teoretického školení na téma DN je dle zjištěných dat v jejich četnosti. U jednotek HZS probíhá školení DN dle metodických osnov dvakrát do roka a u JSDH dle výpovědí interně čtyřikrát do roka z toho jednou za rok metodicky s HZS. Patrný rozdíl je také v rámci praktického výcviku, kdy respondenti JSDH uvedli, že praktický výcvik realizují na základě získaných automobilů určených k likvidaci i několikrát do roka, ovšem praktický výcvik u HZS je pouze jednou do roka. Výjimkou je praktický výcvik zprostředkovaný automobilovou společností Škoda, který je dle odpovědí nad rámec a není tak častý. V návaznosti na tuto skutečnost vypověděli respondenti z jednotek HZS, že by považovali za přínosné, kdyby se frekvence praktického výcviku zvýšila a byly do něj zapojeny také moderní automobily, včetně elektromobilů a hybridních vozidel. Naopak respondenti z JSDH považují na přínos častější metodické školení pod vedením HZS.

Druhý okruh dotazů pro komunikační partnery mapuje oblast technického vybavení a věcných prostředků využívaných v rámci zásahu u DN vybranými jednotkami HZS kraje a JSDH obce. Informanti byli dotazováni, jaké technické vybavení využívají v rámci zásahu u DN, jaká je pravidelnost jeho kontroly a zda ho shledávají za dostačující, nebo by bylo vhodné tuto techniku rozšířit.

Vyhláška č. 53/2010., o technických podmínkách požární techniky, ve znění pozdějších předpisů uvádí, že zásahy při jednotlivých mimořádných událostech vyžadují využití širokého spektra jak základních, tak i specializovaných technických prostředků.⁹⁰ Z odpovědí dotazovaných respondentů jednotky HZS vyplynulo, že druh využívaných prostředků k provádění záchranných a likvidačních prací záleží na typu DN. Nejčastěji se respondenti shodli, že vybavení, které mají k dispozici k zásahu při DN je hydraulické vyprošťovací zařízení společně s prostředky pro stabilizaci vozidel, zdravotnickým vybavením určeným k imobilizaci zraněného a následné bezpečné vyproštění z havarovaného vozidla, prostředky pro zajištění protipožární ochrany, včetně prostředků

⁸⁹ ČESKO. Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.

⁹⁰ ČESKO. Vyhláška č. 53/2010 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 19, s. 699. ISSN 1211-1244.

pro likvidační práce. (R1: „Záleží na typu dopravní nehody. Nejčastěji prostředky k zajištění protipožární opatření, dělá se vždy. Hasicí přístroj, vysokotlaký proud a abychom byli viděni tak výstražné vesty. Pak záleží na typu dopravní nehody. Takže vyprošťovací sada hydraulická, zachycovače airbagů, klíny, stabilizační tyče, sorbent, košťata, záchytné nádoby, osvětlení, a také zdravotnické potřeby.“). Dotazovaní respondenti se dále shodli, že vybavení v rámci jednotky je dostačující, pouze jedna ze dvou dotazovaných stanic HZS nemá mezi svým technickým vybavením aku vyprošťovací zařízení, které by usnadnilo jejich práci v rámci vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel. (R3: „Modernizovat by se nechalo vyprošťovací zařízení, protože si myslím, že v dnešní době, když je aku a je to vyzkoušené, tak by ve výbavě mělo být. Tahání hadic je obtížné, hlavně když je vyprošťovací zařízení v autě, nebo je na druhé straně auta. My jsme to teda měli ve finále půjčený z Písku, je to sice těžší, ale určitě to je v dnešní době adekvátní, aby se to nahrazovalo hydraulické hadice.“). Dle získaných dat bylo dále zjištěno, že kontroly technického vybavení určeného k zásahu u DN jsou realizovány každý den při předávání směny, po použití prostředků v rámci zásahu a dle doporučení návodem výrobce.

V rámci odpovědí JSDH bylo zjištěno, že základní vybavení je totožné s vybavením HZS. Respondenti se dále shodují, že současně je jejich jednotka pro zásah u DN dostatečně zařízena, ovšem v rámci odpovědí bylo respondenty uvedeno, že vybavení by mohlo být průběžně modernizováno, avšak není tak možné z důvodu omezených finančních prostředků. Z uvedených odpovědí je patrné, že kontroly technického vybavení jsou prováděny jednou za měsíc, kdy je realizována kontrola všech agregátů a dalších prostředků využívaných pro zásah u dopravních nehod. Řád strojní služby uvádí, že pravidelné kontroly slouží k zajištění provozuschopnosti prostředků, včasnému odhalení závad a opotřebení.⁹¹

Srovnání výsledných dat všech dotazovaných jednotek ukázalo, že základní vybavení jednotek HZS a JSDH pro zásah na DN je shodné, liší však v modernizaci hydraulického vyprošťovacího zařízení, ke kterému došlo pouze u jedné z dotazovaných jednotek. Dle získaných informací se dále liší frekvence kontrol jednotlivých vybavení.

⁹¹ ČESKO. Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR. Praha: Ministerstvo vnitra, 2018. ISBN 978-80-7616-013-2.

Poslední oblast šetření je zaměřuje na možnosti intervenční péče pro příslušníky a členy JPO a jeho analyzované výsledky naplňují stanovený dílčí cíl této práce. Prostřednictvím dotazů bylo mapováno, jaké možnosti intervenční péče vybrané JPO mají, zda považují zásah u DN za psychicky náročný a zda v návaznosti na zásah u DN nějakou z forem intervenční péče sami využili.

Komunikační partneři v rámci HZS kraje ve svých odpovědích shodně uvedli, že v rámci intervenční péče mají možnost využít v případě potřeby služby krajského psychologa, dále posttraumatického týmu, ale ve většině případů bylo vypovězeno, že intervenují v rámci směny, a to prostřednictvím společných diskuzí mezi kolegy. (R4: „Psycholog, posttraumatický tým, můžu se kdykoliv spojit s psychologem. A mohu o tom mluvit na směně, třeba mezi staršími kolegy, prostě zkušenějšími. Ti to dokážou prostě nějak zvládat.“ R1: „Máme tým posttraumatické péče, to je tým hasičů vyškolených na podporu lidí v náročných životních situacích i hasičů. Můžeme si o tom popovídat ve směně, můžeme kontaktovat psychologa, takže v tomto směru je o nás postaráno.“). Psychologická služba Pardubického kraje na svých stránkách popisuje tým posttraumatické péče jako tým, který má za úkol poskytovat pomoc přímo po zásahu a stabilizovat psychický stav kolegů.⁹² Z dat získaných z odpovědí respondentů jednoznačně vyplynulo, že za nejvíce psychicky náročný zásah u DN je považován ten, kdy jsou mezi účastníky nehody děti. Dále je dle výsledků považováno za stresující, když oběti při nehodách křičí, nebo je na místě zásahu větší počet zraněných či usmrcených osob. V rámci toho jeden z respondentů vyslovil, že by bylo vhodné intervenovat s krajským psychologem častěji než jen jednou do roka. (R1: „Ano v některých případech je psychicky náročný, když je tam třeba větší počet zraněných, nebo úmrtí, nebo když je tam zraněné, nebo usmrcené malé dítě.“ R4: „Určitě je psychicky náročný, to bezesporu a samozřejmě jsou chvíle, kdy zasahujeme třeba na dětech, to je hodně psychicky náročné. U toho vidíme prostě to zranění, traumata, a to je určitě hodně náročné.“). Dále bylo z odpovědí zjištěno, že zatím žádný z dotazovaných nevyužil žádnou možnost intervenční péče, ovšem upozorňují na fakt, že jednou za rok navštěvuje stanici krajský psycholog v rámci pravidelných kontrol. (R4: „K nám přijede jednou za rok psycholog se zeptat, jak jsme na tom.“). Poslední položený dotaz byl směřován záměrně ke zjištění

⁹² Hasičský záchranný sbor České republiky. Psychologická služba Pardubického kraje. In: HZS ČR [online]. [cit. 2025-06-14]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/psychologicka-sluzba-pardubickeho-kraje.aspx>

povědomí o anonymní telefonní lince pomoci v krizi mezi příslušníky JPO. Dva respondenti uvedli, že tuto linku sice znají, ale nikdy ji nevyužili. Zbylí dotazovaní uvedli, že linku vůbec neznají a neměli potřebu ji vyhledávat.

Ze strany dotazovaných JSDH obce bylo zjištěno, že v rámci intervenční péče mají možnost se buď přímo, nebo zprostředkovaně spojit s krajským psychologem i posttraumatickým týmem a domluvit se na společném sezení buď individuálním, nebo skupinovém. Dále uvedli, že doposud přišli do kontaktu s krajským psychologem pouze telefonicky v jednom případě, a to, když v roce 2018 havarovali s hasičskou cisternou, kdy jim byla nabídnuta krizová intervence, kterou ale dle odpovědí nevyužili. (R7: *„Můžeme si od HZS požádat o psychologa, například když jsme měli v roce 2018 dopravní nehodu s cisternou, tak se ještě asi ten den ozval psycholog, tak že kdyby chtěli, tak že ta možnost tady je si popovídat.“*). Shodné odpovědi dále ukázaly, že doposud žádný z dotazovaných nevyužil žádné z možností intervenční péče, a stejně tak nemají povědomí o anonymní telefonické lince v krizi.

Ve srovnání s HZS kraje nemají JSDH pravidelné roční kontroly ze strany krajského psychologa. Mají sice možnost o intervenční péči požádat, ale jistě by mohlo být přínosem, kdyby v rámci prevence psychické zátěže byla zpravidelněna tato péče i v rámci dobrovolných jednotek. Z hlediska vyrovnávání se s psychickou zátěží v návaznosti na zásahy u dopravních nehod nebylo prokázáno, že by některá z vybraných jednotek vyhledávala častěji psychologickou pomoc. Stejně tak povědomí o anonymní telefonické lince v krizi není v rámci vybraných jednotek rozšířené.

Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo posoudit akceschopnost vybraných JPO na území okresu Písek při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací při DN. Dílčím cílem bylo zhodnotit možnosti intervenční péče pro členy JPO v návaznosti na zásah u DN. V rámci výzkumu byly kladeny otázky směřující ke zjištění úrovně odborné přípravy příslušníků JPO a ke zmapování jejich technického vybavení využívaného při záchranných a likvidačních pracích spojených s DN. K získání potřebných informací byl zvolen kvalitativní výzkum, konkrétně metoda polostrukturovaných rozhovorů. Tyto rozhovory byly vedeny s vybranými příslušníky jednotek Hasičského záchranného sboru kraje a JSDH obcí, které jsou předurčeny k zásahům při DN na území okresu Písek. Všichni respondenti byli muži a výběr proběhl účelovým způsobem.

Z výzkumného šetření vyplynulo, že příslušníci jednotek HZS kraje absolvují teoretickou přípravu zaměřenou přímo na zásahy u DN v rámci odborné přípravy dvakrát ročně. Tuto tematiku však dále rozšiřují i další školení, která jsou součástí odborné přípravy a obsahově s problematikou DN úzce souvisejí. Nejčastěji se jedná o školení zaměřená na oblast zdravotnictví.

Z pohledu JSDH je odborná příprava realizována převážně interně v rámci jednotky, přičemž pouze jednou ročně probíhá metodické školení podle schválených osnov pod vedením HZS kraje.

Výzkum ukázal, že technické prostředky jednotek HZS při zásazích u DN jsou voleny podle typu události. Nejčastěji jde o hydraulické vyprošťovací zařízení, stabilizační prostředky, zdravotnické vybavení a techniku k protipožární ochraně. Vybavení je obecně hodnoceno jako dostačující, s výjimkou jedné stanice, která postrádá akumulátorové vyprošťovací zařízení. Kontroly se provádějí denně, po použití a dle předepsaných intervalů.

JSDH disponují obdobným základním vybavením, které považují za dostatečné vzhledem k finančním možnostem. Kontroly a údržba probíhají zpravidla jednou měsíčně. Celkově lze říci, že technická připravenost obou typů jednotek je na odpovídající úrovni, ačkoliv existují dílčí možnosti pro zlepšení.

Na základě šetření bylo zjištěno, že vybrané jednotky HZS nejsou vybaveny stejnými typy hydraulických vyprošťovacích zařízení, ačkoliv zasahují na stejných typech událostí. Dále byla z pohledu příslušníku HZS zjištěna nedostatečná možnost praktického výcviku na moderních vozidlech a úplná absence výcviku s vozidly na elektrický pohon.

V rámci JSDH bylo zjištěno, že za účelem zefektivnění znalostí využívaných v rámci zásahů u DN, by bylo vhodné navýšit četnost metodické přípravy ve spolupráci s HZS kraje.

Výzkumné šetření dále poodkrylo skutečnost, že mezi členy JPO není rozšířené povědomí o možnosti intervence prostřednictvím anonymní telefonní linky pomoci v krizi, která by v případě potřeby mohla být využita.

Získané poznatky mohou sloužit studentům bezpečnostních oborů jako praktický a realistický pohled na činnost JPO při DN. Zároveň mohou přispět k větší informovanosti široké veřejnosti o této problematice a o postupech při řešení těchto událostí. V neposlední řadě může práce pomoci identifikovat vnímané nedostatky v praxi zasahujících jednotek a nabídnout podněty k jejich možnému zlepšení.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BAŠTECKÁ, Bohumila. *Terénní krizová práce: psychosociální intervenční týmy*. Psyché. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0708-X.
2. BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. Rady a tipy pro řidiče. Brno: Computer Press, 2007. ISBN 978-80-251-1791-0.
3. CORBIN, Juliet M. a STRAUSS, Anselm L. *Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory*. Fourth edition. Los Angeles: SAGE, [2015]. ISBN 978-1-4129-9746-1.
4. ČEČOT, Vladimír a kol. *Dopravné nehody – vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skúmanie*. Bratislava: Respo, 2003. ISBN 80-968953-5-4.
5. ČESKO. *Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2018. ISBN 978-80-7616-013-2.
6. DITRICHOVÁ, Z., WOLF ČAPKOVÁ, M., 2017. Koncepce psychologické služby HZS ČR pro období 2017–2025. Praha: MV – GŘ HZS ČR.
7. DVOŘÁČEK, Petr a LOŠÁK, Jiří. *Technické prostředky požární ochrany*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2001. ISBN 80-86111-97-0.
8. HANUŠKA, Zdeněk; ADAMEC, Vilém; ŠENOVSKÝ, Michail a BREJZOVÁ, Iva. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vydání. SPBI Spektrum. Červená řada. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2022. ISBN 978-80-7385-262-7.
9. HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Páté, přepracované vydání. Praha: Portál, 2023. ISBN 978-80-262-1968-2.
10. HORNÍK, Jiří a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod: učební texty*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.
11. KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r. o., 1998. ISBN 80-7175-068-9
12. KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost: (zvláštní část)[/]. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477320.*
13. KRATOCHVÍL, Michal a KRATOCHVÍL, Václav. *Technické prostředky požární ochrany*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.

14. LISÁ, Zuzana. Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak? 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. ISBN 978-80-7357-615-8.
15. MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Psyché. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1362-4.
16. REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Dotisk 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3006-6.
17. RICHTER, Rostislav. *Slovník pojmů krizového řízení*. Praha: Ministerstvo vnitra, Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2018. ISBN 978-80-87544-914.
18. ŘIHÁČEK, Tomáš; ČERMÁK, Ivo a HYTYCH, Roman. *Kvalitativní analýza textů: čtyři přístupy*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6382-2.
19. ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
20. ZEMAN, Miloš a Otakar J. MIKA, 2007. *Integrovaný záchranný systém*. Brno: Vysoké učení technické v Brně. ISBN 978-80-214-3448-6.

Elektronické zdroje

1. Berka, Karel (ed.). *Analýza a syntéza*. In: Sociologická encyklopedie [online]. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 2017–, režim online, [cit. 2025-06-20].
2. ČESKO. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému. Typová činnost č. 8 – *Dopravní nehoda (STČ 08/IZS)*. Zpracoval MV-generální ředitelství HZS ČR. Č. j.: MV-21256/PO-IZS-2019. Datum vydání/aktualizace: 1. 1. 2009; aktualizováno 15. 12. 2020. In: *Dokumentace IZS* [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/stc-08-dn-uplna-pdf.aspx>
3. Hasiči-vzdelavani.cz. Vyprošťování u dopravních nehod. In: hasici-vzdelavani.cz [online]. [cit. 2025-06-14]. Dostupné z: <https://www.hasici-vzdelavani.cz/content/vypro-ov-n-u-dopravn-ch-nehod>
4. Hasičský záchranný sbor České republiky. Jednotky požární ochrany. Praha: MV-generální ředitelství HZS ČR, 2025. [online]. [cit. 2025-06-12]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/menu-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-pozarni-ochrany-jednotky-po.aspx>
5. Hasičský záchranný sbor České republiky. Kdy SVZ vzniklo. In: HZS ČR [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/kdy-svz-vzniklo.aspx>

6. Hasičský záchranný sbor České republiky. Linka pomoci v krizi. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/linka-pomoci-v-krizi.aspx>
7. Hasičský záchranný sbor České republiky. Odborná příprava v JPO. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-02-17]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/odborna-priprava-v-jpo.aspx>.
8. Hasičský záchranný sbor České republiky. (2017). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 41/2017, kterým se vydává *Bojový řád jednotek požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. Praha: MV–GŘ HZS ČR. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-259351.aspx>
9. Hasičský záchranný sbor České republiky. (2019). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 60/2019, kterým se vydává *Cvičební řád jednotek požární ochrany* (účinnost od 13. 12. 2019). In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/cvichebni-rad-jednotek-pozarni-ochrany-v-dokumentech.aspx>
10. Hasičský záchranný sbor České republiky. (2021). Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 65/2021 ze dne 22. 12. 2021, kterým se vydává *Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany*. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/soubor/siar-ca-65-2021-pokyn-65-z-22-12-docx.aspx>
11. Hasičský záchranný sbor České republiky. (2014). Posttraumatická péče. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/posttraumaticka-pece.aspx>
12. Hasičský záchranný sbor České republiky. (2018). Právní a ostatní předpisy. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-02-17]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/pravni-a-ostatni-predpisy-588431.aspx>
13. Hasičský záchranný sbor České republiky. Psychologická služba Pardubického kraje. In: *HZS ČR* [online]. [cit. 2025-06-14]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/psychologicka-sluzba-pardubickeho-kraje.aspx>
14. Hasičský záchranný sbor České republiky. *Statistické ročenky HZS ČR za roky 2015–2024*. Praha: MV–generální ředitelství HZS ČR, 2016–2025. [online]. [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <https://hzscr.gov.cz/clanek/statisticke-rocenky-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>

15. NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ. Nemyslíš-zaplatíš [online]. 2011 [cit. 2025-06-08]. Dostupné z: <http://www.nemyslis-zaplatis.cz/nemyslis-zaplatis-kampan/nemyslis-zaplatis>
16. Policie České republiky. Anonymní linka pomoci v krizi. In: *Policie ČR* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/anonymni-linka-pomoci-v-krizi.aspx>
17. Vyzbrojna.cz. Úkapová vanička kanystr. In: *Vyzbrojna.cz* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <https://www.vyzbrojna.cz/cz/2802/3336/ukapova-vanicka-kanystr.html>
18. Vzdělávací a personální oddělení MV. 2010., *Koncepce vzdělávání HZS ČR na roky 2011-2016 s výhledem do roku 2020* [online]. [cit. 2025-06-07]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/soubor/koncepce-vzdelavani-hzs-pdf.aspx>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Vyhláška č. 53/2010 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 19, s. 699. ISSN 1211-1244.
2. ČESKO. Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 95, s. 5501. ISSN 1211-1244.
3. ČESKO. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 122, s. 6763. ISSN 1211-1244.
4. ČESKO. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1985, částka 30, s. 451. ISSN 1211-1244.
5. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 74, s. 3696. ISSN 1211-1244.
6. ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 119, s. 7570. ISSN 1211-1244.

Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1 – Základní tabulka plošného pokrytí.

Tabulka 2 - Počet DN na území ORP v okrese Písek za období 2015-2024 u kterých zasahovaly JPO.

Tabulka 3 – Základní charakteristika respondentů.

Graf 1 – Vývoj počtu DN na území ORP v okrese Písek za období 2015-2024 u kterých zasahovaly JPO.

Seznam použitých zkratek

JPO	Jednotka požární ochrany
HZS	Hasičský záchranný sbor
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
IZS	Integrovaný záchranný systém
MU	Mimořádná událost
ČR	Česká republika
JSDH	Jednotka sboru dobrovolných hasičů
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
PČR	Policie České republiky
MV	Ministerstvo vnitra
GŘ HZS ČR	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky
RZA	Rychlý zásahový automobil
TA	Technický automobil
CAS	Cisternová automobilová stříkačka
ŠVZ	Školní a výcvikové zařízení
PO	Požární ochrana
OO	Ochrana obyvatelstva
KŘ	Krizové řízení
KI	Kritická infrastruktura
GIBS	Generální inspekce bezpečnostních sborů
BIS	Bezpečnostní informační služba

ÚZSI	Úřad pro zahraniční styky a informace
DN	Dopravní nehoda
START	Snadné třídění a rychlý transport
VRVN	Variabilní ruční vyprošťovací nástroj

Přílohy

Příloha č.1: Vzor informovaného souhlasu

Prohlášení – informovaný souhlas

Prohlašuji, že souhlasím s účastí na výzkumu. Byl jsem informován o účelu výzkumu a celkovému postupu při jeho uskutečnění. Souhlasím s anonymním použitím a publikací všech mých osobních údajů a odpovědí.

Byl jsem informován, že mohu od spolupráce kdykoliv odstoupit, nebo na otázky neodpovídat.

Tento informovaný souhlas je vyhotoven ve dvou kopiích, z nichž jednu obdrží účastník a druhou řešitel výzkumu.

Jméno, příjmení a podpis účastníka:

.....

V

Dne

Jméno, příjmení a podpis realizátora:

.....

V

Dne

Příloha č.2: Seznam otázek pro respondenty

1. Jaký je počet příslušníků HZS/členů JSDH na výjezd, aby byla jednotka akceschopná a jaké musí být jejich funkce?
2. Jaká je Vaše stanovená doba výjezdu na místo zásahu a je reálné tuto dobu dodržet?
3. Jak často se účastníte školení a kurzů týkajících se dopravních nehod a jaký mají podle Vás význam?
4. Jsou školení a kurzy týkající se dopravních nehod přínosná a dostačující? Pokud ne, co postrádáte v jejich obsahu?
5. Provádíte kontrolu a přípravu vybavení požární techniky a věcných prostředků požární ochrany? Jak často?
6. Považujete technické vybavení jednotky pro zásah u dopravní nehody za dostačující? Pokud ne, o jaké prvky by bylo vhodné tuto techniku rozšířit?
7. Jaké jsou Vaše prvotní činnosti při příjezdu na místo dopravní nehody?
8. Jaké prostředky bývají nejčastěji využívány k provádění záchranných a likvidačních prací?
9. Je zásah u dopravní nehody psychicky náročný? Kdy například?
10. Jaké máte možnosti intervenční péče v návaznosti na náročný zásah u dopravní nehody?
11. Setkal jste se s dopravní nehodou, při které jste intervenční péči potřeboval? Pokud ano, jakou formou intervence jste využil?
12. Znáte anonymní telefonní linku pomoci v krizi? Pokud ano, využil jste ji někdy?

Příloha č.3: Přepis rozhovorů

1. Jaký je počet příslušníků HZS/členů JSDH na výjezd, aby byla jednotka akceschopná a jaké musí být jejich funkce?

R1: „*Tak počet příslušníků je různý. Odvíjí se podle kategorie a velikosti dané stanice. My jsme družstvo 3+1 o zmenšeném početním stavu, jeden velitel družstva, dva strojníci a jeden hasič, minimální početní stav.*“

R2: „*U nás na stanici jsme družstvo 3+1 o zmenšeném početním stavu, musí být jeden velitel, dva strojníci a jeden hasič. Ale záleží na velikosti stanice a taky jaká je to kategorie.*“

R3: „*Při plném obsazení směny je nás 5 – velitel, technik, dva strojníci a hasič. O zmenšeném početním stavu jsme 4 – velitel, dva strojníci a hasič.*“

R4: „*Záleží na stanici no, jak je velká a do jaké spadá kategorie. V Písku je to minimálně jedenáct, aby byla jednotka akceschopná. Jeden velitel družstva, jeden velitel čtyry, jeden chemik, tři strojníci a zbytek hasiči. Není to úplně povinné, ale je dobré, když je tam jeden spojař a jeden člen posttraumatického týmu.*“

R5: „*U nás minimální počet máme jedenáct, tři strojníci, dva velitelé, musí být jeden chemik a zbytek hasiči. Ted'ka nově myslím že tam musí být možná i spojař a lezci.*“

R6: „*Tak třeba u nás je to minimálně jedenáct lidí. Musí být přítomen velitel družstva, pak velitel čtyry, strojníci tři, chemik a hasiči. Samozřejmě záleží, jak velká stanice to je, tam se to pak liší ten počet.*“

R7: „*Tři plus jedna, klasika. Velitel, strojník a dva hasiči. Ale snažíme se, aby na ten výjezd byli dva strojníci, aby byli schopní vyjet dvěma auty. Ale jako čtyři základ.*“

R8: „*Čtyři celkem, velitel, strojník a dva hasiči.*“

R9: „*U nás je to jeden velitel, jeden strojník a dva hasiči, takže dohromady čtyři. Záleží ale taky na velikosti stanice.*“

2. Jakou máte stanovenou dobu výjezdu? Je reálné tuto dobu dodržet?

R1: „*Dvě minuty a ano, je to reálné.*“

R2: „*Do dvou minut, stíháme to a dobu dojezdu máme do dvaceti minut.*“

R3: „Dvě minuty a reálné to je. Někdy ne, když se připojují nějaké věci, tak to reálné není. Ale k dopravním nehodám to reálné je.“

R4: „Jsou to klasicky dvě minuty a doba dojezdu je dvacet minut. Rozdíl také je, kdy nemusíme dodržet dvě minuty, když jedeme třeba na zásah na vodu, zapojujeme si loď a podobně, bereme si ty atypické věci na zásah. To musíme ohlásit na operační středisko a o to se ta doba prodlužuje, to je klidně možné. Ale na nehody se stíhají dvě minuty.“

R5: „Máme výjezd do 2 minut a vždycky se to stihne mi přijde, obzvlášť na ty nehody, jinak dojezd máme do 20 minut.“

R6: „Vyjet musíme do dvou minut od vyhlášení.“

R7: „Máme pět minut a horší bych řekl že to je v noci, ale přes den úplně v pohodě. Ale do pěti vyjedeme vždycky.“

R8: „Máme 5 minut, lidi, kteří s tím počítají, tak to stihnou všichni.“

R9: „Tak v našem případě jsme JPO II, takže máme stanovenou dobu výjezdu do 5 minut. Jestli to stíháme? Někdy je to trochu těžší, ale do těch 5 minut to stíháme.“

3. Jak často se účastníte školení a kurzů týkajících se dopravních nehod a jaký mají podle Vás význam?

R1: „Tak v rámci odborné přípravy, která probíhá celoročně ve směně probíráme teorii, jednou ročně velitel stanice zařídí na autovrakovišti praktický výcvik. Nebo když máme nové technické prostředky, tak po jejich pořízení děláme extra výcviky. Plus máme další i jiná školení, která s tím úzce souvisí. Třeba zdravotní, ošetřování zraněných a tak. Přínosem školení je dle mého názoru zdokonalování se v dané problematice, poznávat nové prostředky a školit nové příslušníky.“

R2: „Tak je to hlavně odborná příprava, která probíhá podle určených osnov, během celého roku. Tam se vlastně učíme teorii během směny, a to přímo na ty dopravní nehody, většinou tak dvakrát ročně co se přímo tohoto tématu týče. Je to podle osnov, ale zase jako taky se školíme na témata, co souvisí s téma nehodama, například vyprošťování nehod, imobilizace zraněných, vše se točí kolem nehod. Vyprošťování máme třeba jednou za rok, samozřejmě se to učí na kurzech, na základním kurzu, každý hasič si tím projde, učí se to. Prakticky i teoreticky. Je to jako základní výcvik a dovednost každého hasiče.“

Jejich význam si myslím, že je zásadní. Měli by znát základní konstrukci těch automobilů.“

R3: „No moc se neúčastňujeme, protože nás z téhle stanice moc neposílají. Význam by mělo, kdyby nás tam poslali, já jsem v Mladé Boleslavi měl stříhat a nestříhal jsem. Myslím si, že tam ve Škodovce byli tak dva lidi ze stanice, já bych tam jel taky. Protože na novém autě si stříhnu akorát tak u nehody, což je trošku jako pozdě. Teorie je no, to je jediné, co máme, tu máme celoročně ale na nehody přímo je to asi jen dvakrát do roka, pak je to třeba školení na zdravotvědu, ale to k tomu vlastně taky patří, ale praxe stříhat na těch nových autech chybí. V kovošrotu si shnilá auta rozstříháme jednou za rok. Neviděl jsem elektromobil a neviděl jsem hybrida. Takže kdyby školení byly, měly by význam. Na nová auta bohužel školení nejsou.“

R4: „Jasně, jednou za půl roku máme jakoby praxi a jako podle mého názoru je to nezbytná součást výcviku, je nenahraditelná, nedá se ničím nahradit. V osnovách určité teorie je, pravidelně a taky školení další k tomuto tématu, ale ta praxe je nenahraditelná. Nad rámec je akorát Boleslav, ale to je jen když to Škodovka vyhlásí a jedou tam výjimečně třeba dva lidi, víc se tam lidí nedostane. Dojedou tam a stříhají nultovou řadu aut. Jaký mají dle mě školení význam? Velký to je jasný. Pořád je potřeba se nějak jako zdokonalovat a třeba hlavně i z pohledu té zdravotní péče, protože v drtivé většině případů jsou ti lidé zranění. Samozřejmě my děláme takovou tu předlékařskou pomoc, než přijede záchranka, ale taky pak s nimi spolupracujeme, když je potřeba jim pomoc. Takže v tomhle je dobré se školit a má to zásadní význam.“

R5: „Je tam teorie v odborné přípravě, po celý rok se školíme, někdy je to školení zaměřené jen na nehody, tak to asi dvakrát ročně bych řekl a někdy na téma, co s tím jako souvisí. Máme i praxi, ale stříháme tak dva krát do roka. Ty školení mají si myslím velký význam pro ty nehody no, že se člověk na ty situace snaží připravovat, ale je pak ten zásah je vždycky specifický no, nedá se na to stoprocentně připravit. Ale aspoň se zdokonalujeme a učíme se třeba nové poznatky, tak to bych řekl, že je dobře.“

R6: „Celoročně máme odbornou přípravu, kde se školíme na dopravní nehody, podle toho, jak je to v osnově. Máme školení taky co se týká ošetřování a prostě témata, jak pomáhat, jak ošetřit, nebo znehybnit toho zraněného, jak se používá třeba krční límec a tak. A další, co k těm nehodám patří no. Praktický výcvik máme také, tak dvakrát do roka si můžeme rozstříhat nějaké auto. Význam ty školení určitě mají. Každá nehoda je

něčím jiná, takže se nikdy nemůžeme připravit asi na všechno, ale je výhodou, když to nevidíme poprvé až jako u tohoto zásahu no, kdy je v člověku plno adrenalinu. Takhle si to třeba aspoň můžeme vyzkoušet s chladnou hlavou, nebo jak to říct, jakože v klidu tu situaci vyhodnotit, aniž by ti zranění křičeli v autě třeba, a to pak je docela náročné i psychicky. No a pak taky to školení co se týká té manipulace a takového toho prvního ošetření jsou důležitá a přínosná.“

R7: „No jako interní školení si děláme svoje, školíme se mezi sebou, čtyřikrát ročně se školíme na nehodu. Jednou ročně je školení podle metodických osnov, a to vede nějaký instruktor HZS. Vždy první sobotu v měsíci je výcvik dopoledne, není to vždy na nehody, ale dvakrát za ten půlrok, jinak teorii taky, to jedeme zase první úterý v měsíci, to jsme na zasedáče. Od HZS to teď byl vlastně druhý kurz, to jsme byli v Boleslavi jednou stříhat. Pak nám udělali pro tu jednotku čtyřicetihodinový kurz v Budějovicích, to má polovina jednotky, abychom měli předurčenost na dopravní nehody, tak to nám udělali minulý rok. Význam je, abychom to uměli.“

R8: „Tak máme pravidelně školení jednou za měsíc podle tématu interně a na nehody asi čtyři krát do roka v rámci jednotky. Krajsky jsme byli vlani asi půlka jednotky na kurzu, který jsme do té doby neměli. Děláme i praxi, když se nám podaří sehnat auto. Určitě tyhle školení mají význam a kdyby to bylo každý měsíc, nebylo by to na škodu.“

R9: „Tak teoretické školení probíhá u nás interně na stanici, na nehody zpravidla tak čtyřikrát ročně. Co se týče praktického výcviku, tak ten máme tolikrát, kolikrát se sežene auto na rozstřihání. Od HZS je školení podle osnov jednou do roka. Ale klidně by ho mohlo být daleko víc. Ale byli jsme loni na kurzu, abychom měli předurčenost.“

4. Jsou školení a kurzy týkající se dopravních nehod přínosná a dostačující? Pokud ne, co postrádáte v jejich obsahu?

R1: „Tak asi jako obsahově dostačující si myslím jsou, jen by je chtělo dělat víckrát do roka. Dopravní nehody jsou takový problém dnešní doby no, je jich moc. Ale zase jsou tam ty školení, co mají podobnou tematiku no, nebo jako se nějak prolínají. To bych viděl jako plus. Takže trochu víc teorie na dopravní nehody a kdyžtak víc praxe na to vystřihování, třeba i na elektromobilech, to je taková neznámá pro všechny asi.“

R2: „Asi by měla být víc praxe a taky víc teorie na ty dopravní nehody. Dvakrát do roka mi to přijde málo, když si vezmu, kolik je dnes a denně dopravních nehod. Jako v rámci možností jsou dostačující, nějaké to minimum nutné asi děláme, ale mohlo by být třeba

víc praktických výcviků, tak na tom je třeba zapracovat. Považuji za přínosné instruktážně metodické zaměstnání v automobilce Škoda, že nás tam jakoby krajské ředitelství posílá, každého hasiče. Ale je to nárazové, dostane se na nás třeba jednou za tři roky. Možná ještě by chtělo se dostat ke stříhání třeba elektromobilů, prostě modernějších aut, tam si myslím, že je mezera, to by se mohlo zlepšit, nebo změnit no.“

R3: „Postrádáme ty moderní auta, aby tam přibyly. Těžko se stříhne kabel na elektro-automobilu, když nevím přesně který mám stříhnout. Ve finále jsem ho nikdy neviděl naživo.“

R4: „Jasně, mohlo by jich být víc a častěji, to rozhodně, neříkám že jsou nedostačující, jako naučíš se určitě, ale mohlo by jich být víc, víc jakoby praxe než teorie, to je 100 %.

R5: „Já bych chtěl víc stříhat. Do Škodovky jezdí myslím jednou ročně instruktoři ve vyprošťování. Bud' ve Škodovce, nebo nějaký vlastní kurz. Taky postrádám praktický výcvik na moderních autech, to jsem ještě nedělal. Tam bych řekl, že je mezera.“

R6: „Já bych řekl, že školení jsou vcelku dostačující asi, nebo k našim kompetencím tedy aspoň jo. Možná víc teoretického školení přímo na ty nehody by to chtělo, nemáme to moc často a toho stříhání by mohlo být víc no, toho praktického výcviku, abychom víc se dostali k tomu stříhání, ne až u zásahu no. V tom budeme asi všichni za jedno si myslím. Ale jakoby nejsme zdravotníci, tak na tu pomoc, co my jim těm zraněným poskytujeme, tak to je dostačující a má velký význam to školení bych řekl. Takže víc to stříhání bych dal.“

R7: „Interně jich máme dost a jsou dostačující, ale od HZS by alespoň nějaký mohly být častěji.“

R8: „Přínosná jsou určitě a dostačující? Asi by to chtělo přitlačit se školením od HZS, ale vzhledem k té dobrovolné jednotce to zase tak nejde. A jinak mám zkušenost, tak že všichni jsou raději, když si děláme svoje školení, než když jedeme do Písku. Pouštíme si video a kolikrát nám to dá víc, než když v Písku sedíme celý den. Dostačující jsou, jen je jich málo.“

R9: „Určitě by se dala ta intenzita zvýšit, protože trénink dělá mistra, ale nejlepší by bylo učit se od zkušenějších profesionálů.“

5. Provádíte kontrolu a přípravu vybavení požární techniky a věcných prostředků požární ochrany? Jak často?

R1: „Při střídání směny každý den, před a po použití prostředků a pak dle periodických návodů výrobce a podle řádu technický a strojní služby.“

R2: „Ano, ráno při předávání směny se kontrolují věcné prostředky. Uživatelsky, samozřejmě při předávání směny, každých 24 hodin se to kontroluje.“

R3: „Při střídání směny a po zásahu.“

R4: „Každé pondělí startujeme agregáty a při přebírání služby se to zkontroluje.“

R5: „Tak vždycky ráno, když se přebírají auta, tak se zkoukne, jestli je to všechno dolité a tak. Každé pondělí vše startujeme a kontrolujeme.“

R6: „Řídíme se řádem strojní služby. Jinak kontrolujeme na začátku směny a po zásahu.“

R7: „Máme každý měsíc kontrolu všech agregátů, kontrolu dobití, pak vždycky po použití, zkoušky čerpadel na autech a v rámci těchto kontrol si ta auta projdeme a zkontrolujeme.“

R8: „Pravidelně, každý měsíc kontrolujeme vyprošťovací agregát, jeho funkčnost a dolití.“

R9: „Podle toho, jak uvádí výrobce. Jinak děláme pravidelné kontroly jednou měsíčně.“

6. Považujete technické vybavení jednotky pro zásah u dopravní nehody za dostačující? Pokud ne, o jaké prvky by bylo vhodné tuto techniku rozšířit?

R1: „Nyní jsme dostali po pěti letech snažení stabilizační tyče, tak si myslím, že jsme vybaveni standartně na dopravní nehody. Samozřejmě jsou modernější nástroje, hydraulické aku, které my nemáme, ale vlastně jsem s nimi nikdy pořádně nepracoval, takže nemůžu zhodnotit. Obojí má své výhody i nevýhody“

R2: „Ano, pro naši činnost je to dostačující. My jsme zmenšené družstvo, takže to vybavení, co máme, je dostačující.“

R3: „Modernizovat by se nechalo vyprošťovací zařízení, protože si myslím, že v dnešní době, když je aku a je to vyzkoušené, tak by ve výbavě mělo být. Tahání hadic je obtížné, hlavně když je vyprošťovací zařízení v autě, nebo je na druhé straně auta. My jsme to teda

měli ve finále půjčené z Písku, je to sice těžší, ale určitě to je v dnešní době adekvátní, aby se nahrazovaly hydraulické hadice. A ještě k tomu aku je náhradní baterie a zdroj pro připojení napájecím kabelem k centrále. Když bude auto dvě stě metrů v poli a naše družstvo ve čtyřech, jak táhneme agregát, nůžky, rozpínák, a ještě další a další věci, tak si myslím že by to aku pomohlo. Samozřejmě je to otázka peněz.“

R4: „Já si myslím že v dostatečné míře máme všechno, já bych nic nevytýkal. Máme vybavení na špičkové úrovni. Co se týče zdravotní a vyproštění si myslím máme to nejlepší. Vůbec si nemůžeme stěžovat. Třeba u vyprošťování, jak máme i aku, tak je to lepší. Hlavně v rámci zásahu na dopravní nehody s vlakem, nebo tam kde je třeba dojít delší vzdálenost. Jediná nevýhoda je že to je těžší. To je taková nevýhoda, na tom by se mohlo klidně zapracovat.“

R5: „Určitě to je dobrý, jen by se lidi měli třeba víc naučit s tím hooliganem, ale jako stejnou práci uděláš i pácidlem, to je pak na každém.“

R6: „Myslím si, že vybavení naší jednotky je dostačující. Postupně se modernizuje, a to vidím jako výhodu. Další výhodou je, že máme možnost porovnání pracovat s aku i motorovým vyprošťovacím zařízením.“

R7: „Ano, jsou dostačující, všechno je funkční. Možná bych modernizovat naše stávající vyprošťovací zařízení, záleží podle peněz, vždycky je ale lepší mít novější. Pro nás je lepší to agregátové vyprošťovací zařízení, kvůli údržbě a nákladům.“

R8: „Řekl bych základ dostatečný, ale určitě by se tam ještě něco hodilo. Víme, že je to otázka peněz. Ale pracujeme na tom rok, co rok.“

R9: „Ano, je dostačující. Samozřejmě všechno se dá nějak modernizovat a vždy se najde nové vybavení, které by se hodilo, ale u nás záleží, zda na to obec uvolní peníze a kolik.“

7. Jaké prostředky využíváte k provádění záchranných a likvidačních prací?

R1: „Záleží na typu dopravní nehody. Nejčastěji prostředky k zajištění protipožárního opatření, dělá se vždy. Hasicí přístroj, vysokotlaký proud a abychom byli viděni, tak výstražné vesty. Pak záleží na typu dopravní nehody. Takže vyprošťovací sada

hydraulická, zachycovače airbagů, klíny, stabilizační tyče, sorbent, košťata, zachytné nádoby, osvětlení, a také zdravotnické potřeby. “

R2: „Ale záleží hodně na situaci a jaká je to dopravní nehoda. Využíváme hydraulické vyprošťovací zařízení, když je potřeba, potom stabilizaci stabilizační tyče, řezač skla, nářadí, úkapové vany, zdravotnické pomůcky. “

R3: „Vyprošťovací zařízení určitě, nářadí na odpojení baterek, zachytávače airbagů, hasicí přístroje, vysokotlak z auta, úkapové vany, sorbenty, k likvidačním pracím košťata a lopaty, jinak ještě VRVN, zdravotnický batoh, pak mě napadají ještě vakuové dlahy nebo matrace. “

R4: „Určitě zajišťovací klíny, aby zajistily proti pohybu, vyprošťovací zařízení jak aku, tak s agregátem a určitě i nějaký protipožární opatření. Bud' je natažená hadice, nebo máme hasicí přístroj, to taky určitě. A potom co se týče zdravotního materiálu, nějaké zdravotní materiály, krční límec, vesta fixační a podobně. Vždy je to podle druhu nehody, co je potřeba. “

R5: „K hydraulickým sadám využíváme příslušenství jako je rozpínák, nůžky, pak rozpěrný válec, stříhač pedálů. Jinak stabilizační tyče, řezač skel, nářadí, páteřní desku, anebo třeba hooligan. “

R6: „Podle druhu nehody. Někdy stačí jenom sorbent, koště a lopata a jindy využijeme pomalu všechno. Hlavně vyprošťovací sadu s nástroji, zdravotnické vybavení, klíny, nůž pro řezání pásů a rozbití skel, páteřní deska, krční límec, zachycovače airbagů, někdy i pneumatické vaky, nářadí například pro odpojení baterie a v rámci protipožární ochrany hasicí přístroje. “

R7: „Ty základní věci, určitě vyprošťovací sada, kufr s nářadím, hasicí přístroj, hooligan, všechna ta příslušenství k vyprošťování. Potom taky nástroje a řetězy, výdřevu, zachytávače airbagů, zdravotní materiál a tak. “

R8: „Vyprošťovací zařízení, lékárnička, páteřová deska, ruční vyprošťovací nástroje, sorbent, košťata, lopaty, úkapové vany, nářadí, řezač skel, zachytávače airbagů, prostředky pro stabilizaci vozidla. “

R9: „Vyprošťovací agregát s nástroji, košťata, lopaty, úkapové vany, nářadí, klíny pro stabilizaci, zdravotní batoh, řezač skla. “

8. Je zásah u dopravní nehody psychicky náročný? Kdy například?

R1: „*Ano v některých případech je psychicky náročný, když je tam třeba větší počet zraněných, nebo úmrtí, nebo když je tam zraněné, nebo usmrčené malé dítě.*“

R2: „*To je individuální. Tak taky asi někdy jo, asi možná když by tam byly děti, když ti zranění se projevují křikem, nářkem. Když jsou v bezvědomí, tak se člověk samozřejmě odosobní. Ti lidé jsou cizí, tak to člověk nebere osobně. Asi by bylo těžké, kdyby to byl někdo známý, nebo z rodiny, nebo příbuzný.*“

R3: „*Je, když jsou tam děti, to určitě, a ještě když ti tam někdo přijede z té rodiny.*“

R4: „*Určitě je psychicky náročný, to bezesporu a samozřejmě jsou chvíle, kdy zasahujeme třeba na dětech, to je hodně psychicky náročné, tam u toho vidíme prostě to zranění, trauma, a to je určitě hodně náročné. A v rámci toho bych chtěl zmínit, že by měla být častější návštěva psychologa na směně, nějaká ta psychopomoc a výborní jsou ti interveni posttraumatický, ti fungují.*“

R5: „*Tak psychicky náročný je, náročnější asi když jsou tam děti, nebo nějaký mladý lidi, nebo když ty lidi ještě křičí, že to může jako stresovat.*“

R6: „*Někdy náročnější určitě je, ale důležité je si to tolik nepřipouštět.*“

R7: „*Když jsou tam děti, když je tam úmrtí a když je to třeba nějaká vyhrocená situace mezi lidma. Ale hlavně s dětma a úmrtí.*“

R8: „*V určitých situacích určitě, třeba ty děti, já to zažil třeba jednou drasticky a není z toho dobrý pocit. A pak jsou ty lidi samotný, někteří jsou v klidu, někteří sesypaný, má to svý. Deset nehod nic a jedenáctá mazec. Smrtelná zranění, to už si člověk zvykne, ale vždycky to něco zanechá.*“

R9: „*Určitě je to psychicky náročnější než nějaké technické zásahy, obzvlášť když se jedná o někoho známého, nebo malé děti.*“

9. Jaké máte možnosti intervenční péče v návaznosti na náročný zásah u dopravní nehody?

R1: „*Máme tým posttraumatické péče, to je tým hasičů vyškolených na podporu lidí v náročných životních situacích i hasičů. Můžeme si o tom popovídat ve směně, můžeme kontaktovat psychologa, takže v tomto směru je o nás postaráno.*“

R2: „Máme psychologa krajského a také tým posttraumatické péče. Když je třeba náročný zásah, přijede psycholog k nám na stanici a probereme to. Většinou o tom mluvíme i mezi sebou ve směně, tak to taky pomáhá.“

R3: „Asi vyhledat toho psychologa, nebo člena posttraumatického týmu, ale jako já bych ho pro sebe asi nepotřeboval. Ale ta možnost je. Nebo si to říct pak mezi sebou ve směně.“

R4: „Psycholog, posttraumatický tým, můžu se kdykoliv spojit s psychologem. A mohu o tom mluvit na směně, třeba mezi staršími kolegy, prostě zkušenějšími. Ti to dokážou prostě nějak zvládat.“

R5: „Jo tak máme členy posttraumatického týmu u nás na směně, tak s těma si můžeme popovídat a pak si taky můžeme u psychologa domluvit nějaké sezení.“

R6: „Máme možnost kontaktovat krajského psychologa. Bud' sami, nebo sem jede, když je něco velkého. Pak máme posttraumatický tým, to jsou kolegové, anebo o tom popovídáme ve směně a to je asi nejčastější co děláme. Většina z nás tu pracuje už mnoho let, tak tam už jsou zkušenosti a člověk se za tu dobu dostal snad ke všemu. Ale tím neříkám, že se nedostaneme k nehodě, která by nás nerozhodila.“

R7: „Můžeme si od HZS požádat o psychologa, například když jsme měli v roce 2018 dopravní nehodu s cisternou, tak se ještě asi ten den ozval psycholog, tak že kdyby chtěli, tak že ta možnost tady je si popovídat. Myslím si, že tohle téma se začíná rozšiřovat a myslím si, že je to dobrý.“

R8: „Jo, ale ještě jsme to nepotřebovali. Sami jsme bourali, tak ta nabídka přišla až z Budějovic od psychologa, ale my jsme to tady snesli všichni dobře a ze zásahu si nevybavuju že by měl někdo problémy. Spíš si to řekneme tady mezi sebou.“

R9: „Můžeme si vyžádat konzultaci s krajským psychologem.“

**10. Setkal jste se s dopravní nehodou, při které jste intervenční péči potřeboval?
Pokud ano, jakou formou intervence jste využil?**

R1: „Ne, zatím jsem jí nevyhledal. Ale zase jako nevyhledal jsem, ale asi po dvou náročnějších zásazích po dopravní nehodě přijel psycholog a rozebíral to s námi.“

R2: „Jako pro svou osobu? To ne.“

R3: „Pro sebe jsem to nepotřeboval.“

R4: „Dost často bývá použita intervence pro lidi, pro nás vůbec ne, ale pro lidi jo. K nám přijede jednou za rok psycholog se zeptat, jak jsme na tom. Je důležitý si povídat mezi sebou, psychoočista, nebo jsou důležitý ty lidi ve směně.“

R5: „Nikdy. Rozebereme to akorát kdyžtak v autě, když jedeme z nehody třeba.“

R6: „Zatím jsem nepotřeboval, ale jsem rád, že ta možnost tu je.“

R7: „Spíš jen že se člověk s tím vyrovná sám, nebo s klukama popovídá, ale nestalo se mi to naštěstí zatím.“

R8: „Nepociťoval jsem, že bych tuto péči potřeboval.“

R9: „Neměl jsem tu potřebu.“

11. Znáte anonymní telefonní linku pomoci v krizi? Pokud ano, využil jste ji někdy?

R1: „Neznám, nepoužil jsem. Kdybych jí potřeboval, tak si jí vyhledám.“

R2: „Máme na stanici leták. Nevyužil jsem, slyšel jsem o ní.“

R3: „Neznám.“

R4: „Mám přímo číslo na našeho psychologa, pana Adámka, jinak se to ke mně nedostalo, neznám.“

R5: „Ne, neznám. Nikdy jsem nepoužil.“

R6: „Vím o ní, ale nikdy jsem jí nevyužil.“

R7: „To neznám, o tom jsem neslyšel.“

R8: „Neznám.“

R9: „Neznám ji.“