

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Zdravotně sociální fakulta

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Bc. Václav Bláhovec

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Zdravotně sociální fakulta

**Činnost složek integrovaného záchranného systému na
místech silničních dopravních nehod se zaměřením na
úlohu a úkoly Policie České republiky**

diplomová práce

Autor práce: Bc. Václav Bláhovec
Studijní program: Ochrana obyvatelstva
Studijní obor: Civilní nouzová připravenost

Vedoucí práce: Doc. Dr. rer. nat. Friedo Zölzer, Ph.D.
Konzultant: PaedDr. Bc. Jaroslav Pangl
Datum odevzdání práce: 21. května 2012

Abstrakt

Na rychlém a profesionálním postupu složek integrovaného záchranného systému na místech silničních dopravních nehod, závisí v první řadě záchrana lidských životů a zdraví osob, poté záchrana majetku a životního prostředí. Pokud dojde k silniční dopravní nehodě, která svým rozsahem a charakterem vyžaduje zásah složek integrovaného záchranného systému, jednotlivé zasahující subjekty provádí svou činnost tak, aby zmírnily nebo eliminovaly následky těchto mimořádných událostí nejen pro jednotlivce, ale i pro širší okolí této události.

Cílem práce je provést analýzu úkolů složek integrovaného záchranného systému a Policie České republiky v jejím rámci, na místech silničních dopravních nehod a shrnout teoretické přístupy k dané problematice s odkazy na platné právní normy.

Teoretická část práce se zabývá vývojem nehodovosti v České republice, vymezuje pojem dopravní nehody a pojem integrovaného záchranného systému. Mapuje činnost složek integrovaného záchranného systému na místech silničních dopravních nehod a specifikuje postupy jednotlivých složek na místě zásahu s důrazem na úlohu a úkoly Policie České republiky. Poskytuje komplexní přehled dané problematiky s výčtem souvisejících právních norem a dokumentů.

V empirické části práce je provedena analýza a komparace zásahu složek integrovaného záchranného systému, vycházející z teoretických přístupů, společného taktického cvičení a samotného zásahu na místě nehody.

Výsledky a závěr poskytují informace o důležitosti a nezbytnosti koordinované spolupráce jednotlivých složek integrovaného záchranného systému, hodnotí současnou úroveň součinnosti a potřebu společných cvičení k neustálému zdokonalování prováděných zásahů, z důvodů ochrany života a zdraví osob, majetku a životního prostředí.

Abstract

Integrated rescue system activities on traffic accident sites with the intention of Czech Police department tasks and objectives.

Quick and professional action by the units of the Integrated Rescue System at the scenes of road traffic accidents is essential primarily for saving people's lives and health, of secondary importance is the protection of property and the environment. If there is a road traffic accident which by its scope and nature requires units of the Integrated Rescue System to be called out, the individual intervening entities do what they can to reduce or eliminate the consequences of these exceptional events not only for the individuals concerned but also for the wider vicinity.

The goal of this thesis is to analyse the tasks of the units of the Integrated Rescue System, and the Police Force of the Czech Republic within their framework, at the scenes of road traffic accidents and to summarise theoretical approaches to this question with references to valid legal standards.

The theoretical part addresses accident rate trends in the Czech Republic, it defines the term traffic accident and the term Integrated Rescue System. It maps the activities of the units of the Integrated Rescue System at the scenes of road traffic accidents and specifies procedures of the individual units at the scene of intervention with emphasis on the role and tasks of the Police Force of the Czech Republic. It provides a complex overview of the issue with an account of the related legal standards and documents.

The empirical section contains an analysis and comparison of the call outs of the units of the Integrated Rescue System, using as its base theoretical approaches, joint tactical exercises and the interventions themselves at the scenes of accidents.

The results and the conclusion provide information about the importance and essential nature of coordinated cooperation between the individual units of the Integrated Rescue System, they evaluate the current level of interaction and the need for joint exercises in order constantly to perfect interventions, in the interest of the goal of saving the lives and health of people and protecting property and the environment.

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem 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 – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 21. května 2012

.....

Bc. Václav Bláhovec

Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci děkuji

Doc. rer. nat. Friedo Zölzerovi

a

PaedDr. Bc. Jaroslavu Panglovi

Obsah

1	SOUČASNÝ STAV DANÉ PROBLEMATIKY	11
1.1	DOPRAVNÍ NEHODA	11
1.1.1	Pojem dopravní nehody a její právní úprava.....	11
1.1.2	Základní pojmy a povinnosti, druhy dopravních nehod	12
1.1.2.1	Druhy dopravních nehod.....	13
1.1.3	Nehodovost v České republice za rok 2011	14
1.1.4	Silniční dopravní nehoda vyžadující společný zásah složek IZS	15
1.2	INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM.....	15
1.2.1	Pojem integrovaného záchranného systému a jeho zákonná definice	16
1.2.2	Mimořádná událost, záchranné a likvidační práce	17
1.2.3	Složky integrovaného záchranného systému.....	17
1.2.3.1	Základní složky	18
1.2.3.2	Ostatní složky.....	18
1.3	ČINNOST INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU NA MÍSTĚ ZÁSAHU	19
1.3.1	Poplachový plán IZS a stupně poplachu	19
1.3.2	Operační a informační střediska.....	20
1.3.3	Velitel zásahu.....	21
1.3.4	Zásady koordinace IZS	22
1.3.5	Činnost základních složek IZS na místech silničních dopravních nehod.....	24
1.3.5.1	Úkoly hasičského záchranného sboru	25
1.3.5.2	Úkoly zdravotnické záchranné služby	27
1.3.5.3	Úkoly Policie České republiky.....	29
1.3.5.3.1	Využití mobilního, kontaktního a koordinačního centra.....	30
1.3.5.3.2	Úkoly na místě dopravní nehody v souvislosti s jejím šetřením	32
1.3.5.3.3	Šetření trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou	33
1.3.5.3.4	Šetření přestupkové jednání v souvislosti s dopravní nehodou.....	35
1.3.6	Činnost ostatních složek IZS na místech silničních dopravních nehod.....	36
1.3.7	Typové činnosti složek IZS při společném zásahu	36
2	CÍL PRÁCE A HYPOTÉZA	39
3	METODIKA.....	40
4	VÝSLEDKY	41
4.1	TAKTICKÉ POSTUPY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY DLE TYPOVÝCH ČINNOSTÍ	41
4.1.1	Katalogový soubor typové činnosti STČ 08/IZS Dopravní nehoda	41

4.1.2	Katalogový soubor typové činnosti STČ 09/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu u mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí	45
4.1.3	Katalogový soubor typové činnosti STČ 10/IZS Typová činnost složek IZS při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici	49
4.2	TAKTICKÉ CVIČENÍ SLOŽEK IZS „AUTOBUS 2010“	54
4.2.1	Výchozí situace a námět cvičení	54
4.2.2	Vyhodnocení taktického cvičení	63
4.2.3	Dílčí závěr a poznatky z provedeného cvičení	68
4.3	DOPRAVNÍ NEHODA AUTOBUSU V OBCI RYBNÍK U DOLNÍHO DVOŘIŠTĚ	69
4.3.1	Výchozí situace	69
4.3.2	Vyhodnocení zásahu	70
4.3.3	Dílčí závěr a poznatky z provedeného zásahu	75
4.4	SPOLUPRÁCE HZS S DALŠÍMI SUBJEKTY V JIHOČESKÉM KRAJI ZA ROK 2011	76
5	DISKUZE	77
6	ZÁVĚR	83
7	KLÍČOVÁ SLOVA.....	84
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	85
8	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	86
	LITERATURA	86
	LEGISLATIVNÍ NORMY	88
	ZÁVAZNÉ POKYNY, NAŘÍZENÍ A KATALOGY ČINNOSTÍ	89
	INTERNETOVÉ ZDROJE	89
9	PŘÍLOHY.....	91

ÚVOD

Každodenní život přináší situace a události, které mohou ohrozit zdraví a život jedince či jeho rodinu. Může se také jednat o situace a ohrožení takového rozsahu, které lze označit za mimořádné události a v tomto případě musí stát a jeho složky zabezpečit na odpovídající profesionální úrovni ochranu a pomoc občanům. Pokud dojde k mimořádným událostem takového rozsahu, že je nelze vyřešit obvyklým způsobem za použití orgánů a složek bezpečnostního systému a tyto události vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací, je nezbytné nasadit síly a prostředky integrovaného záchranného systému, který byl za tímto účelem vytvořen. Jednotný, organizovaný a kvalifikovaný postup jeho složek je zárukou odpovídajícího zásahu tam, kde je ho potřeba.

Mezi takové negativní situace či mimořádné události, které mohou ohrozit náš život a zdraví, patří bezesporu silniční dopravní nehody. Silniční přeprava osob, zvířat a zboží je nejvíce využívaným způsobem přepravy. A právě z toho důvodu, že je silniční doprava tak masivně využívána, roste spolu s tímto trendem také riziko, že se účastník silničního provozu stane účastníkem silniční dopravní nehody.

V souvislosti s touto skutečností dochází k ohrožení na životech a zdraví osob, k materiálním škodám, nebo ke škodám s ekologickými následky. Cílem a prioritou každého vyspělého státu, je minimalizovat počet těchto negativních událostí a jejich následků, neboť jejich úplného vymýcení a zabránění jejich vzniku, totiž nelze dosáhnout. Z tohoto důvodu je nutné preventivně výchovnou činností působit na obyvatelstvo a informovat o možných rizicích a také o následcích. Ze strany státních orgánů je nutné přijímat taková opatření, aby případné negativní následky byly co nejmenší. S tím souvisí i nastavení přehledného a funkčního legislativního prostředí a přijímání dalších účinných mechanismů, včetně uplatnění represivních opatření.

Odborná připravenost, profesionální přístup, účinná akceschopnost a co možná nejefektivnější plnění úkolů ze strany základních a ostatních složek integrovaného záchranného systému by měla být zárukou, že negativní následky vzniklých situací, budou co nejmenší. Integrovaný záchranný systém, který je součástí bezpečnostního systému České republiky tak naplňuje ústavní právo občanů na poskytnutí pomoci v případě, že je ohrožen život nebo zdraví občanů. Každý člověk má právo na život a na

ochranu svého zdraví, [24] a ochrana života, zdraví a majetkových hodnot je základní povinností státu. [25]

Složky integrovaného záchranného systému společně zasahují při dopravních nehodách, požárech, povodních a dalších událostech při záchraně životů a zdraví, majetku a životního prostředí. K tomu, aby tyto složky mohly plnit své povinnosti na vysoké úrovni, provádí ke zlepšení své připravenosti prověřovací a taktická cvičení, které mají pomoci ke zdokonalení činnosti a součinnosti na místech zásahu.

1 SOUČASNÝ STAV DANÉ PROBLEMATIKY

1.1 Dopravní nehoda

Situace na českých silnicích a velký počet dopravních nehod, je ve většině případů zapříčiněna nezodpovědným chováním řidičů, kteří mnohdy riskantní a bezohlednou jízdou ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Velký podíl na vzniku dopravních nehod má také jízda pod vlivem alkoholu a nepřizpůsobení rychlosti a způsobu jízdy aktuálnímu počasí a stavu dopravní komunikace. Ohrožen je v podstatě každý a to téměř denně, neboť nebezpečí tohoto druhu je téměř všudypřítomné a souvisí s rozvojem silniční dopravy. Dopravu lze charakterizovat na základě vlastností a potřeb z pohledu dopravní cesty, dopravních prostředků nebo obslužné infrastruktury. [1] Dle charakteru lze dopravu klasifikovat jako nákladní silniční dopravu, autobusovou přepravu, městskou hromadnou povrchovou dopravu a individuální automobilovou dopravu. [15]

1.1.1 Pojem dopravní nehody a její právní úprava

Pojem dopravní nehody je vymezen v § 47, odstavci 1 zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. [30]

V této souvislosti je třeba zmínit, že pozemní komunikací se rozumí dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití, a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice a na místní a účelové komunikace. [27]

Pokud dojde k události, která se nestane na pozemní komunikaci, ale například na soukromých pozemcích nebo ve firemních a jiných objektech, nejedná se o silniční dopravní nehodu ve smyslu zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Jestliže dojde k dopravní nehodě, při které je nezbytné provést záchranné a likvidační práce a pro jejich provedení je nutná spolupráce složek integrovaného záchranného systému s využitím jejich kompetencí ke speciálním činnostem, jedná se o dopravní nehodu, která má charakter mimořádné události. Pojem takové dopravní nehody je vymezen v Katalogovém souboru typové činnosti složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu u dopravní nehody - STČ 08/IZS. [38]

Dopravní nehoda je taková mimořádná událost, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně hrozí či vznikla škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti. [38]

1.1.2 Základní pojmy a povinnosti, druhy dopravních nehod

Zákon o provozu na pozemních komunikacích stanoví povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě a také povinnosti ostatních účastníků dopravní nehody. Dle taxativně vymezených povinností se dopravní nehody dělí na ty, kdy jejím účastníkům nevzniká povinnost ji ohlásit a na dopravní nehody, kdy vzniká povinnost ji ohlásit policistovi. [30]

Povinnost nahlášení dopravní nehody Policii České republiky (dále jen „Policie ČR“) vzniká tehdy, pokud:

- dojde k usmrcení nebo zranění účastníků dopravní nehody
- vznikne hmotná škoda převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč
- dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle

- dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích
- účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích [30]

Postup šetření dopravních nehod, které podléhají oznamovací povinnosti, je upraven interními předpisy Policie ČR. Mezi další dopravní nehody, s určitou zvláštností v postupu šetření patří například:

- střet vozidla se zvířeti
- dopravní nehoda s účastí vozidla v režimu ADR¹
- dopravní nehoda s účastí cizince
- dopravní nehoda s alkoholem
- škodní událost [45]

1.1.2.1 Druhy dopravních nehod

Silniční dopravní nehody lze podle jejich charakteru a počtu účastníků nehody v silničním provozu dělit následovně:

- **havárie** - na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo
- **srážka** - jedná se o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden řídil silniční vozidlo, zde může dojít k čelnímu nebo bočnímu nárazu, k nárazu zezadu, náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střed dopravního prostředku s chodcem, nebo se zvířetem
- **jiné nehody** – tyto nelze zařadit do žádné z předchozích kategorií, jedná se například o vypadnutí osoby z jedoucího vozidla či o jinou zdravotní újmu způsobenou ve vozidle, v souvislosti s jízdou [16]

¹ ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

1.1.3 Nehodovost v České republice za rok 2011

Policie ČR šetřila v roce 2011 75 137 nehod, při kterých bylo 707 osob usmrceno, 3 092 osob těžce zraněno a 22 519 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody činila 4 628,08 mil. Kč. V porovnání s rokem 2010 byl zaznamenán nárůst počtu těžce a lehce zraněných o 269 respektive 909 osob, naopak pokles byl zaznamenán v celkovém počtu nehod a počtu usmrcených osob. [52]

Počet dopravních nehod se snížil v porovnání s rokem 2010 o 385 šetřených událostí. Jedná se o druhý nejnižší počet od roku 1990. Při porovnávání počtu nehod v tomto období je však nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR. Tato legislativní změna změnila od 1. ledna 2009 „hranici“ povinnou pro hlášení nehody z původních 50.000,- Kč na 100.000,-Kč. [52]

Počet usmrcených poklesl o 46 osob a jedná se o nejnižší počet od roku 1990. Nejvíce usmrcených od tohoto období bylo zaznamenáno v roce 1994, kdy v souvislosti s dopravní nehodou zemřelo 1.473 osob. [52]

Problematiku dopravních nehod lze nadále považovat za závažnou, o čemž svědčí skutečnost, že Policie ČR šetřila nehodu v průměru každých 7 minut, přibližně každých 23 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a přibližně každé 3 hodiny byl zraněn těžce. V průměru každých 12 a půl hodiny zemřel při dopravní nehodě člověk. [52]

Dle vývoje nehodovosti v zemích Evropské unie (dále jen „EU“) se Česká republika propadla v pořadí zemí EU ze 14. příčky na 18. místo, neboť Francie, Španělsko, Portugalsko, Litva, Lotyšsko a Estonsko patří mezi státy, v nichž se již v roce 2009 snížil počet usmrcených téměř na polovinu, vlivem systémového úsilí a zavedení efektivních nápravných opatření. A to přitom ještě v roce 2001 vykazovaly některé z nich horší ukazatele nehodovosti než Česká republika. [51]

Přehled dopravní nehodovosti ohledně následků a vývoje těchto negativních událostí od roku 1990, je uveden v *příloze č. 1.*, kde jsou v tabulkách a grafech uvedeny celkové údaje za Českou republiku a samostatně za Jihočeský kraj.

1.1.4 Silniční dopravní nehoda vyžadující společný zásah složek IZS

Při vzniku silniční dopravní nehody, která má svým rozsahem a možnými následky charakter mimořádné události (dále jen „MU“), zasahují společně složky integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“). Pro společný zásah u dopravní nehody je zpracován Katalogový soubor typové činnosti složek IZS vedený pod číselným označením STČ 08/IZS.

Tento dokument vymezuje dopravní nehodu jako druh MU, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně hrozí či vznikla škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti. [38]

Společný zásah složek IZS dle tohoto dokumentu je uplatňován zejména v souvislosti s dopravními nehodami:

- při kterých je nezbytné provést záchranné a likvidační práce a pro jejich provedení je nutná spolupráce složek integrovaného záchranného systému a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem, např. řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu, sjízdnost vozovky apod.
- u kterých je důvodné podezření na spáchání trestného činu v souvislosti s provozem vozidel na komunikacích a vyšetřování probíhá souběžně s prováděnými záchrannými a likvidačními pracemi
- u kterých je prováděno šetření příčin dopravní nehody Policií ČR nebo jiným k tomu příslušným orgánem a šetření probíhá souběžně s prováděnými záchrannými a likvidačními pracemi [38]

1.2 Integrovaný záchranný systém

Důvodem vzniku IZS byla potřeba vytvoření funkčního systému pro řešení situací, které byly vyvolány mimořádnými událostmi velkého rozsahu. Jsou situace, které vyžadují svým rozsahem nasazení sil a prostředků vícero spolupracujících zasahujících složek, k provedení záchranných a likvidačních prací. IZS není konkrétní organizací, ale

jedná se o systém součinnosti, spolupráce a kooperace jednotlivých subjektů, které při prováděném zásahu neztrácejí svoji právní subjektivitu. Svoji organizovanou společnou činností přispívají k záchraně osob, zvířat, majetku a životního prostředí. [21]

1.2.1 Pojem integrovaného záchranného systému a jeho zákonná definice

Základním právním předpisem pro integrovaný záchranný systém je zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů.

Zákon vymezuje integrovaný záchranný systém, stanoví jeho složky a jejich působnost a také působnost státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků, práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na mimořádné události a při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva před a po dobu vyhlášení krizových stavů, tzn. stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu. [29]

Pojem integrovaného záchranného systému je vymezen v § 2 a jeho použití v § 3 výše uvedeného zákona:

Pro účely tohoto zákona se rozumí integrovaným záchranným systémem koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. [29]

Integrovaný záchranný systém se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma anebo více složkami integrovaného záchranného systému. [29]

V případě integrovaného záchranného systému se nejedná o organizaci, ale jak je již uvedeno v jeho názvu, jedná se o **systém**, který má adekvátním způsobem koordinovaně a efektivně reagovat na vzniklou mimořádnou, případně krizovou situaci a to za použití kombinovaných sil a prostředků a jejich vzájemné spolupráce. O jeho použití hovoříme v případě nutnosti využití dvou a více jednotlivých složek, kdy působením jednotlivých složek není dotčeno jejich postavení a úkoly stanovené zvláštními předpisy. [21]

1.2.2 Mimořádná událost, záchranné a likvidační práce

Za **mimořádnou událost** se dle § 2 písm. b) zákona č. 239/2000 Sb. považuje škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.

Záchranné práce jsou činnosti k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin. [29]

Likvidačními pracemi se rozumí činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí. [29]

Systém řešení vzniklých mimořádných situací lze rozdělit do čtyř úrovní:

- vzniklá situace je řešena jednotlivou základní složkou IZS
- vzniklou situaci řeší v součinnosti hlavní a ostatní složky IZS a další síly, zařízení a prostředky
- vzniklá situace je řešena komplexně státní správou za podpory základních složek IZS, Armády ČR, složek Ministerstva vnitra a dalších sil a prostředků, v součinnosti se samosprávou
- vzniklou situaci řeší systémově ústřední orgány státní správy, prostřednictvím státní správy, nasazením sil a prostředků ČR, za spolupráce mezinárodních sil a prostředků [2]

1.2.3 Složky integrovaného záchranného systému

Složky integrovaného záchranného systému, jsou rozděleny na složky takzvané základní a ostatní. Tyto složky se při prováděném zásahu řídí příkazy velitele zásahu, případně pokyny starosty obce s rozšířenou působností, hejtmana kraje nebo zástupce ministerstva vnitra, v případě koordinace prováděných záchranných a likvidačních prací. [29]

1.2.3.1 Základní složky

Mezi základní složky integrovaného záchranného systému se řadí **Hasičský záchranný sbor České republiky, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, zdravotnická záchranná služba a Policie České republiky.** [29]

Každá z těchto složek plní své úkoly. Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS ČR“) chrání životy, zdraví a majetek obyvatelstva a poskytuje účinnou pomoc při mimořádných událostech. Policie ČR je ozbrojeným bezpečnostním sborem, který plní úkoly ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti občanů, ochrany majetku a odhalování a vyšetřování trestné činnosti. Zdravotnická záchranná služba (dále jen „ZZS“) poskytuje neodkladnou před nemocniční péči a to až do doby předání pacienta k nemocniční a následné péči.

Tyto složky zajišťují nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a neodkladný zásah v místě mimořádné události. Za tímto účelem rozmísťují své síly a prostředky po celém území České republiky. [29]

1.2.3.2 Ostatní složky

K ostatním složkám integrovaného záchranného systému se řadí **vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory** (např. městská policie, Celní správa), **ostatní záchranné sbory** (např. Horská služba, Letecká záchranná služba), **orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů** (např. Český červený kříž, Svaz civilní obrany České republiky), která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. V době krizových stavů se stávají ostatními složkami integrovaného záchranného systému také **odborná zdravotnická zařízení** na úrovni fakultních nemocnic pro poskytování specializované péče obyvatelstvu. [29]

Tyto složky poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání dle povahy mimořádné události a také dle jejich možností k zásahu a pravomocí v souladu s legislativou. [29]

1.3 Činnost integrovaného záchranného systému na místě zásahu

Jak již bylo uvedeno, při provozu na pozemních komunikacích dochází k celé řadě dopravních nehod, které lze klasifikovat dle jejich závažnosti. Pokud dojde ke vzniku silniční dopravní nehody, která má svým rozsahem a možnými následky charakter mimořádné události, zasahují společně složky integrovaného záchranného systému. Dále jednotlivé složky zasahují u dalších silničních nehod, které tento zásah vyžadují. A to například v případě, že v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích dojde ke zranění nebo úmrtí osob. [38]

1.3.1 Poplachový plán IZS a stupně poplachu

Pro ústřední koordinaci záchranných a likvidačních prací je zpracováván **Ústřední poplachový plán** a k vyžadování pomoci, koordinaci činností na krajské úrovni, na úrovni obce s rozšířenou působností a k činnosti na místě zásahu je zpracováván **poplachový plán kraje**. Poplachový plán je vždy územně příslušný a obsahuje spojení na základní a ostatní složky, přehled sil a prostředků ostatních složek a způsob povolávání a vyrozumívání vedoucích složek, členů krizových štábů a dalších právnických a podnikajících fyzických osob, zahrnutých do havarijního plánu kraje nebo vnějšího havarijního plánu. [37]

Stupeň poplachu vyhláší pro jedno místo zásahu velitel zásahu nebo Operační a informační středisko při prvotním povolávání složek na místo zásahu. Pro integrovaný záchranný systém se můžou vyhlásit čtyři stupně poplachu. **První stupeň poplachu**, který je nejnižší, je vyhlášen, pokud jsou mimořádnou událostí ohroženy jednotlivé osoby nebo objekty a záchranné a likvidační práce provádí základní složky, které není nutno nepřetržitě koordinovat. Pokud dojde k ohrožení více jak jednoho objektu se složitými podmínkami, dochází k ohrožení nejvýše 100 osob, činnost provádí základní a ostatní složky z kraje, kde MU probíhá, nebo je nutná nepřetržitá koordinace zasahujících složek, je vyhlášen **druhý stupeň poplachu**. **Třetí stupeň poplachu** je vyhlášen v případě, že MU ohrožuje více jak 100 a nejvýše 1000 osob, část obce nebo areálu podniku, záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky IZS, nebo se využívají síly a prostředky z jiných krajů a tyto složky je nutné

koordinovat velitelem zásahu, za pomoci jeho štábu. Tento stupeň poplachu je vyhlášen také v případě, že jde o hromadnou havárii v silniční nebo letecké dopravě. Čtvrtý stupeň poplachu se označuje jako **zvláštní**. Ten je vyhlášen, pokud MU ohrožuje více jak 1000 osob, celé obce nebo plochy území nad jeden kilometr čtvereční a záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky IZS, včetně sil a prostředků jiných krajů, nebo pomoci ze zahraničí. Společný zásah v tomto případě vyžaduje koordinaci na strategické úrovni. [37]

1.3.2 Operační a informační střediska

Aby celý systém plošného pokrytí, vytvořený složkami IZS byl funkční, je zajištěna nepřetržitá pohotovost příjmu tísňového volání. K aktivování složek IZS, pro řízení a podporu své činnosti slouží operační a informační střediska (dále jen „OPIS“). Pravděpodobně nejběžnějším způsobem oznámení vzniku mimořádné události, je telefonické oznámení na linku tísňového volání. [13] Jedná se o bezplatná telefonní čísla určená k tísňovému volání. Státem zajišťovaná pomoc v nouzi je dosažitelná na národních telefonních číslech 150 (HZS ČR), 155 (ZZS) a 158 (Policie ČR). Jednotné evropské telefonní číslo tísňového volání 112 zajišťuje HZS ČR prostřednictvím telefonního centra tísňového volání (dále jen „TCTV“). Každá ze základních složek má navíc své operační středisko (dále jen „OS“), kam lze nahlásit událost, vyžadující zásah těchto složek. Pokud OS některé složky přijme hlášení, jehož řešení mu dle věcné nebo místní působnosti nepřipadá, předá je OS příslušné složky. [21]

Pokud dojde k oznámení vzniku mimořádné události, operační středisko vyhodnotí závažnost oznámení a vzniklé situace a vyhlásí odpovídající stupeň poplachu. Vyrozumí také jednotlivé složky o nutnosti provedení zásahu a v případě nutnosti také určené osoby dotčených správních úřadů a právnické a fyzické osoby určené havarijním plánem kraje. [21]

Pokud dojde k události, která se týká oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku, záchranných a likvidačních prací, ochrany obyvatelstva a dalších mimořádných událostí, existuje hlášená povinnost. Předmětem hlášení jsou události, které mohou vzhledem ke způsobu provedení nebo aktuální bezpečnostní situaci

představovat riziko pro Českou republiku. Účelem hlášení je poskytovat informace o událostech vedoucím zaměstnancům Ministerstva vnitra, operačním střediskům a stálým službám tak, aby všechny subjekty byly včas informovány a v případě potřeby mohly přijmout taková opatření, která povedou k omezení nepříznivých následků. Operační středisko Policejního prezidia České republiky a operační a informační středisko generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky jsou povinny bezodkladně hlásit **informačnímu a situačnímu centru Ministerstva vnitra výskyt těchto událostí**. Poskytnuté informace jsou zde vyhodnocovány a dle jejich charakteru jsou poskytovány příslušným operačním střediskům a stálým službám, pokud tyto informace nebyly poskytnuty z jejich strany. [41]

Hlásné povinnosti podléhají v případě nejzávažnějších případů také dopravní nehody prostředků hromadné přepravy osob přepravujících v době nehody více než 7 osob, pokud došlo ke zranění přepravovaných osob. Dále dopravní nehody, při nichž došlo k usmrcení 3 a více osob, řetězové dopravní nehody, při nichž došlo k usmrcení nebo zranění většího počtu osob v kombinaci se zablokováním dálnic nebo hlavních silničních tahů, dopravní nehody se závažným poškozením životního prostředí. [41]

1.3.3 Velitel zásahu

Pro dosažení odpovídajícího výsledku při zásahu složek IZS na místě silniční dopravní nehody, je nutné, aby zasahující složky, nebo jednotky byly řízeny odpovědnou osobou, aby bylo efektivně využito lidských, technických a materiálních zdrojů.

Činnost zasahujících jednotek a dalších vyžádaných subjektů řídí velitel zásahu. Při společném zásahu dvou a více jednotek, převezme řízení zásahu velitel jednotky, která zahájila činnost jako první. V případě, že zásah provádí jedna nebo více jednotek společně s ostatními složkami IZS a některé ze zasahujících složek s ohledem na charakter záchranných a likvidačních prací přísluší dle zvláštních předpisů řízení těchto prací, velitel zásahu s touto složkou spolupracuje. Pokud nejsou příslušné složky na místě, velitel zásahu zajistí jejich vyrozumění a do doby jejich příjezdu řídí provádění záchranných a likvidačních prací. Dle složitosti a rozsahu zásahu může zřídit štáb

velitele zásahu, stanovit jednotlivé úseky a určit jejich velitele, případně si může vyžádat svolání územně příslušného krizového štábu a požádat o koordinaci zásahu starostu obce s rozšířenou působností nebo hejtmana kraje. [36]

Do štábu velitele zásahu určí velitel zásahu zejména vyjednaváče Policie ČR, velitele jednotky požární ochrany (dále jen „JPO“) nebo funkcionáře HZS ČR s právem přednostního velení, lékaře ZZS, velitele sil a prostředků Policie ČR, další zástupce složek IZS a další právnické nebo fyzické osoby potřební k řešení MU. [10]

1.3.4 Zásady koordinace IZS

Spolupráci jednotlivých složek IZS na místě zásahu, vzhledem k tomu, že každá z nich plní odlišné úkoly s ohledem na pracovní náplň a pravomoci, je nutné účinně koordinovat, aby jejich činnost byla co nejvíce efektivní. Podíl zapojení jednotlivých subjektů do IZS je uveden v příloze č. 2.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001., o některých podrobnostech zabezpečení IZS stanoví, že koordinací složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu se rozumí koordinace záchranných a likvidačních prací včetně řízení jejich součinnosti.

❖ Spočívá v následujících činnostech: [37]

- a) vyhodnocení druhu a rozsahu mimořádné události a jí vyvolaných ohrožení za využití výsledků souběžně organizovaného průzkumu
- b) uzavření místa zásahu, a omezení vstupu osob na místo zásahu, jejichž přítomnost zde není potřebná
- c) záchrana bezprostředně ohrožených osob, zvířat nebo majetku, popřípadě jejich evakuace
- d) poskytnutí neodkladné zdravotní péče zraněným osobám
- e) přijetí nezbytných opatření pro ochranu životů a zdraví osob zasahujících složek, kterými jsou

- rozdělení místa zásahu na zóny s charakteristickým nebezpečím, stanovení odpovídajícího režimu práce a způsobu ochrany života a zdraví sil včetně použití ochranných prostředků
- zohlednění zvláštností místa zásahu při činnosti složek
- vytvoření týlu
- přerušování záchranných prací, pokud jsou bezprostředně ohroženy životy a zdraví zasahujících sil, nebo by záchrannými pracemi vznikly závažnější nepříznivé následky než ty, které hrozí vzniklou mimořádnou událostí [37]

f) přerušování trvalých příčin vzniku ohrožení vyvolaných mimořádnou událostí

g) omezení ohrožení vyvolané mimořádnou událostí a stabilizace situace v místě zásahu

h) přijetím odpovídajících opatření v místech, kde se očekávají účinky při šíření mimořádných událostí, kterými jsou:

- průzkum šíření mimořádné události
- informování nebo varování obyvatelstva na území ve směru šíření mimořádné události, která je může ohrozit svými účinky
- evakuace obyvatelstva, popřípadě zvířat
- vyhledání zraněných nebo bezprostředně ohrožených osob
- ošetření zraněných osob
- poskytnutí pomoci osobám, které nelze evakuovat
- regulaci volného pohybu osob a dopravy v místě zásahu a v jeho okolí
- střežení evakuovaného území a majetku

i) poskytnutí nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám

j) poskytnutí neodkladné veterinární péče zraněným zvířatům

k) poskytování nutných informací příbuzným osob, které jsou výrazně postiženy MU

- l) podávání nezbytných informací o mimořádné události a o prováděných záchranných a likvidačních pracích sdělovacím prostředkům a veřejnosti
- m) dokumentování údajů a skutečností za účelem zjišťování a objasňování příčin vzniku mimořádné události
- n) dokumentování záchranných a likvidačních prací, které obsahuje základní přehled o nasazených složkách a časový sled prováděných činností [37]

Složky IZS jsou při společném zásahu koordinovány velitelem zásahu v místě nasazení složek a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události na **taktické úrovni**, operačním a informačním střediskem integrovaného záchranného systému na **operační úrovni** a starostou obce s rozšířenou působností, hejtnanem kraje (primátorem hlavního města Prahy), nebo Ministerstvem vnitra a ostatními správními úřady v případech stanovených zákonem na **strategické úrovni**. [37]

V rámci IZS je důležitá spolupráce Policie ČR a HZS, kdy tuto spolupráci upravuje několik smluv, uzavřených mezi těmito subjekty. V souvislosti s řešenou problematikou je třeba zmínit Dohodu o spolupráci mezi HZS a PČR - potírání některých druhů závažné trestné činnosti, jakož i za účelem řešení MU, při kterých může dojít k ohrožení zdraví, životů osob a škodám na majetku z 18. listopadu 2004 a Dohodu o součinnosti mezi PČR a HZS v oblasti koordinovaného postupu při vyšetřování požárů z 12. července 2005. [18]

1.3.5 Činnost základních složek IZS na místech silničních dopravních nehod

Pokud při zásahu na místech silničních dopravních nehod spolupracují minimálně dvě základní složky, jedná se o činnost integrovaného záchranného systému. Vzhledem k četnosti dopravních nehod, zasahuje IZS ve velké míře právě u těchto událostí. Po přijetí oznámení a vyhodnocení rozsahu dopravní nehody je vyhlášen odpovídající stupeň poplachu. Následně dochází k aktivaci složek IZS dle poplachového plánu IZS kraje. Ve většině případů se jedná o vyhlášení prvního stupně poplachu. Jak již bylo uvedeno, na místě zásahu velí složkám IZS velitel zásahu. Ten po příjezdu na místo veškeré zjištěné informace ohledně rozsahu dopravní nehody předá operačnímu

a informačnímu středisku a případně si vyžádá jinou potřebnou pomoc ke zvládnutí situace. Dle rozsahu pak také rozhodne o případném vytýčení nebezpečné a vnější zóny. **Nebezpečnou zónou** se rozumí vymezený prostor, kde přímo působí účinky dopravní nehody a je bezprostředně ohrožen život a zdraví. Zónu ohraničuje hranice nebezpečné zóny a vymezuje se v případech, kdy dochází k ohrožení zasahujících sil účinky nebezpečných látek nebo jiných nebezpečí. **Ve vnější zóně** se mohou nacházet zraněné osoby a cestující, neboť se jedná o bezpečný vymezený prostor. Je zde omezen volný pohyb osob a dopravních prostředků a jedná se o prostor vymezený hranicí vnější zóny pro vedení zásahu. [37]

V případě, že dojde v souvislosti s dopravní nehodou k úniku nebezpečné látky, může velitel zásahu vyhlásit až čtvrtý stupeň poplachu.

1.3.5.1 Úkoly hasičského záchranného sboru

Hasičský záchranný sbor ČR je zřízen zákonem č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů a jeho základním posláním je chránit životy, zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při MU. [28], HZS ČR zabezpečuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací, [50] a plní úkoly, které mu stanoví zvláštní předpisy. [29]

Jednotkami požární ochrany jsou **jednotky HZS kraje**, složené z příslušníků HZS, **jednotky HZS podniku** (dále jen „HZSP“), které tvoří zaměstnanci právnických nebo podnikajících fyzických osob, **jednotky sboru dobrovolných hasičů obcí** (dále jen „JSDHO“) a **jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku**, jejichž členové nevykonávají činnost v těchto jednotkách jako své zaměstnání. Mezi činnosti, které vykonávají JPO patří:

- provádění požárního zásahu podle příslušné dokumentace požární ochrany nebo při soustředění a nasazování sil a prostředků
- provádění záchranných prací při živelních pohromách a jiných MU

- provádění činností směřujících k předcházení požárům a jejich zdolávání, snižování následků živelních pohrom a jiných MU včetně zvyšování akceschopnosti JPO [26]

Na místech **silničních dopravních nehod** zajišťuje hasičský záchranný sbor zejména následující činnosti: [38]

- hašení požárů vozidel
- opatření k zamezení vzniku požáru vozidel
- vyprošťování osob z havarovaných vozidel
- v případě úniku nebezpečné látky provádí její zachycení a likvidaci
- zachycují unikající provozní kapaliny
- zajišťování nebezpečného nákladu
- dekontaminace vozovky a zasaženého okolí
- zřizování dekontaminačních stanovišť v případě úniku nebezpečných látek
- vytýčení nebezpečné a vnější zóny
- zajišťování nebezpečného nákladu
- činnosti k obnovení provozu na pozemní komunikaci
- poskytují první pomoc postiženým do příjezdu ZZS [38]

Zásah HZS a jednotek JPO na místech silničních dopravních nehod si vyžadují situace, kdy je zejména nutné provádět záchranné vyprošťovací práce, nebo likvidovat následky dopravní nehody. Zásah jednotek u dopravní nehody, s následným požárem se ze statistického hlediska HZS posuzuje jako zásah u požáru. Za zásah u dopravní nehody je považován i zásah, kdy je například vyprošťován dopravní prostředek z prostorů mimo komunikace, nebo se jedná o odstraňování drobných následků dopravní nehody. V těchto případech se jedná o odtažení vraků, o vozidlo sjeté mimo komunikaci, očištění komunikace nebo odstranění úniků nebezpečných látek a provozních kapalin. Pokud v činnosti JPO převládají jiné činnosti, například z důvodu

úniku nebezpečné látky do životního prostředí, je tento zákrok klasifikován dle převažujícího charakteru. Jednotlivé druhy událostí se zásahy JPO jsou uvedeny v příloze č. 3 až 6. Pokud dojde k silniční dopravní nehodě, spojené s uvolněním nebezpečných chemických látek, včetně ropných produktů, je zásah směřován k omezení nebo snížení rizika úniku hořlavých, výbušných, žíravých, jedovatých, zdraví škodlivých, radioaktivních a jiných nebezpečných látek. [19]

Nebezpečnou látkou, nebo nebezpečnou směsí se rozumí látka, která má jednu nebo více nebezpečných vlastností, pro které je za podmínek stanovených zákonem č. 350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon), zařazena do jedné nebo více skupin nebezpečnosti. [33]

1.3.5.2 Úkoly zdravotnické záchranné služby

Poskytovatelem zdravotnické záchranné služby jsou příspěvkové organizace zřizované krajem² a tyto mají oprávnění k poskytování zdravotnické záchranné služby podle zákona o zdravotních službách. [34] Práva, povinnosti a podmínky pro poskytování zdravotnické záchranné služby a pro zajištění připravenosti na řešení MU a krizových stavů³, je upraven zákonem č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, který je účinný od 1. dubna 2012.

Základní náplní činnosti záchranné služby je zajišťování odborné přednemocniční neodkladné péče (dále jen „PNP“) u stavů, které ohrožují lidský život. Ta je zajišťována prostřednictvím operačních středisek, které přijímají a vyhodnocují tísňové výzvy na národním čísle tísňového volání 155, nebo výzvy předané OS jiné složky IZS a posádkami záchranných vozidel v terénu, vyjíždějících ze sítě výjezdových stanovišť po celé zemi. [46]

PNP je definována jako neodkladná péče poskytovaná pacientovi na místě vzniku závažného postižení zdraví nebo přímého ohrožení života a během jeho přepravy k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče. [35]

² upravuje § 23 odst. 1 písm. b) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů

³ upraveno zákonem č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů

❖ **PNP je poskytována při stavech které:** [55]

- bezprostředně ohrožují život postiženého
- mohou vést prohlubováním chorobných změn k náhlé smrti
- způsobí bez rychlého poskytnutí odborné první pomoci trvalé následky
- působí náhlé utrpení a bolest
- působí změny chování a jednání, ohrožují postiženého nebo jeho okolí

❖ **Mezi další činnosti, které vykonává ZZS patří:** [35]

- nepřetržitý příjem volání na číslo 155
- vyhodnocování stupně naléhavosti tísňového volání
- řízení a organizace přednemocniční neodkladné péče na místě události
- spolupráce s cílovým poskytovatelem akutní lůžkové péče
- poskytování instrukcí k zajištění první pomoci
- vyšetření pacienta a poskytnutí zdravotní péče, včetně případných neodkladných výkonů k záchraně života
- soustavná zdravotní péče a nepřetržité sledování ukazatelů základních životních funkcí pacienta během jeho přepravy k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče
- přeprava pacienta letadlem mezi poskytovateli akutní lůžkové péče
- třídění osob postižených na zdraví podle odborných hledisek urgentní medicíny při hromadném postižení osob v důsledku MU

Výjezdové skupiny ZZS se dle povahy člení na výjezdové skupiny **rychlé lékařské pomoci (RLP)**, v níž je lékař, **rychlé zdravotnické pomoci (RZP)**, v níž jsou zastoupeni pouze zdravotničtí pracovníci, nebo mohou výjezdové skupiny vykonávat činnost v rámci setkávacího systému. Setkávací systém, nebo také **Rendes-Vous systém**

(RV) spočívá v součinnosti RLP a RZP, které jsou samostatně vyslány na místo události, kde se setkají. Součástí je také **letecká záchranná služba (LZS)**. [35]

ZZS zasahující u mimořádných událostí s hromadným úmrtím, což je událost, při níž zemře zpravidla více jak 10 osob, zasahuje v místě nálezů těl nebo ve vnější zóně, kde oběti třídí dle stupně postižení. Policie ČR provádí v této souvislosti identifikaci obětí, provádí zajištění místa jejich nálezů a přivolá lékaře soudního lékařství. V případě důvodného podezření, že došlo ke kontaminaci těl obětí chemickými, radioaktivními nebo nebezpečnými biologickými materiály, zajistí přivolání specialisty dané problematiky. [34]

1.3.5.3 Úkoly Policie České republiky

Policie České republiky je ozbrojeným bezpečnostním sborem. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob, majetek a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti a plnit úkoly dle trestního řádu a další úkoly na úseku veřejného pořádku. [31]

PČR jako základní složka IZS vykonává v místech provádění záchranných a likvidačních prací úkoly, které jí ukládá zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Dle statistického vyhodnocování společných zásahů složek IZS spočívá hlavní podíl Policie ČR v pořádkové činnosti a v regulaci dopravy. [8]

V rámci součinnosti IZS především zabezpečuje uzavření daného prostoru, zamezuje vstupu nepovolaným osobám, vyšetřuje příčiny mimořádných událostí, identifikuje mrtvé apod. [14]

Dle věcného zaměření na jednotlivé činnosti se základní služby policie člení na službu pořádkové policie, službu kriminální policie a vyšetřování, službu dopravní policie, službu pro zbraně a bezpečnostní materiál a službu cizinecké policie. [18]

❖ Na místech dopravních nehod plní Policie ČR zejména tyto úkoly [38]

- šetří vzniklé dopravní nehody
- reguluje, případně provádí odklon dopravy

- uzavírá místo dopravní nehody
- v případě úniku nebezpečných látek provádí uzávěrku na vytýčené vnější zóně
- poskytuje první pomoc do příjezdu ZZS

❖ **Policie České republiky poskytuje v rámci IZS na místě MU zejména následující činnosti:** [43] [44]

Pro veřejnost

- podávání nezbytných informací o mimořádné události a o provádění záchranných a likvidačních prací sdělovacím prostředkům a veřejnosti
- poskytování nutných informací příbuzným osob, které jsou výrazně postiženi mimořádnou událostí
- lustrace osobních dokladů
- vymezení ochranných zón
- nasazení sil a prostředků pro záchranu bezprostředně ohrožených osob, zvířat nebo majetku, případně jejich evakuace
- zajištění a podávání informací o dopravních omezeních

V rámci ostatních složek integrovaného záchranného systému

- vyhodnocení druhu a rozsahu mimořádné události
- uzavření místa zásahu a omezení vstupu osob na toto místo, jejichž přítomnost není potřeba (zajištění bezpečné zóny pro činnost IZS)
- spolupráce při provádění záchranných a likvidačních prací

1.3.5.3.1 Využití mobilního, kontaktního a koordinačního centra

Při plnění záchranných a likvidačních prací slouží speciální vozidlo, které je prioritně určené pro podporu v případě technologických nebo živelních katastrof.

Mobilní, kontaktní a koordinační centrum (dále jen „MKKC“) lze definovat jako **speciální vozidlo**, které splňuje přísná kritéria pro jeho použití za jakýchkoli klimatických podmínek, náročnosti terénu a podobně. Nadstavba vozidla splňuje požadavky plné funkčnosti, odolnosti, operability a kompatibility při komunikační a informační podpoře (viz. *Příloha č. 7*). Vozidlo je dále vybaveno zařízením, které umožňuje plnění záchranných a likvidačních prací v reálné době na daném místě. [43]

Cílem je zajištění efektivní koordinaci Policie České republiky, jako základní složky integrovaného záchranného systému v případě hrozby nebo řešení mimořádných událostí nebo krizových situací. [43] [44]

Jeho využití lze uskutečnit v oblasti prevence a hlavně při řešení mimořádných událostí a krizových situací. V rámci prevence mimořádných událostí lze tyto „mobilní centra“ využívat na aktivity zaměřené na nácvik efektivního a koordinovaného postupu a posílení akceschopnosti Policie České republiky v oblasti předcházení či eliminace bezpečnostních a technologických rizik spadajících do gesce integrovaného záchranného systému. Jedná se například o preventivní aktivity k předcházení dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné náklady, k předcházení poškození a havárií rozvodných sítí, zásobníků hořlavých, výbušných či jinak nebezpečných látek apod. [43] [44]

V rámci řešení mimořádných událostí a krizových situací lze „mobilní centra“ využívat při zásazích k odstraňování jejich následků. K zabezpečení spolupráce sil a prostředků Policie České republiky v rámci integrovaného záchranného systému na místě zásahu by měly být využívány zejména z definovaných typových činností složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu, které jsou podkladem pro spolupráci sil a prostředků na místě zásahu. [43] [44]

Tato speciální vozidla přidělená na jednotlivé územní odbory Policie České republiky jsou obsluhována proškoleným personálem, aby bylo zajištěno jejich efektivní a správné využívání v případě potřeby.

1.3.5.3.2 Úkoly na místě dopravní nehody v souvislosti s jejím šetřením

Po příjezdu na místo dopravní nehody je nutné učinit neodkladná opatření, jejichž cílem je zjištění situace a odvrácení dalších následků dopravní nehody. [3]

V souvislosti s šetřením dopravní nehody a po provedení neodkladných úkonů, je nutné zřídit uzávěru a zajistit místo dopravní nehody. Nejvýznamnější funkce uzávěry je ochrana stop a zajištění nerušeného ohledání místa nehody. [3]

V souvislosti se zřízenou uzávěrou dochází k zásahu do průjezdnosti a plynulosti silničního provozu. A to zvláště v případě řetězových nehod nebo nehod velkého rozsahu. Z tohoto důvodu je veřejnost informována prostřednictvím médií o zřízených uzávěrách a případných objíždkách, cestou OS Policie ČR.

Pro objektivní vyšetření dopravních nehod, je nutné provést důkladné ohledání místa dopravní nehody, zjistit a zajistit stopy, ke zjištění příčiny a případného zavinění ze strany pachatele. Vyšetřovací úkony provádí policejní zpracovatelé, kteří mají odborné technické znalosti a jsou odpovědní za zajištění stop před jejich poškozením a za zpracování příslušné dokumentace. Z kriminalistického hlediska je ohledání místa činu definováno jako neodkladný úkon, zaměřený na bezprostřední zjištění, zkoumání, fixaci a hodnocení situace na místě činu, stop tohoto činu, jeho pachatele a jiných údajů učinit hodnověrný závěr o mechanismu činu a ostatních okolnostech poznávané události. [5]

❖ Činnosti policejních zpracovatelů na místě dopravní nehody: [3] [4]

- důsledné ohledání dopravní nehody (dále jen „DN“) z jednoho místa, pak systematickým postupem dále, u velkých DN rozdělení místa na sektory, tyto ohledat samostatně
- zajištění stop před poškozením, fixace stop, jejich očíslování a popsání (foto, videozáznam, dokumentace), jedná se např. o jízdní stopy, stopy brzdění, dopravní značení na místě, zástavba, chodníky apod.
- určení výchozího bodu měření (dále jen „VBM“), který je stálý a neměnný a k tomu jsou zaměřovány všechny vzdálenosti stop, vozidel, objektů apod.

- ohledání pozemní komunikace a její okolí, charakterizovat místo (zástavba, přírodní lokalita), úsek (rovný, zatáčky, jízdní pruhy), rozměry stav a povrch vozovky (dlažba, asfalt, mokrá, námraza, výtluky apod.), podmínky (den, noc, viditelnost, umělé osvětlení, mlha apod.), dopravní značení na daném místě
- ohledání zúčastněných vozidel, jejich poloha, rozsah poškození, deformace, v případě nutnosti podrobné ohledání znalcem
- ohledání stop na tělech poškozených, nebo obětí (rozsah a druh zranění) podrobně po provedení zdravotní prohlídky, nebo pitvy
- ohledání stop na pevných objektech, pevných překážkách (svodidla, zástavba)
- zpracování protokolu o ohledání místa DN, plánu a náčrtku (zakreslení VBM, tvaru komunikace, původní polohy vozidel, směr jízdy, střet, poloha těl)
- provedení fotografické dokumentace, případně videodokumentace
- vyřešení DN na místě, určení viníka, udělení sankce
- při porušení důležité povinnosti (nedání přednosti, jízda na červenou, zranění, alkohol omamné psychotropní látky, neznámý pachatel) po provedených úkonech předání k dalšímu řízení správnímu orgánu [3] [4]

1.3.5.3.3 Šetření trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou

V souvislosti se silniční dopravní nehodou se lze dopustit jednání, které je z pohledu trestního práva považováno za trestné. Jedná se o nedbalostní trestné činy z hlediska jejich zavinění, na rozdíl od například od trestného činu neposkytnutí pomoci, který se z hlediska zavinění řadí mezi úmyslné trestné činy (*viz. Příloha č. 8*). U dopravních nehod se jedná zpravidla o nedbalost vědomou (§ 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku), ovšem v některých případech se může jednat i o nedbalost nevědomou (§ 16 odst. 1 písm. b) trestního zákoníku).

- ❖ Pokud dojde při nehodě k vážnému nebo smrtelnému zranění některého z účastníků, může se viník dopravní nehody dopustit následujících trestných činů:

- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku
- ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku
- usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku
- obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle §151 trestního zákoníku

Trestní zákoník stanoví, že ublížením na zdraví se rozumí způsobení poruchy zdraví, nebo jiného onemocnění, kdy dojde k porušení normálních tělesných a duševních funkcí v takovém rozsahu, že na delší dobu znesnadňuje obvyklý způsob života poškozeného.[32]

Těžkou újmu na zdraví trestní zákoník taxativně vymezuje, když stanoví, že touto se rozumí zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy nebo delší dobu trvající porucha zdraví. [32]

Trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti, se dopustí ten, kdo způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti, nebo těžké újmy na zdraví, nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu. Škodou velkého rozsahu se dle trestního práva rozumí škoda větší jak 5.000.000,-Kč. [32]

Dalším trestným činem, kterého se účastník silničního provozu může dopustit, je trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Za řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost je považováno již jedno promile hladiny alkoholu v krvi. Pokud řidič způsobí dopravní nehodu ve stavu vylučující způsobilost, hrozí mu trest odnětí svobody od šesti měsíců do tří let. [32]

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, dopustí se trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. [32]

V praxi to znamená, že poskytnou pomoc je povinen každý, pokud není tímto sám ohrožen na životě.

V souvislosti s dopravní nehodou lze spáchat některé další trestní činy, jako je **poškození cizí věci** podle § 228 trestního zákoníku, **obecné ohrožení** podle § 272 trestního zákoníku, nebo **poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti** podle § 277 trestního zákoníku.

1.3.5.3.4 Šetření přestupkové jednání v souvislosti s dopravní nehodou

V drtivé většině případů silničních dopravních nehod, se jedná o přestupkové jednání ze strany pachatelů dopravních nehod, které je definováno dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Přestupku se dle tohoto zákona dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které jinému ublíží na zdraví. Skutková podstata přestupku je naplněna v případě, že je způsobeno ublížení na zdraví jiné osobě a povaha zranění nedosahuje rozsahu uvedeného v trestním zákoníku. Za tento přestupek lze uložit pokutu ve správním řízení v rozmezí od 25.000,-Kč do 50.000,-Kč a zákaz řízení motorových vozidel na dobu od jednoho do dvou let. [30]

V souvislosti s dopravní nehodou je také důležité stanovení výše hmotné škody. Účastníci dopravní nehody jsou totiž povinni ohlásit policistovi dopravní nejen nehodu, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby, ale také k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém za zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku ve výši 100.000,-Kč. Stejná povinnost platí, pokud dojde ke škodě na majetku třetí osoby, nebo pokud dojde k poškození nebo zničení součásti či příslušenství pozemní komunikace.[30]

V souvislosti s dopravní nehodou se lze dopustit celé řady dopravních přestupků, které definuje zákon o silničním provozu v § 125c (*viz. Příloha č. 9*), za jejichž spáchání se uděluje sankce, a to pokuty v blokovém nebo správním řízení. Ke sledování opakovaného páčání přestupků, slouží bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. Řidiči motorového vozidla, kterému byla uložena sankce za přestupek, který spáchal jednáním, které je zařazeno do bodového hodnocení, se

zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů. Po dosažení celkového počtu dvanácti bodů, je řidič vyzván k odevzdání řidičského průkazu a pozbývá řidičské oprávnění na území České republiky po dobu jednoho roku. [30]

V souvislosti s dopravní nehodou se lze dopustit přestupků například v případě nezastavení vozidla po nehodě, ujetí od dopravní nehody, její neohlášení, nebo v případě neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody.

1.3.6 Činnost ostatních složek IZS na místech silničních dopravních nehod

Ostatní složky IZS jsou zpravidla povolávány k silničním dopravním na vyžádání velitelem zásahu, k zajištění některých činností, které jsou nezbytné u některých specifických druhů nehod. Jedná se například o nasazení speciální vyprošťovací techniky (Armáda České republiky) k zajištění obnovení průjezdnosti komunikací u hromadných nehod, nebo techniky použitelné při úniku velkého množství nebezpečných látek z havarovaných vozidel. Dále se může jednat o dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob, kdy lze využít pomoci Českého červeného kříže nebo lékařů a záchranářů zdravotnických zařízení. V tomto případě je nutné ve spolupráci s nemocničními zařízeními zajistit včas dostatečnou lůžkovou kapacitu, aby byl možný převoz pacientů k poskytnutí nemocniční péče. Nelze zapomínat na případné poskytnutí psychologické pomoci postiženým a účastníkům silniční dopravní nehody. K dalším složkám, které poskytují pomoc na vyžádání, patří např. Celní správa, Městská policie, Vodní záchranná služba, Horská služba a další ozbrojené bezpečnostní a záchranné sbory, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby a neziskové organizace a sdružení občanů.[29]

1.3.7 Typové činnosti složek IZS při společném zásahu

Podmínky a rozsah činností složek IZS při společném zásahu a při provádění záchranných a likvidačních prací (dále jen „ZaLP“) jsou upřesněny v dokumentaci Typové činnosti složek IZS při společném zásahu. Typové činnosti jsou zpracovávány podle § 18 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb., pro jednotlivé druhy MU, u kterých je předpoklad

provádění ZaLP složkami IZS a jejich vydavatelem je Ministerstvo vnitra, generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „MV - GŘ HZS ČR). Jedná se o dokument, který obsahuje úkoly a opatření pro jednotlivé zasahující složky IZS, které mají na místě zásahu vykonávat. [18]

Typová činnost obsahuje postup složek IZS při ZaLP s ohledem na druh a charakter MU. Pokud k takové události dojde v souvislosti s dopravní nehodou, lze využít následujících dokumentů: [50]

- STČ 08/IZS - Typová činnost složek IZS při společném zásahu „Dopravní nehoda“
 - STČ 09/IZS - Typová činnost složek IZS při společném zásahu při mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí
 - STČ 10/IZS - Typová činnost složek IZS při společném zásahu při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici
- ❖ Katalog typové činnosti č. 8 při společném zásahu u dopravní nehody, rozděluje nehody na tři skupiny: [38]
- dopravní nehody, u kterých podmínky na místě zásahu umožňují, aby ZaLP prováděli záchranáři bez zjevného vlastního ohrožení
 - dopravní nehody, při kterých jsou záchranáři a účastníci ohroženi trvajících nebo hrozících účinky vyvolanými dopravní nehodou a je vytýčena nebezpečná zóna
 - dopravní nehody, u kterých je důvodné podezření nebo je prokázána přítomnost nebezpečných látek a záchranáři musí používat nejvyšší stupeň ochrany a je na hranici nebezpečné zóny nutné zabezpečit dekontaminaci záchranářů a raněných

Při zásahu u dopravní nehody je dle typových činností cílem složek IZS zajištění místa a okolí dopravní nehody, vyproštění raněných, poskytnutí první pomoci a provedení protipožárních opatření, s nezbytným zajištěním bezpečnosti pro zasahující složky. [38]

Přestože se Policie ČR podílí na záchranných a likvidačních pracích, je těžiště její činnosti v plnění úkolů mimo IZS, v bezpečnostním systému spolupráce orgánů činných v trestním řízení (dále jen „OČTŘ“), ostatních bezpečnostních složek, zpravodajských služeb apod. [18]

V případě společného zásahu složek IZS při mimořádné události s velkým počtem raněných se jedná o mimořádné události s velkým počtem osob s újmou na zdraví, nebo na životě a je nutné stanovit priority v poskytování neodkladné PNP, třídit raněné, přičemž počet raněných je tak velký, že dané podmínky neumožňují zajistit neodkladnou PNP všem současně. [39]

Z hlediska hromadného postižení zdraví či v případě velké nehody lze dle počtu zraněných třídit tyto události následovně: [22]

- nehoda – současné zranění či zasažení 2 až 5 osob, z čehož alespoň jedna je v kritickém stavu
- velká nehoda – současně postiženo nejvíce 10 osob, z nichž alespoň jedna je v kritickém stavu
- hromadné neštěstí – náhlé a současně vzniklé postižení více než 10 a méně než 50 osob, z nichž minimálně jedna je v kritickém stavu
- katastrofa – náhlé a současně vzniklé postižení více než 50 osob bez rozdílu postižení

Většina traumatologických plánů stanoví, kdy se jedná o hromadné postižení zdraví a v této souvislosti se předpokládá využití postupů medicíny katastrof. Na správném postupu složek IZS a ve fázi neodkladné PNP na správném postupu ZZS závisí z velké části osud postižených. [23]

2 CÍL PRÁCE A HYPOTÉZA

Cílem práce č. 1 je provést analýzu úkolů složek integrovaného záchranného systému a Policie České republiky v jejím rámci na místech silničních dopravních nehod, na úrovni výkonných útvarů s územní působností.

Cílem práce č. 2 je shrnutí a zpřehlednění teoretických přístupů k dané problematice a poskytnutí výčtu schválených typových činností s odkazy na platné právní akty.

Při zpracování této práce bylo vycházeno z následující hypotézy:

Koordinovaná spolupráce složek integrovaného záchranného systému při zásahu na místech silničních dopravních nehod je důležitým faktorem při záchraně života a zdraví osob.

3 METODIKA

Pro zpracování práce je využita literární rešerše dostupných zdrojů, vycházející zejména z právních předpisů, která je doplněna dostupnou literaturou s využitím předpisů a plánů typových činností. Práce využívá metody analýzy a na ní navazující metody komparace metodiky dané problematiky, k poskytnutí komplexního přehledu a výčtu souvisejících právních norem a dokumentů.

Data získaná tímto výzkumem byla využita jako základ pro zmapování činnosti složek integrovaného záchranného systému na místech silničních dopravních nehod se specifikací postupů jednotlivých složek na místě zásahu s důrazem na úlohu a úkoly Policie České republiky.

Dále byla provedena komparace získaných dat vycházejících z teoretických přístupů zásahu složek integrovaného záchranného systému s výstupy a výsledky společného taktického cvičení „Autobus 2010“ uskutečněného v roce 2010 v Českých Velenicích a dále s výstupy a výsledky zásahu složek integrovaného záchranného systému na místě vybrané silniční dopravní nehody zájezdového autobusu, ke které došlo na konci roku 2011 v obci Rybník u Dolního Dvořiště.

4 VÝSLEDKY

4.1 Taktické postupy Policie České republiky dle typových činností

V případě zásahu u dopravní nehody postupují jednotlivé složky IZS dle zpracovaných taktických postupů, které jsou k tomuto účelu podrobně zpracovány. Dle provedené analýzy činností plní Policie České republiky při společném zásahu následující úkoly.

4.1.1 Katalogový soubor typové činnosti STČ 08/IZS Dopravní nehoda [38]

Podle typové činnosti STČ 08/IZS se postupuje při společném zásahu složek IZS zejména v souvislosti s dopravní nehodou, která má charakter MU, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně hrozí či vznikla škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti.

Typová činnost se nevztahuje na problematiku dopravních nehod, které podle zvláštního předpisu mohou na místě vyřešit účastníci nehody, nebo u kterých při odstranění následků asistuje pouze jedna ze složek IZS.

Řídící a koordinační složkou je zpravidla HZS ČR a velitelem zásahu je velitel JPO, v případě, že tato složka nezasahuje, je velitelem zásahu nebo vedoucí té složky, které přísluší provádění převažujících záchranných a likvidačních prací dle zvláštního předpisu.

Úkoly a činnost Policie ČR při dopravní nehodě

Příslušníci Policie ČR:

- ❖ spolupracují se ZZS a JPO při provádění záchranných a likvidačních prací, přičemž zejména regulují dopravu, k tomu:
 - v případě potřeby využívají oprávnění zastavit vozidla nebo úplného zastavení dopravy všech, nebo vybrané skupiny vozidel

- zajišťují podle pokynů velitele zásahu nebo sami provádí vhodné označení dopravní nehody včetně využití světelných výstražných zařízení vlastních vozidel
- vytváří podmínky - uvolněním komunikace pro příjezd a odjezd vozidel ZZS, případně i dalších složek IZS
- podílí se na organizaci postavení vozidel složek IZS u dopravní nehody
- ❖ podílí se, v případě potřeby, na poskytnutí první pomoci zraněným osobám
- ❖ udržují spojení s dozorčí službou nebo operačními středisky PČR a plní úkoly hlášené služby; vzájemně si na místě zásahu vyměňují informace o situaci s velitelem zásahu (prostřednictvím svého velitele), správci komunikací a se složkami IZS včetně údajů o disponibilních silách a prostředcích
- ❖ plní i další úkoly podle pokynů velitele zásahu

Policisté služby dopravní policie v roli orgánu pověřeného dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu vždy při dopravní nehodě (sami nebo souběžně s činnostmi složek IZS):

- ❖ dokumentují méně závažné dopravní nehody, při využití oprávnění příslušníků Policie ČR, shromažďují podklady a důkazní prostředky o zavinění dopravní nehody pro příslušný správní orgán a v rámci toho:
 - zjišťují a oznamují příslušnému správnímu orgánu přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství a provádí nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem, případně sami rozhodují v blokovém řízení o zjištěných přestupcích
- ❖ zjišťují a průběžně předávají dopravní informace o aktuální situaci na komunikacích prostřednictvím policejních informačních systémů (Maják 158)
- ❖ zjistí-li důvodné podezření ze spáchání trestného činu, provádí neodkladné úkony k zajištění důkazů a stop, případně k tomu přivolají věcně a místně příslušný orgán

činný v trestním řízení Služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen „SKPV“) nebo jiného specialistu z Policie ČR

- ❖ činí opatření k obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zejména:
 - využívají oprávnění prohlásit některá havarovaná vozidla za překážku silničního provozu a nařizují správci komunikace jejich odstranění
 - rozhodují o provedení a podobě případných přechodných úprav silničního provozu, zejména objížděk, není-li možné neprodleně obnovit provoz v plném rozsahu po běžné trase
 - vyžadují od správce komunikace nebo jeho smluvní firmy vyznačení přechodných úprav silničního provozu

Úkoly a postup Policie ČR při dopravní nehodě se zvláště závažnými důsledky nebo s velkým stupněm nebezpečí

Policisté plní při závažné dopravní nehodě všechny úkoly uvedené v předchozích odstavcích jako při méně závažné dopravní nehodě a dále sami nebo obvykle s přivolaným věcně a místně příslušným policejním orgánem SKPV nebo jiným specialistou z Policie ČR:

- ❖ zajišťují bezpečnost a veřejný pořádek na místě zásahu, případně provádí jeho uzávěru
- ❖ poskytují výpomoc při značení členění zásahu (pásky), zejména vyznačení nebezpečné a vnější zóny
- ❖ realizují režimová opatření na vstupech a výstupech do/z vnější zóny
- ❖ evidují postižené osoby, pokud opouštějí místo zásahu
- ❖ plní speciální úkoly podle typových činností složek IZS, které jim uloží velitel zásahu (evidence dekontaminovaných, evidence zraněných při jejich třídění, apod.)
- ❖ zúčastňují se identifikace těžce zraněných nebo mrtvých osob
- ❖ povolají na žádost velitele zásahu vrtulník Policie ČR k:

- vzdušnému průzkumu, řízení zásahu a dokumentování MU s využitím přenosu obrazu do štábu velitele zásahu k operativnímu rozhodování o nasazení sil a prostředků integrovaného záchranného systému
- přepravě osob (odborníků) a speciálních prostředků na místo dopravní nehody
- přepravě zraněných osob z místa dopravní nehody
- ❖ dohlíží na přistávací plochu vrtulníků
- ❖ v případě nutnosti zajišťují doprovod speciální techniky na místo MU vozidlem se zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy
- ❖ zajišťují dohled nad vyznačeným prostorem pro ukládání zemřelých
- ❖ zajišťují spojení mezi velitelem zásahu a policejními orgány SKPV, které provádí vyšetřování za účelem objasnění příčiny, zjištění míry a prokázání zavinění konkrétních osob, nebo zjištění a usvědčení pachatele, jedná-li se o podezření ze spáchání trestného činu
- ❖ vyžadují od správců komunikace realizaci přechodných úprav silničního provozu (např. mobilní značení předzvěstnými a výstražnými vozíky místně příslušného střediska správy a údržby dálnice)
 - vyžadují od správce komunikace nebo jeho smluvní firmy vyznačení přechodných úprav silničního provozu

Síly a prostředky pro plnění úkolů Policie ČR při dopravních nehodách

Uvedené úkoly plní:

- ❖ zejména policisté územních odborů vnější služby krajských ředitelství Policie ČR, přičemž k vyšetřování závažných dopravních nehod jsou obvykle povolány i výjezdové skupiny silničního dohledu organizované při územních odborech krajských ředitelství Policie ČR
- ❖ na dálnicích uvedené úkoly plní převážně policisté dálničních oddělení Policie ČR a na rychlostních silnicích policisté dálničních oddělení Policie ČR (tam, kde jsou zřízena)
- ❖ k zabezpečení úkolů při zvláště závažných dopravních nehodách organizují operační

- ❖ střediska Policie ČR povolání a nasazení sil a prostředků nebo věcně a místně příslušného policejního orgánu SKPV nebo jiných specialistů z Policie ČR
- ❖ všechny uvedené útvary nebo organizační články vysílají k plnění úkolů hlídky na motocyklech nebo v osobních automobilech
- ❖ vrtulníky Letecké služby PČR jsou využívány při dopravních nehodách zejména pro plnění úkolů letecké záchranné služby, dále pro přepravu hasičských záchranářů s lehkou soupravou pro vyprošťování nebo pro monitorování dopravní situace

4.1.2 Katalogový soubor typové činnosti STČ 09/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu u mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí [39]

Podle typové činnosti STČ 09/IZS se postupuje při společném zásahu složek IZS u MU, kde je velký počet osob s újmou na zdraví nebo na životě bez ohledu na příčinu MU. V takových případech je nutné stanovit priority v poskytování neodkladné přednemocniční péče a odsunu (**třídit raněné**), přičemž počet raněných je natolik veliký (zpravidla více jak 10 osob), že podmínky na místě zásahu (poměr počtu postižených a zdravotníků) **neumožňují** zajistit okamžitou neodkladnou přednemocniční péči všem raněným současně.

Velitelem zásahu je velitel JPO, který zpravidla zřídí štáb velitele zásahu ve složení podle druhu MU a zasahujících složek IZS.

Podle ohrožení a množství záchranářů je možné MU s velkým počtem raněných členit na tři druhy:

- ❖ MU, u kterých zjištěné podmínky na místě zásahu umožňují, aby třídění raněných prováděl personál ZZS přímo na místě, nebo co nejbližší místu kde se raněné osoby nacházejí, bez zjevného ohrožení zdravotníků (např. významná část dopravních nehod)
- ❖ MU, při kterých je nutné raněné osoby odnést (transportovat) do bezpečné vzdálenosti mimo dosah možných účinků MU (např. výbuch, hrozící zřícení

konstrukce), které ohrožují raněné i záchranáře. Třídění raněných osob a jejich transport provádějí zpravidla hasiči (ochranné prostředky), kteří raněné osoby předávají zdravotníkům.

- ❖ MU, při kterých je prokázána přítomnost nebezpečných látek (např. CBRNE - mezinárodní zkratka chemických, biologických, radioaktivních, jaderných a explozivních látek) a záchranáři musí používat odpovídající stupeň ochrany. Teprve po omezení kontaminace a následné dekontaminaci postižených osob jsou dekontaminované osoby předány zdravotníkům.

Vyšetřování příčiny mimořádné události

Na místech MU událostí je prováděno vyšetřování za účelem objasnění příčiny, zjištění míry a prokázání zavinění konkrétních osob nebo zjištění a usvědčení pachatele, jedná-li se o podezření ze spáchání trestného činu.

- ❖ šetření je vedeno OČTŘ, kterými jsou soud, státní zástupce a policejní orgán
- ❖ prvotní úkony na místě mimořádné události provádí zpravidla policejní orgány Policie ČR, tedy útvary policie, jejich nižší organizační články a jednotliví policisté, které jsou oprávněni, povinni a odpovědní za provedení úkonů souvisejících s objasněním události
- ❖ dle typu MU jsou úkony prováděny ve spolupráci s dalšími subjekty (HZS, orgány drážní inspekce, orgány dozoru nad bezpečností práce apod.)
- ❖ prvotní úkony na místě MU jsou zjištění a zadokumentování stavu místa události, provedení ohledání místa události za účelem vyhledání, zadokumentování a zajištění kriminalistických stop důležitých pro objasnění události
- ❖ ohledání místa události se řídí zvláštními právními předpisy, pokud ohledání, zajištění stop a následující zkoumání mají být použitelné jako důkaz v trestním řízení soudním, dále interními akty řízení Policie ČR, kriminalistickotaktickými pravidly a zásadami
- ❖ k ohledání jsou též přibíráni znalci z nejrůznějších oborů a odvětví zkoumání

- ❖ úkony k záchraně lidských životů a zamezení bezprostředně hrozícího nebezpečí mají prioritu, jsou prováděny tak, aby nedocházelo k ničení kriminalistických stop a k vytváření stop nových v době před zahájení ohledání
 - je nutno používat ochranné rukavice (ochrana před vznikem daktyloskopických stop a kontaminací genetických stop)
 - je zakázáno kouřit, odhazovat nedopalky či zanechávat jiné vnesené předměty
 - je třeba omezit přístupové cesty na nezbytné minimum a volit je pokud možno místy, kde se předpokládá nejmenší možný výskyt důležitých stop
- ❖ pro objektivní posouzení události je nutné zadokumentovat (fotograficky, videozáznamem, svědecky - podáním vysvětlení zasahujících záchranářů) co nejdříve stav místa události v okamžiku zahájení záchranných prací, zejména polohu a místo nálezu těl obětí, předmětů a fragmentů, které bylo nutno odstranit nebo přemístit z přístupových cest a dalších nezbytných změn provedených na místě z důvodu vyproštění raněných osob
- ❖ zvýšená pozornost se věnuje u nehod dopravních prostředků řidiči, strojvedoucímu, pilotovi a členům posádky (potřeba i rozsah zjišťování a dokumentace původního stavu místa události a provedených změn v průběhu záchranných prací je závislá na druhu a okolnostech mimořádné události)
- ❖ pro provádění identifikace zvláště velkého počtu obětí se vytváří týmy identifikace obětí MU sestavené z pracovníků znaleckých pracovišť Policie ČR, pracovníků SKPV a soudních lékařů

Úkoly a činnosti sil a prostředků Policie ČR jako složky IZS

Po příjezdu na místo zásahu, nebo při předání místa zásahu ohlásit svou přítomnost veliteli zásahu, včetně uvedení disponibilních sil a prostředků, a na základě jeho příkazů:

- ❖ **přijmout opatření k uzavření** prostoru zásahu a **regulaci dopravy** v okolí místa zásahu (účinnost omezujících a regulačních opatření stoupá s přibývajícími silami)
- ❖ **zabezpečit realizaci** režimových opatření na vstupech a výstupech do/z vnější zóny

- ❖ **evidovat osoby** postižené MU, které samostatně opouštějí uzavřený prostor přes výstupy obsazené policií (za dodržení stanovených opatření přijatých pro ochranu životů a zdraví osob ve složkách - byla-li stanovena)
- ❖ na vyžádání **vést ve stanoveném rozsahu evidenci** dekontaminovaných, ošetřených nebo evakuovaných osob ve spolupráci s velitelem zásahu, vedoucím lékařem nebo dalšími zúčastněnými složkami
- ❖ **zúčastnit** se identifikace osob
- ❖ **organizovat prohledávání (propátrání)** velkých prostorů za účelem vyhledávání raněných, obětí, trosek apod.
- ❖ **zúčastnit se** v případě potřeby a možností dokumentace procesu třídění raněných - doprovod každého třídícího týmu a zaznamenání polohy postižených do podrobného plánu místa zásahu (plocha, sedadlo v autobuse, apod.) s označením postiženého dle přiděleného registračního čísla (třídící karta), nebo jiného charakteristického znaku
- ❖ v případě MU s vysokým počtem lehce a středně-těžce raněných **vyčlenit síly** k poskytnutí první pomoci lehce raněným obětem, kdy tento požadavek může být směřován zejména na Policii ČR, ve větších městech také na obecní městskou policii
- ❖ tyto vyčleněné síly budou úzce spolupracovat se ZZS, která poskytne potřebný zdravotnický materiál (zejména obvazový), včetně ochranných prostředků (např. chirurgické rukavice, roušky, zástěry)
- ❖ tento postup je možné realizovat tam, kde je rychle dostupný dostatečný počet policistů a strážníků a nejsou tím ohroženy základní úkoly Policie ČR na místě zásahu
- ❖ **poskytnout výpomoc při značení** stanoviště pro shromáždění a třídění raněných
- ❖ **zajistit** bezpečnost a pořádek na shromaždišti raněných
- ❖ **navrhnout odsunové trasy**, v případě potřeby plochy pro otáčení nebo odstavení vozidel
- ❖ **regulovat dopravu v místě zásahu** a na určených odsunových trasách nebo odstavných plochách pro vozidla, případně na stanovených objízdných trasách

- ❖ **zajistit a dohlížet** na přistávací plochu/y pro vrtulníky
- ❖ **zajistit dohled** nad vyznačeným prostorem pro ukládání zemřelých
- ❖ **předávat potřebné informace** o situaci příslušníku Policie ČR, který spolupracuje s informačním centrem
- ❖ **zabezpečovat spojení mezi velitelem zásahu** a orgány činnými v trestním řízení
- ❖ **pořizovat obrazovou** nebo jinou dokumentaci pro potřeby OČTŘ
- ❖ **zabezpečit** nasazení vrtulníku Policie ČR letecké služby k:
 - vzdušnému průzkumu, řízení zásahu a dokumentování MU s využitím přenosu obrazu do štábu velitele zásahu k operativnímu rozhodování o nasazení sil a prostředků IZS
 - přepravě osob (odborníků) a speciálních prostředků na místo MU
 - přepravě zraněných osob z místa MU
 - leteckému hašení těžko dostupných míst MU

4.1.3 Katalogový soubor typové činnosti STČ 10/IZS Typová činnost složek IZS při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici [40]

Podle typové činnosti STČ 10/IZS se postupují složky IZS při společném zásahu při vzniku MU, za kterou se považuje nebezpečná porucha plynulosti silničního provozu na dálnici nebo rychlostní komunikaci první třídy (dále jen „dálnice“), která může vzniknout nebo bezprostředně hrozí působením jednoho nebo více nepříznivých faktorů:

- ❖ jedna nebo více MU (např. dopravní nehoda, stavební havárie mostu, sesuv půdy nebo bahna), které způsobí na jednom nebo více místech úplné zastavení provozu na dálnici a provedení nezbytných ZaLP pro obnovení provozu minimálně v jednom jízdním pruhu bude trvat dlouhodobě - zpravidla 6 a více hodin
- ❖ zvýšená nebo vysoká intenzita provozu v okamžiku vzniku MU, nebo špatné povětrnostní podmínky s negativním vlivem na sjízdnost dálnice

- ❖ velká vzdálenost od místa přerušení provozu k poslednímu předcházejícímu výjezdu z dálnice způsobí rychlé vytvoření dlouhé kolony vozidel dříve, než je možno informace o situaci na místě přerušeno provozu ověřit a varovat řidiče
- ❖ náhlé mimořádně nepříznivé povětrnostní podmínky nebo jevy, tzv. kalamitní situace (zejména husté sněžení, namrzající deště, extrémní mrazy nebo horka apod.
- ❖ odklonové trasy po komunikacích nižších tříd jsou obtížně sjízdné nebo nesjízdné.

Při působení těchto faktorů se na dálnici vytvoří kolona stojících vozidel a vzhledem k předpokládané době potřebné pro odstranění nebo odeznění příčin nebo následků MU a s ohledem na možnosti posádek stojících v koloně (omezené množství pohonných hmot ve vozidle, absence nebo nedostatek tekutin, léků, teplých oděvů při nízkých teplotách, hromadná přeprava osob, zvířat) lze důvodně předpokládat ohrožení přepravovaných osob na životě (např. zdravotní indispozice a ztížená možnost poskytnutí lékařské pomoci), zdraví (např. působením vysokých nebo nízkých teplot) nebo majetku (např. zvířata). Přitom dálnice svým stavebně technickým provedením a pravidly provozu neumožňuje silničním motorovým vozidlům prosté otočení do protisměru a odjezd.

Pokud dojde k zastavení provozu působením nepříznivých faktorů (např. dopravní nehodou nebo jinou MU) a odstranění jejich příčin nebo následků vyžaduje provedení ZaLP je velitelem zásahu na místě MU určený velitel jednotky PO, který velí jednotkám PO a dalším silám a prostředkům složek IZS, které se podílejí na zásahu.

Úkoly a postup Policie ČR

Zásah a činnost Policie ČR je organizována a prováděna v souladu s právními předpisy. Policie ČR plní na místě úkoly jako:

a) základní složka integrovaného záchranného systému, kdy spolupracuje s ostatními složkami podle příkazů velitele zásahu zejména při zásazích u dopravních nehod nebo při jiných MU a dále:

- ❖ plní úkoly zpravidla přímo na místě zásahu při poskytování první pomoci

- ❖ k vytváření podmínek (veřejný pořádek, regulace dopravy apod.) pro rychlé provedení ZaLP využívá příslušných oprávnění
- ❖ v případě souběhu ZaLP s potřebami vyšetřování zavinění (např. u dopravní nehody) podle písm. b) a c) je nutné považovat za prioritní a základní úkol PČR ochranu života, zdraví a majetku, tedy absolutní prioritu záchranných prací
- ❖ velitel zásahu, pokud je to možné, zohlední na žádost a upozornění OČTŘ při volbě taktiky zásahu potřeby Policie ČR při vyšetřování

b) orgán pověřený dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu:

- ❖ zjišťuje a oznamuje příslušnému správnímu orgánu přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství a provádí nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem, případně sám rozhoduje v blokovém řízení o některých zjištěných přestupcích
- ❖ dokumentuje méně závažné dopravní nehody, při využití oprávnění příslušníků Policie ČR, shromažďuje podklady a důkazní prostředky o zavinění dopravní nehody pro příslušný správní orgán
- ❖ řídí a usměrňuje provoz na pozemních komunikacích
- ❖ zjišťuje a průběžně předává dopravní informace o aktuální situaci na pozemních komunikacích prostřednictvím policejního informačního systému
- ❖ využívá oprávnění zastavovat vozidla nebo úplného zastavení dopravy všech, nebo vybrané skupiny vozidel

c) orgán činný v trestním řízení, jež je věcně a místně příslušný:

- ❖ provádí vyšetřování za účelem objasnění příčiny, zjištění míry a prokázání zavinění konkrétních osob, nebo zjištění a usvědčení pachatele, jedná-li se o podezření ze spáchání trestného činu
- ❖ objasnění příčiny může být využito i pro přijetí preventivních opatření

Souběžně se zásahem může probíhat samostatné řízení o trestných činech prováděné OČTŘ nebo šetření policejního orgánu pověřeného dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ve věci přestupků nebo jiných správních deliktů. Ve věcech spolupráce s těmito orgány velitel zásahu postupuje dle příslušných předpisů a podle zásad obsažených v STČ 08/IZS-zásah u dopravní nehody.

Síly a prostředky pro plnění úkolů Policie ČR na pozemních komunikacích

Uvedené úkoly plní na dálnicích obvykle policisté dálničních oddělení Policie ČR a policisté dopravních inspektorátů okresních ředitelství Policie ČR. Pro rozsáhlé akce spojené s organizováním odklonových tras po pozemních komunikacích nižších tříd mohou být pro posílení povoláni policisté služby pořádkové a železniční policie z obvodních oddělení Policie ČR, případně v obcích využití strážníci obecních (městských) policií. Všechny uvedené útvary nebo organizační články vysílají k plnění úkolů hlídky na motocyklech nebo v osobních automobilech. Jinými dopravními prostředky pro činnost na pozemních komunikacích Policie ČR nedisponuje, s výjimkou vrtulníků letecké služby Policie ČR pro monitorování dopravní situace.

Činnost hlídek Policie ČR při snížené plynulosti provozu na pozemních komunikacích k zabránění úplného zastavení provozu

- ❖ zajišťují zvýšený dozor nad bezpečností a plynulostí provozu na dálnici, v místech možné dopravní zácpy lze zvolit pro hlídky Policie ČR pevný kontrolní bod pro regulaci dopravy
- ❖ organizují blokové odbavování dopravy dálničními tunely, vyžaduje-li to situace v dopravě před nebo za těmito tunely
- ❖ okamžitě informují správce dálnice o potřebě opatření k zajištění sjízdnosti, zejména v případě náhle vzniklých nepříznivých klimatických podmínek
- ❖ zváží po dohodě s vedoucím dálničního oddělení i dočasné zastavení provozu nákladních vozidel před místem problémové situace, popř. i odklon osobní dopravy na sjezdech před problémovým úsekem dálnice

- ❖ zjišťují a průběžně předávají dopravní informace o aktuální situaci na dálnici prostřednictvím policejního informačního systému do Národního dopravního informačního a řídicího centra

Činnost a úkoly hlídek Policie ČR při uvolňování dálnice se zastaveným provozem

- ❖ zjišťují příčiny zastavení provozu (nehoda, havárie apod.)
- ❖ řídí se na místě události příkazy (jako spolupracující složka) nebo omezení (jako orgán vyšetřování) velitele zásahu složek IZS
- ❖ ve spolupráci s příslušným Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky, střediska správy a údržby dálnic nebo správy a údržby silnic zajišťují v případě nutnosti uzavření protisměrného jízdního pruhu nebo pruhů pro příjezd složek IZS k místu MU, obvykle prostřednictvím stálé služby dálničního oddělení Policie ČR nebo velínu řízení dopravy, je-li zřízen, a to v součinnosti se sousedícími dálničními odděleními Policie ČR
- ❖ podílí se bezprostředně na regulaci a odklonu dopravy, podle konkrétní situace zastavují nebo odklánějí provoz nákladních vozidel, případně osobních vozidel před problematickým úsekem na odklonové trasy
- ❖ dokumentují stopy, které jsou nezbytně nutné k řádnému a objektivnímu objasnění příčin MU
- ❖ organizují vyvedení vozidel ze zastaveného směru jejich otočením a protisměrnou jízdou k nejbližšímu výjezdu z daného úseku dálnice a to na základě pokynů operačních středisek nebo příkazu velitele zásahu
- ❖ udržují spojení s dozorčí službou dálničního oddělení Policie ČR a plní úkoly hlášené služby, vzájemně si na místě zásahu vyměňují informace o situaci se zástupci HZS kraje, Ředitelství silnic a dálnic České republiky, střediska správy a údržby dálnic, ZZS a Národního dopravního informačního a řídicího centra, včetně údajů o disponibilních silách a prostředcích
- ❖ zabezpečují vyrozumění oprávněné servisní a odtahové (asistenční) služby k odtahu nepojízdných vozidel a dalších služeb cestou správce dálnice, které mají příslušná oprávnění k těmto činnostem na dálničním tělese

Činnost a úkoly hlídek Policie ČR při pomoci ohroženým posádkám vozidel stojících v řadě při nepříznivé prognóze obnošení provozu

- ❖ provádí veškerá vhodná nebo vyžádaná opatření odpovídající situaci dle předchozích odstavců
- ❖ organizují úplné zastavení provozu na dálnici
- ❖ podílí se na předávání informací účastníkům silničního provozu pro potřeby ZaLP a řešení MU
- ❖ podílí se na opatřeních pro nouzové přežití osob
- ❖ vyžadují odstavení a podílí se na vyvedení nákladních vozidel přijíždějících z ciziny na parkoviště v blízkosti státních hranic
- ❖ organizují a podílí se na vyvedení vozidel:
 - zastavených jízdních pruhů jejich otočením a jízdou protisměrně v zastaveném jízdním pruhu nebo pruzích, nebo mezi těmito jízdními pruhy k nejbližšímu výjezdu
 - zastaveného směru vyvedením přes střední dělicí pás do jízdního pruhu nebo pruhů v protisměru

4.2 Taktické cvičení složek IZS „Autobus 2010“ [11] [12] [29]

V souvislosti s přípravou k provádění ZaLP při řešení MU, se provádí cvičení dle zákona o IZS, které se dělí na cvičení prověřovací a taktická. Prověřovací cvičení se provádí za účelem ověření přípravy složek IZS k provádění ZaLP, kdy součástí může být také vyhlášení cvičného poplachu pro složky IZS. Taktické cvičení se provádí za účelem přípravy složek IZS a orgánů podílejících se na provedení a koordinaci ZaLP při MU. Konání taktického cvičení se předem projedná se zúčastněnými složkami a orgány.

4.2.1 Výchozí situace a námět cvičení [11]

V souladu s § 17, zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, se Policie ČR, Územní odbor Jindřichův Hradec podílí na

provedení a koordinaci ZaLP při MU formou taktického cvičení složek IZS, pracovní název „dopravní nehoda autobusu České Velenice“.

Cvičení je zaměřeno na činnost složek integrovaného záchranného systému, při nehodě hromadného dopravního prostředku v příhraniční oblasti.

❖ **Cíl cvičení**

- prohloubení schopností velitelů a vedoucích složek IZS při společném řízení sil a prostředků
- nácvik činnosti jednotek požární ochrany a složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody s větším počtem zraněných osob.
- ověření spolupráce operačních středisek složek IZS při vyžadování mezinárodní pomoci
- nácvik spolupráce složek IZS při společném zásahu se záchrannými složkami Rakouska - Dolního Rakouska

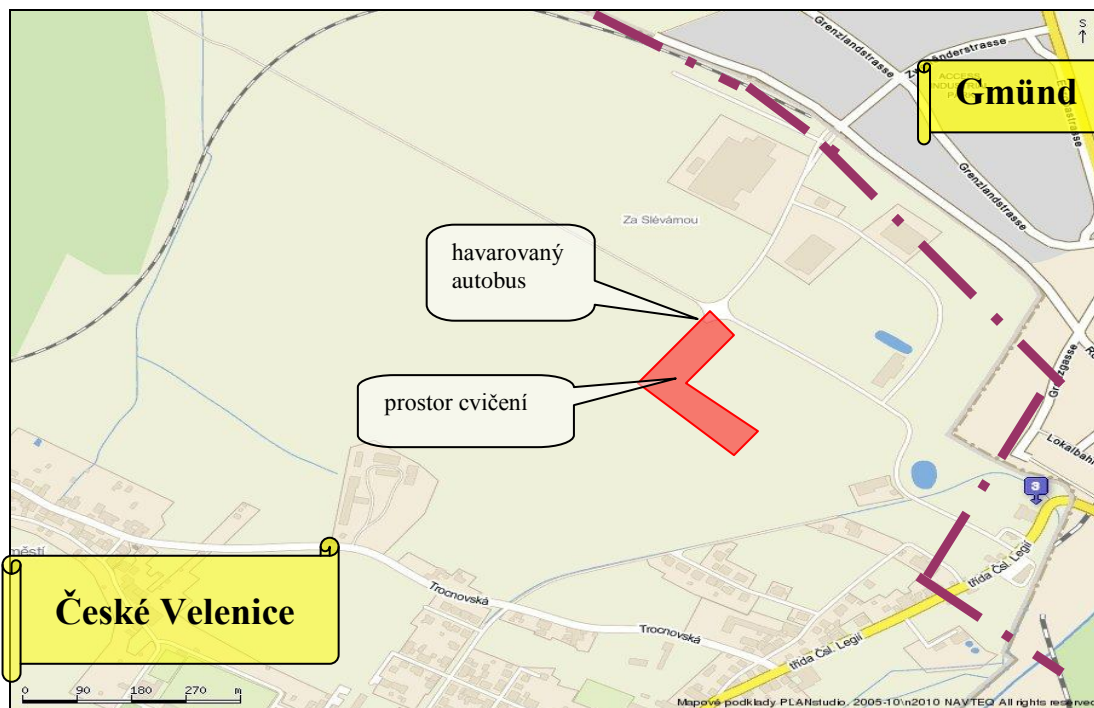
❖ **Téma cvičení:**

- zásah složek IZS při dopravní nehodě prostředku hromadné přepravy osob v příhraniční oblasti ČR

❖ **Termín a místo cvičení**

- cvičení proběhne dne 24. listopadu 2010, čas zahájení je stanoven v 15:00 hodin
- místo pro taktické cvičení je situováno v lokalitě obce České Velenice na severním okraji u státních hranic na ploše „hospodářského parku“
- samotné místo pro provádění ZaLP, je křižovatka místní komunikace poblíž strojírenského podniku Magna
- místo je přístupné jednak po silnici druhé třídy č. 103, procházející Českými Velenicemi, po odbočení z Čsl. Legií, a jednak přes státní hranici České republiky s republikou Rakouskou

Obrázek č. 1: Místo cvičení



Zdroj: Plán taktického cvičení složek IZS

❖ Námět cvičení

- na křižovatce místních komunikací v areálu Hospodářského parku České Velenice došlo ke střetu osobního vozidla s autobusem, v příčinné souvislosti s nehodou je na místě usmrcena jedna osoba, pět osob těžce zraněno a patnáct osob má lehká zranění

❖ Seznam zúčastněných složek IZS

Jednotky PO

- | | | |
|-----------------------------|---------|-----------|
| • JSDHO České Velenice | 10 osob | 2 vozidla |
| • JSDHO Suchdol nad Lužnicí | 6 osob | 2 vozidla |
| • HZS Třeboň | 5 osob | 1 vozidlo |
| • HZS České Budějovice | 1 osoba | 1 vozidlo |

Záchranná služba

- | | | |
|---------------------------|---------|-------|
| • ZZS Suchdol nad Lužnicí | 2 osoby | 1 RZP |
| • ZZS Třeboň | 3 osoby | 1 RLP |
| • ZZS Trhové Sviny | 3 osoby | 1 RLP |
| • ZZS Jindřichův Hradec | 3 osoby | 1 RLP |

Policie ČR

- | | | |
|--|---------|-----------|
| • Obvodní oddělení Suchdol nad Lužnicí | 9 osob | 2 vozidla |
| • Dopravní inspektorát Jindřichův Hradec | 4 osoby | 1 vozidlo |

Záchranné složky Republiky Rakousko

- | | | |
|-----------------------------|---------|------------|
| • Hasiči Gmünd | 6 osob | 1 vozidlo |
| • Záchranná služba Gmünd | 5 osob | 1 RLP 1RZP |
| • Záchranná služba Litschau | 2 osoby | 1 RZP |
| • Záchranná služba Weitra | 2 osoby | 1 RZP |

❖ **Úkoly pro cvičící složky IZS**

Jednotky PO

- dopravní nehoda bude ohlášena tísňovou linkou 112 krajskému operačnímu středisku HZS, tísňovou linkou 155 operačnímu středisku ZZS a tísňovou linku 158 operačnímu středisku PČR; krajské operační středisko HZS zabezpečí vyslání jednotek požární ochrany na místo zásahu a informování ostatních složek IZS, operační středisko ZZS informuje o zjištěných skutečnostech KOPIS
- jednotky na místě zásahu budou postupovat v souladu s Bojovým řádem a Katalogovými soubory typové činnosti složek IZS, zabezpečí zejména:
 - průzkum místa nehody,
 - organizaci místa zásahu,
 - organizaci výměny informací o situaci na místě zásahu s Policií ČR a se ZZS

- provádí usměrňování dopravy do příjezdu Policie ČR
- zabezpečí havarovaná vozidla před vznikem požáru
- vyprostí osoby z havarovaných vozidel
- poskytnou první pomoc zraněným osobám do příjezdu ZZS
- v součinnosti se ZZS nebo přímo poskytují posttraumatickou intervenční péči

Zdravotnická záchranná služba

- záchranář první posádky po příjezdu na místo události vyhodnotí vzniklou situaci a neprodleně informuje operační středisko o
 - druhu vzniklé události,
 - lokalizaci události,
 - počtu postižených, druhu a stupni jejich zranění
 - předpokládané potřebě dalších posádek a materiálu k odstranění následků
- operační středisko ZZS na základě této informace aktivuje traumatologický plán přednemocniční neodkladné péče v režimu vyhodnoceného aktivačního stupně, který předurčuje potřebu sil a prostředků a stanoví další postupy
 - dále vyhodnotí možná rizika pro zasahující posádky ZZS
- označí sektor pro poskytnutí zdravotní péče (pokud je na místě velitel zásahu po domluvě s ním) a zde vyznačí úsek pro
 - třídění a ošetření postižených
 - postižené určené k transportu
 - transportní dopravní prostředky včetně letecké ZZS
- zahájí poskytování přednemocniční neodkladné péče v závislosti na okolnostech se členy HZS
- po příjezdu vedoucího lékaře zdravotnického zásahu informuje ho o své dosavadní činnosti; lékař je povinen převzít další řízení zdravotnického zásahu; vedoucí lékař dle situace a okolností cestou velitele zásahu může požadovat součinnost s dalšími základními a ostatními složkami IZS

- o provedení transportu pacienta z místa MU rozhoduje pouze vedoucí pracovník transportního úseku po domluvě s operačním střediskem ZZS do určeného zdravotnického zařízení

Policie ČR

- opatření k uzavření prostoru a regulaci dopravy v okolí místa zásahu (účinnost stoupá s přibývajícím silami)
- zabezpečit realizaci režimových opatření na vstupech a výstupech vnější zóny
- evidovat osoby postižené MU, které samostatně opouštějí uzavřený prostor
- vést ve stanoveném rozsahu evidenci ošetřených nebo evakuovaných osob ve spolupráci s velitelem zásahu, vedoucím lékařem nebo dalšími zúčastněnými složkami
- zúčastnit se identifikace osob
- zúčastnit se v případě potřeby a možností dokumentace procesu třídění raněných - doprovod každého třídícího týmu a zaznamenání polohy postižených do podrobného plánu místa zásahu (plocha, sedadlo v autobuse, apod.) s označením postiženého dle přiděleného registračního čísla (třídící karta), nebo jiného charakteristického znaku
- poskytnout výpomoc při značení stanoviště pro shromáždění a třídění raněných
- zajistit bezpečnost a pořádek na shromaždišti raněných
- navrhnout odsunové trasy, v případě potřeby plochy pro otáčení nebo odstavení vozidel
- regulovat dopravu v místě zásahu a na určených odsunových trasách nebo odstavných plochách pro vozidla, případně na stanovených objízdných trasách
- zajistit dohled nad vyznačeným prostorem pro ukládání zemřelých
- předávat potřebné informace o situaci
- zabezpečovat spojení mezi velitelem zásahu a OČTŘ
- pořizovat obrazovou nebo jinou dokumentaci pro potřeby OČTŘ

Na základě interních aktů policisté zjišťují a průběžně předávají dopravní informace o aktuální situaci na komunikacích prostřednictvím policejních informačních systémů (Maják 158, CDI II), zjistí-li důvodné podezření ze spáchání trestného činu, provádí neodkladné úkony k zajištění důkazů a stop, případně k tomu přivolají věcně a místně příslušný orgán činný v trestním řízení, k vyšetřování závažných dopravních nehod jsou obvykle povolány i výjezdové skupiny silničního dohledu organizované při územních odborech krajských ředitelství Policie ČR.

K zabezpečení úkolů při zvláště závažných dopravních nehodách organizují operační střediska Policie ČR povolání a nasazení sil a prostředků nebo věcně a místně příslušného policejního orgánu SKPV nebo jiných specialistů z Policie ČR.

Uvedené úkoly plní síly a prostředky Policie ČR, které se podílí na vlastním zásahu. Velitelem složky je vedoucí pracovník Obvodního oddělení Suchdol nad Lužnicí. Do jeho příchodu a převzetí velení je velitelem složky policista, který se na místo zásahu dostavil, jako první.

Po příjezdu na místo zásahu, nebo při předání velení složky je povinností vedoucího složky za Policii ČR ohlásit svou přítomnost veliteli zásahu, včetně uvedení disponibilních sil a prostředků.

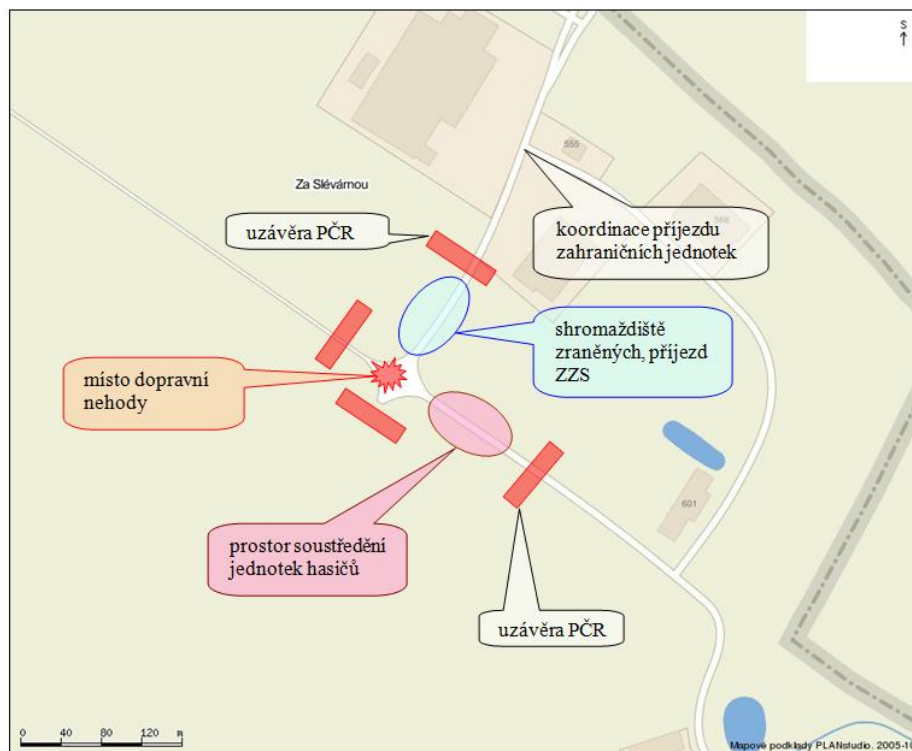
❖ **Organizační pokyny a mediální zajištění**

Informační tok v rámci Policie ČR bude probíhat cestou operačního střediska – radiovou sítí Matra Pegas, dílčí zprávy o situaci a MU předávat neprodleně. Souhrnné zprávy a rozhodnutí předává vedoucí složky po konzultaci s vedoucím zásahu.

Informování médií a veřejnosti o činnostech Policie ČR zajišťuje pracovnice Preventivní a informační skupiny z místa MU (vyčleněný prostor velitele zásahu) po konzultaci s velitelem zásahu.

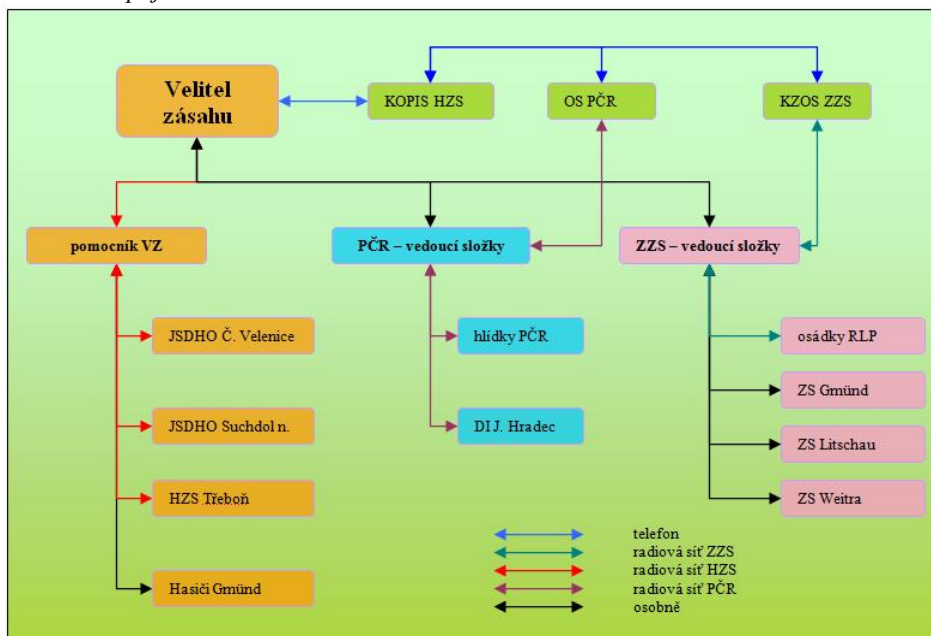
❖ Nasazení sil a prostředků, plán spojení

Obrázek č. 2: Schéma nasazení sil a prostředků



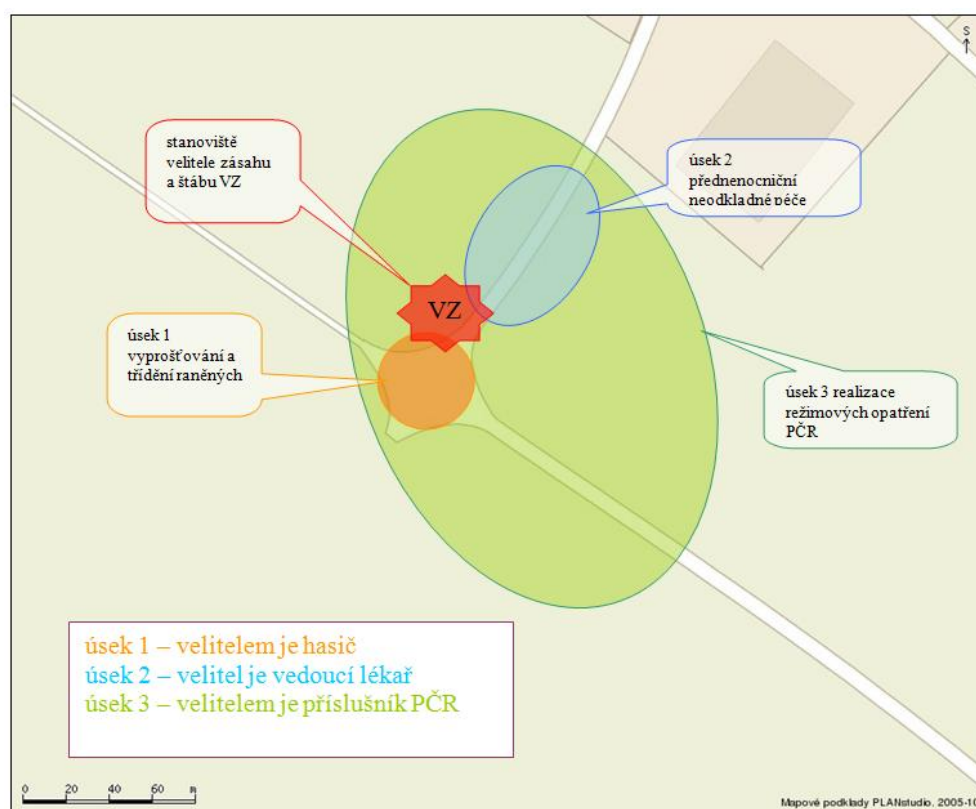
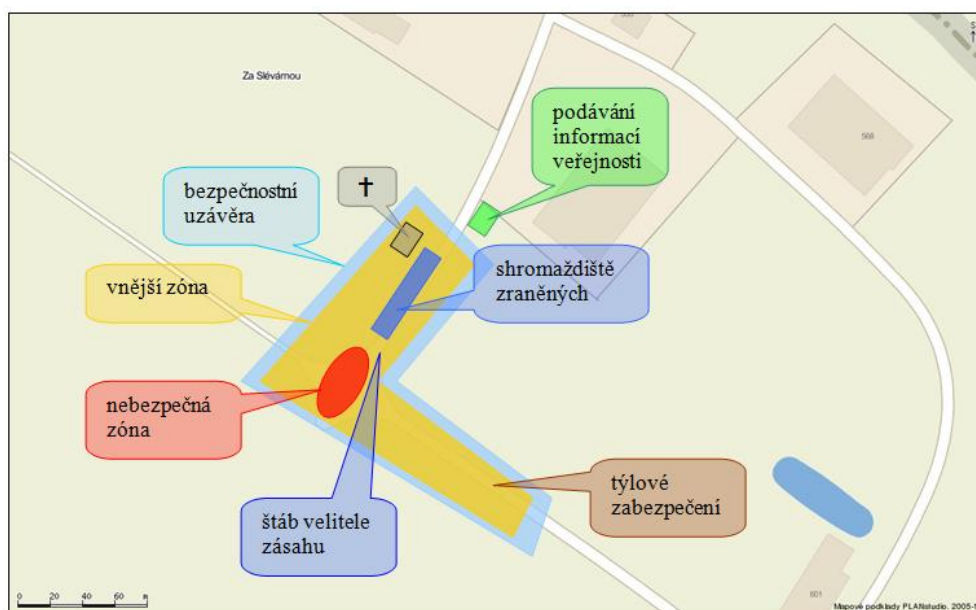
Zdroj: Plán taktického cvičení složek IZS

Obrázek č. 3: Plán spojení



Zdroj: Plán taktického cvičení složek IZS

Obrázek č. 4 a 5: Schéma členění místa zásahu na sektory a úseky



Zdroj: Plán taktického cvičení složek IZS

4.2.2 Vyhodnocení taktického cvičení [12]

❖ Spolupráce vedoucích složek na místě zásahu

Řízení zásahu probíhalo standardním způsobem. Jako první jednotka na místo zásahu přijela jednotka sboru dobrovolných hasičů České Velenice. Její velitel převzal řízení zásahu jednotek požární ochrany a koordinaci složek IZS na místě zásahu. Po příjezdu HSZ Třeboň řízení zásahu převzal velitel HZS.

S rakouskými záchranáři byla spolupráce poznamenána jazykovou bariérou a odlišnými organizačními principy. Vzhledem k tomu, že rakouští záchranáři byli na místě zásahu první a ve větším počtu, převzali iniciativu. Po příjezdu českých záchranářů nebylo již účelné měnit organizaci zásahu.

❖ Činnost složek při zásahu u události s větším počtem zraněných - třídění

Pro třídění zraněných byly využity karty vyhovující Katalogu typové činnosti STČ 09/IZS. Třídění prováděli členové Jednotky sboru dobrovolných hasičů České Velenice ve spolupráci se ZZS.

Rakouská strana netřídí na úrovni záchranářů metodou START, tedy metodou snadného třídění a rychlé terapie. Třídění provádí pouze lékař. Rakouští hasiči se do zdravotnických činností nezapojují, pouze pomáhali při vyprošťování postižených. Rozdílná taktika zásahu české a rakouské strany vedla k duplicitě třídění u některých pacientů. Obtíže byly způsobeny i nepřidělením unikátních čísel jednotlivým pacientům. Bylo to částečně způsobeno použitím náhradních třídících karet, které neměly unikátní číslo předtištěné. Vznikly tak obtíže při vedení evidence postižených a určení místa definitivního ošetření pacientů.

Pozitivně působila instalace stanu pro ošetření zraněných rakouským červeným křížem, který chránil pacienty před nepřízní počasí a zjednodušil organizaci místa zásahu.

❖ **Spolupráce operačních středisek při vyžádání příhraniční pomoci**

Záchrané složky Republiky Rakousko byly vyžádány v rámci příhraniční pomoci Krajským operačním střediskem České Budějovice. Krajské OPIS spolupracovalo s operačním střediskem v Thulnu.

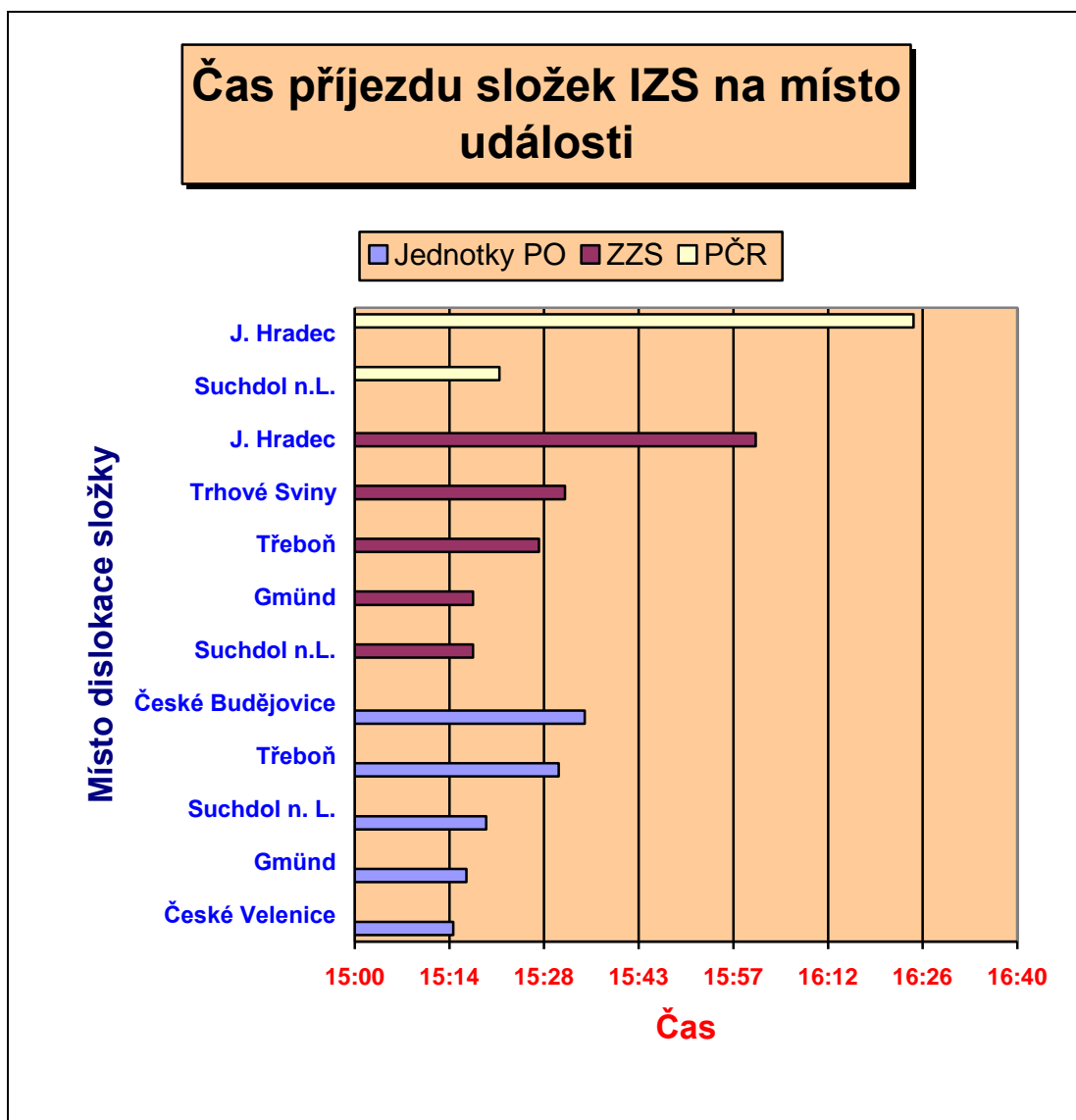
Vyžádání příhraniční pomoci krajské OPIS oznámilo Operačnímu středisku Generálního ředitelství HZS ČR. Pro vyžádání pomoci rakouských hasičů a záchranářů byl využit dvojjazyčný formulář.

Spolupráce operačních středisek byla standardní a na dobré úrovni.

❖ **Spolupráce českých a rakouských záchranářů na místě**

Na místě zásahu bylo zjištěno, že taktické postupy českých a rakouských záchranářů při zásahu u dopravní nehody s větším počtem zranění jsou obdobné. Spolupráci částečně komplikovala jazyková bariéra, která byla překonána za pomoci hasičů a záchranářů, kteří ovládají německý jazyk. Kladně je nutno hodnotit organizovanost rakouských hasičů a záchranářů při parkování vozidel u zásahu a velkou organizovanost v jednotkách. Velmi dobře je nutno hodnotit práci jednotky sboru dobrovolných hasičů České Velenice, kteří zabezpečovali záchrané práce i řízení zásahu v jeho první fázi i práci Policie ČR, obvodního oddělení Suchdol nad Lužnicí, kteří aktivně zabezpečovali uzavření místa zásahu i organizaci značného počtu osob na zásahu zúčastněných a zásahu přihlížejících.

Graf č. 1: Čas příjezdu složek IZS na místo události

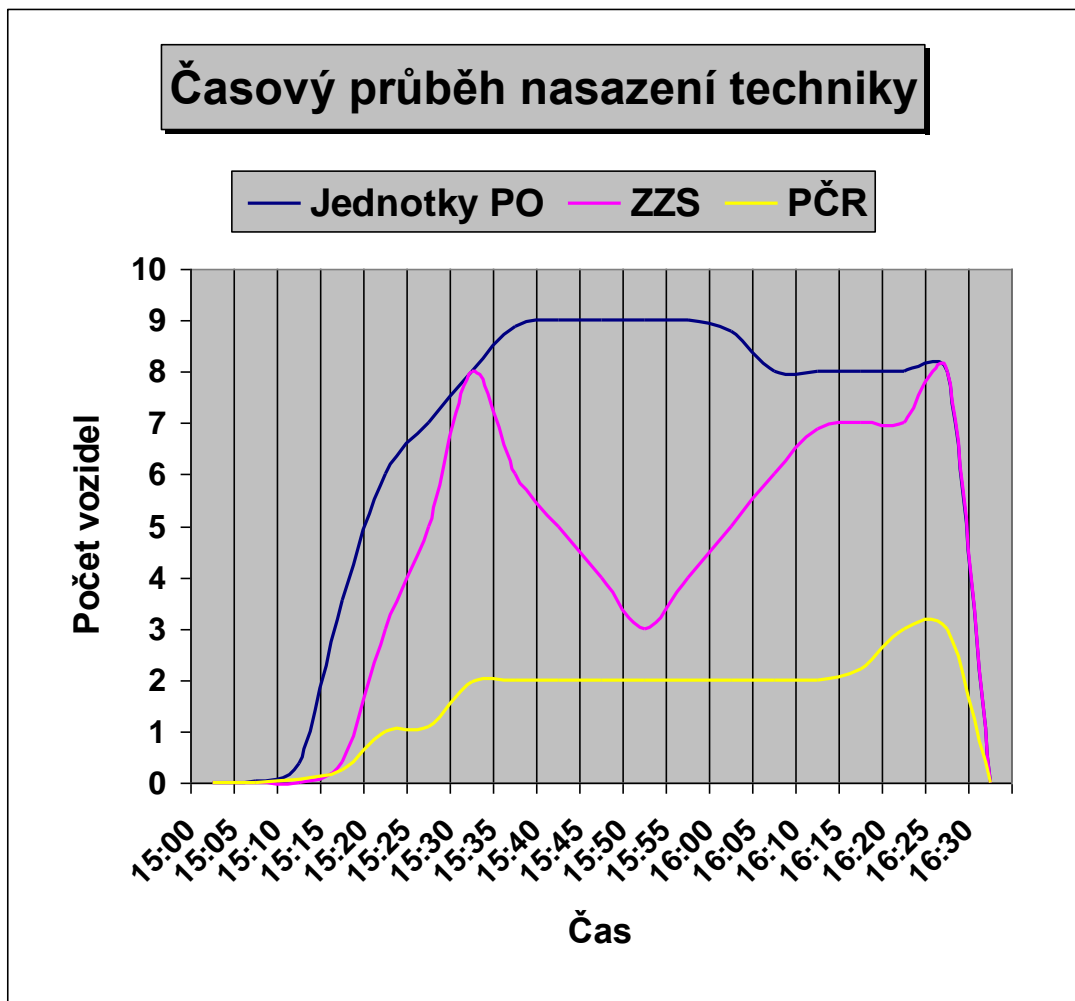


Zdroj: Vyhodnocení taktického cvičení složek IZS

Z grafu vyplývá, že první složky se na místo události dostavily za 10-15 minut od ohlášení události (graf zohledňuje pouze čas vzniku události), většina záchranných složek se dostavila do 30 minut od vzniku události, všechny složky pak do 60 minut.

Všechny zasahující složky dorazily na místo zásahu v době, kdy bylo možno účinně provádět záchranné práce. Dosažené časy prokazují dobrou spolupráci operačních středisek IZS i včasný dojezd na místo události.

Graf č. 2: Časový průběh nasazení techniky

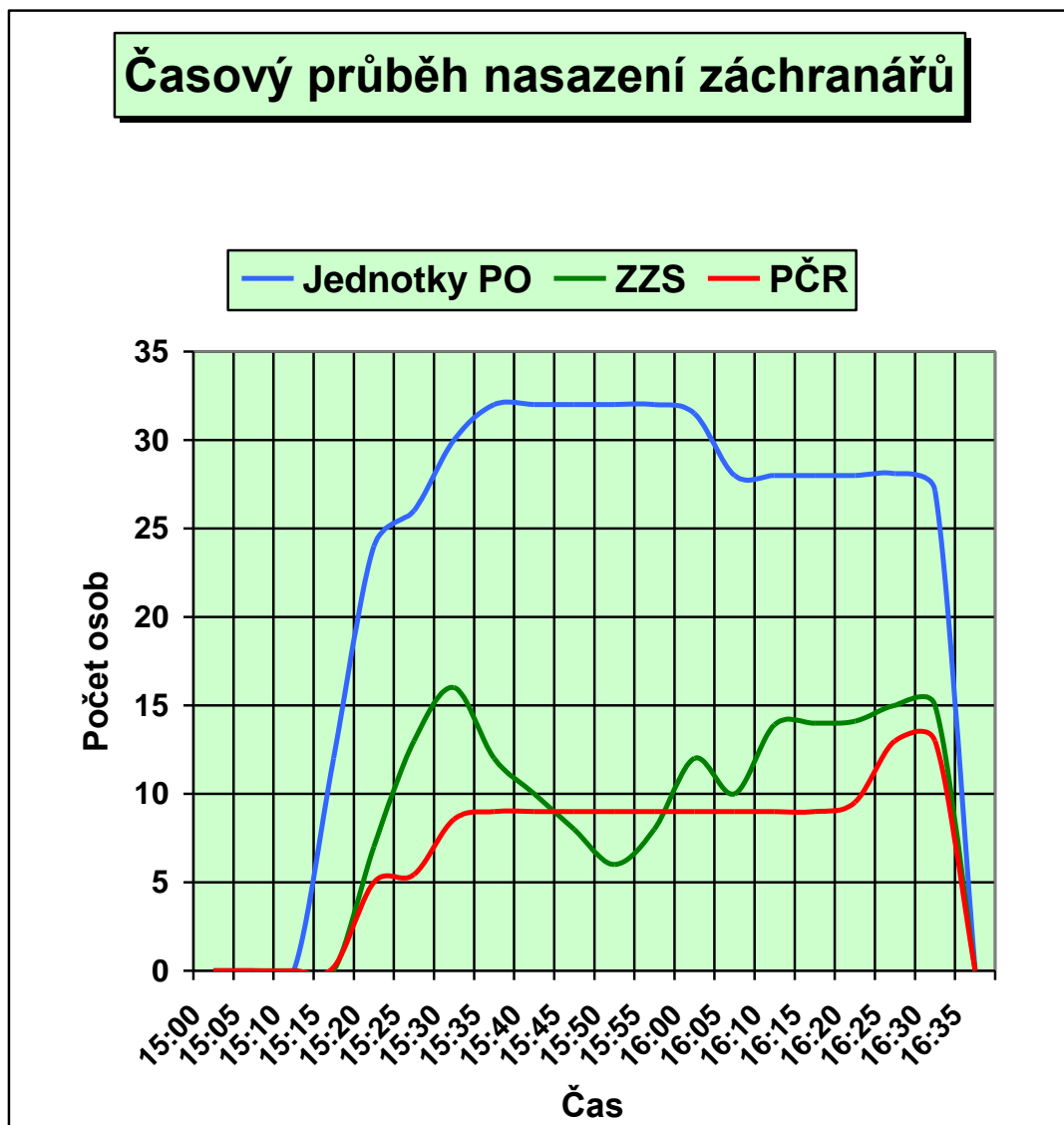


Zdroj: Vyhodnocení taktického cvičení složek IZS

Časový průběh nasazení techniky u zásahu dokumentuje jednak dobu soustředění složek IZS na místě zásahu, dále ukazuje na průběh záchranných prací. V době cca 30 minut od vzniku události byly zraněné osoby vyproštěny z havarovaného autobusu a po poskytnutí přednemocniční odborné péče byly zahájeny převozy do zdravotnických zařízení. Sanitní vozy se pak vrátily na místo události pečovat o lehce zraněné osoby.

Záchranné práce byly ukončeny za 90 minut od vzniku události. V reálném případě by na místě ještě probíhalo šetření Policie ČR, odstraňování následků DN a odtah havarovaných vozidel. Tyto činnosti však nebyly předmětem cvičení.

Graf č. 3: Časový průběh nasazení záchranářů



Zdroj: Vyhodnocení taktického cvičení složek IZS

Graf znázorňuje počet záchranářů v průběhu cvičení. Je z něj patrné rychlé soustředění složek IZS v době cca 15-20 minut od vzniku události. V této velmi krátké době se podařilo nasadit 39 záchranářů. Maximální nasazení osob bylo dosaženo za 30 minut od vzniku události. V této době zasahovalo 55 osob. Pokles počtu záchranářů ZZS v čase 50 minut od vzniku události znázorňuje postupný odsun těžce zraněných do nemocničních zařízení.

4.2.3 Dílčí závěr a poznatky z provedeného cvičení [12]

Taktické cvičení (*viz. fotodokumentace v příloze č. 10*) bylo prvním cvičením organizovaným na úrovni spolupráce IZS ČR s rakouskými záchranáři, koordinovaným na úrovni záchranných složek Jihočeského kraje. Prokázalo, že spolupráce jihočeských a dolnorakouských záchranářů v pohraničí je možná a může být prospěšná pro včasné a hospodárné nasazení záchranných složek v příhraniční oblasti.

Oblast příhraniční spolupráce s Rakouskem není v současné době v dostatečné míře ošetřena mezinárodními smlouvami. Cvičení využilo již několik let uzavřené smlouvy mezi městy České Velenice a Gmünd, která řeší spolupráci na území obou subjektů. Možnost nasazovat záchranné složky obou států v případě MU v příhraničí bez administrativních omezení, by jistě znamenala podstatné zlepšení bezpečnosti občanů i jejich majetku na obou stranách hranic.

Cvičení prokázalo, že záchranné složky obou států mají o tuto spolupráci zájem, česká strana, díky poněkud jinému systému řízení záchranných složek, by uvítala lepší legislativní zakotvení příhraniční spolupráce s Republikou Rakousko.

❖ Poznatky z provedeného cvičení

- spolupráce záchranných složek České republiky a Republiky Rakousko v příhraničí je výhodná jak z hlediska časového (dojezdové časy), tak i z hlediska soustředění většího počtu záchranářů při větší MU
- příhraniční spolupráci by bylo vhodné ošetřit smlouvou, která by upravila činnost záchranných složek na území sousedního státu
- taktické postupy a organizace záchranných složek na české a rakouské straně jsou obdobné, nikoli však shodné. Pro snazší společnou činnost složek u zásahu by bylo vhodné zlepšit vzájemnou informovanost o postupech užívaných při zásahu druhou stranou
- záchranné složky by měly pokračovat v setkáních nad odbornými tématy činnosti u zásahu a to formou společných cvičení i seminářů

4.3 Dopravní nehoda autobusu v obci Rybník u Dolního Dvořiště [7] [17] [20]

Dne 14. října 2011 došlo v obci Rybník u Dolního Dvořiště k dopravní nehodě autobusu, který jel od obce Lipna nad Vltavou směrem na Dolní Dvořiště. Rakouský patrový autobus se 44 účastníky firemního zájezdu vjel pod železniční most ve výše zmíněné obci, přičemž došlo k odtržení střechy autobusu. Autobus zastavil až po 100 metrech za železničním mostem (*viz. fotodokumentace v příloze č. 11*).

4.3.1 Výchozí situace [17] [20]

Z celkového počtu 44 cestujících a řidiče, bylo ošetřeno 36 osob. Do českobudějovické nemocnice bylo transportováno 10 pacientů s těžkými a středně těžkými zraněními a do Českého Krumlova bylo směřováno celkem 8 pacientů se středně těžkými a lehkými zraněními. Do Rakouska byli transportováni 4 pacienti a 14 lehce zraněných převezli zdravotníci Hornorakouského červeného kříže autobusem do Freistadtu. Z celkového počtu transportovaných bylo 6 občanů České republiky.

❖ Zasahující subjekty

Jednotky PO

• HZS Český Krumlov	14 příslušníků	5 vozidel
• HZS České Budějovice	5 příslušníků	2 vozidla
• JSDHO Vyšší Brod	6 členů	2 vozidla
• HZSP SŽDC ⁴ České Budějovice	6 členů	2 vozidla
• Krajské ředitelství HZS Jihočeského kraje	3 příslušníci	2 vozidla

Zdravotnická záchranná služba (celkem 9 vozidel, 6 lékařů, 17 záchranářů)

• České Budějovice	2 posádky RZP
• České Budějovice	2 posádky RV
• České Budějovice	vozidlo MU

⁴ SŽDC - Správa železniční dopravní cesty

- České Budějovice ředitel ZZS a tiskový mluvčí
- Český Krumlov 1 posádka RLP
- Český Krumlov 1 posádka RZP
- Kaplice 1 posádka RZP
- Frymburk 1 posádka RLP

Nemocnice Český Krumlov

- doprava raněných vozidlem DRNR⁵ 2 vozidla

Zdravotní služby Rakouské republiky

- Záchraná služba Freistadt 5 vozidel 1 lékař

Policie ČR (celkem 12 vozidel a 22 policistů)

- Obvodní oddělení Kaplice 6 policistů
- Obvodní oddělení Vyšší Brod 2 policisté
- Obvodní oddělení Křemže 2 policisté
- Dopravní inspektorát 5 policistů
- SKPV Český Krumlov 2 policisté
- Odbor cizinecké policie 2 policisté
- Krajské ředitelství policie náměstek ředitele a tiskový mluvčí
- Územní odbor Č. Krumlov zástupce vedoucího

Policie Rakouské republiky 1 vozidlo 2 policisté

Odtahová služba 2 vozidla

4.3.2 Vyhodnocení zásahu [7] [17] [20]

Na místo zásahu se první dostavila hlídka Policie ČR současně s jednotkou HZS Kaplice a do jedné minuty osádka ZZS Kaplice.

⁵ DRNR - Doprava raněných, nemocných a rodiček

Havarovaný autobus byl beze střechy asi 120 metrů za podjezdem železniční trati na křižovatce pod veřejným osvětlením v části obce Rybník ve směru na Dolní Dvořiště. V autobuse, který patří rakouské společnosti, cestovalo 44 osob, z nichž bylo 12 českých a 32 rakouských občanů.

Průzkumem bylo zjištěno, že v havarovaném vozidle je několik zraněných osob, které nejsou zaklíněny. Ostatní cestující již byli mimo vozidlo. Příslušníci HZS provedli vynesení tří zraněných a předání osádce ZZS. Ostatní cestující opustili vozidlo samovolně v doprovodu příslušníků HZS. K vyproštění zraněných osob nebylo nutno použít vyprošťovacího zařízení.

Bylo zřízeno jedno místo ke shromáždění zraněných a cestujících na volném prostranství v prostoru křižovatky. Těmto bylo poskytnuto lékařské ošetření, deky a termofolie. Po příjezdu prvního lékaře (ZZS Český Krumlov) bylo prováděno třídění raněných, evidence a určení rozvozu vozidly ZZS. Tuto činnost převzal po svém dostavení vedoucí lékař ZZS, určoval rozvoz zraněných do zdravotnických zařízení, včetně evidence.

Po příjezdu zdravotníků z Rakouska byli tito využiti pro provádění ošetření a psychologické podpory ostatním cestujícím shromážděným nejprve na volném prostranství a poté v náhradním autobusu. Provedli převoz části zraněných do Rakouska záchrannými vozidly a ostatních rakouských cestujících náhradním autobusem, který zajistila zdravotní složka z Rakouska.

Současně s prováděním vyprošťování osob byla provedena JPO činnost k zamezení vzniku požáru a úniku pohonných hmot z havarovaného autobusu. Nebyl zaznamenán únik ropných látek.

❖ Časový sled události

- záchranné práce 14. října 2011, 19:29 hod. - 21:52 hod.
- likvidační práce 14. října 2011, 21:52 hod. - 0:59 hod.

19:17	Nahlášení události na tísňovou linku TCTV 112 - první telefonát
19:18	Nahlášení události na tísňovou linku 158
19:18	převzetí ze systému TCTV 112 operačním důstojníkem HZS
19:19	převzetí ze systému TCTV 112 PČR Č. Krumlov a ZZS
19:19	vyslání PČR hlídka skupiny dopravních nehod Č. Krumlov a OOP Kaplice
19:19	vyhlášení poplachu HZS PS Kaplice
19:21	výjezd HZS Kaplice a HZS Č. Krumlov
19:21	vyslání PČR hlídka OOP Vyšší Brod
19:22	výzva pro ZZS Kaplice, Č. Krumlov, Frymburk, Č. Budějovice
19:22	výjezd PČR hlídka OOP Kaplice
19:22	OPS ZZS volání nemocnice Gmünd
19:23	ohlášeno řídícímu důstojníkovi HZS a řediteli HZS
19:24	vyrozuměn dispečer vlakové stanice Rybník Policií ČR
19:25	ohlášeno řediteli ZZS
19:25	výjezd HZS PS Č. Budějovice s vyprošťovacím kontejnerem
19:27	OPS ZZS volání Rakousko - vyžádání pomoci zdravotníků
19:27	výjezd ZZS RV Č. Budějovice - lékař
19:28	výjezd JSDHO Vyšší Brod
19:29	na místě hlídka PČR OOP Kaplice
19:29	na místě HZS Kaplice
19:29	Zahájení zásahu
19:31	na místě HZS Kaplice
19:32	na místě ZZS RZP Kaplice
19:33	Policie ČR - přizván ke spolupráci Mikulov – Drasenhofen (potvrzeno)
19:36	na místě PČR hlídka skupiny dopravních nehod Č. Krumlov
19:38	výjezd HZSP SŽDC (České dráhy) České Budějovice
19:38	ohlášeno na OPIS GŘ HZS ČR

19:40	na místě ZZS RLP Č. Krumlov – lékař
19:40	na místě HZS PS Č. Krumlov s RZA
19:40	na místě JSDHO Vyšší Brod s RZA
19:42	na místě HZS PS Č. Krumlov
19:41	na místě ZZS RZP Č. Krumlov
19:43	na místě ZZS RZP Č. Budějovice
19:45	na místě ZZS RLP Frymburk (lékař)
19:46	Vyproštění poslední osoby z autobusu
19:50	na místě řídící důstojník HZS
19:51	na místě ředitel HZS a tisková mluvčí HZS
19:52	na místě ZZS RZP RV Č. Budějovice – lékař
19:55	na místě Zdravotní služba Rakouské republiky – lékař Freistadt
19:56	na místě HZS Č. Budějovice - vyprošťovací kontejner
19:58	na místě HZSP SŽDC (České dráhy) České Budějovice
20:19	na místě náhradní autobus – zajistila Zdravotní služba Rakouské republiky
20:06	odvoz 1 + 2 zraněných, ZZS Č. Budějovice, nemocnice Č. Budějovice
20:07	odvoz 2 zraněných ZZS RLP Frymburk do nemocnice Č. Krumlov
20:10	odvoz 3 zraněných ZZS RZP Kaplice do nemocnice Č. Budějovice
20:10	odvoz 3 zraněných, ZZS RZP Č. Krumlov do nemocnice Č. Krumlov
20:13	odvoz 3 zraněných, ZZS RLP Č. Krumlov do nemocnice Č. Budějovice
20:45	odvoz 3 zraněných dopravy DRNR do nemocnice Č. Krumlov
20:50	odvoz 1 zraněného dopravy DRNR do nemocnice Č. Budějovice
????	odvoz 3 zraněných do nemocnice Freistadt a Linz (zdravotníci Rakouska)
????	odjezd náhradního autobusu do Rakouska
21:22	OPIS GŘ sděluje OPIS HZS ČB, informace Rakouské ambasády
21:52	začátek likvidačních prací JPO
22:11	vlaková doprava obnovena (Horní Dvořiště – Kaplice)

Při provádění záchranných prací byl proveden průzkum v prostoru sedadel, torza střechy a okolí místa nehody od viaduktu k autobusu, na přítomnost cestujících, osobních věcí a dokladů. Osoby nebyly nalezeny, osobní věci a doklady zajistila Policie ČR. Věci z úložného prostoru ve spodní části autobusu nebyly přemístěny.

Jednotka HZSP SŽDC prováděla na místě zásahu vypnutí a vyzkratování trakčního vedení, na železniční trati, osvětlení místa u viaduktu a obnovení vlakového provozu. JSDHO Vyšší Brod prováděla ošetřování zraněných cestujících a zajištění místa nehody. Jednotka HZS České Budějovice s technickým kontejnerem vyprošťovacím byla ponechána na místě zásahu v záloze, automobilový jeřáb byl použit pro odtažení torza střechy mimo komunikaci.

Policie ČR zajišťovala dopravní uzávěru, odklon dopravy, zajištění osobních věcí osob z havarovaného autobusu, dokumentování místa nehody, šetření dopravní nehody a identifikaci cestujících. Na místo se dostavila na výzvu Policie ČR i rakouská policie, která prováděla evidenci cestujících a šetření nehody ve spolupráci s Policií ČR.

ZZS zajišťovala ošetření, tříděných raněných, převoz do zdravotnických zařízení a evidenci. Operační středisko ZZS povolalo k události Zdravotní službu Rakouské republiky.

Vedoucí zájezdu poskytl seznam cestujících, který sloužil k vedení evidence osob a byl namnožen pro potřeby velitele zásahu, vedoucího Policie ČR a lékaře ZZS.

Jednotky HZS dále provedly likvidační práce - odtažení torza střechy mimo komunikaci, úklid komunikace a okolí v celé délce prostoru dopravní nehody a očištění komunikace.

Velitel zásahu byl nejprve velitel jednotky HZS Kaplice a po dojezdu převzal velení velitel jednotky HZS Český Krumlov. Nebyl ustanoven štáb velitele zásahu, součinnost jednotlivých složek na místě zásahu byla bez problémů.

Při záchranných pracích a likvidaci následků dopravní nehody nedošlo k žádnému úmrtí ani zranění příslušníků zasahujících jednotek. Rovněž nedošlo k žádné poruše na technice zasahujících složek.

4.3.3 Dílčí závěr a poznatky z provedeného zásahu [7] [17] [20]

Příjezd k místu nehody, ale i odjezd byl bezproblémový. Spolupráce všech základních složek IZS a spolupráce se záchrannými složkami z Rakouska na místě zásahu byla vyhodnocena jako vynikající.

Na místě zásahu bylo dostatečné množství zdravotnických pracovníků i transportních prostředků. I přes velký počet zraněných bylo možno zajistit individuální zdravotnickou péči každému postiženému, protože charakter zranění většiny pacientů nebyl závažný.

Pozitivně lze hodnotit přizvání ZZS Rakouského červeného kříže, vzhledem k podstatnému urychlení ošetření a následnému transportu rakouských občanů.

Zjištění přesného počtu pasažérů a jejich soupis byl možný s průvodcem autobusu, včetně dostupného seznamu cestujících. Následná evidence odvozu cestujících velmi přehledná. Na místo nebyl povolán psycholog HZS, po příjezdu záchranářů z Rakouska převzali péči o nezraněné osoby včetně poskytnutí psychologické podpory (v německém jazyce).

Nebyl zajištěn tlumočnick, využilo se civilistů a některých členů zasahujících složek se znalostí německého jazyka. Velmi kladnou odezvu měla komunikace s postiženými v německém jazyce, kterou prováděli členové záchranných složek z Rakouska.

Na místě zásahu přítomno speciální vozidlo ZZS pro hromadné neštěstí, nebyl použit stan, postižení byli již odvezeni nebo umístěni v náhradním autobuse.

Velmi rychlá změna klimatických podmínky, došlo rychlému pokles teplot až pod bod mrazu, nebyly však zajištěny teplé nápoje pro zasahující. Rakouská ambasáda byla informována, jako velmi vhodná byla vyhodnocena přítomnost tiskových mluvčí složek IZS s ohledem na poskytování prvotních a průběžných informací novinářům o probíhajícím zásahu.

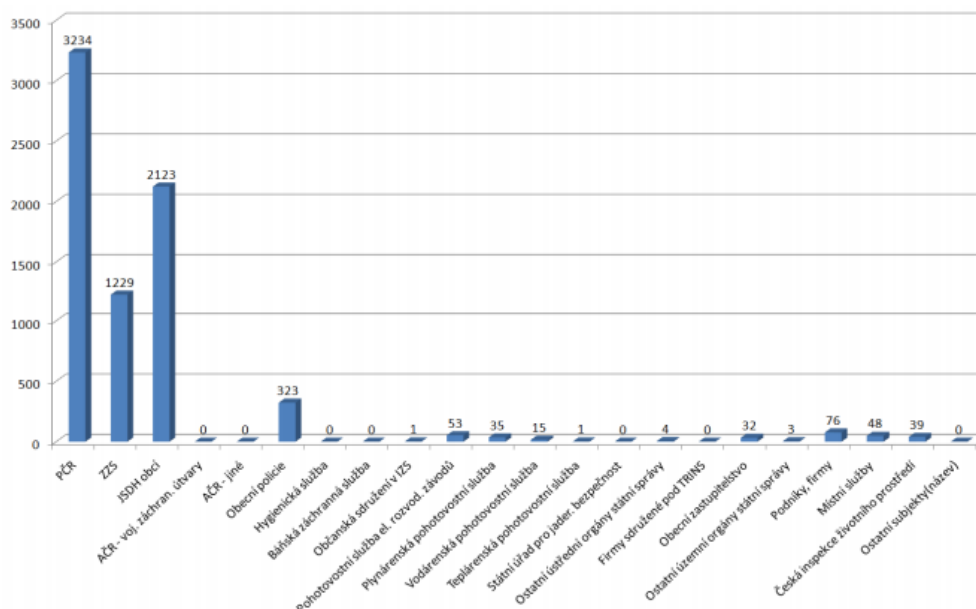
Předání informací o dopravní nehodě z OPIS HZS na ostatní složky IZS bylo bez problémů a včasné, povolání sil a prostředků zasahujících jednotek bylo velmi rychlé a dostatečné, využití i JSDHO dle poplachového plánu. Ústroj zasahujících složek byla dostatečná, velitele zásahu viditelně označen.

4.4 Spolupráce HZS s dalšími subjekty v Jihočeském kraji za rok 2011 [54]

Tabulka č. 1: Spolupráce u zásahu HZS s dalšími subjekty⁶

	Požár	DN	ŽP	UNL	TH	OMU, PP	Celkem
Policie ČR	859	1107	0	137	895	236	3234
Zdravotnická záchranná služba	79	642	0	2	491	15	1229
JSDH obcí	725	137	0	30	1160	71	2123
Armáda ČR - voj. záchr. útvary	0	0	0	0	0	0	0
Armáda ČR - jiné	0	0	0	0	0	0	0
Obecní policie	65	21	0	40	188	9	323
Hygienická služba	0	0	0	0	0	0	0
Báňská záchranná služba	0	0	0	0	0	0	0
Občanská sdružení v IZS	0	1	0	0	0	0	1
Pohotovostní služba el. rozvod. závodů	23	2	0	2	22	4	53
Plynárenská pohotovostní služba	0	1	0	7	24	3	35
Vodárenská pohotovostní služba	1	0	0	2	11	1	15
Teplárenská pohotovostní služba	0	0	0	0	1	0	1
Státní úřad pro jad. bezpečnost	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní ústřední orgány státní správy	0	2	0	1	1	0	4
Firmy sdružené pod TRINS	0	0	0	0	0	0	0
Obecní zastupitelstvo	7	1	0	0	24	0	32
Ostatní územní orgány státní správy	1	1	0	0	1	0	3
Podniky, firmy	7	31	0	6	29	3	76
Místní služby	2	12	0	1	32	1	48
Česká inspekce životního prostředí	3	20	0	10	6	0	39
Ostatní subjekty(název)	0	0	0	0	0	0	0

Graf č. 4: Spolupráce u zásahu HZS s dalšími subjekty



⁶ Vysvětlivky k tabulce č. 1: DN – dopravní nehoda, ŽP – živelní pohroma, UNL – únik nebezpečné látky, TH – technické havárie, OMU – ostatní MU, PP – planý poplach

5 DISKUZE

Práce se zabývá problematikou činnosti integrovaného záchranného systému, se zaměřením na úlohu a úkoly Policie ČR v jejím rámci, při společných zásazích u dopravních nehod a při záchraně životů a zdraví, majetku a životního prostředí.

Ze statistik vývoje dopravní nehodovosti, při porovnání roku 2011 s rokem předchozím, bylo zjištěno, že v roce 2011 byl zaznamenán nárůst těžce a lehce zraněných osob, ovšem počet usmrcených osob v tomto roce poklesl. Dle statistik byl počet usmrcených osob nejnižší od roku 1955, kdy podle dostupných údajů zahynulo na našich silnicích pouze 656 osob. [52]

Tento zaznamenaný pokles v počtu usmrcených osob je pozitivní zprávou, ovšem vzhledem ke zvýšenému počtu lehce a těžce zraněných osob nelze tvrdit, že negativní dopady nehodovosti mají v silničním provozu na našich komunikacích pozitivní trend.

Policejní statistiky dopravní nehodovosti mají určitou vypovídající hodnotu, ovšem dle mého názoru nejsou jednoznačným měřítkem chování účastníků silničního provozu. Pouze z citace jejich dat nelze určit, do jaké míry se situace na našich silnicích zlepšuje či nikoli.

Zkreslující je pohled do těchto statistik u celkového počtu dopravních nehod. V porovnání s rokem 2010 se absolutní počet nehod v roce 2011 snížil a jejich počet je druhý nejnižší od roku 1990. Ovšem pokles byl způsoben změnou legislativy, která upravila povinnou hranici pro oznámení nehody Policii ČR, a tím došlo k umělému snížení počtu těchto událostí, které se statisticky vykazují. Hodnoty uvedené ve statistických přehledech by neměly svádět k přílišnému optimismu, neboť velké množství dopravních nehod není Policii ČR vůbec oznámeno a nejsou tedy nikde vykazovány.

Z tohoto důvodu nemají takto prezentované údaje o celkovém počtu dopravních nehod objektivní průkaznou hodnotu a nelze se tak spokojit s faktem, že dle statistik má dopravní nehodovost klesající tendenci. Měřítkem pro srovnání vývoje nehodovosti by tak mělo být srovnání se zeměmi Evropské unie. Dle tohoto srovnání již není situace ohledně vývoje nehodovosti v České republice tak příznivá. Zavedením efektivních

nápravných opatření, zejména pak systémovému úsilí všech zainteresovaných složek, se v některých státech Evropské unie snížil počet usmrcených na polovinu a Česká republika se ve vzájemném porovnání propadla i za státy, které ještě v nedávné minulosti vykazovaly horší ukazatele.

Dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která je samostatným materiálem Ministerstva dopravy a byla schválena vládou ČR, jsou vytýčeny cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření, které směřují k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí. K naplnění cíle je nutné zapojit další resorty a všechny ostatní subjekty, které mohou svou činností ovlivnit bezpečnost silničního provozu. Aby byla efektivním nástrojem, je třeba účinným způsobem zapojit i všechny další účastníky silničního provozu. Ministerstvo dopravy v předchozím období zahájilo kontinuální dopravní výchovu od rodiny po mateřské, základní a střední školy. V rámci školních vzdělávacích programů došlo k rozvoji nových forem dopravní výchovy a byly zajištěny mediální kampaně a distribuce příruček a materiálů, zaměřené na prevenci v této oblasti. [51]

Ke snížení dopravní nehodovosti a zejména jejich následků by měla sloužit celá řada preventivních, represivních a legislativních opatření. Jedním z preventivních opatření k zajištění vyšší bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, je v současné době velmi často prezentovaný názor, na zvýšení dohledu ze strany Policie ČR. Téměř každý, kdo hovoří k tématu snižování nehodovosti, poukazuje na nutnost zvýšení počtu příslušníků policie přítomných při dohledu nad silničním provozem a zvyšování podílu doby při tomto dohledu strávené. Připouštím, že přítomnost policistů v přímém výkonu má jistě vliv na chování řidičů, ovšem příslušníků Policie ČR zase není tolik a nemohou být všude. Nemyslím si, že příčina nehodovosti je pouze v nedostatečné činnosti příslušníků policie. Policisté nemohou hlídat všechna kritická místa na našich silnicích a nemohou působit preventivně svou přítomností u každé křižovatky a přechodu pro chodce.

Situace v dopravě odráží situaci v celé společnosti. Je-li chování jedinců ve společnosti agresivní, analogicky je agresivní i chování v silniční dopravě. V první řadě je to otázka zodpovědnosti a respektování právních předpisů každého účastníka silničního provozu. Jsou dány určité obecné normy, podle nichž je nutné se chovat a specifické právní předpisy, které je nutno akceptovat. Na našich silnicích se často můžeme setkat s neopatrností, nedbalostí, agresivitou a celkově s nerespektováním dopravních předpisů. Z tohoto hlediska je využívání represivních opatření ze strany Policie ČR k důslednému trestání těchto negativních projevů zcela legitimní. V souvislosti s tím je jednou z možných cest také úprava legislativy, která by zpřísněním postihů mohla odradit od páchání přestupků v silniční dopravě jistě velkou část neukázněných účastníků silničního provozu.

I kdyby došlo k ideálnímu stavu, že by se omezila neopatrnost, agresivita a nerespektování dopravních předpisů, je nutné uvést, že v určité míře bude k negativním událostem na našich silnicích, mezi které patří i dopravní nehody, docházet vždy. Z tohoto důvodu je důležitá odborná připravenost a akceschopnost všech příslušníků složek integrovaného záchranného systému. Jejich úkolem je řešit tyto negativní situace efektivně na profesionální úrovni. Při řešení úkolů v souvislosti se vznikem dopravní nehody dochází většinou k rutinnímu zásahu, ovšem v případě zákroku u dopravních nehod, při kterých dojde k hromadnému neštěstí v rozsahu mimořádné události je nutno použít odlišných taktických postupů. Jejich využití vede k úspěšnému zvládnutí situace a k minimalizaci rizik pro zasahující složky. Znalost těchto postupů a praktická zkušenost záchranářů je v těchto případech velmi důležitá. Ke zlepšení teoretické připravenosti k plnění svých povinností provádí složky integrovaného záchranného systému prověřovací a taktická cvičení. Každá ze základních složek integrovaného záchranného systému plní v rámci svých kompetencí úkoly na vysoké úrovni, přesto je nutné pro případy společných zásahů neustále zdokonalovat součinnost na místech zásahů.

Získané teoretické znalosti načerpané z metodik upravující tuto problematiku je nutné promítnout a uplatnit v praktické činnosti a v rámci specifických typů cvičných zásahů. Nejcennější a nepřenositelné jsou samozřejmě zkušenosti získané při skutečném

zásahu u hromadného neštěstí, ovšem takových situací není takové množství, aby tyto pravidelné zásahy u těchto událostí umožňovaly dostatečné secvičení jednotlivých zasahujících složek.

V této souvislosti je třeba zmínit důležitost individuální odborné připravenosti každého jednotlivce, každého záchranáře. Systém proškolení je v současné době všeobecně zaměřen dle toho, na kterém služebním místě je jednotlivec zařazen a dle jeho specializace. A právě úzká specializace v rámci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému, je při zásahu u situací charakteru mimořádné události velmi potřebná a užitečná. Požadavky na znalosti a dovednosti člověka v moderní společnosti se neustále mění a člověk, aby mohl fungovat jako pracovní síla, musí své znalosti a dovednosti neustále prohlubovat a rozšiřovat. Vzdělávání a formování pracovních schopností se v moderní společnosti stává celoživotním procesem, ve kterém sehrává stále větší roli organizace a její vzdělávací aktivity. [6]

Dalším důležitým předpokladem kvalitní činnosti na místě zásahu je dostatečné personální a materiální zajištění a vybavení odpovídající potřebnou technikou. Z tohoto důvodu je nutné odpovídající logistické zabezpečení zásahů jednotek IZS, neboť posláním logistiky je vytvářet předpoklady, aby byly k dispozici správné materiály, ve správném čase, na správném místě, se správnou jakostí a příslušnými informacemi, a to s přijatelným finančním dopadem. [9]

Jak již bylo uvedeno, k řešení hromadných neštěstí a mimořádných událostí lze prakticky využít a použít Katalogy typových činností. V těchto materiálech jsou uvedeny postupy týkající se jednotlivých zasahujících subjektů.

V práci byla provedena analýza, výčet a zmapování činností Policie České republiky, ze které vyplývá, že problematika zásahů na místě silničních dopravních nehod a v této souvislosti i na místech mimořádných událostí s velkým počtem raněných a obětí je metodicky zpracována na dobré úrovni, ucelená a použitelná pro praktické využití.

K ověření, zda metodika a uvedené postupy lze náležitě a účinně využít, slouží součinnostní prověřovací a taktická cvičení základních nebo i ostatních složek. Samotná cvičení mají velkou vypovídající hodnotu o tom, jaká je úroveň připravenosti

jednotlivých subjektů a jaká je úroveň spolupráce a koordinace těchto složek na místě zásahu.

Každá vzniklá situace má svá určitá specifika, ovšem zpracovaná metodika má svůj ucelený standard, který lze využít a alternativně použít pro rozdílné situace stejného nebo podobného charakteru.

Provedeným porovnáním činnosti při zásahu složek integrovaného záchranného systému u taktického cvičení a zásahu u vzniklé dopravní nehody, bylo zjištěno, že katalogy typových činností mají své opodstatnění a význam.

Výsledky komparace ukázaly, že každé cvičení složek integrovaného záchranného systému má velký vliv na získávání znalostí a dovedností všech členů týmu, které lze následně úspěšně uplatnit při zásahu na místě hromadného neštěstí.

V rámci cvičení je možný praktický nácvik činností a načerpání zkušeností, které jsou pro při skutečném zásahu neocenitelné.

Jejich užitečnost se například ukázala v praxi při zásahu složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody autobusu v obci Rybník u Dolního Dvořiště. Právě srovnání taktického cvičení u simulované nehody autobusu v Českých Velenicích a následného skutečného zásahu u výše zmíněné nehody jasně ukázalo, jak je důležitá připravenost na jednotlivé druhy mimořádných událostí a jak prospěšný je jejich nácvik. V této souvislosti je třeba také zmínit prospěšnou přeshraniční spolupráci se záchrannými složkami sousedních států. Záchranné složky Rakouské republiky se úspěšně podílely na taktickém cvičení v Českých Velenicích a následně byly velmi platné u skutečného zásahu nehody autobusu u Dolního Dvořiště. Z tohoto důvodu je důležité dále rozvíjet vzájemnou spolupráci záchranných složek sousedních států, neboť se ukázalo, že může být velmi prospěšná.

Z provedené komparace těchto událostí a vyhodnocení zásahu u skutečné dopravní nehody vyplynulo, že složky Integrovaného záchranného systému jsou náležitě připraveny na plnění svých úkolů.

Je však nezbytné se neustále zdokonalovat a připravenost k zásahu na místech silničních dopravních nehod neustále pilovat při modelových cvičeních. Dále je nutné se vždy poučit z případných nedostatků, které se ukázaly při skutečném zásahu

u hromadných neštěstí. Jednotlivé ostré zásahy je nutné pečlivě vyhodnocovat a získané poznatky využívat k dalšímu zdokonalování.

Vzájemná koordinovaná a profesionální činnost, s uplatněním teoretických a praktických znalostí a dovedností, je důležitým faktorem, který vede ke snižování negativních dopadů a zmenšení následků nejen při zásahu u dopravních nehod, ale u všech hromadných neštěstí, kde složky integrovaného záchranného systému zasahují.

6 ZÁVĚR

Práce byla vypracována na základě rozboru dostupné literatury, pramenů a poznatků z policejní praxe, s cílem shrnout teoretické přístupy k dané problematice a analyzovat úkoly složek Integrovaného záchranného systému a Policie České republiky v jejím rámci, na místech silničních dopravních nehod.

V úvodu práce, v její první a druhé části byl definován pojem dopravní nehody a stručně byl vymezen pojem integrovaného záchranného systému a jeho složek, jako základní pojmy pro orientaci v dané problematice.

Ve třetí části práce byla popsána činnost složek IZS na místech silničních dopravních nehod. Byly specifikovány postupy jednotlivých složek při konkrétních dopravních nehodách a byla zmíněna rizika s touto činností související. Byla popsána činnost Policie České republiky a trestná činnost, související s dopravními nehodami, kterou vyšetřují orgány činné v trestním řízení. Dále byly popsány administrativní a legislativní normy, které upravují postupy jednotlivých složek při řešení úkolů a povinností, které jsou nezbytné pro řešení situací na místech dopravních nehod.

Byla stanovena hypotéza: Koordinovaná spolupráce složek integrovaného záchranného systému při zásahu na místech silničních dopravních nehod je důležitým faktorem při záchraně života a zdraví osob.

Výsledky práce jednoznačně potvrdily pravdivost této hypotézy, neboť koordinovaná a profesionální činnost složek integrovaného záchranného systému je faktorem vedoucím ke snižování všech negativních dopadů, které sebou silniční dopravní nehody přinášejí.

Veškerá činnost všech zasahujících složek je velmi náročná nejen po fyzické stránce, ale také po stránce psychické. Zasahující členové složek IZS jsou vystaveni fyzické a psychické zátěži a jejich připravenost na plnění úkolů je proto velmi důležitá. Koordinovaný, odborný a profesionální zásah složek IZS může velmi výrazným způsobem snížit tragické následky nejen u dopravních nehod, ale také u dalších mimořádných událostí, kde tyto složky zasahují.

7 KLÍČOVÁ SLOVA

Mimořádná událost

Dopravní nehoda

Integrovaný záchranný systém

Policie ČR

Hasičský záchranný sbor

Zdravotnická záchranná služba

Katalog typových činností

Taktické cvičení

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR	Česká republika
DN	Dopravní nehoda
EU	Evropská unie
GŘ HZS	Generální ředitelství hasičského záchranného sboru
HZS JčK	Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje
HZSP	Hasičský záchranný sbor podniku
IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
JSDHO	Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce
LZS	Letecká záchranná služba
MKKC	Mobilní kontaktní a koordinační centrum
MU	Mimořádná událost
MV	Ministerstvo vnitra
OČTŘ	Orgány činné v trestním řízení
OS	Operační středisko
OPIS	Operační a informační středisko
PČR	Policie České republiky
PNP	Přednemocniční neodkladná péče
RLP	Rychlá lékařská pomoc
RZP	Rychlá zdravotnická pomoc
RV	Rendes-Vous systém
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
ZaLP	Záchranné a likvidační práce
TCTV	Telefonní centrum tísňového volání
VBM	Výchozí bod měření
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

8 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literatura

- [1] ADAMEC, V. a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada, 2008. 176 s. ISBN 987-80-247-2156-9.
- [2] HRUŠKA, J. *Problémy krizového managementu určené obce s rozšířenou působností*. Český Krumlov: ICOS, 2003, Sborník příspěvků z mezinárodní konference Občanská společnost: krizové řízení a nouzové plánování, konané v Českém Krumlově ve dnech 24. - 25. října 2003.
- [3] CHMELÍK, J. *Výšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 83 s.
- [4] CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1999. 88 s.
- [5] CHMELÍK, J., PORADA, V. *Ohledání, In. Kriminalistická taktika*. Praha: Policejní akademie ČR, 2000.
- [6] KOUBEK, J. *Řízení lidských zdrojů, Základy moderní personalistiky*. Praha: Management Press, 2006. 367 s. ISBN 80-7261-033-3.
- [7] KŘ Policie ČR. *Dopravní nehoda zájezdového autobusu v obci Rybník - hodnocení činnosti PČR*. Krajské ředitelství Policie ČR. České Budějovice.
- [8] LINHART, P. *Některé otázky ochrany obyvatelstva*. České Budějovice: JU v Českých Budějovicích, ZSF, 2006. 86 s. ISBN 80-7040-854-5.
- [9] LÍBAL, V. *ABC logistiky v podnikání*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1994. 282 s. ISBN: 80-85884-11-9.
- [10] MARTÍNEK, B., TVRDEK, J. *Základy integrovaného záchranného systému*. Praha: Policejní akademie ČR, 2010. 172 s. ISBN 978-80-7251-338-3.
- [11] NĚMEČEK, P., TUČEK, J., JILEČEK, M. *Plán taktického cvičení - dopravní nehoda autobusu České Velenice 2010*. HZS JčK České Budějovice

- [12] NĚMEČEK, P. *Vyhodnocení taktického cvičení „Autobus 2010“*. HZS JČK České Budějovice
- [13] OŠŤÁDALOVÁ, T. *Zavedení tísňové linky 112 v České republice*. Ostrava: SPBI číslo 41, 2005. ISBN 80-86634-69-8.
- [14] PANOCHA, V. *Integrovaný záchranný systém (IZS) v České republice*. Praha: Armex, 1997. 93 s. ISBN: 80-902283-0-5.
- [15] PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie (obecná část)*. Praha: Police History, 2006. 199 s. ISBN 8084677-24-X.
- [16] PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v policejní teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
- [17] ROŽBOUD, P. *Zpráva o zásahu*. Český Krumlov: HZS.
- [18] SOUČEK, V. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek a vybrané kapitoly krizového řízení*. Praha: MV ČR Odbor bezpečnostní politiky, 2009. 69 s.
- [19] Statistická ročenka 2011, vydalo MV – GŘ HZS ČR jako přílohu časopisu 112, číslo 3/2012
- [20] ŠČERBOVÁ, N., TUČEK, J. *Zpráva o likvidaci zdravotních následků hromadného neštěstí Rybník ze dne 14. října 2011*. České Budějovice: Zdravotnická záchranná služba.
- [21] ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. Ostrava: SPBI Spektrum, 2005. 157 s. ISBN 80-86634-55-8.
- [22] ŠTĚTINA, J. *Medicína katastrof a hromadných neštěstí*. Praha: Grada, 2000. 429 s. ISBN 80-7169-688-9.
- [23] URBÁNEK, P. *Hromadné postižení zdraví či velká nehoda*. České Budějovice: Mediprax, Urgentní medicína: Časopis pro neodkladnou péči, číslo 2/2007. 4-6 s. ISSN 1212-1924.

Legislativní normy

- [24] Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb., *Listina základních práv a svobod*.
- [25] Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., *o bezpečnosti České republiky*.
- [26] Zákon č. 133/1985 Sb., *o požární ochraně*, ve znění pozdějších předpisů.
- [27] Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů.
- [28] Zákon č. 238/2000 Sb., *o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů*.
- [29] Zákon č. 239/2000 Sb., *o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*, ve znění pozdějších předpisů.
- [30] Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*, ve znění pozdějších předpisů.
- [31] Zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky*, ve znění pozdějších předpisů
- [32] Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, ve znění pozdějších předpisů.
- [33] Zákon č. 350/2011 Sb., *o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon)*.
- [34] Zákon č. 372/2011 Sb., *o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách)*.
- [35] Zákon č. 374/2011 Sb., *o zdravotnické záchranné službě*.
- [36] Vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., *o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany*.
- [37] Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., *o některých podrobnostech zabezpečení IZS*, ve znění pozdějších předpisů.

Závazné pokyny, nařízení a katalogy činností

- [38] Katalogový soubor typové činnosti STČ 08/IZS - *Dopravní nehoda*. Praha: Ministerstvo vnitra – GŘ HZS České republiky, 2009.
- [39] Katalogový soubor typové činnosti STČ 09/IZS - *Typová činnost složek IZS při společném zásahu u mimořádných událostí s velkým počtem raněných a obětí*. Praha: Ministerstvo vnitra – GŘ HZS České republiky, 2008.
- [40] Katalogový soubor typové činnosti STČ 10/IZS - *při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici*. Praha: Ministerstvo vnitra – GŘ HZS ČR, 2008.
- [41] Nařízení Ministerstva vnitra č. 6/2004, *kterým se stanoví postup hlášení událostí v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku, záchranných a likvidačních prací, ochrany obyvatelstva a dalších mimořádných událostí*.
- [42] Návod k použití k vozidlu MTX spol. s.r.o. Mělník, *Dopravní nehody*.
- [43] Pokyn náměstka policejního prezidenta pro vnější službu č. 63/2009, *kterým se upravuje užívání mobilních, kontaktních a koordinačních center*.
- [44] Pokyn náměstka policejního prezidenta pro vnější službu č. 2/2010, *kterým se mění pokyn náměstka policejního prezidenta pro vnější službu č. 63/2009. kterým se upravuje užívání mobilních, kontaktních a koordinačních center*.
- [45] Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*.

Internetové zdroje

- [46] Asociace řidičů ZZS - IZS ČR. *Zdravotnická záchranná služba* [online] 2012, [cit. 2012-03-29] Dostupné z WWW: <<http://www.ar-zzs.cz/slozky-izs-cr/zdravotnicka-zachranna-sluzba/>>
- [47] Český statistický úřad. *Statistická ročenka 2011* [online] 2012, [cit. 2012-03-30] Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/0001-11-2010-2700>>

- [48] Generální ředitelství hasičského záchranného sboru. *Statistické ročenky* [online] 2012, [cit. 2012-03-30] Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/statisticke-rocenky-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>>
- [49] Generální ředitelství hasičského záchranného sboru. *Základní poslání* [online] 2012, [cit. 2012-03-30] Dostupné z WWW:<<http://www.hzscr.cz/clanek/zakladni-poslani-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr-224110.aspx>>
- [50] Generální ředitelství hasičského záchranného sboru. *Dokumentace IZS* [online] 2012, [cit. 2012-03-30] Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>>
- [51] Ministerstvo dopravy. *Národní strategie BESIP* [online] 2012, [cit. 2012-03-30] Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP/>>
- [52] Policie ČR. *Statistiky nehodovosti* [online] 2012, [cit. 2012-03-29] Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>
- [53] Policie ČR. *Složky IZS prověřovaly své možnosti* [online] 2012, [cit. 2012-04-20] Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/fotogalerie/j-hradec-slozky-izs-proverovaly-sve-moznosti.aspx?q=Y3BpPTM%3d>>
- [54] Požáry.cz. *Statistická ročenka HZS Jihočeského kraje - Jihočeský kraj 2011*. [online] 2012, [cit. 2012-03-30] Dostupné z WWW: <<http://www.pozary.cz/storage/soubor/2012/02/uz4f4cc4607717c/obr4f4cc59554d45.pdf>>
- [55] ZZS Královéhradeckého kraje. *Přednemocniční péče* [online] 2012, [cit. 2012-04-04] Dostupné z WWW: <<http://www.zzskhk.cz/prednemocnicni-pece.html>>

9 PŘÍLOHY

Seznam příloh:

1. Základní přehled nehodovosti 2011
2. Podíl zapojení jednotlivých subjektů složek IZS
3. Mimořádné události se zásahy jednotek požární ochrany (JPO)
4. Jednotlivé druhy událostí se zásahy JPO – Statistická ročenka 2011
5. Jednotlivé druhy událostí - Statistická ročenka 2011, MV – GŘ HZS ČR
6. Spolupráce JPO při zásahu Statistická ročenka 2011, MV – GŘ HZS ČR
7. Speciální vozidlo Policie ČR, Volkswagen Transporter (MKKC)
8. Vybraná ustanovení zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, v platném znění
9. Vybraná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (silniční zákon)
10. Taktické cvičení složek IZS „Autobus 2010“ - fotodokumentace
11. Dopravní nehoda autobusu v obci Rybník - fotodokumentace

Příloha 1

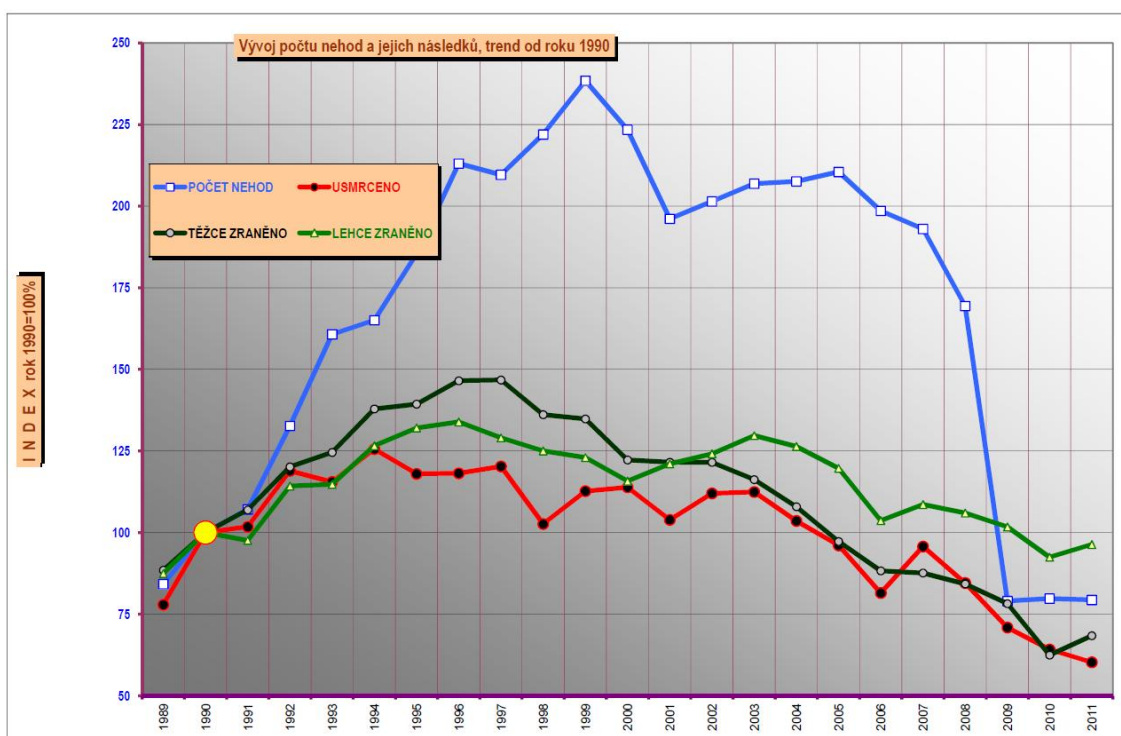
Základní přehled nehodovosti [52] [54]

Tabulka č. 1: Přehled nehodovosti

	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519

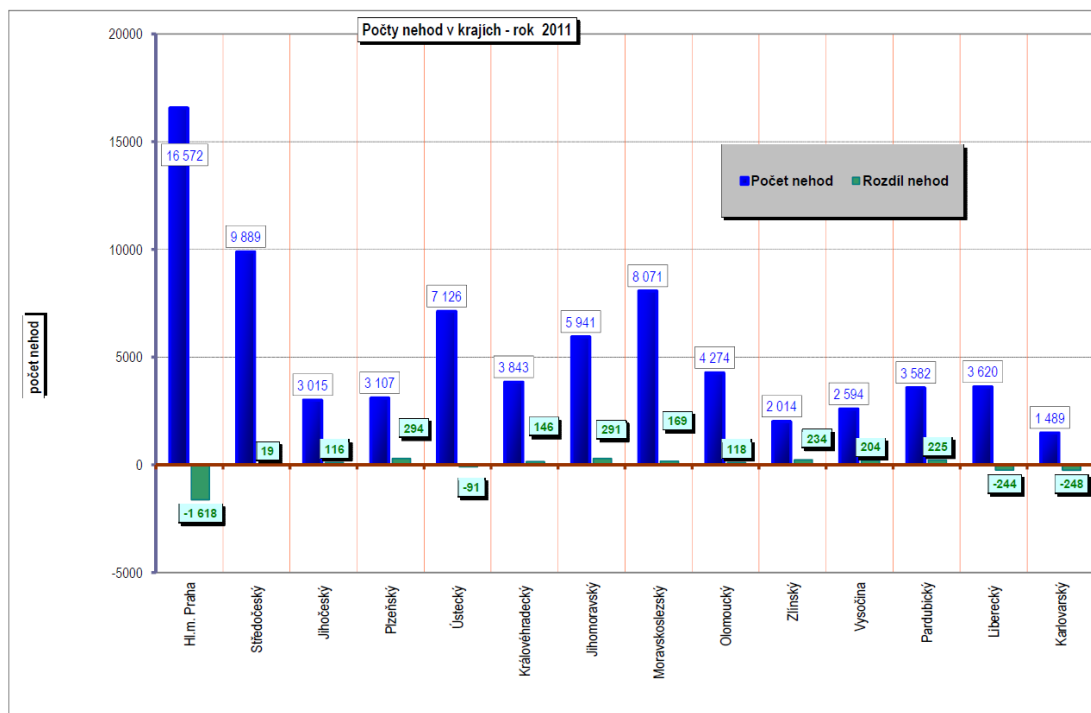
Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Graf č. 1: Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1990



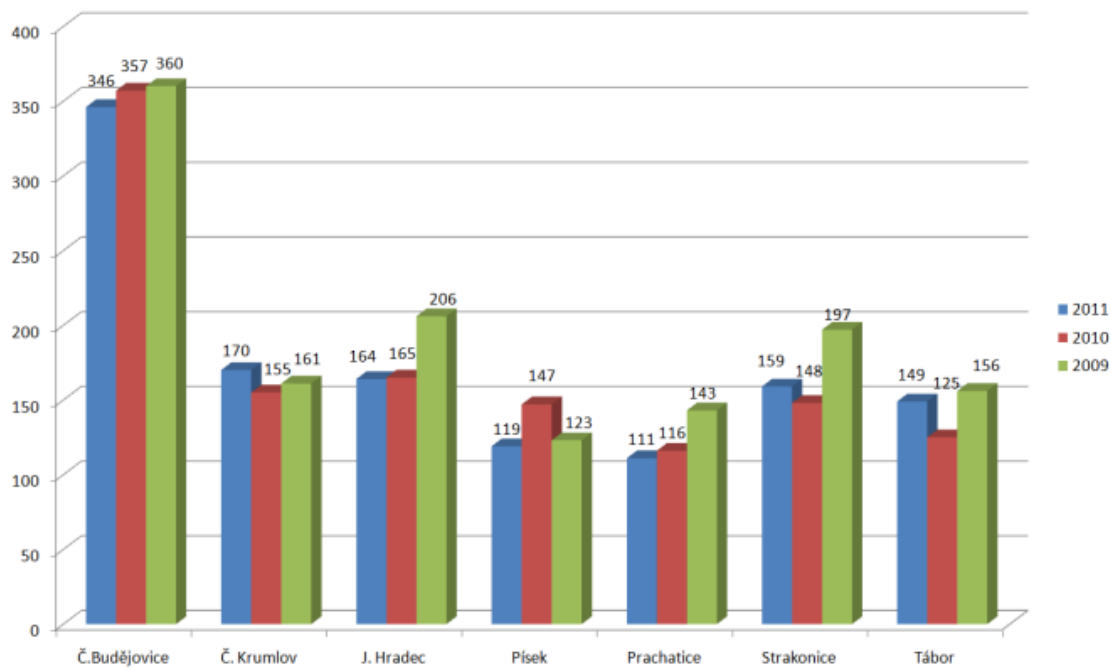
Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Graf č. 2: Počty nehod v krajích v roce 2011



Zdroj: Statistická ročenka HZS Jihočeského kraje

Graf č. 3: Srovnání celkového počtu dopravních nehod na územních odborech HZS Jihočeského kraje v roce 2011 a srovnání s léty 2010 a 2009



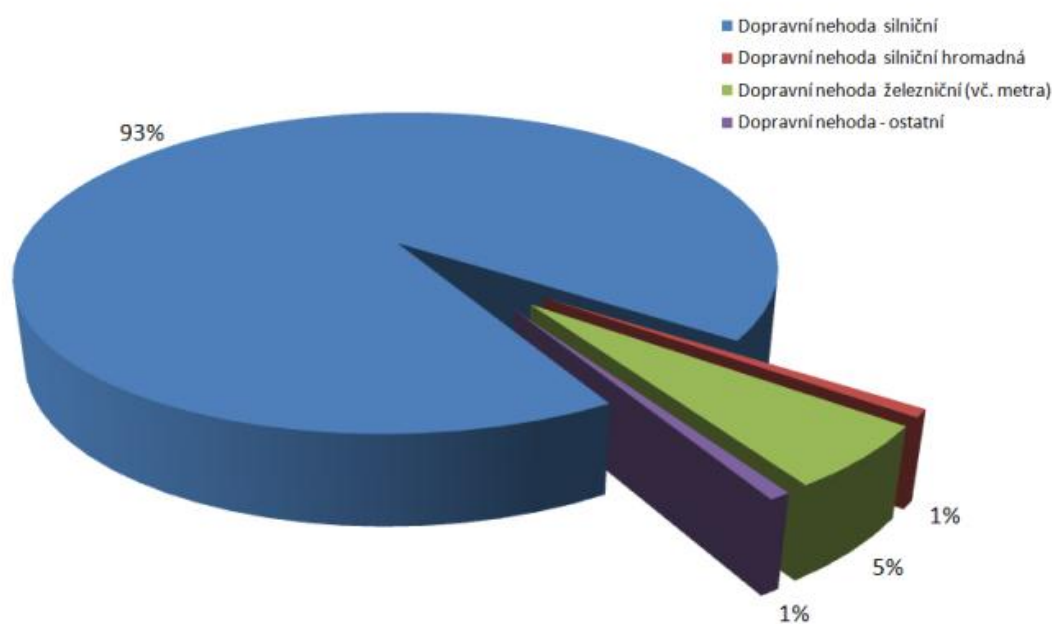
Zdroj: Statistická ročenka HZS Jihočeského kraje

Tabulka č. 2: Dopravní nehody v Jihočeském kraji v roce 2011, srovnání s rokem 2010

	2010	2011	%	2010	2011
Typ události	počet	počet		uchráněno (tis. Kč)	uchráněno (tis. Kč)
Dopravní nehoda (DN)					
Dopravní nehoda silniční	1142	1129	-1,14	0	1
Dopravní nehoda silniční hromadná	5	9		0	0
Dopravní nehoda železniční	60	69		0	0
Dopravní nehoda letecká	5	3		0	0
Dopravní nehoda - ostatní	3	9		0	0

Zdroj: Statistická ročenka HZS Jihočeského kraje

Graf č. 4: Dopravní nehody - poměr jednotlivých typů

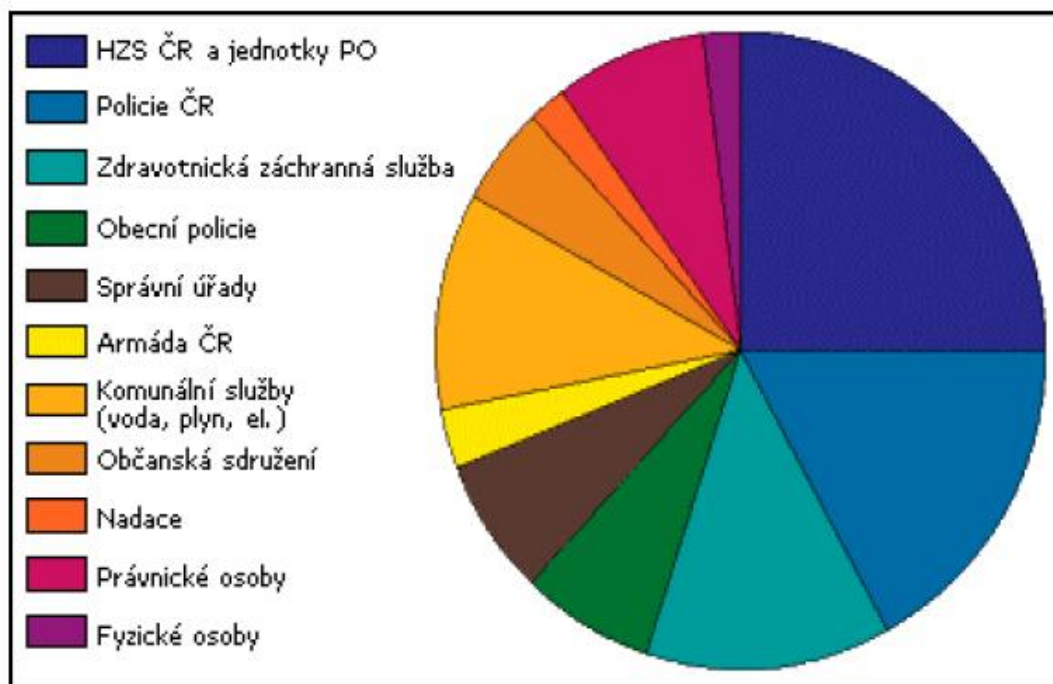


Zdroj: Statistická ročenka HZS Jihočeského kraje

Příloha 2

Znázornění podílu zapojení jednotlivých subjektů do IZS [18]

Graf č. 5: Podíl zapojení subjektů do IZS



Zdroj: Souček, V. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek a vybrané kapitoly krizového řízení.*

Příloha 3

Mimořádné události se zásahy jednotek požární ochrany (JPO) [47]

Tabulka č. 3: Mimořádné události se zásahy JPO

Ukazatel	2005	2007	2008	2009	2010	Indicator
Mimořádné události se zásahy JPO celkem	96 833	115 850	102 625	105 514	111 649	Emergencies requiring FBU intervention, total
z toho:						
Požáry	19 484	21 835	20 406	19 681	17 296	Fires
Dopravní nehody	20 681	21 270	20 063	19 004	18 053	Traffic accidents
Živelní pohromy	2 729	10 044	5 599	5 240	2)	Natural disasters
Úniky nebezpečných chemických látek celkem	5 630	6 377	6 242	5 916	5 300	Hazardous chemical leakage, total
z toho ropné produkty	4 616	5 235	5 218	4 991	4 407	Oil leakage
Technické havárie celkem	40 413	48 010	42 104	47 412	62 961	Technical emergencies, total
z toho:						
technické havárie	37	29	10	21	19	Technical emergencies
technické pomoci	34 799	44 765	38 916	44 187	58 948	Technical assistance
technologické pomoci	1 150	1 042	770	761	744	Technological assistance
ostatní pomoci	4 427	2 174	2 408	2 443	3 250	Other assistance
Radiační nehody a havárie	2	-	-	-	-	Radiation accidents
Ostatní mimořádné události	48	166	17	10	2	Other emergencies
Plané poplachy	7 846	8 148	8 194	8 251	8 037	False alarms
Zásahy JPO při mimořádných událostech celkem	116 181	140 341	130 508	140 204	154 158	FBU emergency interventions, total
z toho:						
Požáry	30 290	36 151	35 910	35 602	31 994	Fires
Dopravní nehody	23 708	24 278	24 422	23 589	22 904	Traffic accidents
Živelní pohromy	3 846	14 020	6 928	10 971	2)	Natural disasters
Úniky nebezpečných chemických látek celkem	6 240	7 039	7 106	6 795	6 114	Hazardous chemical leakage, total
z toho ropné produkty	4 974	5 635	5 769	5 570	4 943	Oil leakage
Technické havárie celkem	42 698	49 629	45 869	53 126	82 671	Technical emergencies, total
z toho:						
technické havárie	43	35	12	26	28	Technical emergencies
technické pomoci	36 647	46 207	42 373	49 474	78 159	Technical assistance
technologické pomoci	1 271	1 222	959	1 003	975	Technological assistance
ostatní pomoci	4 544	2 165	2 525	2 623	3 509	Other assistance
Radiační nehody a havárie	2	-	-	-	-	Radiation accidents
Ostatní mimořádné události	56	236	22	15	2	Other emergencies
Plané poplachy	9 341	8 988	10 251	10 106	10 473	False alarms
Spolupráce JPO s ostatními složkami IZS¹⁾ při zásazích celkem	78 458	90 523	87 903	90 236	90 216	FBU interventions in cooperation with other components of IRS¹⁾, total
z toho:						
Policie ČR	47 270	56 255	53 923	55 450	53 502	Police of the CR
Zdravotnická záchranná služba	15 695	17 671	17 929	18 520	18 534	Emergency Medical Service
Obecní policie	8 516	10 070	9 792	9 838	10 235	Municipal Police
Pohotovostní a jiné místní služby	3 802	3 965	3 566	3 661	4 254	Emergency services and other public utilities
Podniky	1 404	1 224	1 474	1 417	1 942	Enterprises
Obecní zastupitelstvo	690	672	593	596	912	Municipal council
Armáda ČR	77	87	58	59	76	Armed forces of the CR
Ostatní	1 004	579	568	695	761	Other
Zachráněné a evakuované osoby	12 314	19 840	34 784	34 244	37 895	Rescued and evacuated persons

Zdroj: Statistická ročenka ČR 2011, Český statistický úřad

Vysvětlivky k tabulce: 1) Integrovaný záchranný systém 2) Celkem 23 911 (z toho: 8 požárů, 404 dopravních nehod, 23 úniků nebezpečných chemických látek, 23 421 technických havárií, 55 ostatních událostí včetně planých poplachů). Celkem zasahovalo 30 555 JPO.

Příloha 4

Jednotlivé druhy událostí se zásahy JPO [48]

Tabulka č. 4: Jednotlivé druhy událostí se zásahy JPO

Druh události	Počet událostí					Index %
	2007	2008	2009	2010	2011	
požáry	21 835	20 406	19 681	17 296	20 511	119
dopravní nehody	21 270	20 063	19 004	18 053	17 061	95
živelní pohromy	10 044	5 599	5 240	- ^{*)}	- ^{*)}	- ^{*)}
úniky nebezpečných chemických látek celkem	6 377	6 242	5 916	5 300	5 285	100
z toho ropné produkty	5 235	5 218	4 991	4 407	4 251	96
technické havárie celkem	48 010	42 104	47 412	62 961	50 035	79
z toho technické havárie	29	10	21	19	17	89
technické pomoci	44 765	38 916	44 187	58 948	45 736	78
technologické pomoci	1 042	770	761	744	652	88
ostatní pomoci	2 174	2 408	2 443	3 250	3 630	112
radiační nehody a havárie	0	0	0	0	1	x
ostatní mimořádné události	166	17	10	2	6	300
plané poplatky	8 148	8 194	8 251	8 037	8 202	102
Celkem	115 850	102 625	105 514	111 649	101 101	91

Poznámka: Do celkového počtu je také zahrnuto 9 událostí, které byly likvidovány v zahraničí.

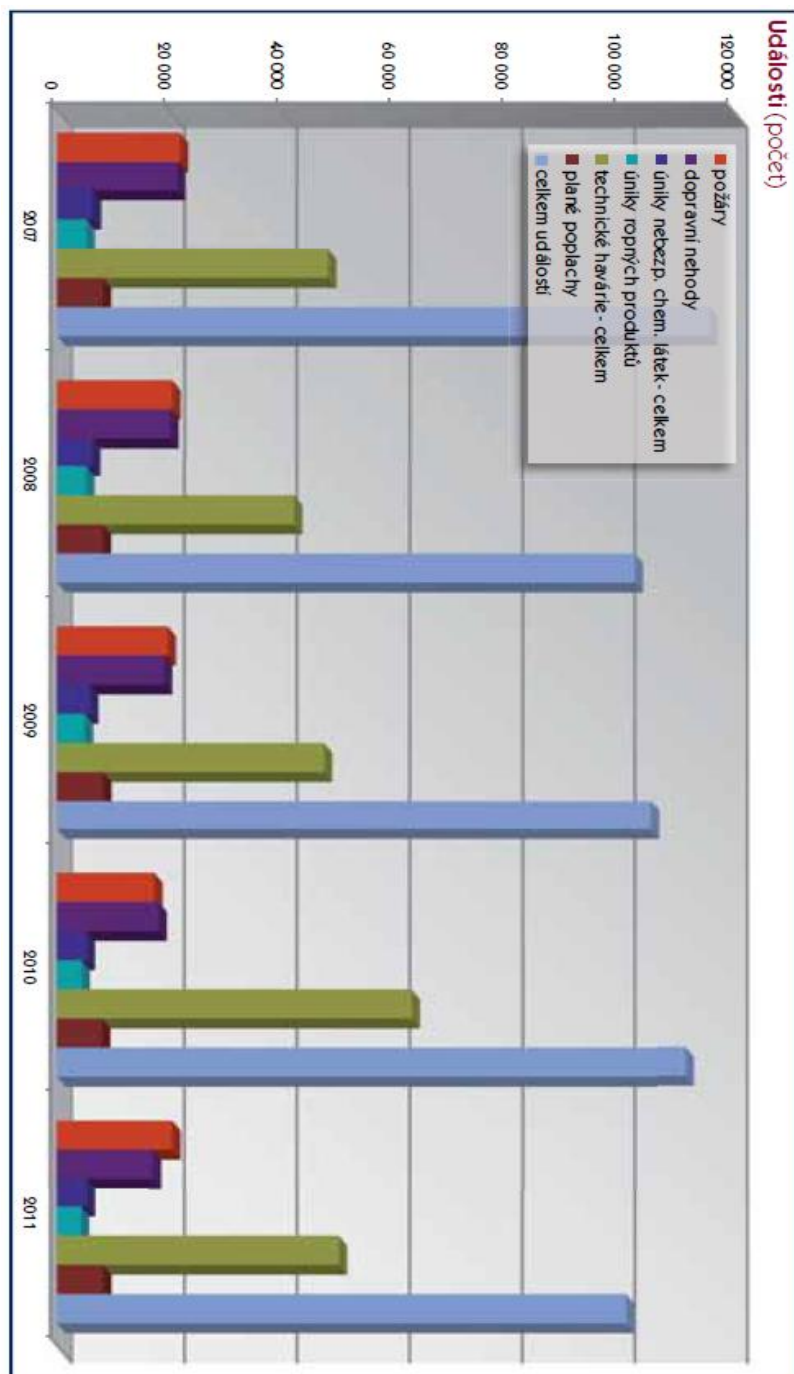
^{*)} - Od r. 2010 platí změna při evidenci živelních pohrom. Mimořádné události vzniklé následkem škodlivě působících přírodních sil a jevů (včetně počásí), které ohrožují životy, zdraví, majetek nebo životní prostředí a při nichž jednotky PO provádějí záchranné a likvidací práce, jsou evidovány podle převážující činnosti při zásahu a jsou opatřeny specifickým příznakem, který umožňuje sledovat příčinu mimořádné události. Z tohoto pohledu je členění zásahů u událostí vyvolaných negativním působením přírodních sil a jevů za rok 2011 následující: celkem 5 964 zásahů, z toho 37 u požárů (způsobených zejména bleskem), 82 u dopravních nehod, 1 při úniku nebezpečné chemické látky, 5 819 u technických havárií, 25 v souvislosti s planým poplachem.

Zdroj: Statistická ročenka 2011, MV – GR HZS ČR

Příloha 5

Jednotlivé druhy událostí - Statistická ročenka 2011, MV – GŘ HZS ČR [48]

Graf č. 6: Jednotlivé druhy událostí

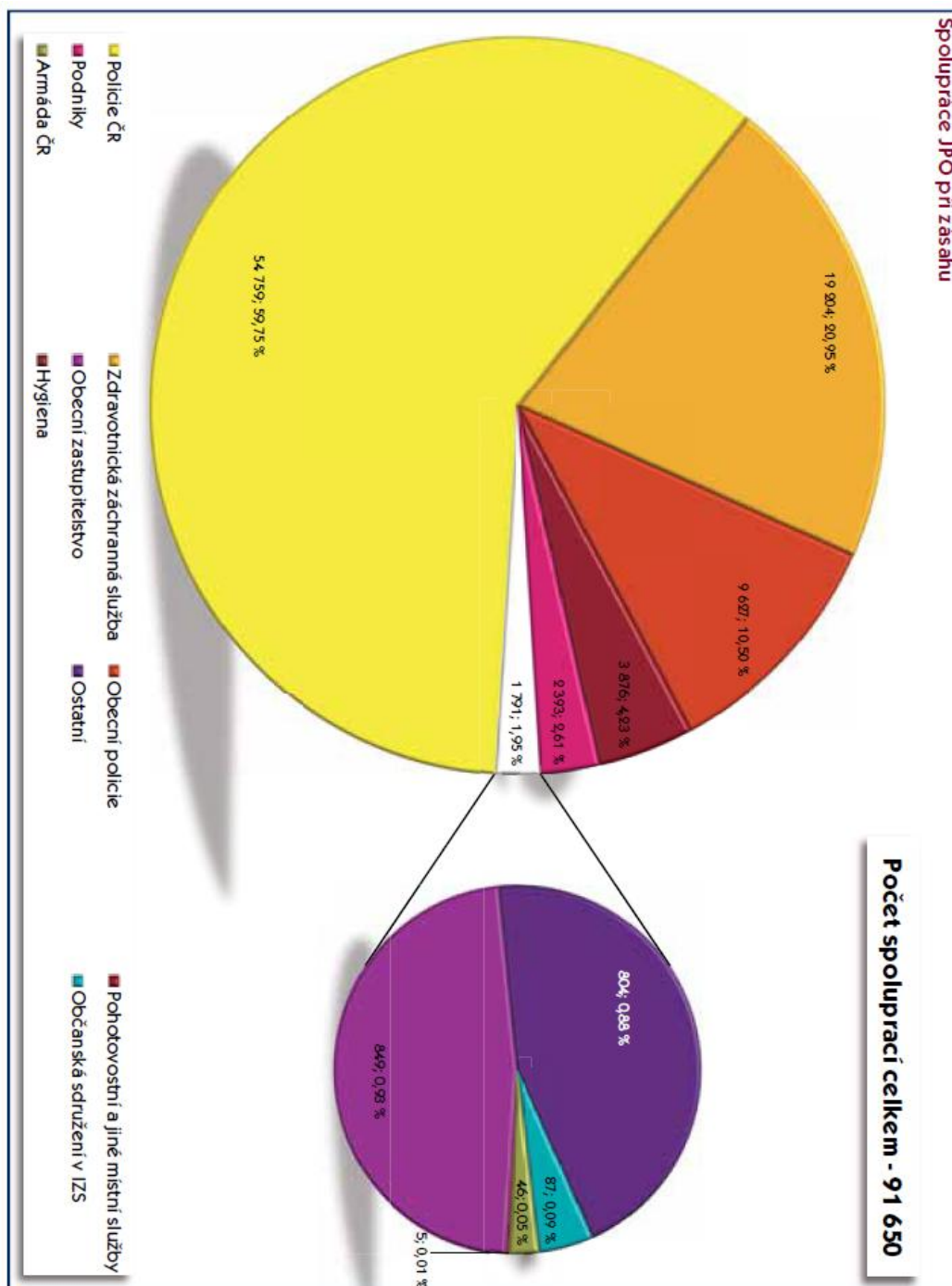


Zdroj: Statistická ročenka 2011, MV – GŘ HZS ČR

Příloha 6

Spolupráce JPO při zásahu - Statistická ročenka 2011, MV – GR HZS ČR [48]

Graf č. 7: Spolupráce JPO při zásahu



Zdroj: Statistická ročenka 2011, MV – GR HZS ČR

Příloha 7

Speciální vozidlo Policie ČR, Volkswagen Transporter (tzv. mobilní kontaktní a koordinační centrum)

Obrázek 1: celkový pohled na vozidlo



zdroj: Autor

Obrázek 2: celkový pohled na vozidlo



zdroj: Autor

*Obrázek 3: Komponent STOP/POLICIE na předním nárazníku
2 x Predátor (výstražné zařízení) umístěný v masce*



zdroj: Autor

*Obrázek 4: Komponent STOP/POLICIE na pátých dveřích,
zadní zábleskový maják na střeše vozidla*



Zdroj: Autor

Obrázek 5: Markýza připevněná na pravém boku vozidla, pohled do vnitřní části



Zdroj: Autor

Obrázek 6: Pracovní deska s PC tiskárnou



Zdroj: Autor

Obrázek č. 7: Zadní oranžová rampa sklopených světel – pracovní poloha



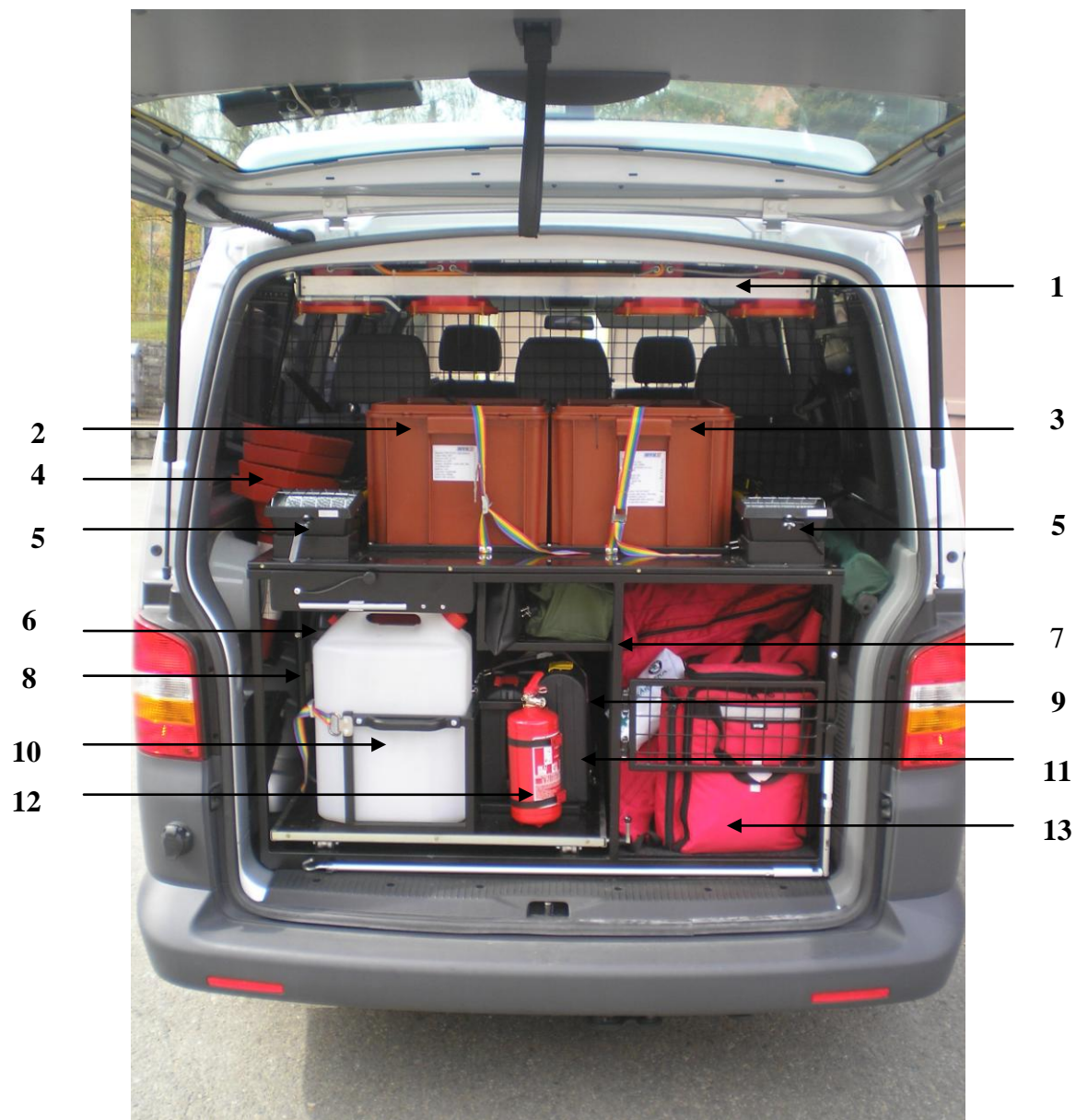
Zdroj: Autor

Obrázek č. 8: Markýza v pracovní poloze



Zdroj: Autor

Obrázek č. 9: Umístění výbavy v zavazadlovém prostoru



Zdroj: Autor

Legenda k obrázku č. 9: [42]

1. zadní oranžová rampa, přepravní poloha (světla jsou zvednuta)
2. kontejner první záchrany
3. kontejner první pomoci
4. vytyčovací kužely
5. osvětlovací zařízení na výsuvném stojanu 2 x 500 W
6. kanystr na PHM 20 l
7. stolek skládací, 2 x židle skládací
8. elektrocentrála Honda
9. prodlužovací kabel v navíjecím bubnu 2 x 50 m 230 V
10. barel na pitnou vodu 25 l
11. kufr s nářadím
12. hasicí přístroj práškový 2 kg
13. zdravotnický materiál

Příloha 8

Vybraná ustanovení zákona č.40/2009 Sb., trestní zákoník, v platném znění

ČÁST DRUHÁ - ZVLÁŠTNÍ ČÁST

HLAVA I – TRESTNÉ ČINY PROTI ŽIVOTU A ZDRAVÍ

DÍL 1 – TRESTNÉ ČINY PROTI ŽIVOTU

§ 143

Usmrcení z nedbalosti

- (1)** Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.
- (2)** Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.
- (3)** Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.
- (4)** Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.

DÍL 2 – TRESTNÉ ČINY PROTI ZDRAVÍ

§ 147

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

- (1)** Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

§ 148

Ublížení na zdraví z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

DÍL 3 – TRESTNÉ ČINY OHROŽUJÍCÍ ŽIVOT NEBO ZDRAVÍ

§ 151

Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.

HLAVA VII – TRESTNÉ ČINY OBECNĚ NEBEZPEČNÉ

DÍL 1 – TRESTNÉ ČINY OBECNĚ OHROŽUJÍCÍ

§ 273

Obecné ohrožení z nedbalosti

(1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,
- b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo
- c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo
- b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.

§ 274

Ohrožení pod vlivem návykové látky

(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí,

nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Příloha 9

Vybraná ustanovení zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (silniční zákon)

ČÁST PRVNÍ – ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

HLAVA VI

SPRÁVNÍ DELIKTY

§ 125c

Přestupky

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích
a) řídí vozidlo,

1. na němž v rozporu s jiným právním předpisem^{38b)} není umístěna tabulka státní
poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační
značky, která nebyla vozidlu přidělena,

2. jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna
tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost, nebo

3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích^{34a)} tak
závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na
pozemních komunikacích,

b) v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po
požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po
požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich
vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila
požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení
vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,
ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81,
2. byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1,
3. není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče⁴),
4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti, nebo
5. pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7,

f) při řízení vozidla

1. v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více,
3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h-1 a více nebo mimo obec o 30 km.h-1 a více,
4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h-1 nebo mimo obec o méně než 30 km.h-1,
5. v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou,
6. v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,
7. předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno,

8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě,
 9. v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno,
 10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b), nebo
 11. neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě,
- g) v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel,
 - h) způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,
 - i) při dopravní nehodě
 1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,
 2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi,
 3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo
 4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,
 - j) v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar,
 - k) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

(2) Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.

(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku jako učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích

a) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. a) požije alkoholický nápoj nebo užije návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,

b) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. b) provádí výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. c) provádí výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

(4) Za přestupek se uloží pokuta

a) od 25 000 Kč do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h),

b) od 10 000 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 3,

c) od 2 500 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b),

d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,

e) od 2 500 do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i),

f) od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).

(5) Za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h) se uloží zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let. Za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3 se uloží zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát, se uloží zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců.

(6) V blokovém řízení se uloží pokuta do

a) 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k),

b) 1 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,

c) 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g).

(7) Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(8) Od uložení sankce podle odstavců 4 až 7, s výjimkou odstavce 6 písm. a), nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

Příloha 10

Taktické cvičení složek IZS „Autobus 2010“ – fotodokumentace [53]

Obrázek č. 10



Obrázek č. 11



Příloha 11

Dopravní nehoda autobusu v obci Rybník – fotodokumentace [17]

Obrázek č. 12



Obrázek č. 13



Zdroj: Zpráva o zásahu HZS Český Krumlov