

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Zdravotně sociální fakulta

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Součinnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách silničních dopravních prostředků hromadné přepravy osob.

Vedoucí práce: Ing. Jan Hrbek

Autor: Martin Kroupa

Datum odevzdání: 26. května 2008

Abstract

The diploma thesis deals with problems of collaboration of the Integrated Rescue System at coordination of its units intervention in larger traffic accidents, to be specific in coach traffic accidents with a bigger number of the injured and the dead. In the thesis two significant traffic accidents and cooperation training of the units of the Integrated Rescue System are compared at intervals of last five years. Following the analysis it is possible to monitor not only the increasing level of technical and material equipment of single units, but also the increasing level of coordination of their activities.

The main aim of the thesis is evaluation of the current level of collaboration of the units of the Integrated Rescue System in a larger traffic accident, eventually a proposal of possible adjustment or modification of currently already used type activities of the units of the Integrated Rescue System.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma součinnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách silničních dopravních prostředků hromadné přepravy osob vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách

V Českých Budějovicích dne 26.5.2008

Martin Kroupa

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce panu Ing. Janu Hrbkovi za odborné vedení, poskytnutí podnětných rad a trpělivosti při zpracování práce.

Obsah

Úvod.....	7
1 Současný stav.....	9
1.1 Vznik a vývoj IZS.....	9
1.1.1 Vývoj záchranářských profesí a organizací.....	9
1.1.2 Právní předpisy IZS.....	10
1.1.2.1 Vymezení některých pojmů.....	12
1.1.3 Základní složky IZS, ostatní složky IZS.....	13
1.1.4 Koordinace složek IZS.....	14
1.1.5 Velitel zásahu, koordinace velitelem zásahu.....	16
1.1.6 Organizace a členění místa zásahu.....	17
1.1.7 Koordinace složek IZS na operační úrovni.....	20
1.1.7.1 Operační středisko HZS.....	21
1.1.7.2 Zdravotnické operační středisko.....	22
1.1.7.3 Operační středisko Policie ČR.....	23
1.1.8 Dokumentace IZS.....	24
1.1.9 Dohody o poskytnutí pomoci.....	25
1.1.10 Dohody o poskytnutí plánované pomoci na vyžádání.....	25
1.1.11 Dokumentace zásahu, statistické přehledy.....	26
1.1.12 Dokumentace o společných školeních a cvičeních.....	27
1.1.13 Typové činnosti složek IZS při společném zásahu.....	28
1.1.14 Poplachový plán, stupně poplachů.....	29
1.1.15 Komunikace v IZS.....	31
1.2 Taktické postupy IZS při zásahu u dopravních nehod.....	33
1.2.1 Dopravní nehoda na pozemních komunikacích.....	33
1.2.2 Úkoly a činnosti IZS na místě dopravní nehody.....	34
1.2.3 Průzkum, průzkum u dopravních nehod.....	36
1.2.4 Vyprošťování osob z havarovaných vozidel.....	38
1.2.5 Dopravní nehody s velkým počtem zraněných.....	39
1.2.6 Záchrana osob.....	40

1.2.7	Přednemocniční neodkladná péče v místě MU.....	41
1.2.8	Poskytování zdravotní péče při mimořádné události.....	43
1.2.9	Třídění, identifikace raněných.....	43
1.2.10	Činnosti při odstraňování následků dopravní nehody.....	45
1.2.11	Postavení Policie ČR v rámci IZS.....	46
1.2.12	Spolupráce se sdělovacími prostředky při zásahu.....	47
2	Cíl práce a hypotézy.....	48
3	Metodika.....	48
3.1	Statistické vyhodnocení dopravní nehodovosti.....	49
4	Výsledky - metoda srovnání.....	52
4.1	Dopravní nehoda u obce Nažidla.....	53
4.1.1	Dílčí závěr.....	56
4.2	Taktické cvičení složek HZS „Autobus 2005“.....	56
4.2.1	Výchozí situace a námět cvičení.....	57
4.2.2	Vyhodnocení taktického cvičení složek IZS.....	59
4.2.3	Dílčí závěr.....	60
4.3	Dopravní nehoda u obce Rožmberk nad Vltavou.....	61
4.3.1	Dílčí závěr.....	63
4.4	Zhodnocení poznatků.....	66
4.4.1	Hlášení dopravní nehody – výjezd vozidel IZS.....	66
4.4.2	Průběh zásahu na místě dopravní nehody.....	67
4.4.3	Činnost dalších složek IZS.....	68
4.4.4	Problémy s komunikací.....	69
4.4.5	Doba trvání zásahu.....	71
4.4.6	Ostatní poznatky.....	72
5	Diskuse.....	73
6	Závěr.....	76
7	Seznam použité literatury.....	78
8	Klíčová slova a seznam zkratk.....	81
9	Přílohy.....	82

Úvod

Za dnešní, stále se zvyšující provoz na pozemních komunikacích, platíme každoročně nepřijatelnou cenu v podobě mnoha havárií, a to kromě jiného i autobusů, jako prostředků hromadné přepravy osob. V posledních pěti letech lze konstatovat, že zatímco absolutní počet dopravních nehod na území České republiky i Jihočeského kraje má klesající tendenci, počet dopravních nehod s účastí autobusů se meziročně zvyšuje. Vzhledem k tomu, že část havárií autobusů představuje hromadnou nehodu s vyšším počtem zraněných, resp. usmrcených osob, jsme nuceni věnovat jim zvýšenou pozornost. Pro tyto, ale i jiné případy, např. živelní pohromy, nebo průmyslové havárie vznikl v roce 2000 integrovaný záchranný systém, který je určen zejména pro koordinaci činností složek, které integrovaný záchranný systém zahrnuje.

Pro práci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému jsou vypracovány různé plány postupů, které vycházejí zejména z havarijního plánu kraje. Pro zvyšování akceschopnosti a vzájemné koordinace činnosti složek integrovaného záchranného systému jsou pravidelně prováděna cvičení, která na modelových situacích simulují skutečný průběh činností při vybraných typech mimořádných událostí, mimo jiné i průběh činnosti při dopravní nehodě s účastí autobusu, resp. při hromadném neštěstí s větším počtem zraněných a usmrcených osob.

Na základě vyhodnocení cvičení lze v plánech detekovat možné chyby a v případě nutnosti provést opravu těchto chyb. Úpravy plánů je nutné provést i na základě hodnotících zpráv velitelů záchranných prací při skutečných haváriích.

Z porovnání dvou dopravních nehod autobusů s větším počtem zraněných, resp. usmrcených osob, ke kterým došlo v Jihočeském kraji v rozmezí uplynulých pěti let lze vysledovat stoupající úroveň jak technického a materiálního vybavení jednotlivých složek integrovaného záchranného systému, tak i stoupající úroveň koordinace jejich činnosti. V souvislosti s uvedeným došlo mimo jiné i ke značnému zlepšení ostatních

souvisejících činností, např. komunikace složek integrovaného záchranného systému se sdělovacími prostředky, resp. s veřejností.

Z průběhu záchranných prací při skutečných událostech je možné určit i to, co je nutné do plánů činnosti doplnit, případně v nich změnit, a to jak v rovině vybavení, tak i v celkové organizaci činností.

1 Současný stav ^{4, 5, 8, 9, 10, 11, 12}

1.1 Vznik a vývoj integrovaného záchranného systému ^{4, 5}

Integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“) je určen pro koordinaci složek při provádění záchranných a likvidačních prací při mimořádných událostech včetně havárií a živelních pohrom. Je jím naplňováno ústavní právo občana na pomoc při ohrožení zdraví nebo života.

IZS vznikl z potřeby každodenní činnosti záchranářů, zejména při složitých haváriích, nehodách a živelních pohromách, kdy je třeba organizovat společnou činnost všech, kteří mohou svými silami a prostředky, kompetencemi nebo jinými možnostmi přispět k záchraně života a zdraví osob, zvířat, majetku nebo životního prostředí. Je to systém spolupráce a koordinace složek orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob při společném provádění záchranných a likvidačních prací. Měla by platit zásada: „Nikdo, kdo může pomoci, by neměl být opomenut a nikdo by si neměl navzájem překážet“. To je zejména v hektickém období mimořádných událostí velice nesnadný úkol, který musí mít svá pravidla.

1.1.1 Vývoj záchrannářských profesí a organizací v 90. letech minulého století.

Masivní společenské změny na začátku 90. let minulého století přinesly vedle pozitivních změn i určité negativní jevy. Bouřlivý rozvoj motorismu (zdvojnásobení počtu vozidel) znamenal zvýšení počtu dopravních nehod. Přitom Policie ČR, do té doby téměř výlučný gestor řešení dopravní nehodovosti, byla vázána více než čtyřnásobným nárůstem trestné činnosti. Společenský odpor proti přípravám na válku v bipolárním světě se po jeho zániku přenesl i na zdravé činnosti v oboru civilní obrany a ochrany, byla zlikvidována různá dekontaminační zařízení v podnicích, zanikaly sklady ochranných prostředků, kryty apod. Se snižováním početního stavu Armády ČR a počtu jejích posádek došlo k poklesu její schopnosti pomáhat při velkých živelních pohromách a průmyslových haváriích a radikálně se snížil počet armádou vycvičených

záchranářských specialistů. Nové možnosti v realizaci koníčků a zájmů osob vedly k prudkému poklesu zájmu o činnost v tradičních sdruženích občanů a současně poklesla i pozornost orgánů veřejné správy věnovaná činnosti těchto sdružení. Téměř zanikla zdravotnická sdružení Červeného kříže, někdy i velmi výrazně poklesly počty dobrovolných záchranářů (např. Horská služba). Za této situace se ukázalo výhodou, že zákon o požární ochraně ukládal obci povinnost zřídit a spravovat jednotku sboru dobrovolných hasičů obce. Díky tomu a díky stoleté tradici zůstali dobrovolní hasiči početně nejvýznamnější základnou pro účinné zvládnutí mimořádných událostí v každodenním životě.

Profesionální hasiči, převážně působící a organizovaní v hasičských záchranných sborech, dokázali zásadním způsobem a velmi rychle změnit své zaměření, což znamená, že v současné době boj s požáry zahrnuje asi jen 20% zásahů. Převažující náplní jejich činnosti se postupně staly dopravní nehody a technické zásahy. K této nové činnosti ovšem hasiči potřebují spolupráci specialistů a proto vznikla myšlenka IZS, zpočátku jen na základě usnesení vlády z roku 1993, později zákon o okresních úřadech stanovil povinnost organizovat IZS prostřednictvím havarijních komisí okresů. To se naplňovalo s různou intenzitou a kvalitou až do katastrofálních povodní na Moravě v roce 1997. Diametrální rozdíly v činnosti funkčních havarijních komisí jednotlivých okresů při zvládnutí dopadů povodně spolu s vynikajícími výkony hasičů znamenaly zelenou pro princip IZS a ustavení Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen „HZS“) jako gestora IZS, což bylo završeno v roce 2000 schválením zákona o HZS a zákona o IZS.

1.1.2 Právní předpisy IZS^{1, 2, 4, 5, 6}

Právní úprava oblasti IZS vychází přímo z některých ustanovení Ústavy ČR a Listiny základních práv a svobod, resp. z ústavního zákona o bezpečnosti České republiky (110/1998 Sb.). Působnost v oblasti IZS je kompetenčním zákonem (2/1969 Sb.) svěřena Ministerstvu vnitra, které je tak gestorem právní úpravy IZS. Celá oblast IZS je zastřešena zákonem o IZS, jeho dvěma prováděcími vyhláškami a prováděcím

nařízením vlády. Právní úprava oblasti IZS vznikla společně s krizovým zákonem (240/2000 Sb.) a zákonem o hospodářských opatřeních pro krizové stavy (241/2000 Sb.). Tyto tři zákony jsou vzájemně propojeny množstvím odkazů a souvislostí. Základními právními předpisy pro IZS tedy jsou:

- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb., rozpracovávající zákon o IZS.
- Vyhláška č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva
- Nařízení vlády č. 463/2000 Sb., o stanovení pravidel zapojování do mezinárodních záchranných operací, poskytování a přijímání humanitární pomoci a náhrad výdajů vynakládaných právními osobami a podnikajícími fyzickými osobami na ochranu obyvatelstva, ve znění nařízení vlády č. 527/2002 Sb., které je zaměřeno především na poskytování humanitární pomoci a záchranné práce v zahraničí prováděné záchrannými týmy ČR.

Dalšími právními předpisy upravujícími oblast IZS jsou nařízení krajů, která stanovují požární poplachový plán kraje. Zmocnění k vydávání těchto nařízení obsahuje zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. Nedílnou součástí požárních poplachových plánů krajů jsou pak na základě nařízení vlády č. 172/2001 Sb. poplachové plány IZS krajů. Tato složitá konstrukce je zvolena proto, že zákon o IZS neobsahuje žádná zmocnění pro vydávání právních předpisů krajů nebo obcí.

Vzhledem ke skutečnosti, že jednotlivé složky mají v IZS svou právní subjektivitu, vztahuje se k IZS i řada dalších interních aktů řízení jednotlivých složek, zejména je nutné jmenovat zákon 283/1991, o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášku č. 434/1992, o zdravotnické záchranné službě, ve znění vyhlášky č. 14/2001 Sb., zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR a o změně některých zákonů.

1.1.2.1 Vymezení některých pojmů^{1, 2, 4, 5, 6}

Integrovaný záchranný systém - koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací.

Havarijní plán kraje – plán provádění záchranných a likvidačních prací na území kraje.

Záchranné práce – činnosti směřující k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin.

Likvidační práce – činnosti vedoucí k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.

Mimořádná událost – škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.

Osobní pomoc – činnost nebo služba při provádění záchranných a likvidačních prací na výzvu velitele zásahu nebo starosty obce. Osobní pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo vědomím velitele zásahu, nebo starosty obce.

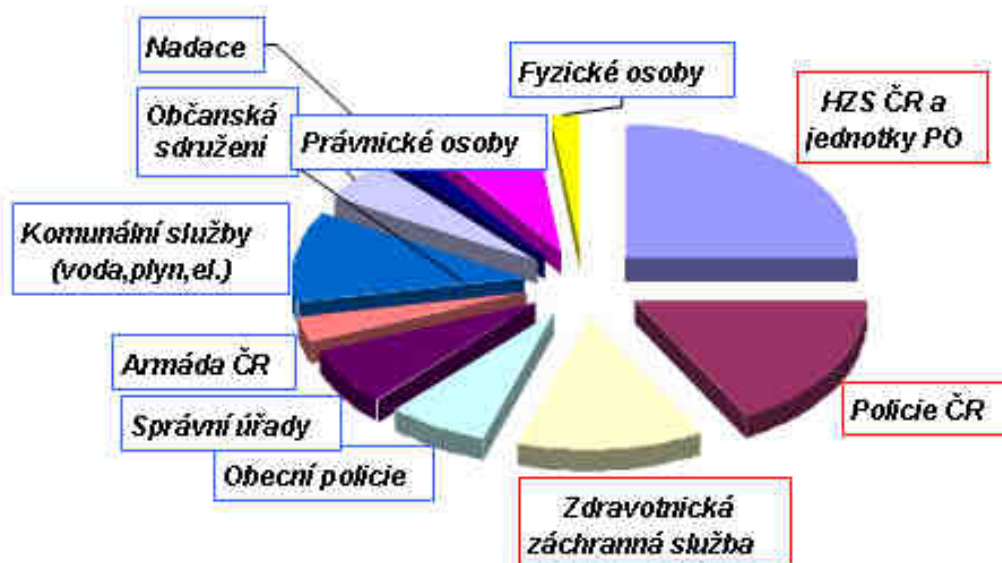
Věcná pomoc – poskytnutí věcných prostředků při provádění záchranných a likvidačních prací na výzvu velitele zásahu nebo starosty obce. Věcnou pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá.

1.1.3 Základní složky IZS, ostatní složky IZS ⁴

Základními složkami IZS jsou podle § 4 odst. 1 zákona o IZS Hasičský záchranný sbor ČR a jednotky požární ochrany zařazené v plošném pokrytí území kraje, Policie ČR a Zdravotnická záchranná služba ČR. Uvedené složky jsou mimo jiné schopny rychle a nepřetržitě zasahovat, mají celoplošnou působnost na území státu a obsluhují telefonní linku tísňového volání. Pokud má obec jednotku sboru dobrovolných hasičů, která je začleněna do plošného pokrytí území kraje (vydává se nařízení kraje na základě zákona o požární ochraně), je tato jednotka rovněž základní složkou IZS.

Ostatními složkami jsou vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil (Armáda ČR), ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory (např. městská policie), ostatní záchranné sbory (Báňská záchranná služba), orgány ochrany veřejného zdraví (hygienická stanice), havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby (např. tzv. komunální služby) a zařízení civilní ochrany. Důležitými ostatními složkami IZS jsou i neziskové organizace a sdružení občanů, které se zabývají záchrannými pracemi, např. Horská služba, Vodní záchranná služba, speleologická záchranná služba a další občanská sdružení. Je důležité vědět, že zařazením složky do IZS se nemění její právní subjektivita, způsob zřízení, organizace nebo způsob financování. Složka IZS se však musí podřídit zásadám koordinace při společném zásahu. Nově se budou složkami IZS stávat tzv. obecně prospěšné společnosti (o.p.s.), tuto právní formu získala např. profesionální část Horské služby o.p.s., která se vyčlenila z občanského sdružení Horská služba.

Celý systém pak řeší podle § 4 odst. 2 zákona o IZS plánovanou pomoc na vyžádání ostatních složek IZS. Subjekty, které jsou dohodu povinny uzavřít, jsou povinny plánovanou pomoc na vyžádání poskytovat.



Obr. 1.1 složky IZS

1.1.4 Koordinace složek IZS ^{4, 12, 20}

Koordinace složek IZS při společném zásahu je upravena v § 1 - § 11 vyhlášky 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb. a rozumí se jí koordinace záchranných a likvidačních prací včetně řízení jejich součinnosti, přičemž jsou rozlišovány tři úrovně koordinace:

1. Na **taktické úrovni** velitelem zásahu v místě nasazení složek a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události
2. Na **operační úrovni** operačními a informačními středisky (dále jen OPIS)
3. Na **strategické úrovni** hejtmánem kraje, primátorem hl. města Prahy, starostou obce s rozšířenou působností nebo ministerstvem vnitra a ostatními správními úřady v případech stanovených v §7, §10 - 13 zákona o IZS

Koordinace složek IZS spočívá zejména ve vyhodnocení druhu a rozsahu mimořádné události a jí vyvolaného ohrožení za souběžného využití výsledků

organizovaného průzkumu, uzavření místa zásahu a omezení vstupu osob, jejichž přítomnost zde není potřebná, záchraně bezprostředně ohrožených osob, zvířat nebo majetku, popřípadě jejich evakuace a poskytnutí neodkladné zdravotní péče zraněným osobám.

Koordinace na taktické úrovni ^{12, 20} - koordinaci složek IZS při společném zásahu v místě zásahu provádí **velitel zásahu** sám nebo prostřednictvím jím zřízených výkonných orgánů, kterými jsou štáb velitele zásahu, velitelé sektorů a velitelé úseků. Velitel zásahu mimo jiné organizuje záchranné a likvidační práce s ohledem na zásady koordinace složek a po konzultaci s vedoucími jednotlivých složek stanoví celkový postup provedení záchranných a likvidačních prací, přičemž vychází z typové činnosti složek při společném zásahu. Velitel zásahu také organizuje spojení mezi místem zásahu a územně příslušným OPIS. Pokud zákon č. 239/2000 Sb., o IZS, ve znění pozdějších předpisů nestanoví jinak (např. při akcích na zabezpečení pořádku) je velitelem zásahu hasič – velitel jednotky požární ochrany.

Koordinace na operační úrovni ^{12, 20} - OPIS IZS povolává na žádost velitele zásahu k zásahu ostatní složky IZS, případně ve spolupráci s operačními středisky dalších základních složek IZS (Policie ČR a ZZS) síly a prostředky těchto dvou složek. OPIS má mezi středisky koordinační roli, může požadovat uveřejnění informací ve sdělovacích prostředcích, ovládá systémy varování a vyrozumění pro obyvatelstvo a je spojovým uzlem mezi místem zásahu a třetí řídicí úrovní IZS, což je koordinace na strategické úrovni. Operačními a informačními středisky IZS jsou Operační střediska Hasičského záchranného sboru ČR.

Koordinace na strategické úrovni ^{12, 20} – představuje přímé zapojení starosty obce s rozšířenou působností, hejtmana kraje, nebo Ministerstva vnitra do koordinace záchranných a likvidačních prací. To nastává v situaci, kdy velitel zásahu o jejich koordinaci požádá a v případě hejtmana kraje a Ministerstva vnitra také tehdy, když je mimořádná událost ohodnocena nejvyšším stupněm poplachu podle poplachového plánu IZS. Koordinace složek na strategické úrovni se tedy provádí zejména za účelem zapojení sil, prostředků a oprávnění v působnosti ministerstva, ostatních ministerstev, jiných správních úřadů, a hejtmanů v souladu s potřebami záchranných a likvidačních

prací, jakož i ochrany obyvatelstva podle územně příslušného poplachového plánu, v souladu s vnějšími havarijními plány. Jedná se o součinnost, která je dle jednotlivých úrovní konkrétně definována v § 7 - § 10 vyhlášky 328/2001 Sb. o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

1.1.5 Velitel zásahu, koordinace velitelem zásahu na místě zásahu ^{12, 20}

Činnost velitele zásahu je upravena v § 3 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb. **Velitel zásahu** řídí provádění záchranných a likvidačních prací a koordinuje činnost složek IZS na místě zásahu. Velitelé nebo vedoucí dalších složek IZS působících na místě zásahu mají nedotčenou velitelskou pravomoc (resp. pravomoc nadřízeného) vůči členům své složky. To, že jsou koordinováni, znamená, že přijímají úkoly, definují potřeby součinnosti pro jejich splnění a obousměrně si vyměňují další informace s velitelem zásahu. Pokud je zřízen štáb velitele zásahu, jsou do něj začleněni. Podle počtu jednotek z dalších složek IZS nebo podle složitosti zásahu má velitel zásahu mimo jiné následující oprávnění:

- organizuje záchranné a likvidační práce s ohledem na zásady koordinace složek a po konzultaci s vedoucími složek stanoví celkový postup provedení záchranných a likvidačních prací.
- zajišťuje součinnost mezi vedoucími jednotlivých složek.
- organizuje členění místa zásahu.
- stanovuje v místě zásahu svého nástupce pro případ předání funkce velitele zásahu.
- organizuje spojení mezi místem zásahu a územně příslušným OPIS při předávání informací.
- vyhláší nebo upřesňuje odpovídající stupeň poplachu územně příslušného poplachového plánu integrovaného záchranného systému pro konkrétní místo zásahu.

- povolává potřebné množství sil a prostředků složek na místo zásahu prostřednictvím územně příslušného operačního a informačního střediska.
- organizuje součinnost složek s ostatními právníky a fyzickými osobami poskytujícími pomoc.

V případě, že velitel zásahu nemůže vykonávat svou funkci a plnit povinnosti, stává se velitelem zásahu buď nástupce, kterého určil, nebo jiný vedoucí složky, která provádí v místě zásahu převažující činnost.

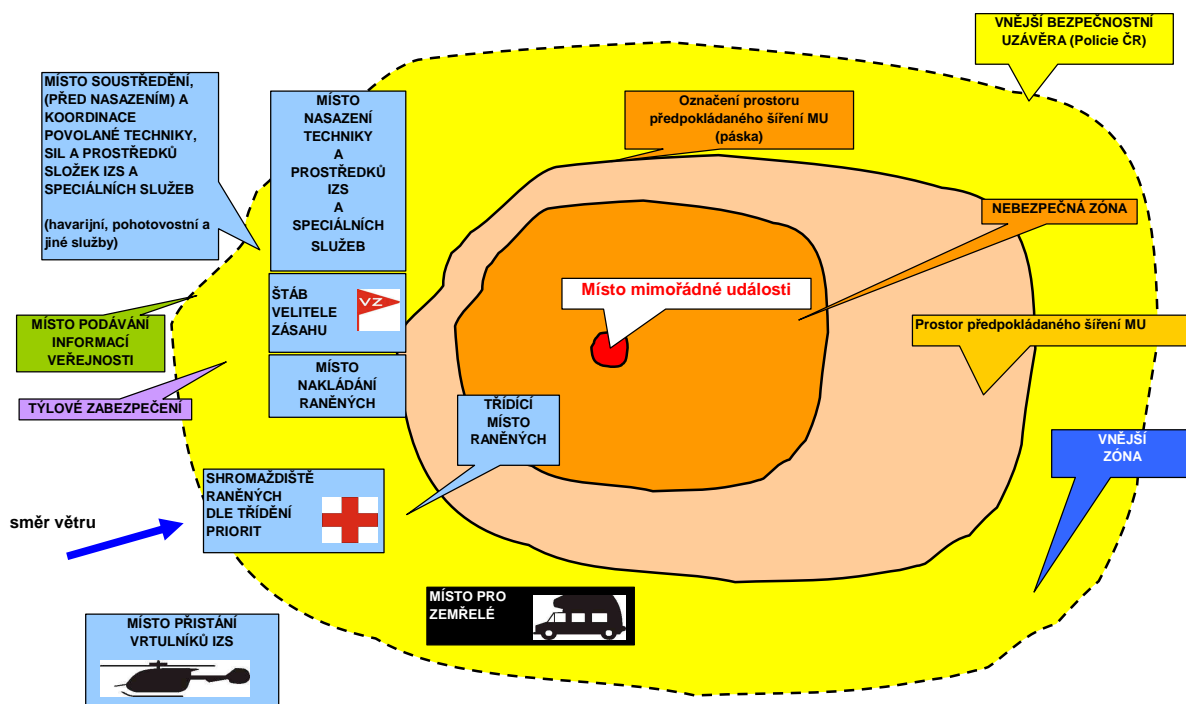
1.1.6 Organizace a členění místa zásahu ^{12, 13, 20}

Za místo zásahu se považuje prostor nasazení zasahujících složek IZS a zároveň prostor, kde se mimořádná událost projevuje svými účinky, nebo kde se projevy mimořádné události předpokládají. Organizaci místa zásahu stanoví velitel zásahu, který zde odpovídá i za záchranné a likvidační práce.

Místo zásahu se člení podle rozsahu mimořádné události – dle účelu, ale může být v případě potřeby dále členěno i na sektory (plošně) a úseky (dle problematiky). Rozděluje se tedy zejména podle situace z hlediska přijaté taktiky a řízení zásahu. Jeho organizace spočívá vždy ve vymezení charakteristických prostorů a stanovišť podporujících taktiku zasahujících a řízení zásahu. Uvedeným způsobem může být vytyčen nástupní prostor, prostor pro odpočinek jednotek, týlový prostor, úložiště zraněných, heliport pro přistávání vrtulníků apod. Členění místa zásahu není v žádném případě zbytečné, protože základním předpokladem úspěchu většiny velkých zásahů je vždy udržení organizovanosti činnosti záchranářů. Podle situace se pak například vymezují následující prostory:

- **prostor předpokládaného šíření mimořádné události**, tzv. zóna ohrožení - prostor předpokládaného šíření mimořádné události s důsledky na obyvatele nebo objekty, (dle druhu vzniklých škodlivin zasahujících i vzdálené oblasti).

- **vnější zóna** - prostor vymezený pro vedení zásahu; omezuje se zde volný pohyb osob a dopravních prostředků; prostor této zóny je vymezen hranicí vnější zóny.
- **nebezpečná zóna** - vymezený prostor bezprostředního ohrožení života a zdraví účinky mimořádné události, prostor této zóny ohraničuje hranice nebezpečné zóny, vymezuje se zpravidla při ohrožení nasazených sil a prostředků účinky nebezpečných látek nebo jiných charakteristických nebezpečí (např. pád předmětů), je to zóna, kde platí z hlediska ochrany životů a zdraví režimová opatření (např. ochranné prostředky, stanovená doba pobytu včetně řízeného vstupu a výstupu z této zóny).
- **bezpečnostní uzávěra** - místo řízeného vstupu do vnější zóny a výstupu z ní, bývá zpravidla umístěna na přístupové komunikaci tak, aby byla možnost provést odklon dopravy mimo vnější zónu.
- **kontaktní stanoviště** - místo k navázání prvotního kontaktu příjíždějících sil a prostředků s velitelem zásahu, může to být bezpečnostní uzávěra na přístupových komunikacích k místu zásahu, nebo může být toto stanoviště umístěno mimo vnější zónu.
- **týlový prostor** - je prostor pro provedení týlových činností (např. soustředění záložních jednotek, odpočinek a stravování, dálková doprava vody), může být i mimo místo zásahu nebo vnější zónu, přičemž místo pro odpočinek a stravování zasahujících složek IZS nemá být společné s jinými prostory a stanovišti.
- **nástupní prostor** - prostor pro soustředění sil a prostředků před jejich nasazením k záchranným a likvidačním pracím.
- **kontrolní stanoviště** - slouží ke kontrolovanému vstupu do nebezpečné zóny.
- **velitelské stanoviště a stanoviště štábu** - místo, odkud se řídí zásah.
- **prostor pro poskytnutí zdravotní péče** - místo pro soustředění zraněných osob, vybrané po poradě s vedoucím lékařem.
- **prostor pro umístění a identifikaci obětí.**
- **stanoviště pro poskytování informací** o osobách postižených mimořádnou událostí a stanoviště pro informování sdělovacích prostředků.



Obr. 1.2 *schematické členění místa zásahu složek IZS*

V případech, že se při zásahu uvolňují některé nebezpečné látky (tzv. CBRN), používá se ještě další způsob členění místa zásahu na takzvanou nebezpečnou zónu a vnější zónu. V nebezpečné zóně mohou pracovat jen záchranáři vybavení ochrannými prostředky v určitém stanoveném režimu, ve vnější zóně se pak odvíjejí další činnosti, zejména dekontaminace osob, které přicházejí nebo jsou přineseny z vnější zóny. Podle potřeby se provádí také uzávěra vnější zóny zabráňující vstupu nepovolaných osob. Sama nebezpečná zóna může být sektorem a mít svého velitele.

V průběhu zásahu musí velitel zásahu sledovat vývoj situace a v případě potřeby měnit určenou organizaci místa zásahu tak, aby odpovídala potřebám a reálné situaci, případně může na základě dohody s vedoucími ostatních složek IZS nebo na základě jejich požadavků zřizovat i jiné prostory a stanoviště.

Velitel zásahu musí také místo uzavřít, přičemž se v tomto případě jedná o činnost, která vede ke zvýšení bezpečnosti zasahujících jednotek i ostatních osob přítomných na místě zásahu a v jeho blízkém okolí. Cílem uzavření místa zásahu je

vymezení vnější zóny, vyloučení nepovolaných osob z prostoru zásahu, odstranění případných překážek, zajištění řízeného vstupu a výstupu prostřednictvím bezpečnostní uzávěry, zajištění podmínek znemožňujících nežádoucí znehodnocování důkazového materiálu pro následné vyšetřování události a zajištění toho, aby nedocházelo k ničení nebo zcizování majetku, který musel být ponechán bez dozoru.

O uzavření místa zásahu rozhoduje velitel zásahu na základě získaných poznatků o charakteru události, nebezpečí a způsobu nasazení sil a prostředků. Pro uzavření místa zásahu využívá velitel zásahu zejména Policii ČR, obecní policii, popř. pracovníky bezpečnostních agentur nebo strážní služby, kteří smluvně zajišťují ostrahu dotčených objektů a prostor, s cílem omezit nasazení jednotek na tuto činnost.

Pro uzavření místa zásahu se využívá technických prostředků s ohledem na charakter místa události, viditelnost a klimatické podmínky. Při uzavření místa zásahu je nutné počítat mimo jiné s tím, že práce spojené s uzavřením místa zásahu mohou být svým rozsahem komplikovanější a složitější, než práce spojené s vlastní likvidací události nebo jejím omezením. Uzavření místa zásahu může také ztížit dojezd dalších povolávaných sil a prostředků nebo i přístup povolaných osob. Je potřeba počítat i s nedisciplinovaností osob vykázaných mimo uzavřenou oblast, a s tím, že v průběhu zásahové činnosti se situace dynamicky mění, což může vést k přehodnocení způsobu a rozsahu uzavření místa zásahu.

1.1.7 Koordinace složek IZS na operační úrovni ^{4, 12, 19, 20}

Téměř každá organizace využívá při svém vnitřním chodu hierarchicky strukturované oprávnění k rozhodování od vedoucího organizace až po běžného dělníka nebo úředníka. Takové řízení se obvykle nazývá organizační řízení a je vyjádřeno organizačním řádem organizace nebo obdobným řídicím aktem. Záchranářské, vojenské, bezpečnostní a další organizace mají také organizační řízení, současně ale musí stanovit mimořádné oprávnění k řízení při výkonu činností mimo vlastní organizaci. Takové řízení se nazývá operační a mimořádné pravomoci získané při operačním řízení jsou často zakotveny v právních předpisech, protože jejich využívání

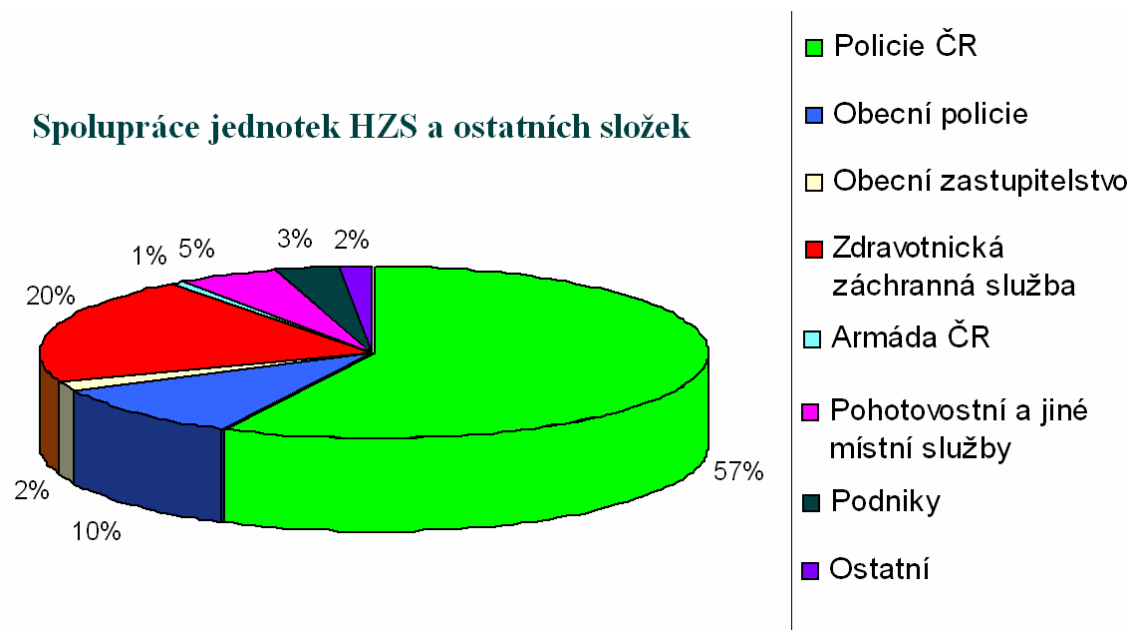
je tak oprávněné i vůči fyzickým a právníckým osobám mimo organizace. Prakticky každé použití IZS se děje v rámci operačního řízení a v právních předpisech jsou zakotvena oprávnění operačních středisek IZS, oprávnění velitele zásahu, starosty obce s rozšířenou působností, hejtmana kraje a Ministerstva vnitra při koordinaci záchranných a likvidačních prací.

Jak bylo řečeno, každá základní složka IZS má vlastní operační středisko, dispečink nebo tzv. stálou službu, prostřednictvím které je schopna realizovat komunikaci s vnějším světem. Operační střediska základních složek IZS přijímají tzv. tísňová volání (linky 150, 155, 158). Za účelem vzájemné komunikace zákon o IZS stanovuje funkci koordinujících operačně komunikačních prvků, kterými jsou operační a informační střediska IZS (dále jen „OPIS“). **Úlohu OPIS IZS plní operační a informační střediska hasičských záchranných sborů krajů.** Ta jsou fyzicky přítomna ve všech krajských městech a zatím i většině bývalých okresů, kde se postupně ruší nebo slučují do sektorů (2-3 okresy). Vedle OPIS jsou v krajských městech také zřízena telefonní centra tísňového volání (TCTV) primárně určená k přijímání jednotného evropského čísla tísňového volání 112. TCTV jsou technicky vybavena tak, že tato volání předávají všem základním složkám IZS.

1.1.7.1 Operační středisko HZS ^{4, 12, 20}

Operační střediska hasičského záchranného sboru jsou ve všech krajských městech a zatím i ve většině bývalých okresů, kde se postupně ruší nebo slučují. Jsou povinna přijímat a vyhodnocovat informace o mimořádných událostech, zprostředkovávat organizaci plnění úkolů ukládaných velitelem zásahu, plnit úkoly uložené orgány oprávněnými koordinovat záchranné a likvidační práce, zabezpečovat v případě potřeby vyrozumění základních i ostatních složek IZS, státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků podle dokumentace IZS. Jsou oprávněna povolávat a nasazovat síly a prostředky hasičského záchranného sboru, dalších složek IZS podle poplachového plánu IZS nebo podle požadavků velitele zásahu. Při uvedené činnosti dbají na to, aby požadavky nebyly v rozporu s rozhodnutím příslušného

funkcionáře hasičského záchranného sboru, hejtmana nebo Ministerstva vnitra při jejich koordinaci záchranných a likvidačních prací.



Obr. 1.3 spolupráce jednotlivých složek v IZS (vztaženo na HZS)

1.1.7.2 Zdravotnické operační středisko ^{4, 11, 12, 20}

Operační střediska zdravotnické záchranné služby jsou převážně členěna na územní střediska (většinou v krajských městech) a oblastní střediska. Nepřetržitě a bezprostředně řídí činnost výjezdových skupin zdravotnické záchranné služby a integrují činnost všech článků přednemocniční neodkladné péče v určené spádové oblasti.

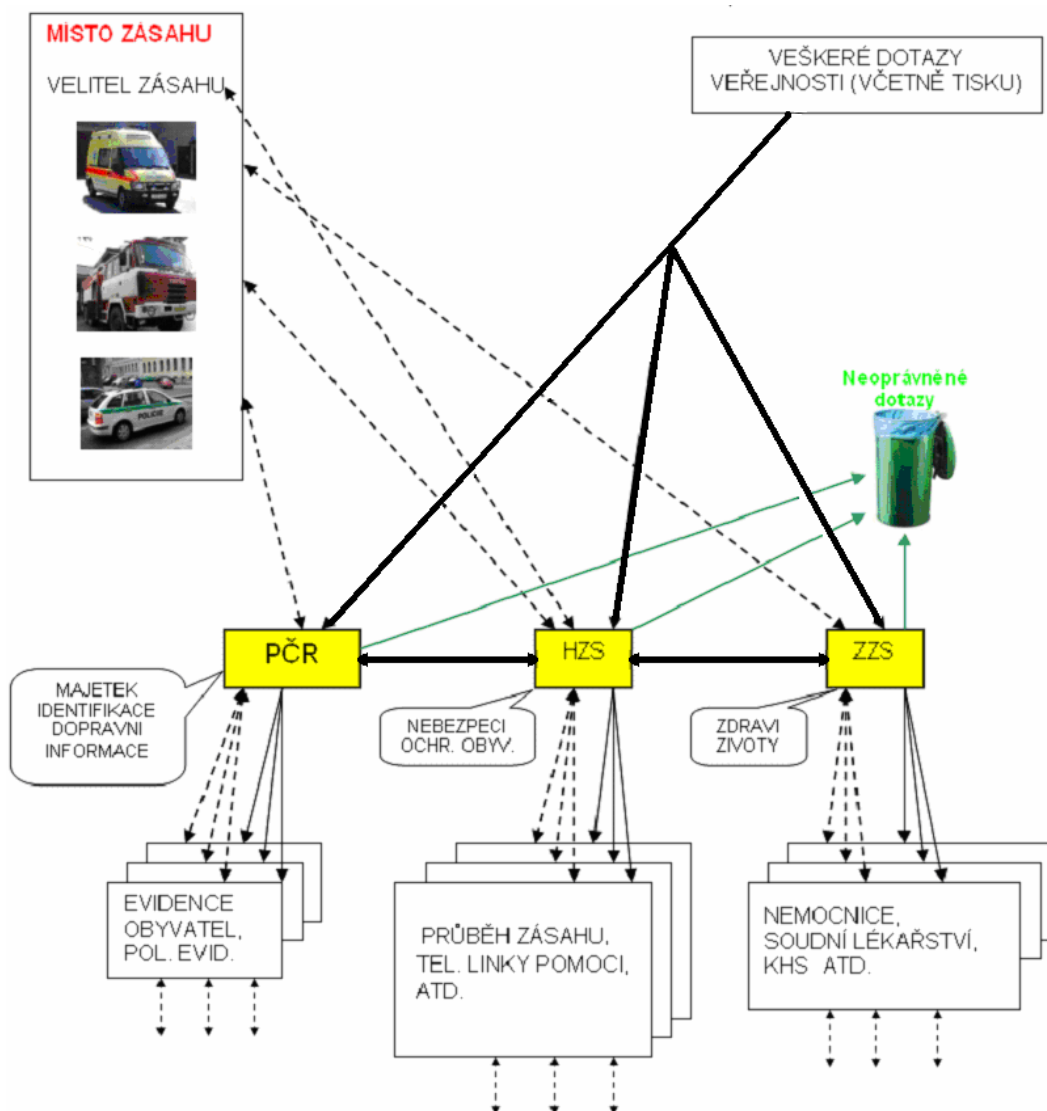
Činnost zdravotnického operačního střediska zajišťují zdravotničtí pracovníci. Zdravotnické operační středisko zabezpečuje při likvidaci zdravotních následků hromadného neštěstí nebo katastrofy svolání určených pracovníků, udržuje spojení se všemi zúčastněnými, organizuje rychlý výjezd potřebných sil a prostředků, vyzývá oddělení nemocnic k připravenosti na příjem většího počtu postižených. Pokud je třeba

havarijní plán příslušného území, vyžaduje součinnost zdravotnických zařízení, policie a hasičských sborů, vyhodnocuje všechny související informace a zabezpečuje jejich předání a realizaci potřebných opatření. Operační středisko zdravotnické záchranné služby vyhodnocuje informace vedoucího lékaře záchranné akce aby mohlo vyhlásit příslušný stupeň aktivace. Stupně aktivace jsou přizpůsobené stupni poplachu IZS, který vyhláší velitel zásahu. Dále řídí a koordinuje práci výjezdových skupin zdravotnické záchranné služby a dalších složek podléjících se na zdravotnickém řešení mimořádné události. Informuje cílová lůžková zařízení o předpokládaném počtu postižených a převažujícím typu postižení. Oblastní zdravotní operační středisko vždy informuje příslušné územní středisko zdravotnické záchranné služby o každé mimořádné události na svém území.

1.1.7.3 Operační středisko Policie ČR ^{4, 10, 12, 20}

Operační střediska policie jsou ve všech krajských městech a zatím i ve většině bývalých okresů, kde se do budoucna počítá s jejich rušením s tím, že by zůstala pouze v krajských městech. Tato střediska nepřetržitě řídí činnost zejména výjezdových skupin Policie ČR a koordinují jejich vzájemnou součinnost. Podle požadavků velitele zásahu zabezpečují povolání a nasazení sil a prostředků Policie ČR.

Operační středisko Policie ČR na okresní, krajské i ústřední úrovni dále organizuje zejména dopravní opatření pro hladký průjezd vozidel z místa a na místo mimořádné události, zasahujících vozidel hasičského záchranného sboru a vozidel zdravotnické záchranné služby do cílových zdravotnických zařízení. Dále povolává síly a prostředky pro uzávěry prostorů u velkých mimořádných událostí zvláště tam, kde je předpoklad déletrvajících vyšetřování přímo na místě a kde nelze umožnit volný přístup veřejnosti. Koordinuje spolupráci sil Policie ČR, které vykonávají úkoly orgánů činných v trestním řízení se silami Policie ČR, které plní úkoly v rámci záchranných a likvidačních prací podle příkazů velitele zásahu a v případě většího počtu obětí povolává soudního lékaře. Informuje svojí cestou operační středisko Policejního prezidia ČR.



Obr. 1.4 schématické znázornění postupu informace přes operační střediska

1.1.8 Dokumentace IZS, havarijní plány kraje a vnější havarijní plány^{12, 13, 20}

Dokumentace IZS vychází z havarijního plánu kraje a vnějšího havarijního plánu, resp. z typové činnosti IZS. Základní struktura je shodná, obsahuje informativní část (popis území a analýzu rizik) a operativní část (v podstatě se jedná o konkrétně rozpracovaný poplachový plán IZS). Složky IZS mají v havarijních plánech vlastní

operační plány nazvané „Plány konkrétních činností“ (zdravotnický traumatologický plán, veterinární pohotovostní plán, plán ochrany veřejného pořádku apod.). Nejdůležitější součástí havarijních plánů je analýza rizik, z jejichž výsledků by měl havarijní plán vycházet. Bez kvalitního zpracování analýzy rizik nemůže být ani havarijní plán kvalitní. Analýzu rizik by proto měli zpracovávat kvalifikovaní profesionálové. Zejména pro oblast vnějších havarijních plánů se analýza rizik stává samostatným vědním oborem, např. za zpracování metody TECDOC pro nebezpečné látky byla udělena i Nobelova cena. Vlastní zabezpečení výsledků těchto plánů, kterými jsou naplánovaná opatření pro případ mimořádné události určitého druhu, je prováděno smluvně na základě dohod o plánované pomoci na vyžádání, resp. dohod poskytnutí věcné nebo osobní pomoci podle zákona o IZS.

1.1.9 Dohody o poskytnutí pomoci^{12, 13, 20}

Síly a zejména prostředky, které z důvodu jejich jen občasného nebo výjimečného použití není ekonomické zařazovat nebo pořizovat přímo do složek IZS jsou zabezpečovány formou dohod, kterými může být předem sjednán způsob a rozsah osobní nebo věcné pomoci pro potřebu záchranných a likvidačních prací. Jedná se o klasické obchodní smlouvy. Často se takto sjednává využití jeřábů a další těžké techniky potřebné pro likvidační práce, velmi rozšířená je tato forma pro zabezpečení opatření havarijních plánů na ochranu obyvatelstva jako je ubytování a stravování. Právníké, případně fyzické osoby, které takovouto dohodu uzavřou, z ní nemají žádnou zvláštní výhodu oproti své obvyklé činnosti, ale také nemusí garantovat žádné zvláštní podmínky spočívající v upřednostňování takové pomoci nebo v časových limitech jejího poskytnutí.

1.1.10 Dohody o poskytnutí plánované pomoci na vyžádání^{12, 13, 20}

Dohody o plánované pomoci na vyžádání jsou předem uzavřenými písemnými dohodami o poskytnutí speciální služby (záchranné činnosti) nebo o poskytnutí sil

a prostředků pro pomoc obci, krajskému úřadu, Ministerstvu vnitra nebo základním složkám IZS za účelem zajištění záchranných a likvidačních prací, ve kterých jsou stanoveny podrobnosti k začlenění ostatních složek do IZS.

Jsou v nich stanoveny časové limity pro nasazení sil a prostředků ostatních složek k provádění záchranných a likvidačních prací po oznámení, sestava sil, prostředků a činností, které se ostatní složky IZS zavazují vykonávat, potřebné podrobnosti k vyrozumění a další potřebné údaje. Bez uzavření dohody o plánované pomoci na vyžádání se síly a prostředky subjektu (i když je uveden v § 4 odst. 2 zákona o IZS) nemohou považovat za ostatní složku IZS a nemají ani nárok na určité minimální výhody z toho plynoucí (získání grantů, povinné ručení zásahových vozidel apod.).

1.1.11 Dokumentace zásahu, statistické přehledy ^{12, 20}

Složky IZS zpracovávají vlastní dokumentaci o své činnosti při záchranných a likvidačních pracích. Zprávu o zásahu zpracovává velitel zásahu. Ve zprávě jsou uvedeny základní časové údaje, informace o mimořádné události, popis průběhu záchranných a likvidačních prací včetně údajů o přítomných složkách IZS, informace o využití věcné nebo osobní pomoci, o výskytu nebezpečných látek a další relevantní údaje. Zpráva může obsahovat i zpracované situační náčrtky.

Společná zpráva o zásahu složek IZS je úředním dokumentem, který zpracovává velitel zásahu v případě vyhlášení třetího nebo zvláštního stupně poplachu na základě dílčích dokumentů zúčastněných složek a předává jej hasičskému záchrannému sboru kraje k případnému dalšímu využití. Údaje z tohoto úředního dokumentu jsou považovány za věrohodné pro řízení o vyrovnání úhrady a škod vyplývajících ze zásahu, pro případné přestupkové řízení apod. U tak rozsáhlých a závažných mimořádných událostí, při kterých je vyhlášen třetí stupeň poplachu jsou následná řízení různého druhu (i trestně právní) vysoce pravděpodobná.

Zprávy o zásahu jsou mimo jiné využívány ke statistickým odhadům počtu zásahů IZS, které jsou zveřejňovány ve statistikách hasičského záchranného sboru. Přesné počty zásahů složek IZS nejsou ale známé, protože statistikové hasičského

záchranného sboru mají k dispozici jen údaje o zásazích složek IZS, při kterých velel příslušník hasičského záchranného sboru, případně při kterých byl vyhlášen třetí nebo zvláštní stupeň poplachu. Potvrzená (tj.spodní hranice) počtu zásahů složek IZS se pohybuje kolem 70 tisíc ročně.

1.1.12 Dokumentace o společných školeních a cvičeních^{12, 20}

Společná školení, výcviky, instruktáže a cvičení jsou věcným obsahem tzv. organizování a usměrňování IZS a přípravy na mimořádné události. Vzhledem k tomu, že takové společné zaměstnání musí krajský úřad resp. základní složky IZS financovat ze svých rozpočtů, je nutné (mimo jiné pro účely kontrolní činnosti) zpracovávat dokumentaci o těchto společných zaměstnáních. Minimálním obsahem takové dokumentace musí být data o lektorech a účastnících, časové údaje, údaje o cíli, námětu a účelu takového zaměstnání. Zásadní význam pak má řádná dokumentace u prováděných cvičení. Nejen, že řádně naplánované a zdokumentované cvičení má větší efektivitu, ale při případných úrazech nebo při vzniku škod v průběhu cvičení je dokumentace průkazným podkladem pro umožnění řádného vyrovnaní a odškodnění oprávněných osob. Hasičský záchranný sbor ČR disponuje vzorovým zpracováním dokumentace cvičení, které je využitelné i pro cvičení jiných složek IZS bez účasti hasičů. Pro taktické cvičení by měl být zpracován minimálně scénář cvičení, plán provedení cvičení a vyhodnocení cvičení. Zásadní důležitost pak má dokument (pokyn), kterým je cvičení nařízeno. Oprávnění k vydání „nařízení“ o provedení cvičení IZS má pouze ministr vnitra, generální ředitel Hasičského záchranného sboru ČR, hejtman kraje nebo ředitel hasičského záchranného sboru kraje. I prověřovací (předem neohlášené a utajené) cvičení musí mít z uvedených důvodů předem připravenou dokumentaci, i když redukovaného rozsahu s minimálním scénářem a bez plánu provedení.

1.1.13 Typové činnosti složek IZS při společném zásahu ^{12, 22}

Typové činnosti složek IZS jsou připravovány pro jednotlivé druhy mimořádných událostí podle jednotlivých rizik, kde se předpokládá provádění záchranných a likvidačních prací společným postupem IZS. Jsou vydávány Generálním ředitelstvím hasičského záchranného sboru ČR v katalogu typových činností složek IZS při společném zásahu a obsahují jednoznačně určený postup složek IZS při záchranných a likvidačních pracích s ohledem na druh a charakter mimořádné události. Jedná se vždy o soubor opatření, resp. úkolů jednotlivých zúčastněných složek. V příslušné typové činnosti má každá ze složek svůj tzv. „list“, kde jsou přímo pro ni vyjmenované ty činnosti, které má vykonávat.

Typové činnosti jsou označovány čísly a názvy mimořádných událostí. V současné době existují typové činnosti pro následující scénáře mimořádných událostí:

- **STČ-01/IZS** Typová činnost složek IZS při společném zásahu - na uskutečněné a ověřené použití radiologické zbraně.
- **STČ-02/IZS** Typová činnost složek IZS při společném zásahu – demonstrování úmyslu sebevraždy.
- **STČ-03/IZS** Typová činnost složek IZS při společném zásahu – oznámení o uložení, nebo nálezů výbušného předmětu.
- **STČ-04/IZS** Typová činnost složek IZS při společném zásahu – při mimořádné události způsobené leteckou nehodou.
- **STČ-05/IZS** Typová činnost složek IZS při společném zásahu – nálezů předmětu s podezřením na přítomnost B-agens, nebo toxinů.
- **STČ-06/IZS** Typová činnost složek IZS v podmínkách rozsáhlých policejních opatření pro udržení veřejného pořádku při technopárty.
- **STČ-07/IZS** Typová činnost složek IZS při společném zásahu – záchraně pohřešovaných osob, pátrací akci v terénu.
- **STČ-09/IZS** Typová činnost složek IZS při mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí.

Vedle již existujících, výše uvedených typových činností, dochází v současné době k doplňování nových, řešících další možné scénáře mimořádných událostí.

1.1.14 Poplachový plán, stupně poplachů^{12, 20}

Poplachový plán je uložen na územně příslušném OPIS a mimo jiné obsahuje spojení na základní a ostatní složky, přehled sil a prostředků ostatních složek, včetně přehledu sil a prostředků pro potřeby záchranných a likvidačních prací a způsob povolávání a vyrozumívání vedoucích složek a členů krizových štábů, právnických osob a podnikajících fyzických osob zahrnutých do havarijního plánu kraje nebo vnějšího havarijního plánu. Použití poplachových plánů je konkrétně definováno v §19 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

V § 20 - § 24 vyhlášky 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS jsou stanovené stupně poplachu, kdy stupeň poplachu předurčuje potřebu sil a prostředků pro záchranné a likvidační práce v závislosti na rozsahu a druhu mimořádné události a také na úrovni koordinace složek při společném zásahu. V rámci IZS se vyhláší čtyři stupně poplachu. Čtvrtý stupeň, který je označen jako zvláštní, je stupněm nejvyšším. Potřebný stupeň poplachu vyhláší pro jedno místo zásahu velitel zásahu, nebo OPIS při prvotním povolávání složek na místo zásahu. OPIS může vyhlásit stupeň poplachu pro určité území postižené mimořádnou událostí, pokud je na něm více než jedno místo zásahu. Stupně poplachů jsou ve shora uvedené vyhlášce definovány následovně:

První stupeň poplachu¹² - je vyhlášován v případě, že mimořádná událost ohrožuje jednotlivé osoby, jednotlivý objekt nebo jeho část (s výjimkou objektu, kde jsou složité podmínky pro zásah), jednotlivé dopravní prostředky osobní nebo nákladní dopravy nebo plochy území do 500 m². Záchranné a likvidační práce provádí základní složky, které není nutno při společném zásahu nepřetržitě koordinovat.

Druhý stupeň poplachu ¹² - je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje nejvýše 100 osob, více než jeden objekt se složitými podmínkami pro zásah, jednotlivé prostředky hromadné dopravy osob, cenný chov zvířat nebo plochy území do 10 000 m². Záchrané a likvidační práce na tomto stupni provádí základní a ostatní složky z kraje, kde mimořádná událost probíhá, nebo je nutné nepřetržitě koordinovat složky velitelem zásahu při společném zásahu.

Třetí stupeň poplachu ¹² - je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje více než 100 a nejvýše 1000 osob, část obce nebo areálu podniku, soupravy železniční přepravy, několik chovů hospodářských zvířat, plochy území do 1 km², povodí řek, produktovody, případně jde o hromadnou havárii v silniční dopravě nebo o havárii v letecké dopravě. Záchrané a likvidační práce na tomto stupni provádí základní a ostatní složky nebo se využívají síly a prostředky z jiných krajů, nebo je nutné složky při společném zásahu v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky. Na základě rozhodnutí řídicího důstojníka hasičského záchraného sboru kraje oznamuje OPIS kraje vyhlášení třetího stupně poplachu poplachového plánu kraje hejtmanovi. Stejným způsobem nebo na základě žádosti velitele zásahu se oznamuje vyhlášení třetího stupně poplachu poplachového plánu kraje starostovi obce s rozšířenou působností.

Zvláštní (čtvrtý) stupeň poplachu ¹² - je vyhlášen v případě, že mimořádná událost ohrožuje více než 1000 osob, celé obce nebo plochy území nad 1 km². Záchrané a likvidační práce v tomto stupni provádí základní a ostatní složky za využití sil a prostředků z jiných krajů, popřípadě je nutno použít ostatní pomoci (hospodářská opatření, vojenská pomoc) nebo zahraniční pomoci, nebo je nutné složky při společném zásahu v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky, nebo společný zásah složek vyžaduje koordinaci na strategické úrovni. Vyhlášení zvláštního stupně poplachu oznamuje územně příslušné OPIS hejtmanovi kraje. Stejným způsobem nebo na základě rozhodnutí velitele zásahu se vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu

kraje oznamuje starostovi dotčené obce s rozšířenou působností. Po vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu kraje OPIS kraje povolává a nasazuje síly a prostředky z kraje, koordinuje pomoc se sousedními kraji a informuje o vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu kraje Generální ředitelství hasičského záchranného sboru.

1.1.15 Komunikace v IZS ^{12, 20, 27}

Vzhledem ke skutečnosti, že propojení spojových prostředků složek IZS neřešilo jejich potřeby a požadavky na spojení, a nebylo perspektivní další udržování již nevyhovujícího stavu, bylo v roce 1993 na úrovni vlády ČR rozhodnuto o tom, že by měl být vybudován jednotný systém, který by vyřešil propojitelnost složek IZS. Dodavatelem systému se stala francouzská firma Matra Communication s nabídkou systému Matracom 9600, který je v současné době v podmínkách Ministerstva vnitra realizován pod názvem MATRA – PEGAS.

Jedná se vlastně o společnou celoplošnou síť radiotelefonů pro základní složky IZS, která nahrazuje používané radiostanice různých výrobců, které jsou sice mnohdy technicky vynikající, ale nejsou vzájemně kompatibilní.

V roce 1997 byla ještě posuzována možnost využití veřejného systému radiotelefonních sítí GSM jako primárního prostředku pro komunikaci složek IZS. Bylo však zjištěno, že radiotelefonní síť GSM jsou nevhodné jako základní prostředek pro komunikaci složek IZS, a to zejména z důvodu nevhodnosti pro dispečerský způsob provozu vyžadovaný v činnosti složek IZS, nemožností přímé komunikace dvou koncových zařízení bez účasti infrastruktury a vysokých provozních nákladů. Z uvedených důvodů bylo tedy doporučeno využívat veřejné síť GSM pouze jako doplňkový prostředek pro komunikaci.

Systém MATRA – PEGAS tedy zajistil pokrytí území ČR v přiměřeném rozsahu a poskytl základním složkám IZS rádiovou síť na vysoké technologické úrovni, síť, která je schopna zabezpečit přímou rádiovou součinnost útvarů policie, hasičských záchranných sborů a zdravotnických záchranných služeb na celém území státu.

Hlasové komunikace v systému MATRA – PEGAS lze obecně rozdělit do čtyř kategorií:

- **individuální komunikace**, které se sestavují na základě požadavků účastníka o kontakt s jedním nebo více volanými. V uvedeném případě může jít o individuální hovor, který představuje spojení dvou účastníků (volajícího a volaného). Jeden z účastníků může přitom náležet k externí síti, například veřejné telefonní síti.
- **skupinové komunikace**, již sestavené pro dané pokrytí a vyhrazené pro jednu či více skupin, kam patří **otevřený kanál**. Komunikace v otevřeném kanále znamená skupinovou komunikaci účastníků náležejících k několika operačním skupinám a nalézajících se uvnitř nadefinovaného geografického pokrytí.
- **komunikace v přímém režimu (DIR)**, což je komunikace mezi terminály ve vzájemném dosahu na kanálech k tomu zvlášť určeným. Při uvedeném typu komunikace se nevyužívá infrastruktura, a proto ji lze realizovat i mimo pokrytí sítě.
- **komunikace v převaděčovém režimu (IDR)**, což je služba, která umožňuje vzájemnou komunikaci terminálů, které jsou v rádiovém dosahu nezávislého digitálního opakováče (převaděče). Při uvedeném typu komunikace se opět nevyužívá infrastruktura, a proto ji lze realizovat i mimo pokrytí sítě. Vhodná je zejména ve výjimečných situacích vyžadujících velice rychlý zásah, např. při operacích v místech, kde je běžné pokrytí nedostatečné.

Každá ze základních složek IZS používá za normálních okolností vlastní komunikační kanály. Pro komunikaci složek IZS v systému MATRA – PEGAS (pokud to situace vyžaduje) jsou celorepublikově určené 3 komunikační kanály. Složky IZS mohou komunikovat na otevřeném kanále č. 112 na území celého kraje, resp. území ČR, v DIR kanále č. 25 a na IDR kanále č. 32 (kanály DIR a IDR se používají pro komunikaci přímo v místě zásahu). Ukázka některých používaných typů radiostanic je uvedena v příloze číslo 1.

1.2 Taktické postupy složek IZS při zásahu u dopravních nehod.

Jednotlivé složky IZS mají vždy pro každou určitou činnost podrobně zpracované postupy, které vycházejí z platné legislativy, a jsou aplikované v určitém konkrétním případě, jako je např. dopravní nehoda.

1.2.1 Dopravní nehoda na pozemních komunikacích ^{3, 13, 15}

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 došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Při záchranných a likvidačních pracích je nutná spolupráce s ostatními složkami IZS a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem např. řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu, zabezpečení sjízdnosti vozovky apod. Cílem činnosti zasahujících osob při zásahu u dopravních nehod na pozemních komunikacích je zejména zajištění místa a okolí dopravní nehody, poskytnutí první pomoci zraněným, provedení protipožárních opatření, vyproštění zraněných a ohrožených osob, zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí, poskytnutí nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám.

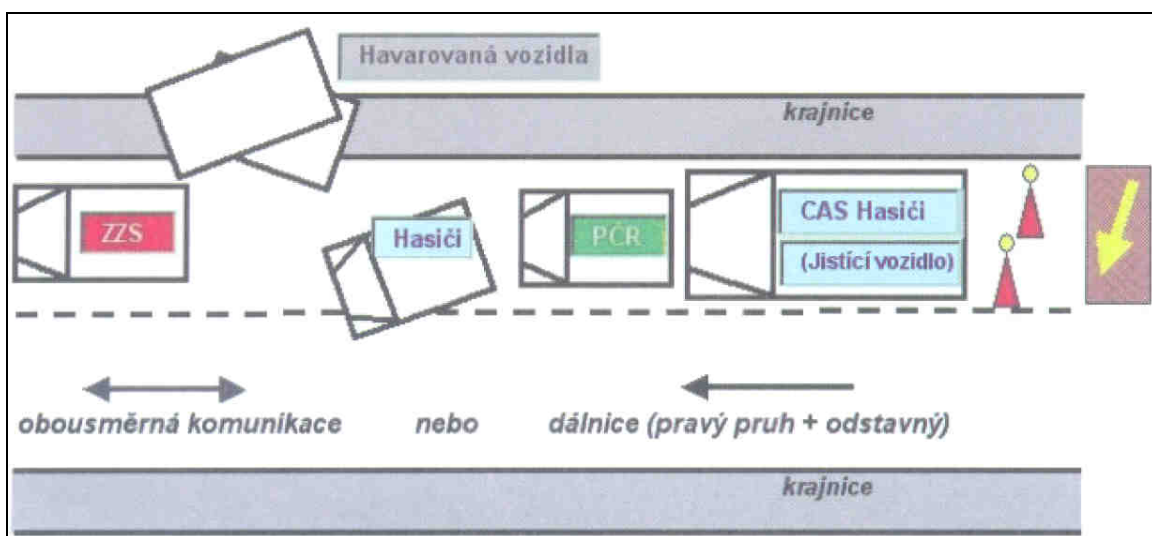
Nasazení sil a prostředků při dopravní nehodě ovlivňuje vždy zejména **kategorie pozemní komunikace** a hustota silničního provozu (dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace), **místo nehody** (křižovatka, železniční přejezd, nepřehledný úsek apod.), **druh a počet havarovaných** dopravních prostředků (osobní, nákladní, hromadná přeprava osob), **charakter** převáženého **nákladu** (zvířata, nebezpečné látky), meteorologické podmínky (teplota, déšť, mlha, náledí, sníh).

Je zřejmé, že při dopravních nehodách dochází zejména ke zranění osob, vzniku požáru, k výbuchu, případně k ohrožení životního prostředí, úniku pohonných a provozních kapalin, k ohrožení (případně k znehodnocení) převáženého nákladu, dopravním zácpám, k omezení sjízdnosti, případně k poškození komunikace nebo dopravních zařízení. S uvedenými okolnostmi musí zasahující složky IZS vždy počítat.

1.2.2 Úkoly a činnosti složek IZS na místě dopravní nehody ^{13, 15}

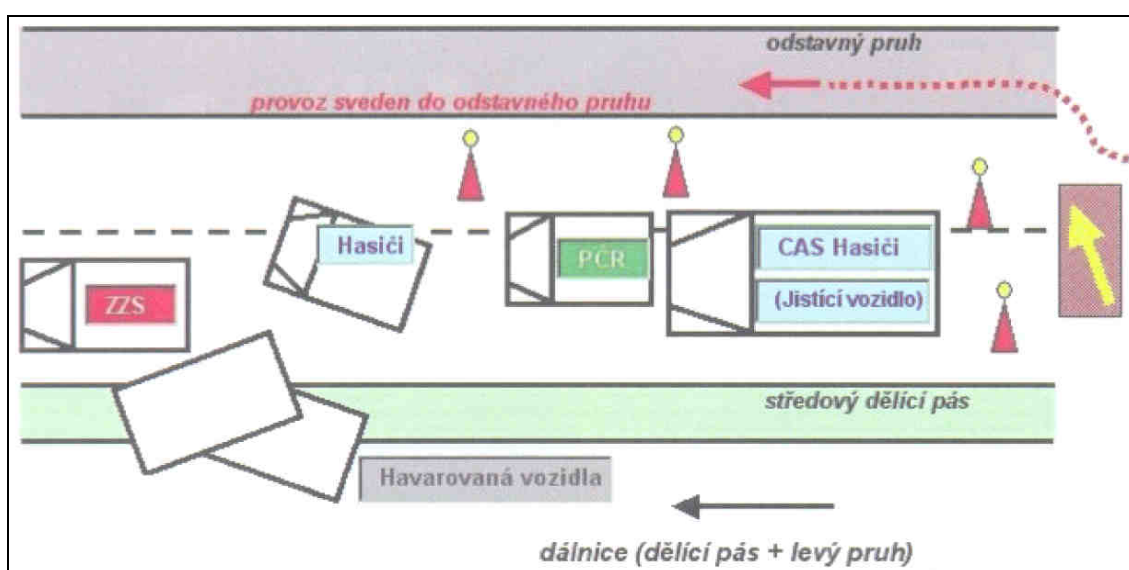
Činnost složek IZS na místě zásahu spočívá zejména v opatřeních, směřujících k záchraně ohrožených osob a snížení následků dopravních nehod na okolí. Po příjezdu na místo je vždy nutné rozestavit vhodně techniku, zvláště s ohledem na zajištění bezpečnosti zasahujících před následky silničního provozu. Vhodným řešením je tzv. „nárazníkové“ postavení, kdy zasahující vozidla oddělují místo zásahu od okolního provozu. Obecně lze uvést 3 varianty rozestavení zasahujících vozidel:

Varianta 1 ¹⁵ – využití všech dostupných prostředků (mobilní techniky složek IZS, výstražných kuželů a směrových desek)



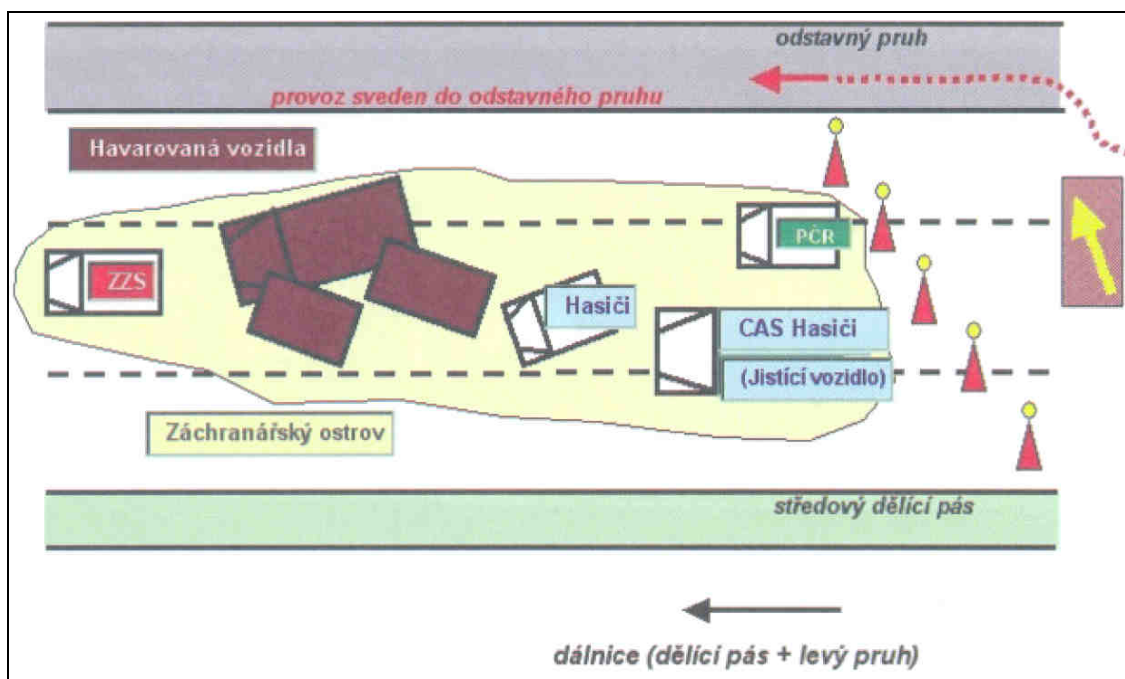
Obr. 1.4 rozestavení vozidel - varianta 1

Varianta 2¹⁵ – využití všech dostupných prostředků (mobilní techniky složek IZS, výstražných kuželů a směrových desek), kdy se pro bezpečnost zasahujících uzavírají oba dva jízdní pruhy a provoz je veden odstavným pruhem. Došlo-li k dopravní nehodě ve středových pruzích, je nutné zastavit provoz alespoň z jedné strany, aby nevznikl tzv. „záchranný ostrov“. Komunikace je zprovozněna jen v jednom jízdním pruhu, aby nedošlo k uvěznění zasahujících.



Obr. 1.5 rozestavení vozidel - varianta 2

Varianta 3¹⁵ – využití všech dostupných prostředků (mobilní techniky složek IZS, výstražných kuželů a směrových desek). Z hlediska taktiky zákroku by zachraňující nikdy neměli přebíhat rychlostní komunikace.



Obr. 1.6 rozestavení vozidel - varianta 3

Nezbytná **opatření pro ochranu života a zdraví** zahrnují zvýraznění místa zásahu pomocí všech dostupných prostředků, zejména zvláštních výstražných zařízení, varovných světel, výstražných oranžových blikajících světel na zádi vozidel, přenosných zábran a kuželů, vytyčovacích pásek, výstražných trojúhelníků a zvýraznění zasahujících reflexními vestami. Pohyb a vstup zasahujících do prostoru s probíhající dopravou je v maximální možné míře nutné omezit na minimum. Zajištění místa dopravní nehody zabezpečuje především Policie ČR, která většinou řídí dopravu, případně provádí její odklon apod.

1.2.3 Průzkum, průzkum u dopravních nehod¹³

Jedná se o činnost, při které se zjišťují poznatky o situaci, potřebné pro rozhodování o způsobu vedení zásahu. Jde většinou o jednu z nejnebezpečnějších činností, ale zároveň velice důležitou, neboť podle jejích výsledků je veden zásah, na kterém závisí záchrana osob, zvířat a majetku i bezpečnost zasahujících. Průzkum na místě zásahu se provádí ihned po příjezdu zasahujících a dále nepřetržitě až do ukončení

celého zásahu. Cílem průzkumu při příjezdu na místo zásahu je co nejrychleji zjistit situaci, a na jejím základě rozhodnout o způsobu provedení zásahu. Zejména je nutné rozhodnout, zda jsou ohroženy osoby, zvířata a majetek, a zda přítomnost nebezpečných látek a předmětů může nepříznivě ovlivnit průběh zásahu. Součástí průzkumu mohou být podle zjištěné situace i práce, které nesnesou odkladu z hlediska záchrany osob a ochrany životů zasahujících. Velitel zásahu je odpovědný za organizovaný průzkum na místě zásahu z hlediska vyhodnocení celkové situace.

Průzkumná skupina vždy postupuje systematicky tak, aby byly splněny cíle průzkumu. Po průzkumu vyhodnotí informace a předá je veliteli zásahu. S ohledem na možná nebezpečí se používají takové taktické postupy a prostředky osobní ochrany, které zaručují maximální možnou ochranu. Při průzkumu je nutné počítat s komplikacemi, které spočívají v rychlé a neočekávané změně situace na místě zásahu, v neúplných informacích o situaci na místě, a nemožnosti získat všechny potřebné informace.

Průzkumem u dopravních nehod se pak zejména zjišťuje počet a druh havarovaných vozidel, možnost ohrožení převáženým nákladem, možnost vzniku požáru havarovaných vozidel nebo jejich nákladu, počet a poloha zraněných osob na místě nehody a v okolí, včetně odhadu jejich poranění, nestabilita havarovaných vozidel, možný únik pohonných hmot a provozních kapalin nebo nebezpečí vyplývající z pohonu vozidel (benzin, LPG, elektrický proud apod.) a potřeba nasazení speciální vyprošťovací techniky a prostředků.

Možnosti vzniku požáru havarovaných dopravních prostředků nebo jejich nákladu se předchází provedením tzv. „protipožárních opatření“. Uvedená opatření spočívají zejména v odpojení akumulátorů, vyloučení přítomnosti možných iniciačních zdrojů (otevřený oheň, kuřáci) a v přípravě na případný požární zásah (přenosný hasicí přístroj a jiné).

Před vlastním vyprošťováním zraněných osob je vždy nutné provést stabilizaci havarovaného vozidla, čímž je zajištěno proti nežádoucímu pohybu po dobu záchranných prací, zejména při vyprošťování osob. Pro zabezpečení některých činností souvisejících s dopravní nehodou velitel zásahu vyžaduje **součinnost s ostatními**

složkami IZS a věcně příslušnými orgány, a to zejména při odstranění překážky silničního provozu, zajištění sjízdnosti komunikace (i očištění komunikace), opravě dopravního zařízení, poskytnutí zdravotnické pomoci zraněným (ZZS), regulaci dopravy nebo uzavření komunikace (Policie ČR), případně při péči o oběti a jejich majetek (obec, asistenční služby působící v dopravě).

Činnost na místě zásahu u dopravní nehody je specifická a téměř vždy je nutné počítat s komplikacemi. Komplikace lze shrnout následovně: zasahující mají neúplné informace o dopravní nehodě, místo zásahu je nepřehledné (hromadné a řetězové nehody, nepřístupný terén, vozidlo po dopravní nehodě leží mimo vozovku apod.), nelze odpojit akumulátory u havarovaných vozidel pro jejich nepřístupnost (pod sedadly, v nepřístupném prostoru, atd.), místo zásahu je nepřístupné (vznik kolon vozidel, dopravní neprůjezdnost atd.) a nedostupné pro zajištění dostatečné stabilizace havarovaných vozidel. Může se také ale jednat o velký počet zraněných, případně obtížnou komunikaci s nimi (cizinci, postižení, atd.), zasahující mohou být ohroženi i okolní dopravou. Osoby pod vlivem šoku, alkoholu a omamných látek mohou projevit zvýšenou agresivitu, případně se mohou snažit z místa dopravní nehody odejít. V případě závažné dopravní nehody může dojít také k tomu, že prostředky k provádění vyprošťovacích prací jsou nedostatečné, a vzniká tak potřeba nasazení těžké techniky a dalších speciálních prostředků. Nelze opomíjet ani skutečnost, že může dojít ke vzniku další dopravní nehody.

1.2.4 Vyprošťování osob z havarovaných vozidel^{16, 17}

Cílem vyprošťovacích prací při dopravní nehodě je získat přístup pro poskytnutí pomoci zachraňovaným osobám. Součástí vyprošťovacích prací je mimo jiné i vytvoření prostoru pro bezpečné vyproštění zachraňovaných, zvířat a majetku. Vyprošťovací práce probíhají ve spolupráci se zasahujícími složkami IZS, především se zdravotnickou záchrannou službou. Vyprošťovací práce ovlivňuje především druh, typ, technický stav a konstrukce havarovaných vozidel, rozsah a způsob jejich poškození, poloha a stabilita havarovaných vozidel po dopravní nehodě, počet zachraňovaných,

rozsah a závažnost zranění, technické parametry vyprošťovacích nástrojů a další překážky (předměty, stavby narušené dopravní nehodou apod.). **Velitel zásahu vždy stanoví postup a způsob provedení vyprošťovacích prací, koordinuje vyprošťovací práce s ostatními složkami IZS a vyhledává možná rizika a nebezpečí.**

Postup a způsob vyprošťovacích prací se volí od nejvážnějších zranění k nejméně závažným a od nejméně přístupných míst k nejhůře přístupným. Priorita a způsob vyproštění musí být vždy v souladu s poraněními a pokyny zdravotníků (poranění páteře, zástava dechu, krvácení). Při provádění vyprošťovacích prací je nutné zohlednit způsob a možnosti zajištění stabilizace havarovaných vozidel a zajištění přístupu pro poskytnutí pomoci zachraňovaným s ohledem na druh zranění. Je také nutné dbát na preventivní odvrácení možných rizik a nebezpečí vznikajících od aktivních i pasivních bezpečnostních prvků (airbagy, předpínače pásů, výztuhy karosérií apod.), nádrží, tlakových nádob, elektroinstalačních a ostatních rozvodů, napružených a nestabilních částí. Při vyprošťování je nutné klást důraz na komunikaci se zachraňovanými.

I při vyprošťování osob z havarovaných vozidel mohou vzniknout komplikace, mezi které můžeme zařadit těžké traumatické stavy zachraňovaných, komplikace od aktivních i pasivních bezpečnostních prvků, nebezpečí infekce od zachraňovaných (HIV, TBC apod.), nestandardní postupy při vyprošťování v důsledku polohy havarovaných vozidel po dopravní nehodě.

V příloze číslo 7 je pro ilustraci uvedena některá vyprošťovací technika využívaná zejména hasičským záchranným sborem pro vyprošťování u dopravních nehod.

1.2.5 Dopravní nehody s velkým počtem zraněných¹⁵

Velký počet zraněných osob lze předpokládat u dopravních nehod prostředků hromadné dopravy osob (autobusy) a hromadných dopravních nehod (více než 4 vozidla). Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob jsou charakteristické zejména větším množstvím osob s různě vážnými poraněními, nutností provedení vyprošťovacích prací současně na více místech, spoluprací při zajišťování podmínek pro

poskytnutí zdravotnické pomoci velkému počtu osob, vznikem více míst s možností úniku pohonných hmot, provozních kapalin a nebezpečných látek z vozidel, zvýšeným nebezpečím vzniku požáru a jeho obtížnou likvidací, zvýšenými nároky na síly a prostředky jednotek i ostatních složek IZS. Uvedený druh události má vyšší nároky na řízení společného zásahu složek IZS na místě nehody. Je proto nutné vytvořit velitelské stanoviště a případně i štáb velitele zásahu pro koordinaci na místě zásahu. Po příjezdu na místo události je nutné zaměřit průzkum zejména na zjištění počtu havarovaných vozidel, počtu osob, jejich zranění a ohrožení.

Na základě průzkumu a možností složek IZS je nutné stanovit priority v postupu záchranných prací dle závažnosti jednotlivých prostorů, okolností dopravní nehody a předpokládané náročnosti záchranných prací. Proto je vhodné **rozdělit místo zásahu na úseky**. Pro zajištění vyprošťovacích prací se vyčleňují samostatné pracovní skupiny se zaměřením zejména na stanovení pořadí vyprošťování zachraňovaných (skupina s účastí zdravotníka), provádění vyprošťovacích prací a vyvážení a vynášení zachraňovaných. Spolupráce se zdravotnickou záchrannou službou při organizaci místa zásahu je nutná zejména s ohledem na vytvoření vhodných podmínek pro předání zachraňovaných, jejich rychlý odvoz, popřípadě triage.

Při činnosti na místě zásahu u dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob je nutné počítat opět s komplikacemi, jako je rozlehlost a nepřehlednost místa zásahu, vysoká psychická i fyzická náročnost (větší počet postižených osob než záchranářů), nepředvídatelné jednání postižených osob (vlivem šoku se může projevit zvýšená agresivita, popř. snaha z místa dopravní nehody odejít). Velké nároky jsou kladené na provedení průzkumu, zvláště s ohledem na vyhledávání zachraňovaných, **potřebu většího počtu sil a prostředků a střídání zasahujících**, zejména těch kteří zasahovali v první fázi záchranných prací, popřípadě poskytnutí posttraumatické péče.

1.2.6 Záchrana osob ^{20, 11}

Při zásahu má záchrana osob přednost před záchranou zvířat a majetku. Cílem činnosti zasahujících při záchraně osob je odstranění bezprostředního ohrožení jejich

života. Velitel zásahu rozhoduje o zahájení a ukončení činností směřujících k záchraně osob, zvířat a majetku a určí, které osoby, zvířata nebo který majetek budou zachráněny přednostně. Stanoví vždy takový způsob záchrany, který je v daném okamžiku nejbezpečnější jak pro zachraňované osoby, tak i pro zachraňující. Velitel zásahu při hromadné záchraně určí místo, kde budou zachraňované osoby shromažďovány, evidovány a kde jim bude popř. poskytnuta další pomoc.

Při záchraně je nutné používat (kromě krajních případů, kdy jiná možnost nezbývá) pouze určené ochranné prostředky a pomůcky. Zachraňující musí vždy dbát také na to, aby nemohlo dojít k úrazům zachraňovaných (např. odebráním ostrých předmětů, brýlí atd.). Nedostatky, které se navenek projeví při záchraně, mohou mít negativní důsledky na ostatní osoby čekající na záchranu.

Mezi obvyklé způsoby záchrany osob patří zejména samostatný odchod osob, kterým hrozí bezprostřední ohrožení, způsobem a směrem, který určí velitel zásahu, vynesení osob, které se nemohou samy pohybovat, vyproštění osob z havarovaných vozidel apod.

1.2.7 Přednemocniční neodkladná péče v místě mimořádné události^{11, 20}

Přednemocniční neodkladná péče (dále jen PNP) je péče o postižené na místě vzniku jejich úrazu nebo náhlého onemocnění, během jejich dopravy k dalšímu odbornému ošetření a při jejich předání do zdravotnického zařízení. Zajišťuje se zdravotnickou záchrannou službou a její náplní je odborná zdravotnická první pomoc věnovaná všem stavům náhlého ohrožení života a zdraví. PNP se poskytuje při stavech, které bezprostředně ohrožují život postiženého, které mohou způsobit bez rychlého poskytnutí odborné první pomoci trvalé následky, působí náhlé utrpení a bolest a působí změny chování a jednání, případně ohrožují postiženého nebo jeho okolí. PNP je podle výjezdových skupin zdravotnické záchranné služby, členěna na:

- **rychlou lékařskou pomoc**, s nejméně tříčlennou posádkou. Členy jsou řidič – záchranář, střední zdravotnický pracovník - záchranář a lékař (minimálně s 1.

atestací v oboru anesteziologie a resuscitace, chirurgie, vnitřního lékařství, všeobecného lékařství nebo pediatrie), který je současně vedoucím skupiny.

- **rychlou zdravotnickou pomoc**, s nejméně dvojčlennou posádkou složenou z řidičů – záchranářů nebo středních zdravotnických pracovníků – záchranářů.
- **leteckou záchrannou službu**, s nejméně dvoučlennou posádkou ve složení lékaře a středního zdravotnického pracovníka - záchranáře.
- **randez - vous systém**, s nejméně dvojčlennou posádkou ve složení řidiče – záchranáře a lékaře.

Činnost výjezdových skupin probíhá v nepřetržitém provozu a má charakter činnosti u lůžka neodkladné péče. Výjezdové skupiny zabezpečují mimo jiné likvidaci zdravotních následků hromadných neštěstí, katastrof nebo jiných mimořádných situací v přednemocniční fázi.

Zdravotnická záchranná služba poskytuje PNP obyvatelstvu místně příslušného správního celku za mimořádných událostí a v období krizových stavů, v kontinuitě medicínských zásad pro poskytování zdravotní péče odborně způsobilými pracovníky. Koordinuje také činnost všech subjektů, podílejících se na zajištění PNP a činnosti vedoucí k zajištění nezbytné zdravotní péče v rámci záchranných prací v prostorech mimořádných událostí či krizových stavů v režimu odborné PNP.

Při plnění uvedených úkolů spolupracuje zdravotnická záchranná služba zejména se zdravotnickými zařízeními ve své spádové oblasti, s orgány státní správy, samosprávy a dalšími organizacemi podle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb.. Uvedené činnosti v rámci IZS zabezpečuje zdravotnická záchranná služba prostřednictvím svého zdravotnického operačního střediska.

1.2.8 Poskytování zdravotní péče při mimořádné události ^{11, 20}

Na řešení jakékoliv mimořádné události s potřebou likvidace zdravotních následků se zdravotnická záchranná služba podílí ve dvou úrovních. Na úrovni řídicí je to prostřednictvím zdravotnického operačního střediska a vedoucího lékaře záchranné akce. Na úrovni výkonné pak prostřednictvím posádek zdravotnické záchranné služby, případně posádek letecké záchranné služby, dalších zdravotnických lůžkových zařízení příslušného územního celku a specializovaných lůžkových pracovišť a center ČR, případně dalších zdravotnických sil a prostředků (např. praktických lékařů, psychologů, výjezdových skupin pro vysoce nebezpečné nákazy, výjezdových skupin krajských hygienických stanic atd.).

1.2.9 Třídění, identifikace raněných ¹¹

Nejdůležitější částí zásahu z hlediska přežití co největšího počtu postižených a zmírnění následků poranění u přeživších, je kvalitní třídění, označení a registrace raněných. Při vzniku MU s hromadným výskytem postižených je nutno ustoupit od individuálního přístupu k poskytování lékařské péče a řídit se zásadou “poskytnout co možná nejkvalitnější pomoc co největšímu počtu postižených“.

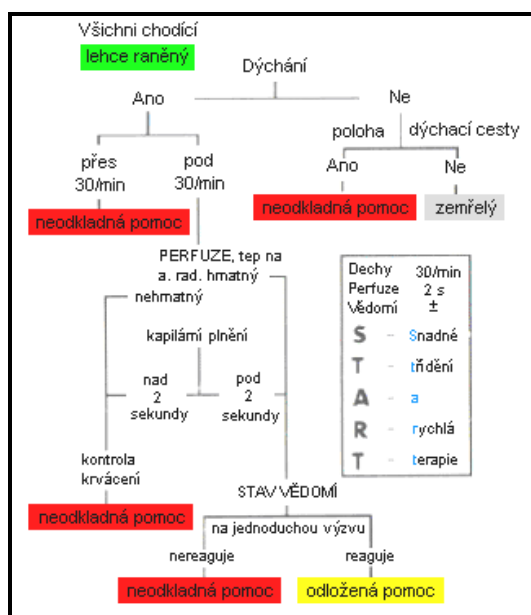
Třídění (dále jen „triage“) zahajuje vždy lékař, který se jako první dostavil na místo vzniku mimořádné události. Místo třídění musí být jasně určeno a označeno tj. úkol pro vedoucího lékaře záchranné akce. Triage na místě vzniku mimořádné události s větším počtem postižených se provádí za účelem rozdělení postižených podle druhu a závažnosti poranění a prognózy. Cílem je rozdělit pacienty do skupin k následnému ošetření, transportu a definitivnímu ošetření v lůžkovém zařízení. Vlastní triage provádí nejzkušenější lékaři, kteří se od 3. stupně poplachu nepodílí na samotném ošetřování zraněných. Tito pracovníci zhodnotí závažnost stavu pacientů, vepíší tyto údaje do identifikační a třídící karty, popř. označí pacienta barevně. Další zdravotnické týmy provádějí samotné ošetření a transport postižených do prostoru shromaždiště, odkud jsou následně odváženi k definitivnímu ošetření. Všichni postižení nacházející se

v prostoru mimořádné události musí projít přes pracovníka provádějícího triage, popř. prostorem pro ošetření osob. O každé osobě musí existovat záznam o provedení vyšetření, popř. ošetření. Každá osoba nacházející se v prostoru mimořádné události, vyšetřená, ošetřená, popř. transportovaná k dalšímu ošetření, musí být zaevidovaná v dokumentaci, kterou vede vedoucí lékař záchranné akce nebo jím pověřená osoba. Identifikaci a popis zemřelých provádí lékař soudního oddělení ve spolupráci s Policií ČR. Těla zemřelých a veškeré předměty (oblečení) se ponechávají na místě mimořádné události až do příjezdu soudního lékaře.

Triage je prováděna podle tzv. metody START. Jedná se o metodu třídění zraněných, kdy si lékař všímá přednostně těch lidí, kteří jsou potichu a ne těch, kteří křičí. Mlčící zraněné prohlíží právě pomocí metody START – (**S**nadné **T**řídění **A** **R**ychlá **T**erapie).

Barevné označení:

- resuscitace vitálních funkcí
- 1. přednostní transfer – šok, kranio cerebrální krvácení, intoxikace
- 2. stav po KPCR (kardio pulmonální a cerebrální resuscitace) – předpokládá se možné zhoršení stavu, resp. progresse
- Po ošetření není předpoklad progresse
- Není nutné ošetření
- Exitus letalis



Obr. 1.7 schéma metody START

Transport postižených, resp. odsunová trasa, musí zohledňovat co nejjednodušší příjezd a naprosto plynulý odjezd, resp. otáčení vozidel. Následný zmatek je horší než malá zajišťka. Zásadně je nutné oddělit příjezdové a odjezdové cesty, vytvořit shromaždiště transportních prostředků včetně přistávací plochy pro vrtulníky u etapy ošetření pacientů. O optimální odsunové trase rozhodne dle situace vedoucí lékař zásahu, ve spolupráci s velitelem zásahu a Policií ČR (celá trasa, příjezd i odjezd vozidel, by měla být zajištěna Policií ČR). O provedení transportu pacienta z místa mimořádné události rozhoduje pouze vedoucí pracovník transportního úseku (popř. v součinnosti s velitelem zásahu) nebo jím pověřená osoba.

Postižení jsou transportováni v pořadí, které odpovídá pracovní diagnóze, zhodnocení stavu postiženého, až po provedení nezbytného ošetření a stabilizování stavu postiženého. Každý postižený musí být vybaven identifikační a třídící kartou, kde je vyznačen cíl transportu a závažnost postižení. Pokud je to možné, je dobré vybavit označením transportovaného pacienta i transportní prostředky dle závažnosti zdravotního stavu.

Na vybraném shromaždišti s trvalým zdravotnickým dohledem a případnou účastí psychologa, se ještě provádí další třídění lehce zraněných s cílem určit pořadí jejich transportu k dalšímu potřebnému ošetření. Transport je řešen v závislosti na místě a počtu postižených v součinnosti vedoucího lékaře záchranné akce s velitelem zásahu. V uvedeném případě se tedy jedná o plánovanou pomoc na vyžádání podle poplachového plánu kraje.

1.2.10 Postup činností při odstraňování následků dopravní nehody

Odstranění následků dopravní nehody se provádí až po provedení záchranných prací. Velitel zásahu prostřednictvím Policie ČR nebo vlastníka komunikace zajistí před prováděním odstraňování následků dopravní nehody uzavření místa zásahu, nebo omezení dopravy tak, aby nebyly zasahující jednotky ohroženy okolní dopravou. Při odstraňování následků dopravní nehody je vhodné zajistit přítomnost vlastníka nebo provozovatele dopravního prostředku nebo nákladu, se kterým se konzultuje postup

odstranění následků dopravní nehody, mající charakter likvidačních prací. Velitel zásahu musí upozornit vlastníka nebo provozovatele na možnost vzniku dalších škod.

Při odstraňování následků dopravních nehod na pozemních komunikacích je nutné počítat s tím, že se může jednat o déletrvající zásah a při manipulaci s havarovaným vozidlem může dojít k následnému úniku provozních náplní vozidla, případně poškození nákladu.

1.2.11 Postavení Policie ČR v rámci IZS^{12, 10, 20}

Policie ČR byla zřízena zákonem č. 283/1991 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů jako ozbrojený bezpečnostní sbor ČR, který plní úkoly zejména v oblasti vnitřního pořádku a bezpečnosti. Základem činnosti Policie ČR je ochrana celospolečenských zájmů a hodnot, zejména zákonnosti, státu, ústavních základů a institucí, zabezpečení nerušeného výkonu funkce všech orgánů moci zákonodárné, výkonné a soudní; ochrana fyzických osob, jejich životů, zdraví, lidské důstojnosti, jakož i právnických osob a ochrana majetku.

Přestože je Policie ČR jednou ze základních složek IZS, neprovádí, vzhledem ke svému hlavnímu poslání, záchranné a likvidační práce. Jejím hlavním úkolem je zejména zajištění veřejného pořádku, bezpečnosti a regulace dopravy, tedy činností vedoucích k podpoře prováděných záchranných a likvidačních prací. Podle § 42b, odstavce 3 zákona o Policii ČR je možné na podporu záchranných akcí v případě vzniku živelních pohrom a katastrof, velkých dopravních nehod a průmyslových havárií využívat zejména zásahové jednotky služby pořádkové policie, které jsou součástí útvarů s územně vymezenou působností. Mimo uvedené zákonné zmocnění se na přímém provádění záchranných prací ze složek Policie ČR účastní zejména letecká služba, potápěčské a kynologické složky.

Těžiště činnosti Policie ČR je v plnění úkolů mimo IZS, zejména v **dokumentaci** a ve spolupráci orgánů činných v trestním řízení, případně v součinnosti ostatních bezpečnostních složek. Při provádění bezpečnostních akcí a opatření, které nejsou koordinovány v rámci IZS, se jeho ostatní složky na realizaci policejně-

bezpečnostních opatření přímo nepodílejí. Ostatní složky IZS zasahují při bezpečnostních akcích pouze při provádění záchranných a likvidačních prací. Rozsah a podmínky činností jednotlivých složek IZS při provádění záchranných a likvidačních prací jsou mimo jiné upřesněny právě v typových činnostech složek IZS.

1.2.12 Spolupráce se sdělovacími prostředky při zásahu ¹³

Povinnými subjekty, které mají podle zákona povinnost poskytovat informace vztahující se k jejich působnosti, jsou státní orgány a orgány územní samosprávy a veřejné instituce hospodařící s veřejnými prostředky, tedy i složky IZS. Poskytování informací zástupcům sdělovacích prostředků musí vždy probíhat ve vzájemné shodě buď přímo osobně např. velitelem zásahu na místě události, nebo prostřednictvím pověřené osoby pro styk se sdělovacími prostředky.

Vždy je nutné včas zabránit možnosti vzniku situace, kdy zástupcům sdělovacích prostředků chybí potřebné informace. Doporučuje se nečekat na vznik výše uvedené situace, reagovat včas a být aktivní vůči sdělovacím prostředkům. Je také vhodné vymezit stanoviště pro informování sdělovacích prostředků a vyžadovat zřetelné označení zástupců sdělovacích prostředků na místě zásahu. Je vždy nutné připravit se na předání objektivních a ověřených informací, tj. místo a druh události, počet a druh nasazených sil a prostředků, počty evakuovaných a záchráněných, zraněných a usmrcených osob.

Při kontaktu se sdělovacími prostředky je vhodné využívat především osobního styku s jejich zástupci, tzn. nepředávat významné informace zprostředkovaně (zabrání se tak nepřesnostem a zkreslení), stanovit místo a čas kontaktu se zástupci sdělovacích prostředků a včas tuto informaci zveřejnit (důležité je tzv. načasování ve vztahu k průběhu události), při podání první a každé další informace je nutné stanovit čas a místo pro podání další informace a tyto časy dodržet. Předávané informace lze doplnit dle možnosti o videozáznam, fotografii (kromě záběrů mrtvých nebo zraněných) případně situační nákresy.

V případě nedodržení stanovených postupů může být ztížena činnost velitele zásahu nebo štábu, neboť zástupcům sdělovacích prostředků chybí informace. Pokud jde o důležité a závažné informace, zejména s ohledem na varování obyvatelstva, je nutné požadovat zveřejnění přesného znění zprávy. Každý, kdo provozuje hromadné informační prostředky, včetně televizního a rozhlasového vysílání, je vždy povinen bez náhrady nákladů na základě žádosti OPIS IZS neprodleně a bez úpravy obsahu a smyslu uveřejnit tísňové informace potřebné pro záchranné a likvidační práce.

V případě uzavření místa zásahu je nutné počítat s možnými komplikacemi. Jde zejména o snahu nerespektovat omezení pro sdělovací prostředky dané velitelem zásahu, snahu proniknout na místo zásahu pod různými záminkami a různými prostředky (odposlech spojovacích prostředků atd.) i na úkor vlastní bezpečnosti, či snahu o skandalizaci zásahu a zveličování vybraných skutečností.

2 Cíl práce a hypotézy

Cílem diplomové práce bylo zjištění, zda je skutečná situace v koordinaci, komunikaci a vybavení složek IZS v případě zásahů u dopravních nehod silničních dopravních prostředků hromadné přepravy osob, konkrétně autobusů, na dostatečné úrovni.

Vycházel jsem z předpokladu, že veškerá koordinace, komunikace a vybavení všech základních složek IZS, tedy Hasičského záchranného sboru, Zdravotnické záchranné služby a Policie ČR je právě v případě řešení závažnější dopravní nehody, jako v případě dopravní nehody autobusu s větším počtem zraněných, na dostatečné úrovni a není již potřebné žádné další zlepšování.

3 Metodika

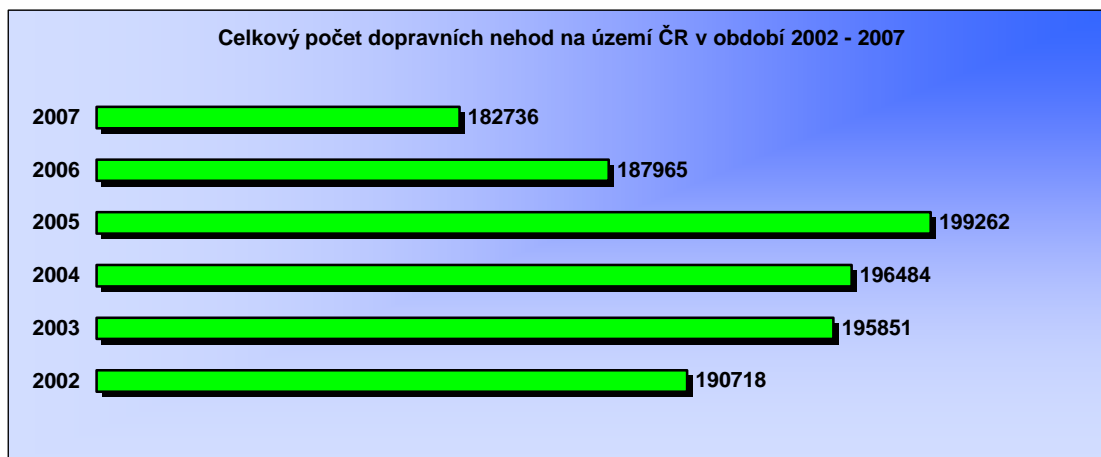
Informace a skutečnosti potřebné k dosažení cíle této diplomové práce byly získány zejména z dokumentace základních složek IZS, tedy Hasičského záchranného

sboru, Zdravotnické záchranné služby a Policie ČR, dotazováním, nahlížením do odborné literatury a z internetu.

Pro vlastní zpracování výsledků, aby bylo možné porovnat současný stav se stavem minulým, byly použity 3 soubory událostí, ke kterým došlo na území Jihočeského kraje v rozmezí 5 let. Jedná se o dopravní nehodu autobusu u obce Nažidla v roce 2003, dopravní nehodu autobusu u obce Rožmberk v roce 2007 a součinnostní cvičení složek IZS na téma „dopravní nehoda autobusu“ v roce 2005. Výstupy a závěry z uvedených událostí byly vzájemně porovnávány, resp. bylo porovnáno, jak koresponduje teoretická připravenost se skutečnou událostí.

3.1 *Statistické vyhodnocení dopravní nehodovosti*^{25, 26, 28}

Jak je patrné z grafů, zobrazujících vývoj nehodovosti v České republice, resp. Jihočeském kraji, v období let 2002 – 2007, celková nehodovost všech vozidel má dlouhodobě klesající tendenci, a to jak na celostátní tak i krajské úrovni.

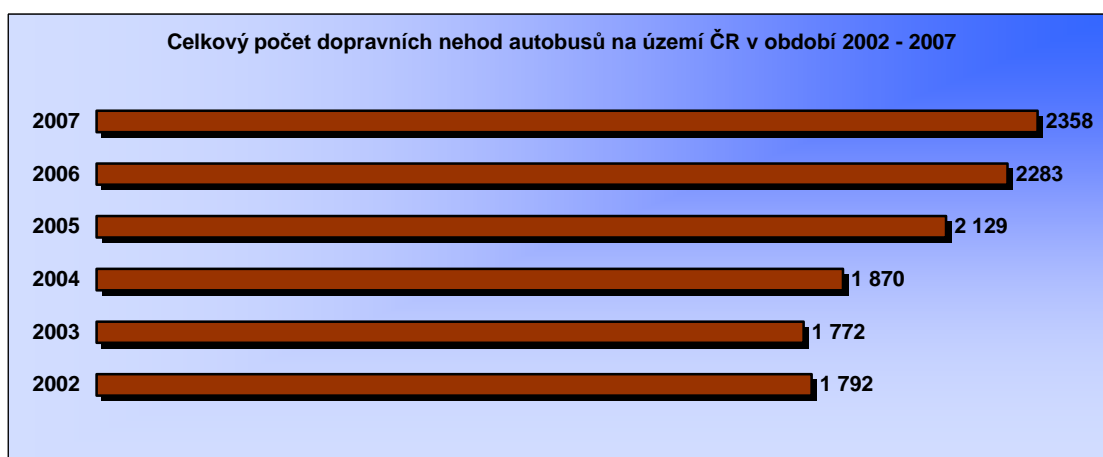


Graf č. 1 vývoj nehodovosti v ČR



Graf č. 2 vývoj nehodovosti v Jihočeském kraji

Na rozdíl od výše uvedených výsledků však mají dopravní nehody autobusů na úrovni ČR stoupající trend za celé sledované období a lze předpokládat, že nárůst dopravních nehod autobusů bude dále pokračovat. Klesající trend v počtu dopravních nehod autobusů na území Jihočeského kraje může být způsoben jeho specifiky (rozloha, počet obyvatel atd.), celostátní trend vývoje nehod bude se vzrůstajícím počtem autobusů na silnicích zřejmě zachován. V nehodovosti se pravděpodobně projeví i vstup do Schengenského prostoru spolu s nárůstem autobusové turistické dopravy.

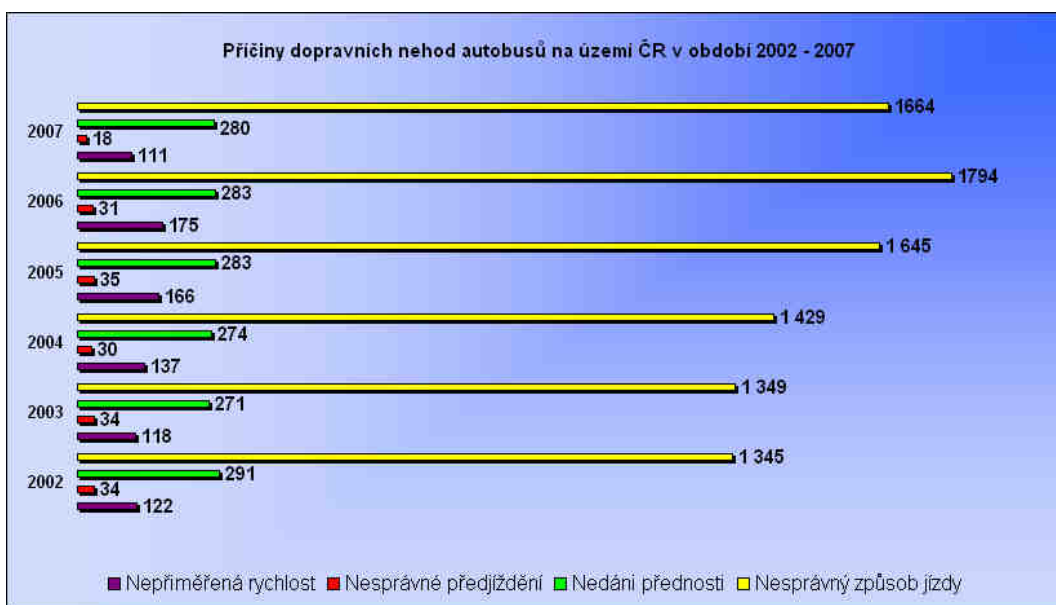


Graf č. 3 vývoj nehodovosti autobusů v ČR



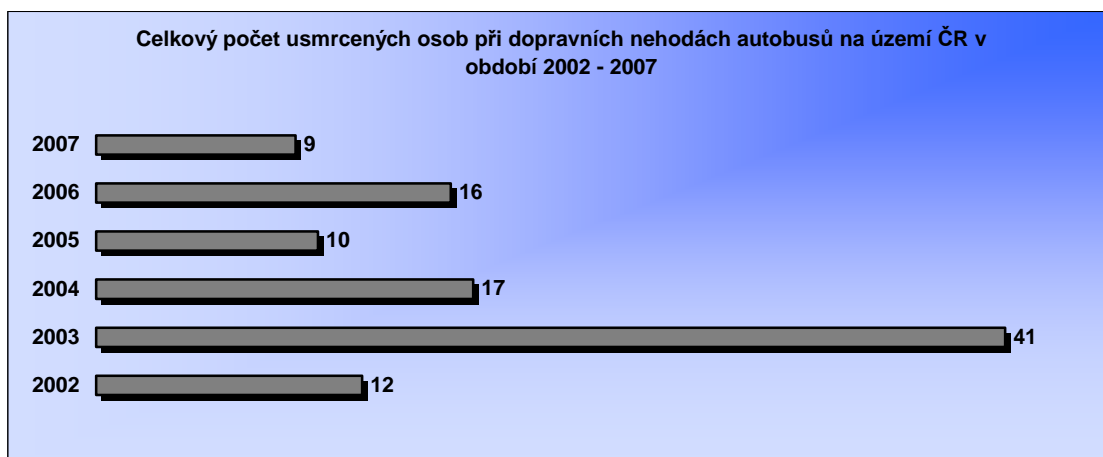
Graf č. 4 vývoj nehodovosti autobusů na území Jihočeského kraje

Z grafu č. 5 vyplývá, že největší podíl na nehodovosti tvoří nehody z důvodu nesprávného způsobu jízdy, v menším počtu případů pak nedání přednosti v jízdě a nepřiměřená rychlost. Tento trend bude zřejmě pokračovat i přes budoucí zlepšování silniční sítě a lze naopak očekávat nárůst nehod, způsobených vysokou rychlostí, pokud se bude stavět více dálnic a rychlostních komunikací.



Graf č. 5 příčiny dopravních nehod autobusů

Opravdu vážné nehody autobusů s větším počtem raněných a usmrčených však zatím tvoří zlomek procenta ze všech nehod, takže pro účely vyhodnocení práce složek IZS bylo obtížné najít pro JČK potřebná data. Tabulka nejvážnějších dopravních nehod autobusů na území České republiky je uvedena v příloze číslo 2.



Graf č. 6 počet usmrčených při dopravních nehodách autobusů

4 Výsledky - metoda srovnání

Pro konkrétní zhodnocení koordinace činnosti složek IZS při rozsáhlejší dopravní nehodě silničního dopravního prostředku hromadné přepravy osob (autobusu) na území Jihočeského kraje, jsem využil dvou skutečných dopravních nehod, ke kterým došlo v průběhu posledních pěti let a jednoho taktického cvičení složek IZS na téma „dopravní nehoda autobusu“. Konkrétně se jednalo o dopravní nehodu ze dne 8.3.2003 u obce Nažidla, dopravní nehodu ze dne 3.8.2007 u obce Rožmberk a součinnostní cvičení složek IZS ze dne 24. 11. 2005 u obce Veselí nad Lužnicí. Zejména jsem vyhodnocoval originální zápisy z jednotlivých zásahů, tj. záznamy i konečná hodnocení událostí všemi základními složkami IZS. Zmíněné události jsem seřadil chronologicky, takže jejich porovnáním bylo možné vysledovat vzájemnou spolupráci zasahujících

složek IZS a také vytipovat určité styčné (uzlové) body pro vyhodnocení jednotlivých zásahů, případně vyhodnotit určité nedostatky.

Přestože existuje řada typových činností, upravujících součinnost složek IZS při společném zásahu, musím konstatovat, že přes závažnost události, jakou je dopravní nehoda autobusu s větším počtem zraněných osob, nebo obecně i jakákoli závažnější dopravní nehoda, není do současné doby pro uvedenou událost typová činnost vypracována. V průběhu zásahu tak každá složka IZS vždy řeší situaci aplikací svých zažitých postupů pro běžné dopravní nehody. Dopravní nehody autobusů s větším počtem zraněných případně usmrcených však kladou na pracovníky zasahujících složek zvýšené nároky jak po stránce organizační tak i psychické a může docházet (a také dochází) k překrývání pravomocí různých nadřízených složek při rozhodování o postupu záchranářů.

4.1 Dopravní nehoda u obce Nažidla (dne 8. 3. 2003) ²⁹

Dne 8.3.2003 došlo k dopravní nehodě zájezdového patrového autobusu Neoplan na silnici I. třídy číslo 3 u obce Nažidla. Při jízdě z Dolního Dvořiště do Kaplice vyjel autobus do protisměru, sjel přes svodidla, převrátil se a zřítíl ze 7 metrového srázu.

Dopravní nehoda byla oznámena mobilním telefonem na tísňovou linku č 155 ve 20.18 hodin. Z telefonátu nevyplývaly přesné informace o charakteru nehody a možném počtu postižených, dle provozního řádu tedy přepojila pracovnice operačního střediska hovor na dispečink Nemocnice Český Krumlov, odkud organizovali další činnost jako v případě běžné nehody. Po upřesnění situace na místě nehody přímým svědkem na linku 112 pracovnice operačního střediska ZZS České Budějovice bez vyzvání z dispečinku nemocnice Český Krumlov (což předpokládá havarijní plán kraje) vyhodnotila dostupné informace a aktivovala havarijní plán z vlastní iniciativy. Na jeho základě byla vyslána na místo nehody další vozidla ZZS.

Na místě dopravní nehody zastavili řidiči kolemjedoucích vozidel, kteří se snažili kromě přivolání záchranných jednotek také poskytovat první pomoc lidem

v havarovaném autobusu. Jednotka HZS Kaplice, která přijela na místo po cca 17 minutách zjistila, že havarovaný autobus ležel na louce, asi 7 metrů pod úrovní vozovky. Požární vozidla byla rozestavěna tak, aby reflektory co nejvíce osvětlovaly místo dopravní nehody. Po provedení předběžného průzkumu si velitel zásahu vyžádal u OPIS Český Krumlov povolání dalších posilových jednotek. Protože v místě dopravní nehody nebyl dostatečně silný signál pro komunikaci radiostanicemi, bylo nutné pro spojení používat mobilní telefony. Řízení dopravy na místě dopravní nehody do příjezdu hlídek PČR zajišťovala HZS.

Příslušníci HZS Kaplice až do doby příjezdu dalších vyžádaných posilových jednotek poskytovali první pomoc zraněným osobám, které se nacházely mimo autobus. První pomoc zraněným osobám také poskytovaly 2 zdravotní sestry ze zájezdového autobusu, který zastavil nedaleko od dopravní nehody. Za použití pneumatických zvedacích vaků zároveň příslušníci HZS vyprošťovali zraněné ze zdemolovaného autobusu, do něhož se podařilo vniknout po odstranění čelního skla.

V uvedené době již byly na místě další sanitní vozy. Po nadzvednutí části autobusu pomocí pneumatických vaků hasiči zraněné osoby postupně a za spolupráce s lékařem zdravotnické záchranné služby z vnitřku autobusu vynesli a předali je k dalšímu ošetření. S posilovou technikou HZS se na místo nehody dostavil i velitel centrální požární stanice Český Krumlov, který převzal velení zásahu. Další vyprošťovací technika včetně osvětlovací rampy a posilových jednotek HZS umožnila zintenzívnit záchranné práce, protože místo dopravní nehody bylo již dostatečně osvětlené. K dispozici byl i dostatečný počet hasičů a zdravotníků, takže vyprošťování osob se provádělo ze všech přístupových směrů, zraněné osoby byly vynášeny na silnici a usmrcené osoby na určené místo.

Neprodleně po ukončení záchrany osob se provedla prvotní opatření k zamezení úniku nafty z havarovaného autobusu. Porušené palivové potrubí bylo provizorně utěsněno těsnícím tmelem a současně s touto činností se započalo i se shromažďováním osobních věcí cestujících. Věci byly soustřeďovány na určeném místě, kde byly střeženy příslušníky Policie ČR. Po vyklizení osobních věcí z nákladového prostoru, byl autobus pomocí jeřábu postaven na kola. Po celou uvedenou dobu byl prováděn

průzkum uvnitř autobusu i v okolí, zda se zde nenachází další osoby. Soustředěné osobní věci cestujících byly naloženy na nákladní automobily a odvezeny na PČR do Českého Krumlova. Po ohledání zemřelých osob, které prováděli příslušníci PČR a soudní lékař, pomáhali příslušníci HZS pracovníkům pohřebních služeb s transportem do vozů pohřební služby.

Po ohlášení nehody na OPIS se na místo dopravní nehody podle plánu pro vyhlášení mimořádné události dostavili postupně řídící důstojník územního odboru Český Krumlov, řídící důstojník HZS Jihočeského kraje, ředitel Okresního ředitelství Policie ČR, ředitel HZS Jihočeského kraje, ředitel ZZS České Budějovice, kteří utvořili řídící štáb, koordinující veškerou činnost složek IZS v místě dopravní nehody. Do štábu se postupně zapojovali i lékař soudně lékařského oddělení Nemocnice České Budějovice a okresní státní zástupkyně. V průběhu záchranných prací se na místo dopravní nehody dostavil rovněž hejtman Jihočeského kraje, vedoucí oddělení krizového plánování krajského úřadu Jihočeského kraje a pracovník Generálního ředitelství HZS ČR.

Po ukončení záchranných prací na místě dopravní nehody zde zůstala jednotka HZS s osvětlovací technikou a hlídka PČR. Likvidační práce zahájila požární jednotka PS Kaplice druhý den ráno, kdy hasiči provedli na pokyn PČR průzkum celého prostoru dopravní nehody a po vzájemné dohodě provedli také sběr veškerých věcí do PVC pytlů. Ostatky a osobní předměty přebírala PČR. Odtahová služba následně odtáhla poškozený autobus a zaměstnanci správy a údržby silnic provizorně opravili poničená svodidla. Přestože nemohly být při zásahu použity radiostanice pro nedostatečný signál v daném místě, v žádném případě to neovlivnilo rychlost a kvalitu zásahu, neboť jednotky požární ochrany byly vybaveny dostatečným počtem mobilních krizových telefonů. Spojení z místa nehody bylo s OPIS zajištěno nepřetržitě právě pomocí mobilní sítě.

4.1.1 Dílčí závěr

Organizaci postupů ZZS na místě dopravní nehody lze označit za problematickou. Jako chybné se ukázalo počáteční zařazení nehody mezi běžné. Pracovnice dispečinku Nemocnice Český Krumlov nebyla schopna v průběhu zásahu dostatečně informovat OPIS o situaci v nemocnici a lékař ZZS, který sice dobře zajistil odbornou péči na místě nehody, nevěnoval dostatečnou pozornost organizaci celého zásahu jako vedoucí lékař zásahu, a to jak po stránce částečné identifikace raněných, tak určením cíle transportu. Kapacita Nemocnice Český Krumlov byla nedostatečná k zajištění definitivní péče pro tak velký počet zraněných. Rozhodnutí lékaře, působícího na místě nehody, transportovat všechny zraněné na traumatologické centrum Nemocnice Český Krumlov s předpokladem, že teprve odtud budou po nezbytném ošetření transportováni do jiných nemocnic, bylo chybné. Po příjezdu ředitele Územního střediska záchranné služby České Budějovice, který převzal funkci vedoucího lékaře, byla již možná pouze částečná náprava situace a tím došlo ke zbytečnému převážení zraněných do jiných nemocnic.

4.2 Taktické cvičení složek IZS „dopravní nehoda autobusu“ (dne 24. 11. 2005)³⁰

V souvislosti s činností složek IZS při dopravní nehodě u obce Nažidla v roce 2003, která byla první hromadnou nehodou s větším počtem zraněných a usmrcených osob v Jihočeském kraji po vzniku IZS v roce 2000, proběhlo dne 24. 11. 2005 taktické cvičení složek IZS, zaměřené právě na problematiku hromadné nehody – havárie autobusu s větším počtem zraněných a usmrcených osob. Procvičovala a hodnotila se spolupráce a koordinace jednotlivých složek IZS.

Jako téma a cíl cvičení byla zvolena problematika týkající se likvidace následků dopravní nehody zájezdového autobusu s 30 cestujícími po srážce s osobním automobilem. Mělo dojít k nácviku hasebních prací, záchraně, vyproštění a ošetření osob včetně simulovaného transportu zraněných do nemocnice a jímání ropných produktů z vozidel poškozených po dopravní nehodě. Cílem cvičení, které proběhlo dva

roky po skutečné havárii autobusu u Nažidel, bylo prověřit úroveň koordinace všech zasahujících složek IZS při společném zásahu.

Na úrovni operačního řízení se měla procvičit a ověřit zejména činnost krajského operačního a informačního střediska IZS, včetně činnosti linky tísňového volání 112, činnost operačních středisek a dispečinků zapojených složek IZS a zainteresovaných orgánů a institucí, funkčnost interních předpisů složek a části traumatologického plánu pro případ hromadného neštěstí, vzájemná komunikace složek IZS a komunikace i s jinými účastníky, kteří se aktivně podíleli na řešení tohoto typu mimořádné události zajišťováním záchranných a likvidačních prací a ověřit v praxi i funkčnost již zpracovaných poplachových plánů IZS na úrovni kraje.

Na úrovni taktického řízení se měla procvičit zejména činnost velitele zásahu při taktickém řízení zásahu a jeho součinnost s vedením zasahujících složek IZS, zejména vedoucím lékařem a ostatními subjekty podílejícími se na řešení mimořádné události, při organizaci členění místa zásahu při mimořádné události, činnost štábu velitele zásahu a činnost skupin pro sdělování informací médiím a informování veřejnosti.

4.2.1 Výchozí situace a námět cvičení³⁰

Podle námětu taktického cvičení došlo dne 24. listopadu 2005 v dopoledních hodinách na silničním obchvatu města Veselí nad Lužnicí, ve směru z Českých Budějovic na Prahu, k dopravní nehodě zájezdového autobusu obsazeného 30 cestujícími a osobního vozidla. Příčinou nehody bylo nedání přednosti v jízdě, kdy řidič osobního vozidla vyjíždějící na hlavní silnici nedal přednost projíždějícímu autobusu, v důsledku čehož došlo ke srážce. Po nárazu sjel autobus do příkopu, kde se převrhl na bok. Osobní automobil, který po nehodě začal hořet, zůstal stát v prostoru křižovatky.

Na linky tísňového volání 155 (ZZS) a 158 (PČR) byla mobilními telefony cestujících z autobusu oznámena dopravní nehoda, volající byli v šoku, podávali informace bez bližších, zejména místopisných, údajů. Další volající, kterým byl náhodně projíždějící řidič, oznámil nehodu ve stejném čase na lince 112 (jednalo se o německy mluvícího cizince). Uvedeným způsobem byla nasimulována podobná situace

jako u Nažidel s tím rozdílem, že pro účely cvičení byly podmínky příznivější, ať již v podobě předem známého scénáře dopravní nehody, denního světla nebo dobře přístupné lokality dopravní nehody. V tématickém plánu taktického cvičení byly i postupy, pro které dosud nebyly vypracovány taktické postupy a zasahující složky musely při spolupráci někdy improvizovat, v důsledku čehož se v průběhu cvičení projeví i některé nepředvídatelné chyby, které vplynuly až z vývoje situace přímo na místě dopravní nehody.

Po ohlášení dopravní nehody Krajské operační a informační středisko HZS Jihočeského kraje provedlo vyrozumění základních složek IZS a dále nasadilo síly a prostředky podle poplachového plánu IZS. O mimořádné události byl informován řídící důstojník a ředitel HZS Jihočeského kraje. V troskách autobusu se nacházelo 15 těžce a středně zraněných a zemřelých osob. Mimo autobus se nacházelo rovněž 15 těžce a středně zraněných a zemřelých osob. Řidič osobního automobilu utrpěl popáleniny a nacházel se mimo vozidlo. Podle svědků dva z cestujících pod tlakem události utekli s možným zraněním z místa nehody. Cvičení probíhalo v reálném čase a za skutečných provozních podmínek složek IZS. Spojení u zásahu zajišťovaly radiostanice Matra-Pegas používané HZS a PČR, analogové radiostanice používané ZZS a mobilní a pevné telefonní linky, používané ostatními složkami. Spojení operačních středisek jednotlivých složek bylo zajištěno pevnými linkami a radiovou sítí systému Matra-Pegas.

HZS měl podle poplachového plánu pro činnost HZS procvičit přijetí zprávy o mimořádné události, vyhlášení příslušného stupně poplachu IZS, zabezpečení součinnosti s PČR, ZZS a ostatními subjekty, hasební práce, záchranu, vyprošťování a poskytování základní péče zraněným osobám, řízení zásahu s vytvořením štábu velitele zásahu a stálého velitelského stanoviště, spolupráci při evidenci zraněných a postižených osob, psychologickou podporu, podávání informací médiím a veřejnosti, účast na pátrání po dezorientovaných účastnících havárie, jímání ropných látek a povolání záloh pro zajištění mimořádné události za běžného provozu.

PČR měla procvičit uzavření prostoru místa mimořádné události a řízení dopravy, zjišťování totožnosti a evidenci postižených osob, zdokumentování místa

mimořádné události jako dopravní nehody, provádění prvotních a neodkladných úkonů trestního řízení a ochranu majetku, zabezpečení a provedení pátrací akce k nalezení pohřešovaných osob a informování příbuzných postižených osob a obětí.

ZZS Jihočeského kraje měla procvičit vybudování shromaždiště a třídění (triage) zraněných osob, konstatování smrti osob a vyplnění listu o prohlídce mrtvého, ošetření a směřování postižených do zdravotnických zařízení (koordinace zdravotnických prací), transport raněných pomocí pozemní i letecké cesty a plnění úkolů v souladu s traumatologickým plánem.

4.2.2 Vyhodnocení taktického cvičení složek IZS

Taktické cvičení „Autobus 2005“ prokázalo připravenost jednotlivých složek IZS na likvidaci následků podobných rozsáhlých dopravních nehod a v jeho průběhu nebyly zjištěny žádné podstatné nedostatky při řízení zásahu jak na úrovni taktické, tak i na úrovni operační. Reakce složek IZS byla adekvátní co se týče sil a prostředků zasahujících složek, ale i jejich technického vybavení a následky dopravní nehody byly zlikvidovány v předpokládaném čase. V průběhu zásahu se však projevíly některé drobné problémy, které signalizovaly, kde by bylo možné spolupráci složek IZS zkvalitnit, aby zásah byl při dalším nasazení maximálně efektivní. Hlavní zjištěné nedostatky se týkaly zejména:

Rádiového spojení: Při cvičení byl radioprovoz veden převážně na radiové síti Matra-Pegas na otevřeném kanále IZS 112. V některých okamžicích byl však provoz zahlcen množstvím zpráv taktického charakteru a nebylo možné kontaktovat operační střediska se zprávami operačního charakteru.

Velení u zásahu: V průběhu likvidace fiktivní dopravní nehody nebylo vytvořeno pevné místo velení, odkud by bylo prováděno řízení činnosti zasahujících složek, jednotlivé složky IZS nespolupracovaly jednotně a efektivně, např. byla zřízena dvě shromaždiště raněných, jedno dle pokynů vedoucího lékaře, druhé z vlastní iniciativy hasičů. Na shromaždiště byly spolu se zraněnými umístovány i „zemřelé

osoby“ a vlivem nekoordinované součinnosti docházelo i k „útěku“ raněných ze shromaždiště zpět na místo nehody, což komplikovalo činnost zasahujícím jednotkám.

Uzavření místa zásahu, poskytování informací: V průběhu cvičení nebylo důsledně dbáno na potřebné uzavření místa zásahu pro osoby, které se přímo neúčastnily záchranných a likvidačních prací. Důslednou uzávěru místa měla zajistit především PČR, jiné složky IZS k tomu nejsou určeny. Plně zvládnuto nebylo také nasměrování sdělovacích prostředků na určené místo mimo prostor zásahu, kde jim měly být podávány nutné a možné informace.

Uchování stop: V praxi se ukázalo, že pokud nejsou od počátku záchranných prací jasně velitelem zásahu stanoveny trasy zásahových vozidel mimo stopy, které je nutno zachovat pro šetření PČR, dojde k jejich nevratnému poškození. Předem určené a vytyčené trasy jsou nutné i pro umožnění plynulého průjezdu sanitních vozidel a jejich účelného řazení u místa třídění raněných.

4.2.3 Dílčí závěr

Při činnosti ZZS se opět projevíly některé chyby, které by při likvidaci následků skutečné nehody mohly celý zásah komplikovat. Zjistilo se např., že chybí záznam o verbálních pokynech vedoucího lékaře záchranné akce z místa mimořádné události zdravotnímu personálu a jeho požadavcích na technickou a jinou pomoc od ostatních zasahujících složek IZS. Vedení zdravotnické dokumentace bylo neúplné a zdravotníci sami vynášeli raněné. V počátku nebylo operační středisko ZZS vedoucím lékařem záchranné akce dostatečně informováno. Hasiči nebyli ze strany ZZS dostatečně informováni o jimi určeném místě pro shromaždiště raněných a vytvořili další shromaždiště. Hasiči ve spolupráci se ZZS nebyli aktivně úkolováni a záchrana raněných nepostupovala s takovou intenzitou, jakou by umožnila lepší organizace práce na místě zásahu. Nebyl rovněž určen pracovník pro dohled nad lehce zraněnými, kteří se z autobusu vraceli zpět do místa mimořádné události a vytvářeli zmatek.

Z průběhu cvičení vyplynula i potřeba dalších činností zasahujících jednotek, které dosud nebyly běžně prováděny (např. musí se vždy důsledně dbát na uzavření

místa zásahu pro osoby, které se přímo neúčastní záchranných a likvidačních prací). Uzávěra místa by měla být zajištěna prostřednictvím PČR. V první řadě je třeba počítat se silným tlakem na poskytování informací ze strany zástupců sdělovacích prostředků. Sdělovací prostředky by tak měly být nasměrovány na místo mimo prostor zásahu, kde jim budou podávány nutné a možné informace. V reálné situaci lze předpokládat rozhodnutí velitele zásahu o zřízení informační linky pro příbuzné obětí. Na uvedené lince by měli pracovat i školení zaměstnanci PČR. S tím souvisí i vhodnost či spíše nutnost přítomnosti pracovníků psychologické služby na místě nehody ,především na shromaždišti lehce raněných a nezraněných osob a následně i pro komunikaci s příbuznými obětí. Psychologickou službu by mohl zajišťovat HZS Jihočeského kraje případně PČR. Zjistilo se však, že akceschopnost kvalifikovaných psychologických pracovníků PČR by byla možná až v řádech hodin, což je pro řešení situace na místě nehody nepoužitelné.

Opakovaly se též potíže s komunikací mezi jednotlivými složkami IZS včetně velení a řídicího štábu. Stále se jeví výhodnější používat mobilní telefony, protože ZZS není vybavena stejnými radiostanicemi jako HZS a PČR.

Taktické postupy, tedy typová činnost pro složky IZS, konkrétně pro uvedený typ mimořádné události, nebyly v době cvičení stále vypracovány a každá jednotlivá složka opět postupovala podle svých postupů používaných pro běžné hromadné nehody. Vedení všech složek IZS se při společném hodnocení průběhu cvičení shodlo na nutnosti vytvoření pracovní skupiny, která by na základě poznatků ze cvičení vypracovala metodiku postupu základních složek IZS při likvidaci dopravní nehody obdobného charakteru. Metodika by měla obsahovat všechny projednávané body, zejména řízení zásahu na taktické a operační úrovni. Pro vypracování metodiky nebyl stanoven termín a do současné doby není stále vypracována.

4.3 *Dopravní nehoda u obce Rožmberk nad Vltavou (dne 3. 8. 2007)*³¹

K dopravní nehodě rakouského zájezdového autobusu došlo na silnici II/160, ve vzdálenosti 5 km od Rožmberka nad Vltavou směrem na Český Krumlov, kdy při

zpomalování a vyhýbání se předjíždějícímu osobnímu vozidlu sjel zájezdový autobus z vozovky, zřítíl se z cca 6 metrového srázu a dopadl na střechu.

K dopravní nehodě došlo v dopoledních hodinách uprostřed turistické sezóny a byla ohlášena několika náhodnými svědky i jedním cestujícím z autobusu na linku 112, takže OPIS okamžitě vyhlásil mimořádnou událost. Na místo nehody byl vyslán kromě vozidel HZS i větší počet sanitních vozů. Na místě dopravní nehody již před příjezdem vozidel ZZS zasahovali řidiči projíždějících vozidel a vodáci, projíždějící na lodích po Vltavě. Havarovaný autobus byl převrácen na střechu cca 6 metrů pod komunikací a 6m od koryta řeky. Po příjezdu vozidel HZS v něm byly zaklíněny pouze dvě osoby a ostatní cestující již byli mimo vozidlo v péči ZZS a civilních osob. K vyproštění zraněných a zaklíněných osob hasiči použili vyprošťovací zařízení jednotek dobrovolných hasičů z Vyššího Brodu. Vynášení zraněných, jejich třídění a odvážení vozidly řídili lékaři ZZS. Současně s vyprošťováním osob hasiči provedli i nutná opatření k zamezení úniku pohonných hmot z havarovaného autobusu, aby nedošlo k úniku ropných látek do půdy a do řeky Vltavy. V průběhu zásahu se na místo dostavili policisté, kteří zajišťovali pohyb vozidel po silnici, odklon dopravy a zajištění osobních věcí cestujících z havarovaného autobusu. Policisté dále prováděli dokumentování místa dopravní nehody a pátrání po pachateli, který dopravní nehodu způsobil.

Po vyproštění zraněných osob a jejich přesunu do nemocnic v Českém Krumlově a Českých Budějovicích příslušníci HZS provedli vyproštění osobních věcí a zavazadel zraněných osob a prohledali okolí autobusu. Společně s příslušníky PČR provedli také podle seznamu účastníků zájezdu kontrolu počtu pasažérů. Celkem bylo na místě ošetřeno 23 pacientů, z toho do Nemocnice Český Krumlov bylo převezeno 13 pacientů (z toho 3 středně těžká zranění). Do Nemocnice České Budějovice bylo převezeno 10 pacientů (z toho 3 středně těžká zranění, z čehož jeden zraněný byl transportován vrtulníkem letecké záchranné služby). Nezaněné turisty (celkem 11 osob) spolu se zavazadly převezl autobus HZS do hotelu Zlatý Anděl v Českém Krumlově. Tyto turisty doprovázela psychologka a tisková mluvčí HZS. Pro uvedené osoby se také vyžadovalo ještě ošetření lékařem ZZS přímo v hotelu (ošetřeni byli 4 lidé, z nichž dva byli převezeni do Nemocnice Český Krumlov).

OPIS Generálního ředitelství HZS ČR informoval i rakouskou ambasádu, která si následně ještě vyžádala upřesnění telefonátem na Krajském operačním a informačním středisku HZS Jihočeského kraje. Na místo dopravní nehody byl pro potřeby vyšetřování příčin dopravní nehody policisty přivolán soudní znalec, aby mohl provést prohlídku autobusu jak v poloze před vyproštěním, tak i po něm. Vyproštění autobusu provedla odtahová firma. Dvěma jeřáby ho vytáhla na vozovku a poté ho převrátila na kola. Vrak autobusu dovezla do svého areálu odtahovým vozidlem. Na závěr zásahu příslušníci HZS provedli úklid prostoru dopravní nehody pod vozovkou a očištění komunikace. Komunikaci předali pracovníkům správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

Velitelem zásahu byl velitel jednotky HZS Český Krumlov. Na místě zásahu nebyl ustaven štáb velitele zásahu, přestože se na místo zásahu dostavil dle pořadí velitel centrální požární stanice Český Krumlov, ředitel HZS Jihočeského kraje, řídící důstojník HZS Jihočeského kraje, ředitel okresního ředitelství PČR, hejtman Jihočeského kraje, ředitel ZZS České Budějovice. Vzhledem k dobře probíhající součinnosti všech zasahujících jednotek IZS nebylo nutné po příjezdu vyšších funkcionářů HZS provést převzetí velení zásahu.

Zástupci novinářů byli na místě zásahu v péči tiskových mluvčích PČR a HZS a velitele zásahu. V první fázi (po dobu vyprošťování a ošetřování zraněných) byli novináři Policíí ČR drženi v dostatečné vzdálenosti bez možnosti přístupu do místa zásahu. V druhé fázi (po odvozu zraněných) byli novináři vpuštěni na místo zásahu v doprovodu tiskové mluvčí.

4.3.1 Dílčí závěr

Při zásahu u dopravní nehody u Rožmberka nad Vltavou je patrný evidentní pokrok, ve srovnání s průběhem zásahu u Nažidel i s průběhem taktického cvičení v roce 2005. Jak vyplývá z dokumentace průběhu zásahu HZS i ZZS, taktické postupy zásahu pro tento typ havárie, tedy autobusu s větším počtem zraněných (případně mrtvých) nemají jednotlivé složky IZS stále vypracovány, nadále postupují podle svých

běžných taktických postupů, které přizpůsobují nastalé situaci. Z těchto důvodů se stále projevují různé nedostatky, například povolání autobusu HZS pro odvoz postižených bylo velitelem zásahu požadováno již krátce po příjezdu na místo zásahu, ale Krajské operační a informační středisko HZS Jihočeského kraje autobus vyslalo až po cca 1 hodině (z důvodu mnoha požadavků, telefonátů a odpovědí na dotazy pracovníky Krajského operačního a informačního střediska HZS Jihočeského kraje nebyl požadavek velitele zásahu předán a při další urgenci dlouho trvalo obsazení řidiče autobusu). Ze záznamů ZZS byla zřejmá i neinformovanost OS ZZS, jak o přesném místě události, tak o počtu zraněných osob.

Určité kladné změny jsou patrné v podružnějším věcech, jako je např. komunikace se sdělovacími prostředky (tisková mluvčí na místě nehody), přistavení autobusu HZS pro nezraněné a lehce zraněné pasažéry a jejich odvoz do hotelu za přítomnosti psychologů, která byla pasažérům k dispozici nebo větší množství vozidel HZS a ZZS včetně přivolání vrtulníku i vyslaných technických vozidel, která nebyla vyžádána dle potřeby velitelem zásahu přímo na místě, ale byla na místo zásahu vyslána podle uvážení řídicího střediska a nebyla použita (vyprošťovací kontejner HZS).

Je nutno zdůraznit, že nasazení vrtulníku je limitováno povoleným letovým časem, konkrétně v noci vrtulník letecké záchranné služby Jihočeského kraje nelétá. Ve větší míře se projevila i účast PČR při řízení dopravy na místě nehody, větší počet policistů na místě odstraňování následků dopravní nehody byl však docílen na úkor jejich nepřítomnosti na jiných místech, tedy např. při zajištění hladkého průjezdu většího množství sanitních vozů i zásahové techniky HZS, kdy naprosto zkolabovala doprava v Českém Krumlově, a pokud by shodou okolností došlo k v této době k dalším nehodám, chyběli by policisté pro jejich šetření. Navíc zde sehrál příznivou roli i fakt, že se nehoda odehrála v dopoledních hodinách, kdy je k dispozici větší množství policistů.

Denní dobou a vodáckou sezónou lze též vysvětlit i skutečnost, že již před příjezdem záchranných jednotek byly záchranné práce zahájeny civilními osobami, přítomnými na místě nehody, i když z přítomnosti většího množství civilních osob na

místě nehody většinou vyplývají i větší či menší konflikty, které je nutno operativně řešit, což potvrzuje i záznam o průběhu zásahu.

V praxi se stále nedaří zajistit to, aby zdravotnické složky IZS dodržovaly postupy poplachového plánu IZS. ZZS ve svém zhodnocení zásahu konstatuje, co všechno z těchto pokynů nebylo dodrženo. Ve zprávě se uvádí, že při likvidaci zdravotních následků hromadného neštěstí na místě dopravní nehody nebyla dodržována „vyhláška“, konkrétně, že nebyl určen vedoucí lékař, který by organizoval a řídil průběh práce. Nebyla dodržována průběžná ohlašovací povinnost vůči řídicímu zdravotnickému operačnímu středisku z místa mimořádné události, a i když je pro zlepšení orientace zasahujících složek IZS nutné vedoucího lékaře viditelně označit nápisem „VEDOUcí LÉKAŘ“, nebyly a nejsou vesty s tímto označením ve výbavě sanitních vozů. Z dalších hodnocení, provedených po zásahu vedením ZZS vyplývá, že nebyly dodrženy ještě další úkoly, které má v tomto případě ZZS zajišťovat, (tj. lékař, který zůstává při mimořádné události v pohotovosti na oblasti, se má přemístit na zdravotnické operační středisko, kde působí jako konsultant pro vedoucího zdravotnického operačního střediska). Dále by měl být, podle uvážení vedoucího zdravotnického operačního střediska v pracovní, ale i v mimopracovní době zmobilizován na pomoc potřebný počet administrativních pracovníků, kteří by se podíleli na dokumentační činnosti. Od 3 – 5 postižených by měla být nutně prováděna triage včetně záznamu o umístění pacientů do zdravotnických zařízení. Vedoucí lékař záchranné akce musí nutně být v permanentním spojení se zdravotnickým operačním střediskem ZZS a s ostatními subjekty zasahujícími při záchranných pracích. Z místa mimořádné události musí být také ohlášeno skončení zdravotnických činností. Nedostatky, konstatované vedením ZZS, se projevily již před 5 lety při nehodě u Nažidel.

V počátku zásahu větší množství přijíždějících vozidel IZS (sanity, vozy HZS, ale pak i vozy vedoucích různých stupňů až po hejtmana kraje) blokovalo na úzké silnici odvoz zraněných. Další organizaci (včetně) uzavírky velmi dobře zvládla PČR. V tomto případě nebyl zajištěn, např. Městskou policií Český Krumlov, přednostní průjezd záchranných vozidel centrem Českého Krumlova (páteční dopravní kolaps),

protože nebyl vyžádán z místa zásahu. Zde se opět projevila neexistence typového plánu činnosti pro případ hromadné havárie. PČR postupovala jako při běžné nehodě, komplikace spojené s průjezdem velkého množství sanitek městem nikdo nepředvídal, protože při běžné nehodě tato činnost není třeba.

Naopak kladně lze hodnotit práci psycholožky HZS při komunikaci s postiženými, jak na místě zásahu, tak i při další krátkodobé péči (převoz, ubytování..) a přítomnost tiskové mluvčí, která zajišťovala komunikaci s médií a překladatelskou práci. Velmi kladnou odezvu měla komunikace s postiženými v německém jazyce, kterou prováděli členové dobrovolných jednotek PO a včasné informování rakouské ambasády. Komunikace s novináři byla též tiskovou mluvčí zvládnuta, novináři byli ponecháni mimo zásahový prostor, ale byly jim poskytovány prvotní i průběžné informace o probíhající zásahu, a to jak tiskovou mluvčí, tak i velitelem zásahu.

4.4 Zhodnocení poznatků

Ze shromážděné dokumentace ke třem modelovým příkladům, které jsem pro hodnocení úrovně spolupráce složek IZS v Jihočeském kraji použil, lze vyhodnotit činnost složek IZS v jednotlivých „uzlových bodech“ takto:

4.4.1 Hlášení dopravní nehody – výjezd vozidel IZS

V obou případech skutečných dopravních nehod (Nažidla 2003, Rožmberk 2007), ačkoli se jednalo o rozdílné počáteční podmínky, tj. nehoda v Nažidlech byla ohlášena na linku 155 a potom teprve proběhlo ohlášení na OPIS a nehoda v Rožmberku byla hlášena přímo na linku 112 (takže byla záchranná akce spuštěna okamžitě rozhodnutím dispečera), byl čas výjezdu prvních záchranných vozidel téměř shodný. První vozidla HZS i ZZS vyjela v obou případech do 5 minut od přijetí ohlášení nehody dispečerem. Lze tedy konstatovat, že zatímco ohlášení nehody na linky 155 nebo 112 nemá na zahájení záchranných akcí v případě běžné nehody podstatný vliv, ohlášení nehody na linku 112 je mnohem výhodnější při hromadné havárii, protože

celá záchranná akce se rozjede dříve a s ní veškeré další akce podle plánu činnosti IZS pro hromadnou nehodu.

4.4.2 Průběh zásahu na místě dopravní nehody

Nažidla 2003: Přestože systém IZS byl založen v roce 2000, takže bylo možné předpokládat, že součinnost všech složek systému byla již cvičena, postup Nemocnice Český Krumlov při této hromadné nehodě nebyl v souladu s postupy určenými poplachovým plánem IZS. ZZS podle poplachového plánu v začátcích nepostupovala. Nehoda byla vyhodnocena pracovníci dispečinku ZZS v Č.Krumlově jako běžná nehoda, přehodnocení na hromadné neštěstí provedla až dispečerka OPIS, která provedla jeho vyhlášení bez pokynů vedoucího lékaře, který měl působit na místě nehody a medicínskou část záchranných prací řídit, pouze na základě dalších telefonátů civilních osob na linku 112. Při třídění raněných byly pravděpodobně přeceněny možnosti i kapacita nemocnice v Českém Krumlově, kam byli zranění transportováni a teprve po zásahu ředitele ZZS byla v Nemocnici Český Krumlov provedena překvalifikace zraněných, kteří byli následně podle stupně závažnosti zranění transportováni do Českých Budějovic a právě z kapacitních důvodů i do Nemocnice Prachatic. I z tohoto důvodu nebylo zcela zřejmé, kolik zraněných se nachází v jednotlivých nemocnicích. Tento nedostatek v evidenci se snažil krajský řídicí důstojník napravit až 1,5 hodiny po ukončení zásahu, protože nebylo možné podat příbuzným obětí, kteří se před půlnocí dostavili, přesné informace o tom, kde a v jakém stavu se jejich rodinní příslušníci nacházejí.

Rožmberk 2007: Při této nehodě byla, i na základě poznatků získaných při cvičení v roce 2005, evidence v době průběhu zásahu prováděna již téměř přesně a přehledně, o situaci byla podávána průběžná hlášení, cílové rozmístění raněných bylo známo již v průběhu zásahu. Přesto ve svém hodnocení celé akce opět upozorňuje ředitel ZZS České Budějovice na nutnost používat od počtu 3-5 postižených osob triage, včetně veškeré administrativy (záznam veškeré komunikace zdravotnického týmu s ostatními složkami IZS, umístění pacientů do zdravotnických zařízení apod.). Vedení

písemných záznamů o činnosti zasahujících jednotek i evidence poškozených je velmi důležitá jednak pro pozdější hodnocení zásahu tak mohou sloužit jako podklady pro možné soudní spory, k jakým došlo např. po nehodě u Nažidel. Celkově lze v tomto bodě konstatovat zlepšení součinnosti složek IZS a hlavně určité zlepšení „nadstavbové práce“ ZZS, což je plnění úkolů plánů činnosti IZS, vyplývajících ze zvláštního charakteru hromadné dopravní nehody, tedy např. třídění raněných, vedení evidence, podávání průběžných hlášení nadřízené složce apod.

4.4.3 Činnost dalších složek IZS

V případech obou skutečných nehod probíhal zásah HZS i PČR v souladu se zpracovanými plány. V roce 2003 nelze z dostupných dokumentů dohledat čas příjezdu PČR na místo nehody. V tomto případě nebylo třeba dopravu příliš řídit, protože autobus spadl ze stráně mimo vozovku. Potřebné zajištění stop PČR po svém příjezdu provedla. Potřebné řízení provozu bezprostředně po příjezdu vozidel ZZS a HZS provedli pracovníci HZS, kteří jsou pro tyto případy školeni. PČR zajišťovala následné nutné úkony. Svou roli zřejmě sehrála i skutečnost, že nehoda se odehrála večer, kdy provoz na komunikaci již byl snížený a autobus netvořil překážku v silničním provozu, takže nedošlo k větším komplikacím.

V roce 2007 již byla PČR informována OPIS Český Krumlov současně s dalšími složkami IZS; zajišťovala tedy jak řízení dopravy na místě nehody, tak i uzavření prostoru a vytyčení objížděk. V místě nehody byla ztížená dopravní situace, na úzké silnici bylo mnoho vozidel, která se přímo neúčastnila zásahu, a docházelo ke komplikacím při otáčení sanitních vozů po jejich příjezdu na místo nehody (v hodnocení zásahu se přímo uvádí zjištění, že přijíždějící vozidla IZS a později funkcionáři blokovali odvoz zraněných). Při odvozu většího počtu zraněných došlo shodou okolností k problémům. Nehoda se odehrála v letní turistické sezóně a v pracovní den, tedy v době, kdy je na silnicích zvýšené množství automobilů a navíc v Českém Krumlově byla tou dobou rozsáhlá uzavírka komunikací z důvodu rekonstrukce mostu přes Vltavu. PČR nebyla z personálních důvodů schopna pokrýt

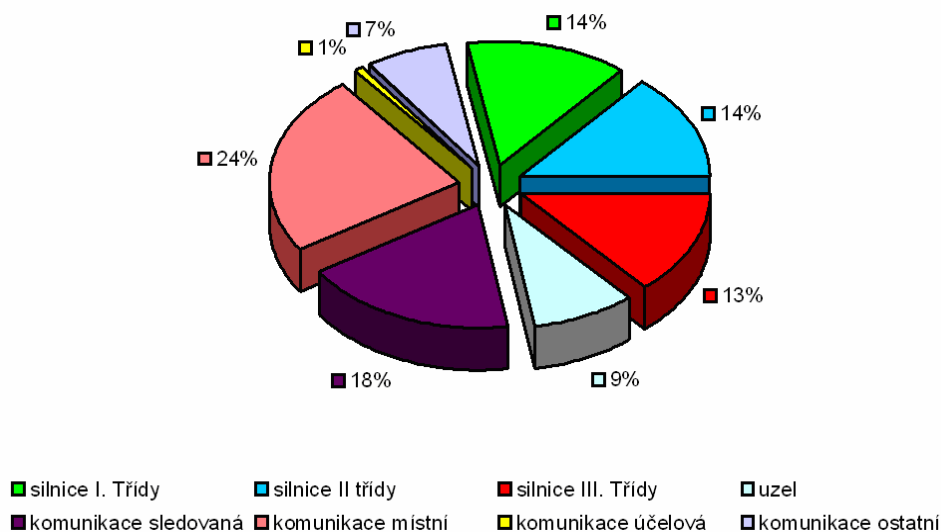
důležité křižovatky a zajistit vozidlům ZZS přednostní průjezd městem. Využití Městské policie k uvolnění provozu a zajištění hladkého průjezdu sanitek (třeba i dočasným otevřením jinak neprůjezdného centra města) nebylo ze strany velitele zásahu vyžádáno, protože to nikoho ze štábu prostě nenapadlo.

Z tohoto bodu je zřejmé, jak moc chybí složkám IZS taktické plány pro řešení hromadných nehod, speciálně nehod autobusů s větším počtem zraněných a usmrcených najednou, které by umožnily předem předvídat a nacvičit i situace, které při běžných nehodách nenastanou.

4.4.4 *Problémy s komunikací*

V obou případech skutečných nehod byly ke komunikaci mezi složkami IZS používány mobilní telefony, protože radiostanice z různých důvodů nebyly funkční, potíže se vzájemnou komunikací vlivem použití několika typů komunikačních prostředků potvrzuje i hodnocení cvičení 2005. Pro vzájemnou komunikaci se jeví ve všech případech mobilní telefony jako daleko výhodnější než radiostanice. Problémem se může stát i lokalizace vlastního místa nehody (například v roce 2003 se v noci příjíždějící vozidlo ZZS dotazovalo během jízdy k zásahu, kam má jet, kde přesně se nachází místo nehody). V okamžiku ohlašování nehody je většinou ohlašující ve stresu a přesné určení místa nehody v neznámém terénu a třeba i v noci může být obtížné. Jak vyplývá z grafu číslo 7, který zobrazuje četnost nehod autobusů v závislosti na typu komunikace, k autobusovým nehodám dochází nahodile zhruba stejně na všech typech komunikací a bylo jen náhodou, že skutečné vážné nehody v roce 2003 a 2007 se odehrály na poměrně frekventovaných komunikacích I. a II. třídy a místo nehody mohlo být tedy podle ústních popisů ohlašovatelů nehod poměrně snadno nalezeno.

DN autobusů na pozemních komunikacích ČR dle typu v letech
2002 - 2007



Graf č. 7 rozdělení dopravních autobusů podle typu komunikace ²⁸

Taktické cvičení v roce 2005 bylo též koncipováno tak, že k simulované nehodě došlo ve dne na silnici I.třídy. Vzhledem k narůstajícímu provozu na silnicích i v nočních hodinách a možnosti výskytu nehody i v odlehlém a případně hůře přístupném místě však dosud chybí cvičení s touto tematikou a taktické postupy i pro tuto eventualitu. Z tohoto bodu vyplývá poznatek, že potíže se vzájemnou komunikací přetrvávají po celou dobu existence IZS a jsou řešeny případ od případu používáním mobilních telefonů, ať již krizových nebo vlastních, a lokalizace místa nehody se tedy může stát problémem třeba již při příští nehodě.

Problematiku přesné lokalizace místa nehody by mohlo řešit využití satelitní navigace pomocí systému GPS, kterou by byla vybavena vozidla složek IZS, takže první vozidlo, které dorazí na místo zásahu, by navigovalo přesně i vozidla další nebo využití možnosti lokalizace mobilního telefonu ohlašovatele nehody, což v současné době volání na linku 112 již umožňuje. Zároveň bude zřejmě nezbytná větší informovanost obyvatelstva, že právě volání na tísňovou linku 112 umožní zaměření

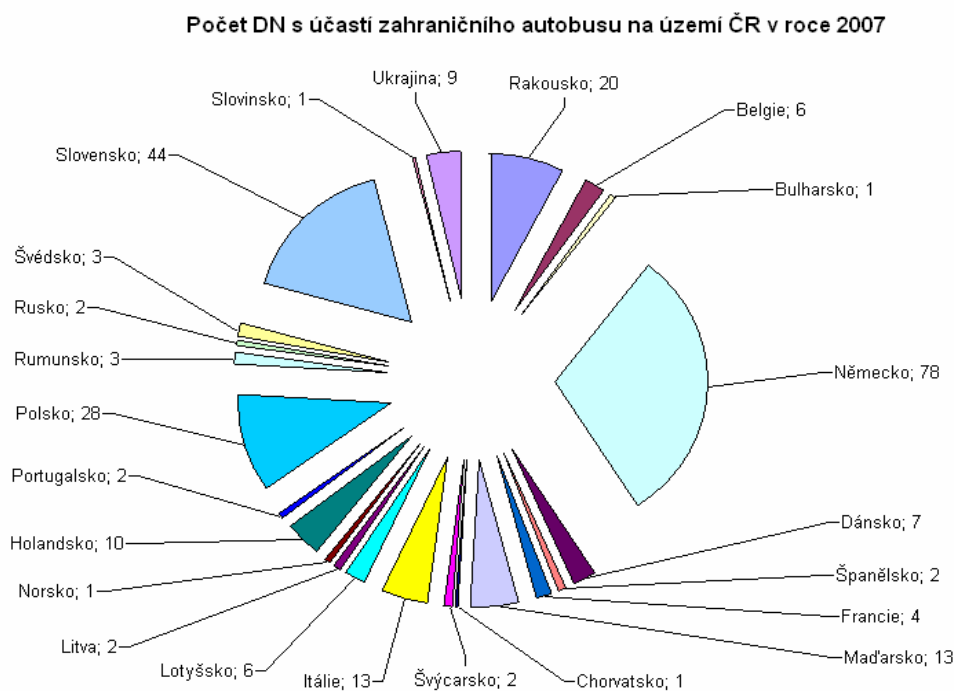
jejich mobilního telefonu, a usnadní tak složkám IZS orientaci. V případě nočních nehod nebo nehod v odlehlých oblastech by to mohlo výrazně zkrátit dojezdové časy záchranných vozidel. Řešením uvedené problematiky, tedy rychlé a přesné lokalizace místa dopravní nehody, by bylo i využívání tzv. „eCall“ systému, který umožňuje v případě dopravní nehody vyslat tísňové volání a automaticky se připojit na nejbližší tísňovou linku 112. Systém eCall lze aktivovat buď manuálně cestujícími ve vozidle, nebo samočinnou aktivací senzorů po dopravní nehodě. Jestliže je systém aktivován, naváže palubní zařízení systému eCall tísňové hlasové a datové spojení s linkou 112, což umožní cestujícím ve vozidle přímo komunikovat s vyškoleným operátorem. Zároveň se k operátorovi přenáší tzv. „minimální soubor dat“, který obsahuje informace o dopravní nehodě, včetně času, přesných souřadnicových údajů o poloze vozidla, identifikaci vozidla a stavu systému eCall (zda byl aktivován automaticky, nebo manuálně). Hlavní výhodou systému eCall je poskytnutí přesné informace o místě dopravní nehody, což vede ke značnému zkrácení času záchrany postižených osob. V ČR však není zatím systém eCall provozován pro jeho technickou náročnost.

4.4.5 Doba trvání zásahu

I přesto, že v roce 2007 bylo u nehody mnohem více zasahujících vozů RLP a HZS, k dispozici byl i záchranný vrtulník, ve srovnání s průběhem zásahu v roce 2003 se doba trvání zásahu, tj. čas od doby příjezdu vozů HZS a ZZS do odvozu posledního zraněného z místa nehody, téměř nelišila. V roce 2003 u Nažidel trvalo vyproštění a ošetření raněných 1,05 hod, v roce 2007 při dopravní nehodě u Rožmberka trvalo vyproštění a ošetření raněných 59 minut. V obou případech se jednalo přibližně o stejný počet osob. Na základě těchto údajů lze konstatovat, že vlastní vyproštění a ošetření raněných není přímo závislé na počtu zasahujících záchranných jednotek, ale závisí především na dobré organizaci záchranných prací a zvládnutém velení.

4.4.6 Ostatní poznatky

Ze souhrnných zpráv o zásahu v roce 2003 a 2007 a ze cvičení v roce 2005 vyplývá též potřeba doplnění záchranných týmů o psychologa, který by byl k dispozici výhradně přímým účastníkům nehody. V nočních a odpoledních hodinách by jeho dosažitelnost byla zřejmě v řádu hodin, takže by působil spíš jako psychologická pomoc pro příbuzné, nikoli jako podpora na místě zásahu v čase krátce po nehodě. Spolu se vstupem do Schengenského prostoru a zvyšujícím se turistickým ruchem bude stále častěji docházet k tomu, že účastníky dopravních nehod autobusů nebudou pouze čeští občané. Při nehodě u Rožmberka se např. velmi kladně projevila skutečnost, že většina členů zasahujících jednotek více či méně hovořila německy, takže při záchranných pracích mohli se zraněnými alespoň částečně komunikovat v jejich rodné řeči, což byl bezesporu velký přínos pro jejich psychiku.



Graf č. 8 rozdělení dopravních nehod s účastí zahraničního autobusu²⁸

Jak vyplývá z grafu č. 8 účastníky dopravních nehod autobusů na našem území se stávají i příslušníci jiných národností, takže se jeví jako nutné buď mít k dispozici v reálném čase tlumočníky různých jazyků v jednotkách IZS (zajištění tlumočnicků z velvyslanectví jednotlivých zemí k nehodě není časově možné), nebo vybavit zasahující jednotky IZS slovníčkem alespoň základních pojmů v několika světových jazycích, využitelných pro případ havárie a úrazu. Pouze náhodou se při nehodě u Rožmberka záchranné jednotky domluvily s účastníky dopravní nehody německy, vždy to ale tak být nemusí, a při prvním styku se zraněnými je alespoň částečný bližší kontakt nenahraditelný.

Velmi důležitá je při likvidaci následků mimořádné události i spolupráce se sdělovacími prostředky, kterou podle havarijního plánu zajišťuje tiskový mluvčí, který sděluje oficiální informace. Již při cvičení „Autobus 2005“ bylo zjištěno, a po nehodě v Rožmberku potvrzeno, že existence tiskového mluvčího je nutná právě pro styk se sdělovacími prostředky. Je nutné vyčlenit prostor, kde se mohou novináři zdržovat, aby se nepohybovali volně v místě zásahu a nekomplikovali jej, nicméně pracovníci sdělovacích prostředků jsou ve svém hladu po informacích velmi agresivní a vynalézaví, takže je nutno jim informace podávat několikrát po dobu trvání zásahu, a to nejen prostřednictvím tiskového mluvčí, ale zároveň jim nedovolit samovolný pohyb v prostoru zásahu ani fotografování v prostorech třídění a ošetřování raněných, a to ani pomocí teleobjektivů apod.

5 Diskuse²³

Problematicke činnosti IZS a zvláště jeho součásti ZZS se věnuje ve svém článku MUDr. Juljo Hasík ze ZZS Jihočeského kraje. V svém článku, kromě jiného, konstatuje: „Zapojení ZZS do IZS je v resortu zdravotnictví vnímáno jako záležitost okrajového významu, běžná hromadná neštěstí jsou ve spolupráci s partnery z IZS zvládnána bez větších problémů, a důsledkem tohoto postoje je skutečnost, že krizová připravenost ZZS není legislativně zakotvena a logisticky zvládnuta. Integrovaný záchranný systém je v § 2 písmenu a) zákona č.239/2000 Sb. definován jako

koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. V § 4 odst.1 téhož zákona jsou jmenovány tři základní složky IZS. Těmi jsou Hasičský záchranný sbor České republiky, Policie České republiky a zdravotnická záchranná služba“. Autor článku poukazuje na to, že zatímco HZS i PČR mají jasně definovanou organizační strukturu s vertikálním řízením a jejich existence a pravidla fungování jsou určena zákonem, ZZS má nečitelnou organizační strukturu a ve stávajících zdravotnických zákonech není vůbec zmíněna.

„Je pravdou, že ZZS za svůj vznik vděčí vyhlášce č. 434/1992 Sb., o záchranné službě. V současné době jsou zřizovateli ZZS kraje, je ale pravdou, že vyhláška ZZS není použitelná, protože neodpovídá současnému státoprávnímu uspořádání, přesto nebyla dosud zrušena ani novelizována. Její organizační pravidla nelze v praxi uplatnit, provoz se řídí zvykovými pravidly. Každé krajské zařízení je samostatným právním subjektem, vertikální řízení ani horizontální propojení neexistuje. Řídící složkou ZZS jsou zdravotnická operační střediska, aktivovaná tísňovou linkou 155, která dosud fungují nejen v sídlech krajů, ale i v původních okresech. Režim těchto zdravotnických operačních středisek se od hasičských a policejních zásadně liší. Nepřijímají pouze tísňové výzvy ale musí řešit všechny požadavky, přicházející z terénu a plní tak funkci zdravotnického informačního servisu, protože žádná jiná složka k tomu nemá předpoklady“.

S těmito tvrzeními nelze než souhlasit. Z hodnocení dvou případů hromadné havárie i z hodnocení průběhu cvičení na toto téma vyplynula skutečnost, že ZZS na provádění zásahů tohoto druhu není dostatečně připravena. Střediska ZZS, pokud přijmou hlášení o hromadné nehodě jako první, mají tendenci řešit ji jako běžnou standardní záležitost a nedodržují většinou postup, stanovený vyhláškou č. 434/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů se všemi dalšími důsledky. Výsledkem je sice, že vlastní poskytnutí první pomoci zraněným je provedeno profesionálně a včas, ale ostatní úkoly, vyplývající právě z toho, že se jedná o nestandardní případ, tj. hromadnou havárii, jsou odsouvány do pozadí. Svou práci jsem proto zaměřil na téma havárie autobusu a připravenost složek IZS v Jihočeském kraji.

Nesouhlasím s tvrzením autora článku, že s organizací, a tím i s činností ZZS, při zásahu při hromadném neštěstí nelze v současné době nic dělat, a je třeba čekat na nový zákon o ZZS, který by odstranil systémové nedostatky. Pokud je zřizovatelem ZZS Jihočeský kraj, a ten je zároveň i hlavním akcionářem ve většině nemocnic v kraji, není možné, aby nebylo do přijetí potřebného zákona přijato organizační opatření, které by řešilo zásahy složek IZS při hromadných haváriích. Pro všechny složky IZS je nutné urychleně vypracovat taktické postupy (typovou činnost) pro likvidaci hromadné dopravní nehody a sjednotit je. Pro ZZS je nutné do taktických postupů striktně promítnout požadavky vyhlášky č. 434/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů, aby mohl zásah probíhat v rozsahu schváleného traumatologického plánu. Stejně taktické plány pro případ hromadné dopravní nehody je nutné vypracovat a přijmout i pro lůžková zařízení, u kterých je hlavním akcionářem Jihočeský kraj.

Nemohu též souhlasit s tvrzením autora článku, že lůžková zařízení s výjimkou fakultních nemocnic, kterým je dána povinnost zapojení za krizových stavů nejsou součástí IZS, a proto např. po nehodě u Nažidel největší nápor zraněných směřoval do nemocnice v Českém Krumlově. V roce 2003 platný zákon umožňoval v případě hromadného neštěstí využít k řešení situace veškeré dostupné prostředky bez ohledu na to, kdo je poskytuje. Na základě tohoto zákona došlo k následnému přesunu těžce zraněných na pokyn ředitele ZZS České Budějovice, který se do nemocnice v Českém Krumlově dostavil. V pravomoci lékaře, který jako první zasahoval u nehody u Nažidel, byla bezpochyby možnost posílat pacienty s život ohrožujícími zraněními přímo do krajské nemocnice, kde jim mohli poskytnout adekvátní pomoc v potřebné kvalitě přímo a o několik hodin dříve.

Lze souhlasit s tvrzením, že „Je žádoucí situace, kdy pro ZZS bude dosaženo státní garance a zajištění strategické úrovně z Ministerstva zdravotnictví a operační úroveň se všemi příslušnými kompetencemi by měla být svěřena krajským zařízením ZZS, za přípravu krizových plánů by měl být odpovědný jejich ředitel a managementu nemocnic by měla být uložena povinnost zapojit se do systému“. Domnívám se však, že konkrétně v Jihočeském kraji již systém (alespoň teoreticky) takto funguje, pouze není řádně nacvičeno jeho využití v ojedinělých případech hromadných dopravních nehod.

6 Závěr

Domnívám se, že hypotéza, že koordinace složek IZS je v případě závažnější dopravní nehody na dostatečné úrovni, a není nutné její zlepšení, není pravdivá, protože právě ve spolupráci minimálně základních složek IZS by bylo možné provést některá zlepšení. Je nutné konstatovat, že přes závěry taktických cvičení i závažnost takových dopravních nehod jako jsou právě dopravní nehody autobusů není do současné doby vypracována typová činnost složek IZS, která by jednoduchým a přehledným způsobem, právě v případě závažné dopravní nehody, jasně stanovila, co má která záchraňující složka konat, aby nedocházelo buď ke zdvojování činností, nebo se naopak na něco nezapomnělo. Je zřejmé, že každá dopravní nehoda bude mít vždy svá určitá specifika, ale je zřejmé i to, že některé věci je možné obecně pojmenovat a právě na nich uvedenou typovou činnost postavit.

Jako další problém se mi jeví skutečnost, že v současné době nepracují základní složky IZS pod tzv. „jednotným velením“ a při jejich součinnosti dochází k určité roztříštěnosti. Jde o to, že složky HZS a PČR jsou řízeny a financovány Ministerstvem vnitra, tedy státem, ale složky ZZS jsou řízeny a financovány krajem. Zdánlivě výlučné postavení složek ZZS je podle mne právě problémem v koordinaci činností. Možné řešení vidím v začlenění ZZS pod některou ze zbývajících základních složek, (např. pod PČR) což je model používaný v Austrálii, nebo složky HZS a PČR společně se ZZS podřídit kraji s tím, že financování by zůstalo státu.

Dílčím problémem, který podle mne vychází právě z nejednotnosti řízení a financování základních složek IZS je problém jejich vzájemné komunikace v případě mimořádné události. Jde o to, že ačkoli v současné době by již měl být plně funkční a také využívaný zmiňovaný systém Pegas-Matra, používá každá ze základních složek, (např. v případě závažnější dopravní nehody), ještě další komunikační linky, a to ať již jde o mobilní telefony, nebo radiostanice dalších výrobců. Pokud se nepodaří sjednotit a přimět všechny základní složky IZS k používání jednotného systému, (samozřejmě pro to vytvořit podmínky), nebude je možné nikdy využít s maximální efektivitou.

Ze záznamů o průběhu zásahů u obou nehod také vyplývá, že se na místo postupně dostavili vyšší a vyšší funkcionáři jednotlivých složek IZS až po hejtmana kraje. Domnívám se, že je vždy nutné uvážit, zda je jejich přítomnost a přítomnost jejich vozidel přímo na místě nehody bezpodmínečně nutná. V záznamu o nehodě u Rožmberka se dokonce konstatuje, že přijíždějící a zaparkovaná vozidla funkcionářů blokovala úzkou silnici a ztěžovala pohyb sanitních vozů. Přestože jde o havárii s velkým počtem postižených, nejde o katastrofu velkého rozsahu, a přítomnost např. hejtmana nebo pracovníka z Generálního ředitelství HZS ČR podle mne není nutná. Navíc při vypjatých situacích přímo po nehodě jsou vždy různá prohlášení činěna emotivně, pod vlivem okamžité situace a bez ohledu na reálné možnosti. Došlo např. k tomu, že bezprostředně po nehodě u Nažidel slyšeli lidé sliby, které nebyly dodnes (tj. pět let po nehodě) splněny a zprvu dobře míněné výroky se s odstupem času zbytečně stávají „soustem“ pro bulvární časopisy.

7 Seznam použité literatury

- [1] Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy české socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- [2] Zákon č. 110/1998 Sb. o bezpečnosti České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- [3] Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.
- [4] Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [5] Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- [6] Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů.
- [7] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.
- [8] Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [9] Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.
- [10] Zákon č. 283/1991 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů.
- [11] Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě ve znění pozdějších předpisů.
- [12] Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.
- [13] Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.
- [14] Nařízení vlády č. 463/2000 Sb., o stanovení pravidel zapojování do mezinárodních záchranných operací, poskytování a přijímání humanitární pomoci a náhrad výdajů vynakládaných právníky osobami a podnikajícími fyzickými osobami na ochranu obyvatelstva, ve znění nařízení vlády č. 527/2002 Sb. které je zaměřeno a využíváno především na poskytování

humanitární pomoci a záchranné práce v zahraničí prováděné záchrannými týmy ČR.

- [15] Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách, *MV – GŘ HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-77-9*.
- [16] Kuběna F., Findeis, P., Němec, M., Čermák, V.: Dopravní nehody, konstrukce vozidel, *MV – GŘ HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-74-4*.
- [17] Felcman, M., Nezval, V.: Dopravní nehody, speciální technické prostředky pro vyprošťování, *MV – GŘ HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-76-0*.
- [18] Prudil, L.: Zaměření rozvoje operačních a informačních středisek IZS na úrovni krajů, *MV – GŘ HZS ČR, Praha 2003*.
- [19] Ošťádalová, T.: Zavedení tísňové linky 112 v České republice, *Edice SPBI Spektrum, svazek č. 41, Ostrava, 2005, ISBN: 80-86634-69-8*.
- [20] Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: Integrovaný záchranný systém, *Edice SPBI Spektrum, svazek č. 40, Ostrava, 2005, ISBN: 80-86634-65-5*.
- [21] Procházková, D.: Bezpečnost a krizové řízení. 1.vydán.,. *Praha Police history, 2006, ISBN 80-86477-35-5*.
- [22] Internetový server Ministerstva vnitra ČR, Seznam typových činností složek IZS při společném zásahu, [online],
URL:<http://www.mvcr.cz/hasici/izs/dokumentace/add5/index_hasici.html>
[cit. 2008-04-11].
- [23] Internetový server Ministerstva vnitra ČR, Hasík, J.: Úkoly zdravotnické záchranné služby za standardních i mimořádných situací, [online],
URL:<http://www.mvcr.cz/casopisy/112/2008/leden/strana_13.html>
[cit. 2008-04-04].
- [24] Internetový server Ministerstva vnitra ČR, Vejvara, V.: Tragická nehoda autobusu [online],
URL:<<http://www.mvcr.cz/casopisy/150hori/2003/cerven/str4.pdf>>
[cit. 2008-04-04].

- [25] Internetový server Ministerstva vnitra ČR, Statistiky dopravních nehod pro období 2005-2008, [online],
URL:<<http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>>
[cit. 2008-02-10].
- [26] Internetový server Ministerstva vnitra ČR, Statistiky dopravních nehod pro období 2005 a starší, [online],
URL:<<http://www.mvcr.cz/statistiky/2005/starsi.html>>
[cit. 2008-02-10].
- [27] Internetový odkaz na stránky Pramacom Prague, spol. s r.o. , [online],
URL:<<http://www.pramacom.cz/cz/koncova-zarizeni-tetrapol.php>>
[cit. 2008-03-21].
- [28] Statistická data zahrnující dopravní nehodovost v ČR a Jihočeském kraji, Policejní prezidium ČR, [cit. 2008-03-06].
- [29] Vejvara, P.: Souhrnná zpráva o zásahu Nažidla, HZS Jihočeského kraje, územní odbor Český Krumlov, [cit. 2003-03-13].
- [30] Bureš, L., Sviták, M.: Plán provedení taktického cvičení složek IZS Autobus 2005, HZS Jihočeského kraje, [cit. 2005-11-22].
- [31] Rožboud, P.: Souhrnná zpráva o zásahu Rožmberk, HZS Jihočeského kraje, územní odbor Český Krumlov, [cit. 2007-08-15].
- [32] Interní akty řízení MV ČR.
- [33] Interní akty řízení Policie ČR.
- [34] Interní akty řízení HZS.

8 Klíčová slova a seznam zkratek

Klíčová slova

Policie České republiky; Hasičský záchranný sbor; Zdravotnická záchranná služba; Integrovaný záchranný systém; Operační a informační středisko; Velitel zásahu; Mimořádná událost; Dopravní nehoda.

Seznam zkratek

ČR	Česká republika
MV ČR	Ministerstvo vnitra ČR
PČR	Policie České republiky
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
IZS	Integrovaný záchranný systém
HZS	Hasičský záchranný sbor
JPO	Jednotky požární ochrany
OPIS IZS	Operační a informační středisko IZS
KOPIS	Krajské operační a informační středisko
MU	Mimořádná událost
OS	Operační středisko
PNP	Přednemocniční neodkladná péče
VZ	Velitel zásahu
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
CBRN	Chemické, biologické, radiologické a nukleární nebezpečné látky
DIR	Komunikace systému Matra-Pegas v přímém režimu
IDR	Komunikace systému Matra-Pegas v převaděčovém režimu
KHS	Krajská hygienická stanice
TRIAGE	Třídění zraněných

9 Přílohy

Příloha č. 1 Některé terminály radiokomunikačního systému MATRA-PEGAS

Příloha č. 2 Tabulka nejtragičtějších dopravních nehod s účastí autobusu na území ČR

Příloha č. 3 Vozidla ZZS používaná pro přednemocniční neodkladnou péči

Příloha č. 4 Vozidla Policie ČR používaná zejména pro vyšetřování dopravních nehod

Příloha č. 5 Vozidla HZS

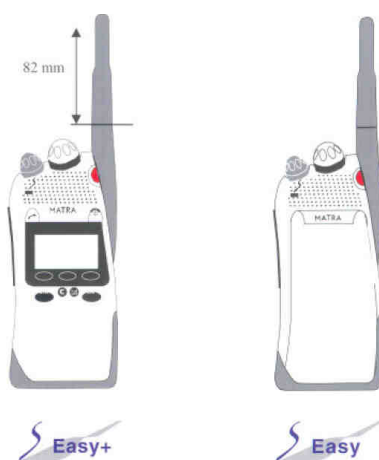
Příloha č. 6 Zásahový kontejner HZS

Příloha č. 7 Ukázky některé vyprošťovací techniky

**Některé terminály radiokomunikačního systému MATRA-PEGAS používané
v IZS**



Ruční rádiový terminál Matra Pegas, typ MC 9620 SMART



Modifikace ručního rádiového terminálu Matra Pegas, typ MC 9620



vozidlová radiostanice Matra Pegas, typ MC 9610 SMART

Tabulka nejtragičtějších dopravních nehod s účastí autobusu na území ČR:

21.12.1950	Srážka autobusu ČSAD a rychlíku s na železničním přejezdu u Podivína (Břeclav) – bilance 34 mrtvých a 56 zraněných.
28.7.1969	Srážka autobusu ČSAD a osobního vlaku na chráněném železničním přejezdu u Bezděčína (ml. Boleslav) – bilance 23 mrtvých a 29 zraněných.
6.7.1995	Havárie autobusu u Kolarovic (Žilina - Slovensko) – bilance 17 mrtvých a 20 těžce zraněných.
2.2. 1999	Srážka autobusu ČSAD a nákladního vozidla u Středokluk (Kladno) – bilance 10 mrtvých a 27 zraněných.
8.8.2003	Havárie autobusu u Nažidel (Český Krumlov) – bilance 19 mrtvých a 34 zraněných

Zdroj dat Policejní prezidium ČR

Jedno ze sanitních vozidel používaných k poskytování přednemocniční neodkladné péče v rámci zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje



Vozidlo typu VW Transporter v barvách Policie ČR, používané zejména pro vyšetřování dopravních nehod



Mobilní technika hasičského záchranného sboru používaná mimo jiné i pro výjezdy k dopravním nehodám



Rychlý zásahový automobil (používaný u cca 90% zásahů při dopravních nehodách)



Cisternová automobilová stříkačka CAS 24 Scania, jedná se o „prvovýjezdové vozidlo“ s osádkou 1+5

Technický kontejner HZS používaný při těžkých dopravních nehodách



Technický kontejner na podvozku Scania. Zařízení je určeno k použití při těžkých dopravních nehodách (má i hydraulickou ruku)

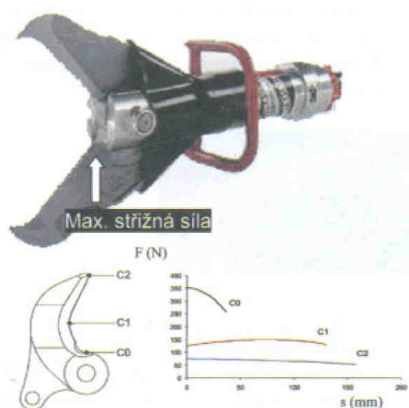


Detail rozkladu kontejneru



Rozložená skříň kontejneru s příslušným vybavením

Ukázky některé vyprošťovací techniky používané k vyprošťování u dopravních nehod



Hydraulické nůžky, které byly speciálně vyvinuty pro přestřížení sloupků, střešních výztuh, případně dveřních závěsů. Střížná síla závisí na průměru hydraulického válce nástroje a pracovních tlacích, které se pohybují od 35 do 75 MPa. Střížná síla je největší u čepu hydraulických nůžek.



Hydraulický rozpínák, který byl speciálně vyvinut k otevření dveří, k odtlačení nebo k odtážení částí vozidel. Rozpínací špičky nástroje lze vyměnit za řetězové úvazky, nebo řezací špičky pro vytváření otvorů v silném plechu. Rozpínací síla v pracovní části může dosáhnout od 6 do 20 tun a rozpínací dráha nástroje může být i přes 800 mm.

Hydraulický kombinovaný nástroj spojuje schopnost pracovat jedněmi čelistmi jako rozpínák i jako nůžky. Mnohostrannost nástroje je však na úkor výkonu.





Hydraulický střihač pedálů, který umožňuje stříhání pedálů aut, ramen volantu, rámců sedadel atd. Tímto způsobem je možno snadno vytvořit větší prostor využitelný v těsných a nespodně dostupných místech vozidla.



Vysokotlaké zvedací vaky typu NT ResQ Bags (Zumro), které je možné vzájemně sešroubovat a tím zvýšit zvedací výšku. Největší z vaků má zvedací sílu až 132 tun při tlaku 1,0 MPa a vzduchové náplni 4000 litrů

Ruční vyprošťovací nástroje používané k tvorbě a rozšiřování otvorů ve dveřích, nebo plástích vozidel, případně k páčení, sekání a dělení materiálů za účelem vyproštění osob.





Zachycovač airbagu řidiče, nebo spolujezdce, který je možno použít pro ochranu zasahujících u neaktivovaných airbagů

Řezací pila se dvěma protiběžnými kotouči, která je určena především na řezání kovu. Při řezání dochází k minimálnímu jiskření, teplotě a přenosu odstředivých sil v řezu.

