Zdravotně sociální fakulta
Faculty of Health and Social Sciences

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
University of South Bohemia in České Budějovice

Spolupráce jednotek HZS Středočeského kraje a jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí s předurčeností pro zásahy u dopravních nehod

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Studijní program:
OCHRANA OBYVATELSTVA

Autor: Bc. Eliška Julie Vacková, DiS.

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

České Budějovice 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci s názvem ***„Spolupráce jednotek HZS Středočeského kraje a jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí s předurčeností pro zásahy u dopravních nehod“*** jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích 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 bakalářské práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé bakalářské práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 18. 4. 2019 **……**

Poděkování

V první řadě bych chtěla poděkovat svému vedoucímu diplomové práce plk. Mgr. Štěpánovi Kavanovi, Ph. D. za odborné vedení a strávený čas nad čtením této práce.

Dále bych chtěla poděkovat svému odbornému konzultantovi por. Ing. Zdeňkovi Formánkovi za cenné rady a informace.

Mé díky má i kpt. Mgr. David Parkman za zpracování mapových podkladů.

Spolupráce jednotek HZS Středočeského kraje a jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí s předurčeností pro zásahy u dopravních nehod

Abstrakt

V diplomové práci „Spolupráce jednotek HZS Středočeského kraje a jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí s předurčeností pro zásahy u dopravních nehod“ se autorka zabývala zhodnocením možností spolupráce při zásazích u dopravních nehod mezi jednotkami HZS Středočeského kraje a jednotkami sborů dobrovolných hasičů obcí předurčených k záchranným a likvidačním pracím při dopravních nehodách.

V teoretické části práce jsou uvedeny základní pojmy z oblastní vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, právní a vnitřní předpisy zabývající se touto problematikou a kritéria pro splnění předurčenosti pro záchranné práce u dopravních nehod – odborná příprava, početní stavy a vybavenost mobilní požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany pro vyprošťování. Další kapitolou v teoretické části jsou konkrétní činnosti jednotek požární ochrany u zásahu typu dopravní nehoda. Závěr teoretické části tvoří stávající stav ve Středočeském kraji – popis dopravní infrastruktury, plošné pokrytí kraje jednotkami požární ochrany předurčenými pro záchranné práce u dopravních nehod a statistika nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2018, u kterých zasahovali jednotky HZS Středočeského kraje a jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí s předurčeností pro záchranné práce u dopravních nehod.

V praktické části jsou uvedeny výsledky dotazníkového šetření. K tomuto dotazníkovému šetření byli jako první reprezentativní vzorek šetření vybráni velitelé jednotek dobrovolných hasičů obcí Středočeského kraje předurčených pro záchranné práce u dopravních nehod. Druhým reprezentativním vzorkem šetření byli vybráni garanti za jednotlivé územní odbory HZS Středočeského kraje pro oblast vyprošťování spolu s instruktory pro vyprošťování zraněných osob u dopravních nehod na jednotlivých stanicích HZS Středočeského kraje. Šetření bylo provedeno u definovaného souboru formou polostrukturovaného dotazníku.

V kapitole 3. Diskuze byly na základě provedeného šetření vyhodnoceny jednotlivé dotazníky. Tímto vyhodnocením bylo zjištěno, že nikdo není jednoznačným odpůrcem činnosti jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí předurčených pro záchranné práce u dopravních nehod a jejich činnost u dopravních nehod je žádoucí, nicméně je zde ještě spoustu prostoru pro zlepšení této spolupráce. Jako opatření pro zefektivnění spolupráce mezi jednotkami HZS Středočeského kraje jednotkami sborů dobrovolných hasičů obcí s předurčeností pro záchranné práce u dopravních nehod bylo doporučeno nově předurčit jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí pro záchranné práce u dopravních nehod v místech Středočeského kraje, kam jednotka HZS Středočeského kraje má dlouhý dojezd. Dále bylo doporučeno vytvořit vnitřní předpisy upravující minimální vybavenost mobilní požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany pro vyprošťování u jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí předurčených pro záchranné práce u dopravních nehod a vypracovat nový vnitřní předpis upravující požadavky a náležitosti odborné přípravy jednotek požární ochrany, jelikož v současné době jsou již nepřehledné.

Klíčová slova

Požární ochrana; hasič; jednotka požární ochrany; základní odborná příprava; pravidelná odborná příprava; dopravní nehoda; vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel.

Cooperation of Fire Rescue Brigade of Central Bohemia Region and Voluntary Fire Brigade Corps Units of Municipalities with Predestination for Traffic Accident Interventions

Abstract

In the diploma thesis "Cooperation of Fire Rescue Brigade of Central Bohemia Region and Voluntary Fire Brigade Corps Units of Municipalities with Predestination for Traffic Accident Interventions", the author dealt with the evaluation of possibilities of cooperation in traffic accidents between fire brigade units of Central Bohemia and voluntary fire brigade units of municipalities destined for rescue and liquidation accidents.

In the theoretical part of the thesis there are given the basic terms from the area of rescue of injured persons from crashed vehicles, legal and internal regulations dealing with this issue and criteria for fulfillment of predetermination for rescue work in traffic accidents - professional training, numbers and equipment with mobile fire equipment and material means fire protection for rescue. The next chapter in the theoretical part is the concrete activities of fire protection units in the type of traffic accident. The conclusion of the theoretical part consists of the existing situation in the Central Bohemian Region - description of transport infrastructure, area coverage of the region by fire protection units destined for rescue work in traffic accidents and statistics of accident rate on roads for 2018, in which the fire brigade of the Central Bohemia Region and units of voluntary fire brigade units of municipalities intervened predestined for rescue work in traffic accidents.

The practical part presents the results of the questionnaire survey. For this questionnaire survey, the first representative sample of the survey was selected by the commanders of voluntary fire brigade units of municipalities of the Central Bohemian Region destined for rescue operations in traffic accidents. The second representative sample of the survey was selected by guarantors for individual territorial departments of the Central Bohemian Fire Rescue Service for rescue together with instructors for rescuing injured persons in road accidents at individual stations

of the Fire Rescue Service of the Central Bohemia Region. The survey was carried out for a defined set in the form of a semi-structured questionnaire.

Individual questionnaires were evaluated on the basis of the survey in Chapter 3. Discussion. This evaluation found that no one is a clear opponent of volunteer fire brigade units in municipalities destined for rescue operations in traffic accidents and their traffic accidents are desirable, but there is still plenty of room for improvement. As a measure to increase the efficiency of cooperation between the fire brigade units of the Central Bohemian Region by voluntary fire brigade units of municipalities with a predestination for rescue work in traffic accidents, it was recommended to newly determine the units of voluntary fire brigades of municipalities for rescue work in road accidents in the Central Bohemian Region where unit of Fire Rescue Brigade of Central Bohemia Region has a long range. Furthermore, it was recommended to create internal regulations regulating the minimum equipment of mobile fire fighting equipment and material fire protection equipment for rescue of volunteer fire brigade units of municipalities destined for rescue work in traffic accidents and to develop a new internal regulation regulating the requirements of training fire brigade units as they are confusing.

Key words

Fire protection; fireman; Fire protection unit; Basic training; Regular training; car accident; rescuing injured persons from crashed vehicles.

Obsah

Obsah 10

Úvod 12

1 TEORETICKÁ ČÁST 14

1.1 Základní pojmy 14

1.2 Právní a vnitřní předpisy 15

1.3 Kritéria pro splnění předurčenosti na DN 16

1.3.1 Odborná příprava 18

1.3.2 Početní stav a technické vybavení JPO 22

1.4 Předurčenost 24

1.5 Konkrétní činnosti při DN a spolupráce se složkami IZS 25

1.5.1 Právo přednostního velení 25

1.5.2 Doprava a příjezd JPO na místo zásahu 26

1.5.3 Průzkum na místě zásahu 26

1.5.4 Zásah u DN 27

1.5.5 Taktický postup při vyprošťování 27

1.5.6 Spolupráce se složkami IZS 28

1.6 Stávající stav v HZS SčK 29

1.6.1 Seznam JSDHO v kraji předurčených pro zásahy u DN 30

1.6.2 Seznam stanic HZS SčK ve SčK 31

1.6.3 Plošné pokrytí SčK JPO kategorie I, II a III 32

1.6.4 Opěrný bod pro vyprošťování těžkých vozidel 42

1.7 Statistika zásahů u DN na území SčK 44

2 VÝZKUMNÁ OTÁZKA A METODIKA VÝZKUMU 52

2.1 Výzkumná otázka 52

2.2 Metodika výzkumu 52

2.3 Výsledek a rozbor dotazníkového šetření 53

2.3.1 Výsledky a rozbor dotazníku pro garanty/instruktory za vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel 53
2.3.2 Výsledky a rozbor dotazníku pro velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN 67
3 DISKUZE 75
3.1 Srovnání se zahraničím 79
3.2 Odpověď na výzkumnou otázku 81
4 ZÁVĚR 82
5 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ 84
6 SEZNAM ZKRATEK 88
7 SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ 90
8 SEZNAM PŘÍLOH 92
8.1 Příloha č. 1 Dotazník pro garanty za vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel 92
8.2 Příloha č. 2 Dotazník pro velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN 96

Úvod

Mimořádné události se ve světě stávají každý den. Jsou nepředvídatelné, nebezpečné a každoročně mají za následek ztráty na životech a velké majetkové škody. Velký podíl na těchto ztrátách mají v současné době dopravní nehody vozidel na pozemních komunikacích.

Podle statistiky Policie České republiky (dále jen „PČR) za rok 2018 Policie šetřila 104 764 dopravních nehod (dále jen „DN“), při kterých bylo 565 osob usmrceno, 2 465 osob zraněno těžce a 25 215 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě DN dosáhla 6 547,9 milionů Kč. Ve srovnání s rokem 2017 PČR zaznamenala nárůst (cca o 13%) především v počtu usmrcených osob (Policejní prezidium České republiky, 2019).

Na těchto DN se podílí nejen PČR, ale velkou měrou také Zdravotnická záchranná služba (dále jen „ZZS“) a Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS ČR“). A právě HZS ČR a jednotkám požární ochrany (dále jen „JPO“) a jejich vzájemné spolupráci je věnována tato diplomová práce.

Na začátku teoretické části této diplomové práce jsou vymezeny základní pojmy z oblasti DN a základní právní předpisy a vnitřní předpisy, které se touto problematikou zabývají. Dále je v teoretické části uvedeno, co vše musí jednotka sboru dobrovolných hasičů obce (dále jen „JSDHO“) splnit, aby se mohla zúčastnit spolu se svými profesionálními kolegy zásahů u DN vozidel. Jsou zde popsány i konkrétní činnosti, které JPO provádí na místě zásahu. Na konci kapitoly je popsán současný stav dopravní infrastruktury ve Středočeském kraji (dále jen „SčK“), výčet JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jejich plošné pokrytí na území SčK a na závěr statistika zásahů u DN ve správním obvodu jednotlivých obcí s rozšířenou působností a stanic Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje (dále jen „HZS SčK“).

V kapitole „Výzkumná otázka a dotazníkové šetření“ je popsán způsob provádění sběru dotazníků a dat a uvedeny výsledky na jednotlivé otázky formou grafu a stručného popisu.

Cíl této práce je zjistit, zda-li JSDHO předurčené k záchranným a likvidačním pracím při DN nepostradatelné při záchranných a likvidačních pracích u mimořádných událostí typu DN. Tento cíl bude zjišťován za pomocí polostrukturovaného dotazníku směřovaného na velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a garanty za jednotlivé územní odbory (dále jen „ÚO“) HZS SčK pro oblast vyprošťování

a instruktory pro vyprošťování zraněných osob u DN na jednotlivých stanicích.

Výsledky práce budou nabídnuty JSDHO, ve kterých proběhlo dotazníkové šetření, kde bude možné práci využít pro zvýšení kvality prováděné odborné přípravy. Práce bude dále poskytnuta HZS SčK, kde může být použita jako prostředek pro zefektivnění úrovně prováděné odborné přípravy v rámci JSDHO předurčených pro záchranné a likvidační práce při mimořádných událostech typu DN.

1 TEORETICKÁ ČÁST

Teoretická část diplomové práce čtenáře seznámí se základními pojmy v oblasti vyprošťování z vozidel, s náležitostmi a kritérii, která musí jednotka splňovat, aby mohla být předurčena pro záchranné práce u DN, s konkrétními činnostmi, které u DN provádí a informace o stávajícím stavu ve Středočeském kraji (dále jen „SčK“)

1.1 Základní pojmy

Dopravní nehoda je podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů „*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*“.

Mimořádnou událostí (dále jen „MU“) podle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému „*škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací*“,

Integrovaným záchranným systémem (dále jen „IZS“) je podle zákona 239/2000 Sb., o IZS „*koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací*“,

Záchrannými pracemi „*činnost 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*“ (zákon č. 239/2000 Sb.),

Likvidačními pracemi „*činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí*“ (zákon č. 239/2000 Sb.),

Jednotkou požární ochrany „*se rozumí organizovaný systém tvořený odborně vyškolenými osobami, požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany*“. (Ministerstvo vnitra, 2016),

Vyprošťováním u dopravních nehod „*soubor činností, jejichž cílem je získat přístup pro poskytnutí pomoci osobám při dopravní nehodě a vytvořit prostor pro bezpečné vyproštění zachraňovaných osob, zvířat a majetku*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017a).

Předurčeností jednotky požární ochrany „*se rozumí určení jednotky HZS ČR nebo jednotky sboru dobrovolných hasičů vybrané obce k provádění záchranných prací při silničních dopravních nehodách a při zásazích na nebezpečné látky v závislosti na předem stanoveném rozsahu jejich vybavení, početních stavech a předpokládané době dojezdu*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017b).

1.2 Právní a vnitřní předpisy

Zákony upravující tuto problematiku jsou:

- Zákon č. 133/1985, o požární ochraně.

Vyhlášky upravující tuto problematiku jsou:

- Vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany,
- Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného systému,
- Vyhláška Ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva.

Mezi vnitřní předpisy patří Sbírky interních aktů řízení Generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „SIAŘ GŘ HZS ČR“), kterými jsou:

- SIAŘ GŘ HZS ČR č. 3/2014, k odborné přípravě a odborné způsobilosti členů jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí a jednotek sborů dobrovolných hasičů podniků,
- SIAŘ GŘ HZS ČR č. 57/2013, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné odborné přípravy jednotek požární ochrany a příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky,
- SIAŘ GŘ HZS ČR č. 11/2017, k činnosti jednotek požární ochrany při vyprošťování u dopravních nehod,
- SIAŘ GŘ HZS ČR č. 16/2017, kterým se stanoví opěrné body Hasičského záchranného sboru České republiky a typy předurčenosti jednotek požární ochrany pro záchranné práce.

1.3 Kritéria pro splnění předurčenosti na DN

V podmínkách HZS SčK nejsou pro předurčenost JSDHO na DN stanovena konkrétní kritéria žádnou sbírkou interních aktů řízení krajského ředitele HZS SčK (dále jen „SIAŘ KŘ HZS SčK“). Kritéria pro předurčenost jsou stanovena pouze pracovní komisí, která byla složena z krajského garanta v oblasti vyprošťování a příslušníků z oddělení IZS z Krajského ředitelství HZS SčK.

Jedno z prvotních kritérií je návrh rozmístění JSDHO předurčených pro DN. Obecně se toto rozmístění JPO na území krajů provádí na základě nařízení orgánu kraje, k němuž Hasičský záchranný sbor kraje (dále jen „HZS kraje“) zabezpečuje podklady. Po dohodě se zřizovateli jednotek stanoví jejich kategorii a charakter záchranných prací, které budou provádět.

HZS SčK předurčuje JSDHO pro záchranné práce u DN, po předchozí domluvě se zřizovatelem jednotky, podle následujícího algoritmu:

1) JSDHO v hasebním obvodu stanice HZS SčK, která se nachází v „hluchém místě“ stanice, a kde je zvýšená nehodovost vozidel,
2) JSDHO je určena pro zálohování stanice HZS SčK (tzn. v případě výjezdu veškeré techniky a hasičů ze stanice vybraná JPO drží pohotovost na vlastní zbrojnici do návratu techniky a hasičů zpět na stanici),
3) JSDHO v hasební obvodu stanice, kam jednotka HZS kraje při stanovené průměrné rychlosti požárních automobilů 45 km/hodinu (Hanuška, 1996) nedojede do 20 minut,
4) na základě vlastní žádosti ze strany zřizovatele JSDHO po zvážení výše uvedených kritérií.

Mezi ostatní kritéria patří:

- **minimální početní stav** členů v JSDHO předurčených k zásahům při DN je 6 členů, kteří absolvovali specializační kurz vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel (v současné době je tendence, aby tento počet byl zvýšen na 2/3 členů z jednotky),
- **minimální vybavení požární technikou**: alespoň jednou cisternovou automobilovou stříkačkou (dále jen „CAS“) v technickém provedení, případně CAS v základním provedení spolu s technickým automobilem (dále jen „TA“) nebo rychlým zásahovým automobilem (dále jen „RZA“),

- **minimální vybavení věcnými prostředky požární ochrany** (dále jen „VPPO“): pohonná jednotka (hydraulický pohonný agregát) ke kombinovanému vyprošťovacímu nástroji (nebo jednotlivě k hydraulickým nůžkám a hydraulickému rozpínáku – zobrazený na obrázku č. 1), variabilní ruční vyprošťovací nástroj (dále jen „VRVN“), podkládací klíny a hranoly, žebřík nebo stabilizační tyče, upínací pásy s ráčnou, kužely, přímočará pilka AKU (jako alternativu lze mít kombinované kladívko s pilkou), krycí deska, přenosný hasicí přístroj práškový, nástroje pro odpojení akumulátorové baterie u vozidla, sorbent, záchytná vana, páčidlo, nůž s pevnou čepelí, páteřní deska, osobní ochranné pracovní prostředky (dále jen „OOPP“), zejména ochranné roušky, chirurgické rukavice a reflexní vesty,

Obrázek 1 Hydraulický rozpínák SP 60 značky Weber (Weber, 2019)

- **minimální vybavení zdravotnickými prostředky**: fixační krční límec, deky a zdravotnický batoh III. Zdravotnický batoh III (zdravotnický batoh s náplní pro zásahová vozidla) je podle vyhlášky Ministerstva vnitra č. 53/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 35/2007 Sb., o technických podmínkách požární techniky i standardní výbavou „*pro zásahové požární automobily s počtem čtyři a více sedadel*“ a je „*rozšířena o sadu Kramerových dlah, fixační krční límec, rozvírač úst a popáleninový balíček bez Kendalovy roušky*“. Obsah zdravotnického batohu III blíže upravuje vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích - „*10x obvaz hotový s 1 polštářkem, 10x obvaz hotový s 2 polštářky, 6x šátek trojcípý z netkaného textilu, 4x náplast hladká cívka, 18x náplast s polštářkem, 5x obinadlo škrtící pryžové, 4x rouška*

plastová, 4x rukavice pryžové chirurgické v obalu, 1x nůžky zahnuté v antikorozní úpravě se zaoblenými hroty, 1x isotermická fólie“.

1.3.1 Odborná příprava

Základní odborná příprava

Základní odborná příprava (dále jen „OP“) pro členy JSDHO je upravena SIAŘ GŘ HZS ČR č. 3/2014, který stanoví bližší požadavky na odbornou přípravu členů v JPO. Všichni členové, aby mohli vykonávat činnost v JPO při zdolávání požárů a jiných MU, musí absolvovat min. 40 hodin OP do 1 roku od zařazení do jednotky. Za výše zmíněnou OP zodpovídá velitel jednotky (dále jen „VJ“), který jí organizuje a ověřuje. OP lze také absolvovat v zařízeních Ministerstva vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „MV-GŘ HZS ČR“) a v dalších vzdělávacích zařízeních spolků působících na úseku požární ochrany (dále jen „PO“) (MV-GŘ HZS ČR, 2014a).

Zaměření základní OP blíže upravuje příloha pokynu a dělí se do šesti okruhů – Organizace PO; Ochrana zdraví a života hasiče; První pomoc; Požární prevence; Požární taktika; Technický výcvik.

Pro srovnání: základní OP pro příslušníky HZS ČR zařazených do výjezdu je tzv. „Nástupní odborný výcvik“ v rozsahu 600 hodin ve Školních a výcvikových střediscích HZS ČR. „*Účastník získá komplexní přehled o oblastech působnosti HZS ČR, o jeho struktuře a úkolech a připraví se zejména k plnění služebních úkolů v JPO na místě zásahu. Absolvent kurzu získá potřebné znalosti a dovednosti, aby bezpečně zvládal výkon činností hasiče v organizačním a operačním řízení, a to samostatně i v družstvu*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2013).

Pravidelná odborná příprava

Pravidelná OP je řešena SIAŘ GŘ HZS ČR č. 3/2014. Témata pravidelné OP každý rok připravuje MV-GŘ HZS ČR a náměstek GŘ HZS ČR pro operační řízení s nimi seznamuje ředitele HZS krajů. Ředitelé HZS krajů s nimi seznamují VJ ve své územní působnosti.

Podle zaměření témat se následně zpracuje plán OP, jehož součástí mohou být instrukčně metodická zaměstnání (dále jen „IMZ“), specializační kurzy, semináře, přednášky a jiné formy teoretického a praktického výcviku. Podle pokynu se doporučuje absolvovat určitou část OP (40% = 16 hodin) u HZS kraje formou stáží

na stanicích HZS kraje, v jejímž hasebním obvodu je daná JPO dislokována. Stáže se může zúčastnit celá jednotka nebo jednotlivý členové.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti JPO stanovuje, že se pravidelné OP musí zúčastnit všichni členové. V případě absence musí být tito členové proškoleni v náhradním termínu nebo samostudiem.

Znalosti hasičů ověřuje jedenkrát v roce VJ – o této zkoušce vyhotoví protokol, který založí do dokumentace o OP. Pokud hasič neuspěje, může zkoušku jedenkrát opakovat nejpozději do tří měsíců.

Pravidelná OP zahrnuje:

- prohlubování odborných znalostí,
- tělesnou přípravu,
- prověřovací a taktické cvičení.

Mezi teoretické znalosti patří některá ustanovení z právních norem (např. vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, vyhláška Ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva) a znalost Bojového řádu JPO.

Mezi praktické dovednosti patří provádění bojových rozvinutí podle Cvičebního řádu JPO, procvičování řízení požárních automobilů (určeno pouze pro strojníky) a používání VPPO.

Tělesná příprava může zahrnovat aktivní trénink požárního sportu.

Pro srovnání: pravidelná OP příslušníků HZS ČR je stanovena dle SIAŘ GŘ HZS ČR č. 57/2013, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné OP JPO a příslušníků HZS ČR. Dále SIAŘ KŘ HZS SčK (aktualizovaného každý kalendářní rok) k provádění pravidelné OP příslušníků HZS SčK na příslušný rok stanovuje témata zaměření pravidelné OP v návaznosti na oznámení náměstka generálního ředitele pro IZS a operační řízení, kterým se stanovují základní zaměření pravidelné OP JPO a zároveň upřesňuje ověření odborných znalostí a dovedností příslušníků HZS SčK.

Specializační kurzy

Aby členové JPO mohli vykonávat „speciální“ činnosti, musí absolvovat další specializační kurzy. Mezi specializační kurzy patří:

- technik technické a chemické služby dobrovolné jednotky v rozsahu 16 hodin,
- nositel dýchací techniky v rozsahu 16 hodin,
- technik ochrany obyvatelstva (dále jen „OO“) v rozsahu 16 hodin,
- základy zdravotnických znalostí pro členy dobrovolných jednotek v rozsahu 16 hodin,
- obsluhovatel motorové pily v rozsahu 66 hodin,
- člen JSDHO předurčené k zásahům při silničních DN v rozsahu 44 hodin, který je zároveň doplněn i o kurz základů zdravotnických znalostí v rozsahu 16 hodin.

Po úspěšném absolvování kurzu hasič získá potvrzení nebo osvědčení o absolvování kurzu. Tyto kurzy se konají ve vzdělávacích zařízeních MV-GŘ HZS ČR, u HZS krajů a dalších vzdělávacích zařízeních. Osnovy k těmto kurzům vydává MV-GŘ HZS ČR.

V podmínkách HZS SčK musí mít členové JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN splněné následující kurzy:

- **kurz vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel** (organizovaný Ústřední hasičskou školou Jánské koupele nebo Bílé Poličany nebo na místně příslušné PS HZS SčK),
- **kurz první předlékařské pomoci** (organizovaný Ústřední hasičskou školou Jánské koupele nebo Bílé Poličany nebo na místně příslušné stanici HZS SčK).

Po absolvování výše zmíněných kurzů poté vyškolené členy čeká každoročně pravidelná OP. Pravidelná OP se skládá z minimálně 8 hodin teorie a praxe ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel a z 8 hodin teorie a praxe poskytování první pomoci na místě zásahu. Tuto pravidelnou OP může nahradit soutěž ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, nicméně tyto soutěže, pořádané HZS SčK, nejsou určené pro JSDHO, ale pouze pro jednotky HZS kraje.

„*Pravidelnou OP JSDHO provádí VJ s využitím příslušných dokumentů z oblasti vyprošťování. Velitel JSDHO může po dohodě s hlavním instruktorem zajistit odbornou*

přípravu své JPO prostřednictvím hasiče-instruktora HZS kraje“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017a).

Podle SIAŘ č. 57/2013 JSDHO předurčené k záchranným pracím při silničních DN každoročně absolvují pravidelnou OP ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel organizovanou HZS krajů v souladu s obsahovým zaměřením témat tohoto pokynu v doporučeném rozsahu 8 hodin. Ostatní JSDHO obcí absolvují pravidelnou OP ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel velitelem JPO v doporučeném rozsahu 2 hodin z vybraných témat stanovených v příloze tohoto pokynu. Ostatní JSDHO tuto OP absolvují z důvodu, že i ony může Krajské operační a informační středisko (dále jen „KOPIS“) vyslat k DN v případě, že to bude u zásahu žádoucí.

Podle SIAŘ č 57/2013 JSDHO předurčené k záchranným pracím při silničních DN každoročně absolvují pravidelnou OP v oblasti poskytování první pomoci na místě zásahu organizovanou HZS krajů v souladu s obsahovým zaměřením témat uvedených v příloze tohoto pokynu v doporučeném rozsahu 8 hodin. Ostatní JSDHO absolvují pravidelnou OP v oblasti poskytování první pomoci na místě zásahu organizovanou velitelem JPO v doporučeném rozsahu 2 hodin z vybraných témat stanovených v příloze tohoto pokynu.

HZS SčK pořádá pro JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN každoročně pravidelnou OP na vybraných stanicích HZS SčK. Tato OP je naplánovaná na dva víkendy za sebou a kromě teoretické a praktické části obsahuje i ověření odborné způsobilosti a vyhodnocení celého kurzu.

Teoretická část pravidelné OP probíhá ve studovnách stanice. Mezi hlavní témata patří: OOPP, bezpečnost a ochrana zdraví při práci, taktika a technika vyprošťování u DN, VPPO, vybrané kapitoly Bojového řádu JPO, první pomoc a psychologie u DN, úhrady za DN a alternativní pohony vozidel (Laube, 2019).

Praktická část pravidelné OP probíhá ve venkovních prostorách vybrané stanice HZS SčK nebo v areálu smluveného kovošrotu, kde se nachází vraky havarovaných vozidel určených k ekologické likvidaci. Účastníci kurzu jsou rozděleni do dvou skupin A a B, kdy v každé skupině jsou dvě družstva v počtu 1+3. Jedno družstvo provádí praktický výcvik a druhé družstvo tvoří figuranty a pozorovatele, následně se družstva vystřídají. V každém družstvu, které provádí vyproštění, jsou členové určeni do funkcí velitele zásahu (dále jen „VZ“), zdravotníka a střihače a zbylý člen je určen pro ostatní potřebné činnosti, které v průběhu vyprošťování vyvstanou. Během této části si účastníci kurzu vyzkouší různé způsoby vyproštění osob z havarovaných vozidel

(skrze zadní/přední boční dveře, okna, zavazadlový prostor, odstranění střechy) a různé polohy havarovaných vozidel (na kolech, na boku, na střeše) (Laube, 2019).

Pro srovnání: příslušníci HZS ČR žádný specializační kurz pro vyprošťování DN nemají. Tuto „odbornost" získají v rámci Nástupního odborného výcviku v rámci 600 hodin ve Školním a výcvikovém zařízení HZS ČR. Pravidelná OP v této oblasti probíhá dle plánu OP na příslušný kalendářní rok, přičemž minimální rozsah teoretické a praktické části je 16 hodin. Společně s touto OP se provádí i pravidelná OP poskytování první pomoci na místě zásahu v minimálním rozsahu 15 hodin teorie a praxe.

„*OP pro vyprošťování příslušníků HZS ČR* (…) *musí být zajištěna hasičem-instruktorem nebo hlavním instruktorem*" (MV-GŘ HZS ČR, 2017a).

Součástí pravidelné OP je i soutěž ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, kterou pořádá HZS SčK.

1.3.2 Početní stav a technické vybavení JPO

Mezi další kritéria, která musí JPO splňovat, jsou početní stav členů v jednotce a jejich vybavení požární technikou a VPPO. Tyto parametry se určují podle plošného pokrytí JPO, dokumentací zdolávání požáru objektů nebo havarijními plány či předurčeností jednotky.

V tabulce č. 1 vycházející z vyhlášky Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb. jsou vypsány minimální počty členů v jednotlivých kategoriích JPO a jejich funkce. Dále jsou v tabulce uvedeny minimální počty požární techniky, kterou musí jednotka disponovat a minimální počet VPPO, kterými musí být jednotka vybavena.

Pro potřeby této diplomové práce jsou v tabulce uvedeny pouze JPO kategorie II a III, které mohou být pro záchranné práce u DN předurčeny.

Tabulka 1 Početní stav a technické vybavení JPO (Vyhláška MV č. 247/2001 Sb.)

Vnitřní organizace jednotky	Kategorie jednotky			
	JPO II/1	JPO II/2	JPO III/1	JPO III/2
Celkem základní početní stav členů	12	24	12	24
Počet členů v pohotovosti pro výjezd v dané kategorii jednotky	4	8	4	8
Funkce				
Velitel	1	1	1	1
Velitel družstva	2	5	2	5
Strojník	3	6	4	6
Hasič, starší hasič	6	12	5	12
Požární technika a věcné prostředky požární ochrany				
Cisternová automobilová stříkačka v základním provedení	1	1	1	1
Dopravní automobil	1	1	1	1
Automobilový žebřík do 30m	1	1	1	1
Automobilová plošina do 30m	1	1	-	-
Odsavač kouře nebo přetlakový ventilátor	1	1	1	1
Motorová stříkačka	1	1	1	1
Izolační dýchací přístroj	4	8	4	8
Vozidlová radiostanice požární ochrany	2	2	2	2
Přenosná radiostanice požární ochrany	2	4	2	4
Mobilní telefon	1	1	1	1

1.4 Předurčenost

Po splnění všech kritérií a požadavků získá JSDHO od HZS kraje předurčenost k záchranným pracím při silničních dopravních nehodách typu C. Jedná se o „*JSDHO kategorie II (výjimečně kategorie III) předurčená pro záchranné práce zpravidla na vybraných úsecích dálnic, rychlostních silnic I. třídy, rychlostních komunikacích a silnic I. třídy pro dálkovou a mezistátní dopravu určená územně příslušným HZS kraje*“ “ (MV-GŘ HZS ČR, 2017b). Tato JPO musí být vybavena minimálně CAS ve speciálním technickém provedení minimálně hmotnostní třídy M. Hmotnostní třída M činí od 7,5 tun do 16 tun včetně (Český normalizační institut, 1999).

Splněním všech kritérií požadavků se JSDHO, potažmo zřizovatel jednotky, zavazuje k tomu, že na výzvu KOPIS bude vyjíždět, mimo jiné, k událostem typu DN.

Aby mohla JSDHO vyjíždět musí udržovat svoji akceschopnost. Akceschopností se podle vyhlášky Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb. rozumí „*organizační, technická a odborná připravenost sil a prostředků k provedení zásahu*“, tzn.:

- JSDHO musí vyjíždět v časovém limitu – pro JPO kategorie II je stanovený časový limit výjezdu jednotky do 5 minut, u JPO kategorie III je tento časový limit 10 minut do výjezdu,
- JSDHO musí splňovat početní stavy členů zařazených do JPO (početní stavy jsou uvedeny v tabulce č. 1 kapitoly 1. 3. 2.),
- členové JSDHO mají potřebná osvědčení o odborné způsobilosti pro výkon funkce, kterou v jednotce zastávají,
- je prováděna pravidelná OP,
- požární technika a VPPO jsou připraveny a splňují technické podmínky.

1.5 Konkrétní činnosti při DN a spolupráce se složkami IZS

Začátek zásahu JPO začíná vyhlášením poplachu konkrétním jednotkám podle požárního poplachového plánu. Vyhlášení poplachu provádí KOPIS po oznámení MU na tísňovou linku některé ze základních složek IZS – PČR na lince 158, ZZS na lince 155, hasičům na lince 150 nebo na jednotné evropské číslo tísňového volání 112.

Po příjezdu JPO na místo DN se jejich činnosti řídí předem stanovenými pravidly. Tato pravidla jsou popsána v jednotlivých listech Bojového řádu JPO, v konspektech OP JPO nebo katalogu typových činností složek IZS – konkrétně v typové činnosti složek „ STČ 08/IZS Dopravní nehoda“.

1.5.1 Právo přednostního velení

V případě, že na místě události jsou dvě a více JPO, je třeba jednoznačně určit, kdo bude zásahu velet. Pravidla velení na místě zásahu – tzv. „právo přednostního velení“ blíže upravuje vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb. následovně:

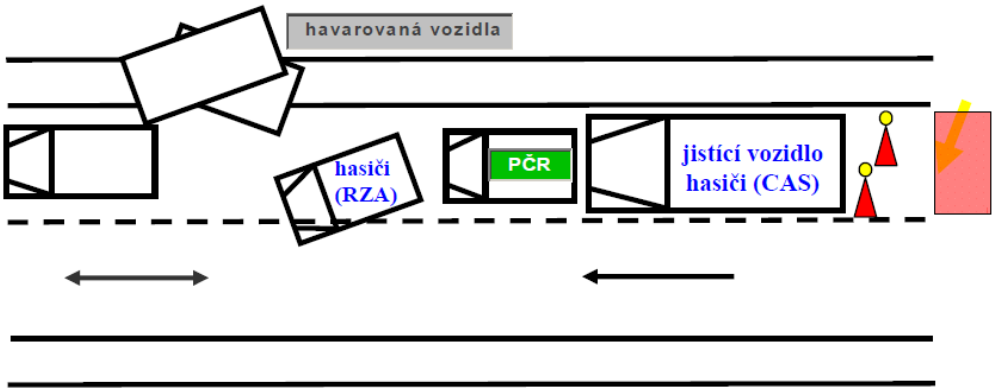
a) „*VJ HZS kraje má přednost před všemi VJ s výjimkou VJ hasičského záchranného sboru podniku* (dále jen „HZSP“) *v případě uvedeném v písmenu b)*,
b) *VJ HZSP má přednost před všemi VJ v případě, že místem zásahu je podnik, pro který byla tato jednotka zřízena*,
c) *Velitel JSDHO má přednost před velitelem jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku* (dále jen „JSDHP“) *s výjimkou případu uvedeného v písmenu d)*,
d) *velitel JSDHP má přednost před velitelem JSDHO v případě, je-li místem zásahu podnik, pro který byla tato jednotka zřízena*,
e) *VJ, v jejíž územní působnosti se místo zásahu nachází, má přednost před ostatními VJ stejného druhu; to neplatí, jestliže jednotka, v jejíž územní působnosti se místo zásahu nachází, se do činností na místě zásahu nezapojí nebo pokud se VJ dohodnou jinak*“.

Pověřenost velením na místě události může určit GŘ HZS ČR, ředitel HZS kraje, řídící důstojník územního odboru (dále jen „ÚO“) nebo jimi pověření zástupci, pokud sami velení u zásahu nepřevezmou.

1.5.2 *Doprava a příjezd JPO na místo zásahu*

Trasu na místo MU hasiči volí na základě místní znalosti hasebního obvodu zejména ve vztahu k náhradním cestám nebo jak se co nejefektivněji k místu dostat. Svoji jízdu k zásahu přizpůsobují současným klimatickým podmínkám a na jejich základě přizpůsobují svoji jízdu. „*Pokud VJ nestanoví jinak, použije se na vozidle při dopravě na místo zásahu zvláštní výstražné světlo modré barvy doplněné zvláštním zvukovým výstražným zařízením*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017d)

Při příjezdu na místo DN hasiči nezastavují v těsné blízkosti u havarovaných vozidel – hrozí zde nebezpečí výbuchu, únik PHM nebo LPG a další nebezpečí. Zejména na dálnicích a silnicích I. třídy se vozidla JPO umísťují do tzv. „*nárazníkového postavení*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017c) zobrazené na obrázku č. 2. Toto nárazníkové postavení slouží k oddělení havarovaných vozidel od ostatního provozu a zároveň chrání zasahující hasiče. Zároveň s ustanovením techniky hasiči provádí označení místa zásahu světelnými kužely.



Obrázek 2 Nárazníkové postavení vozidel na místě zásahu

(MV-GŘ HZS ČR, 2017c)

1.5.3 *Průzkum na místě zásahu*

Prvotní průzkum se provádí již při příjezdu formou frontálního pohledu – zejména jde o zjištění situace na místě nehody, provoz na komunikaci, druh a postavení vozidel, jejich polohu, stav a pohyb osob, terén, charakter poškození vozidel a konstrukcí a průvodní jevy nehody jakými jsou např. únik látek, kouř atd. (Zuber, 2006).

Další fází průzkumu je vnitřní a vnější průzkum. Vnitřním průzkumem se zjišťuje zdravotní stav zachraňovaných, možnosti přístupu k nim a druh pohonu vozidla. Vnějším průzkumem hasiči vyhledávají osoby mimo vozidlo, terén z hlediska

unikajících látek a další zdroje, které mohou způsobit další ohrožení (např. elektrická vedení) (Zuber, 2006).

Mezi další činnosti při průzkumu podle Bojového řádu JPO je zjistit počet a druh havarovaných vozidel, možnost ohrožení převáženým nákladem, možnost vzniku požáru, počet a polohu zraněných osob a zvířat, ohrožení životního prostředí, nestabilitu havarovaných vozidel, nebezpečí vyplývající z jejich pohonu a potřebu nasazení speciální techniky.

1.5.4 Zásah u DN

Podle Bojového řádu JPO mezi hlavní cíle činností u zásahu typu DN je zajištění místa DN a jejího bezprostředního okolí, poskytnutí první předlékařské pomoci všem zraněným osobám, provést protipožární opatření na zúčastněných vozidlech, vyprostit osoby a zvířata, která nemohou samovolně z vozidla odejít, vyprostit či zajistit náklad, zamezit úniku provozních látek a pohonných hmot a poskytnout humanitární pomoc.

Hasič u zásahu vystupuje před zachraňovanými a přihlížejícími „*sebevědomě, postupuje energicky a s rozvahou. Jistota musí pramenit ze znalosti konstrukce vozidel, doporučených postupů a obsluhy technických prostředků*“ (Zuber, 2006). Hasiči musí zachraňované dostatečně informovat o svých činnostech, mluví s nimi a pozitivně je motivuje, aby nedocházelo k dalšímu narušení psychiky (Zuber, 2006).

1.5.5 Taktický postup při vyprošťování

„*Cílem vyprošťovacích prací je získat přístup pro poskytnutí pomoci osobám jen při DN. Součástí vyprošťovacích prací je také vytvoření prostoru pro bezpečné vyproštění zachraňovaných, zvířat a majetku*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017e).

Prvním úkolem JPO u DN je vytvořit tzv. „jištění“. Jištění zahrnuje odpojení akumulátorů u vozidel, zastavení úniku provozních kapalin, stabilizace vozidla proti dalšímu posunu a příprava hašení pro případ, že by došlo k požáru (Zuber, 2006).

Dalším postupem JPO u DN je vytvořit přístup ke zraněným osobám a poskytnutí první pomoci záchranářem či lékařem. Mezi standardní vstupy do vozidla patří dveře a víka zavazadlového prostoru. Mezi ostatní vstupy do vozidla patří prosklené části karoserie, které se vyndají, stáhnou či vhodným způsobem rozbijí. Nestandardním a nejtěžším vstupem do vozidla je vytvořit si vstup za pomocí vyprošťovacích nástrojů (Zuber, 2006).

Po vstupu záchranářů a lékařů do havarovaného vozidla je jejich hlavním úkolem stabilizace zdravotního stavu zraněného a jeho následné vyproštění. Vhodný způsob vyproštění zraněné osoby z vozidla volí VZ po předchozí konzultaci s lékařem. Pro vyproštění zraněného lze použít například transportní desku, nosítka a další prostředky (Zuber, 2006).

1.5.6 Spolupráce se složkami IZS

Na místo DN vysílají operační střediska základních složek IZS své síly a prostředky, které na místě zásahu koordinuje VZ. Kromě JPO na místo dojíždí i posádky ZZS a hlídky PČR.

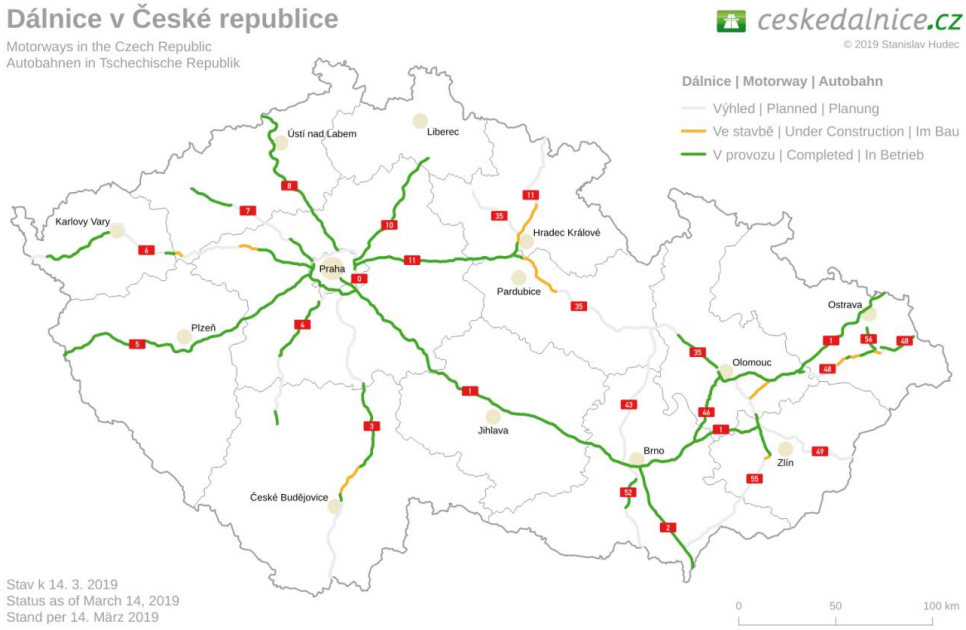
Posádka ZZS na místě zásahu třídí postižené podle závažnosti zranění, poskytuje odbornou přednemocniční neodkladnou péči a monitoruje stav zraněných. Vedoucí lékař posádky ZZS koordinuje vyproštění zraněných osob podle závažnosti zranění. Posádka ZZS následně transportuje zraněné osoby do lékařského zařízení pozemní či leteckou cestou.

PČR na místě DN zajišťuje usměrňování dopravy a její odklon, zabezpečuje místo zásahu před vstupem nepovolaných osob a zcizení majetku. Mezi další činnosti PČR patří samotné vyšetření DN a zajištění důkazních stop.

1.6 Stávající stav v HZS SčK

SčK patří mezi největší samostatný územně správný celek v České republice – jeho rozloha činí 11 014 km^2 (Středočeský kraj, 2019). HZS SčK je ze všech HZS krajů největší – ve svém správním území má celkem 32 stanic HZS kraje v devíti ÚO. Dislokované jsou v: Kladno, Slaný, Stochov, Rakovník, Řevnice, Jílové u Prahy, Roztoky u Prahy, Beroun, Hořovice, Příbram, Dobříš, Sedlčany, Mladá Boleslav, Bělá pod Bezdězem, Benátky nad Jizerou, Stará Boleslav, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Kolín, Český Brod, Říčany, Ovčáry (Kolín), Benešov, Vlašim, Kutná Hora, Čáslav, Zruč nad Sázavou a Uhlířské Janovice. V současné době je naplánovaná výstavba 33. stanice v Milovicích.

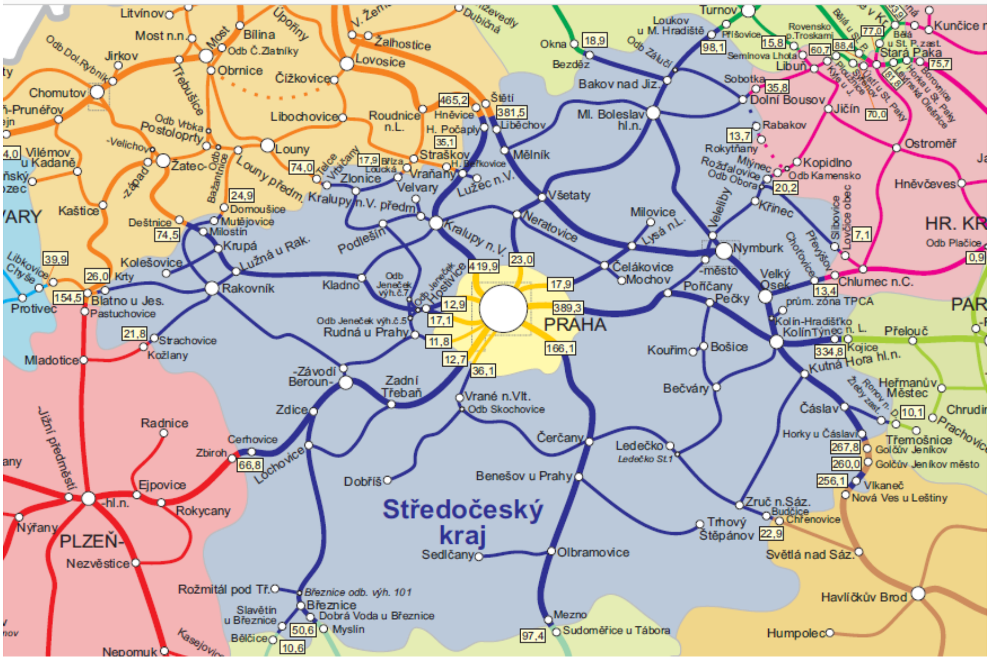
SčK obklopuje hlavní město Prahu, díky tomu má s ní z hlediska dopravy úzkou vazbu – vedou k ní historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě. Ve SčK je největší počet dálnic, které jsou zobrazené na obrázku č. 3. Jedná se o dálnice D0 (Pražský okruh), D1 (Praha-Brno), D4 (Praha-Příbram), D5 (Praha-Plzeň), D6 (Praha-Karlovy Vary), D7 (Praha-Chomutov), D8 (Praha-Ústí nad Labem), D10 (Praha-Trutnov) a D11 (Praha-Hradec Králové). Dálnice a rozsáhlá síť silnic I. třídy patří k častým místům výskytu DN, kam JPO vyjíždějí k zásahu.



Obrázek 3 Dálnice v České republice (České dálnice, 2019)

Kromě dálnic je ve SčK rozsáhlá síť železnic – zobrazené na obrázku č. 4. Mezi hlavní tratě patří tranzitní koridory z Prahy do Českých Budějovic, z Prahy do Pardubic, z Prahy do Ústí nad Labem a z Prahy do Plzně. Mezi hlavní místa výskytu DN patří

železniční přejezdy, kde kromě jednotek HZS kraje a JSDHO zasahují též jednotky HZSP – Správa železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“).



Obrázek 4 Železniční tratě ve Středočeském kraji (SŽDC, 2019)

„Veřejnou dopravu zajišťuje ve středních Čechách přes 700 autobusových linek a přes 1700 vlakových spojů na 50 železničních tratích“ (Středočeský kraj, 2019).

1.6.1 Seznam JSDHO v kraji předurčených pro zásahy u DN

K datu 4. 3. 2019 je v SčK evidováno 37 JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN. Jsou jimi:

1) Bělá pod Bezdězem,
2) Brandýs nad Labem,
3) Čechtice,
4) Čelákovice,
5) Černošice-Morkropsy,
6) Dobříš,
7) Dolní Jirčany,
8) Hradištko,
9) Jesenice (okres Rakovník),
10) Kněževes,
11) Komárov,
12) Kostelec nad Černými lesy,
13) Králův Dvůr,
14) Lysá nad Labem,
15) Mělník Vehlovice – Chloumek,
16) Mladá Boleslav – Podlázky,
17) Mnichovice,
18) Mníšek pod Brdy,
19) Nové Strašecí,
20) Pečky,
21) Příbram VI – Březové Hory,
22) Roztoky (okres Rakovník),

23) Roztoky,
24) Rožmitál pod Třemšínem,
25) Rudná,
26) Sedlčany,
27) Senohraby,
28) Úvaly,
29) Vestec (okres Nymburk),
30) Votice,
31) Všetaty,
32) Zalužany,
33) Zdice,
34) Zdislavice,
35) Zlonice,
36) Žilina,
37) Žleby.

(HZS SčK, 2019a)

1.6.2 Seznam stanic HZS SčK ve SčK

K datu 4. 3. 2019 je v SčK celkem 32 stanic HZS SčK. Jsou jimi:

1) Bělá pod Bezdězem,
2) Bělá pod Bezdězem,
3) Benátky nad Jizerou,
4) Benešov,
5) Beroun,
6) Čáslav,
7) Český Brod,
8) Dobříš,
9) Hořovice,
10) Jílové u Prahy,
11) Kladno,
12) Kolín,
13) Kolín-Ovčáry,
14) Kralupy nad Vltavou,
15) Kutná Hora,
16) Mělník,
17) Mladá Boleslav,
18) Mnichovo Hradiště,
19) Neratovice,
20) Nymburk,
21) Poděbrady,
22) Příbram,
23) Rakovník,
24) Roztoky (Praha-západ),
25) Řevnice,
26) Říčany,
27) Sedlčany,
28) Slaný,
29) Stará Boleslav,
30) Stochov,
31) Uhlířské Janovice,
32) Zruč nad Sázavou. (HZS SčK, 2019b)

1.6.3 Plošné pokrytí SčK JPO kategorie I, II a III

Každá JPO zařazená do plošného pokrytí kraje má svoji stanovenou územní působnost (tzv. hasební obvod), která je vymezena na základě doby výjezdu jednotky podle její kategorie a doby jízdy k zásahu, přičemž standardně celková doba jízdy nesmí přesahovat 20 minut.

Podle vyhlášky Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb. jsou doby výjezdů JPO následující:

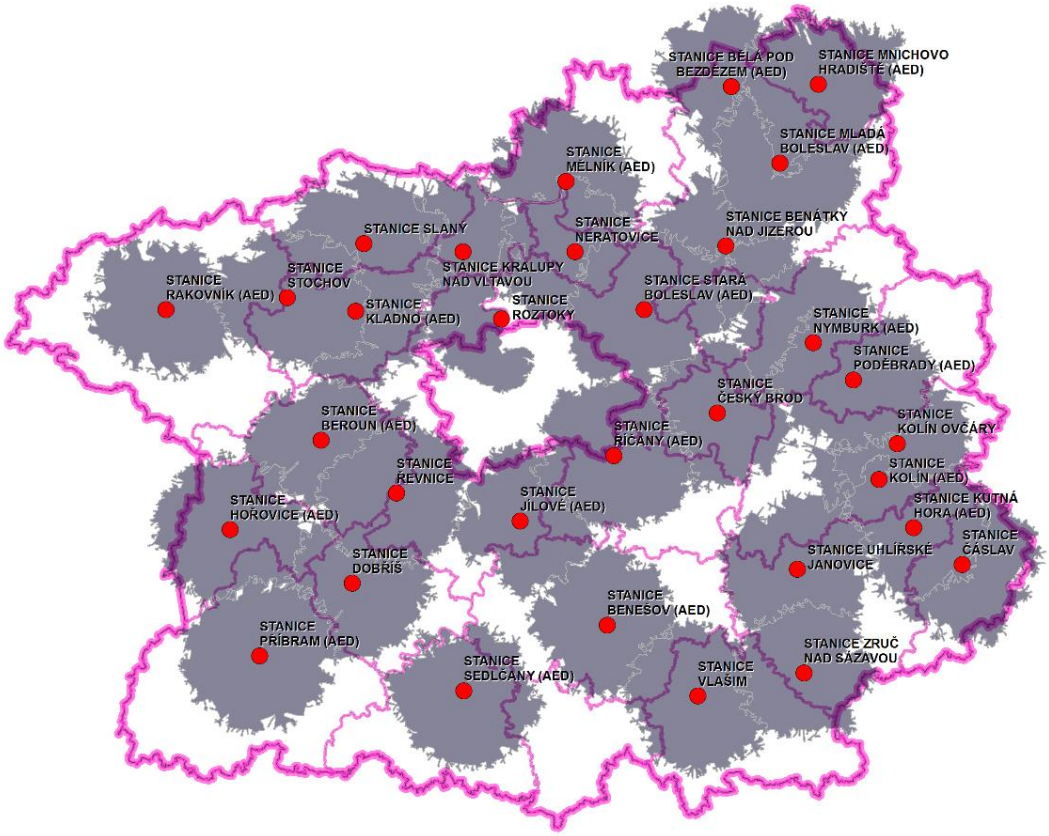
a) **2 minuty** jednotky složené výlučně z hasičů z povolání,
b) **10 minut** jednotky složené výlučně z hasičů, kteří nevykonávají službu v jednotce jako své zaměstnání,
c) **5 minut** jednotky složené z hasičů uvedených v písmenech a) a b) nebo z členů, kterým byla určena pracovní pohotovost mimo pracoviště, nebo
d) **5 minut** jednotky hasičského záchranného sboru kraje zřízené na stanici typu P0.

Celková doba dostavení se JPO na místo zásahu se dle Metodického návodu k vypracování dokumentace zdolávání požáru vypočítává z doby výjezdu JPO z místa své dislokace a doby jízdy JPO na místo zásahu. Přičemž průměrná rychlost požárních automobilů byla stanovena na 45 km/hod (Hanuška, 1996).

Vzhledem k zastaralosti výše zmíněného Metodického návodu, který nereflektuje na nové technické parametry požární techniky, lze v současné době užívat při výpočtech sil a prostředků průměrnou rychlost požární techniky až 60 km/hod.

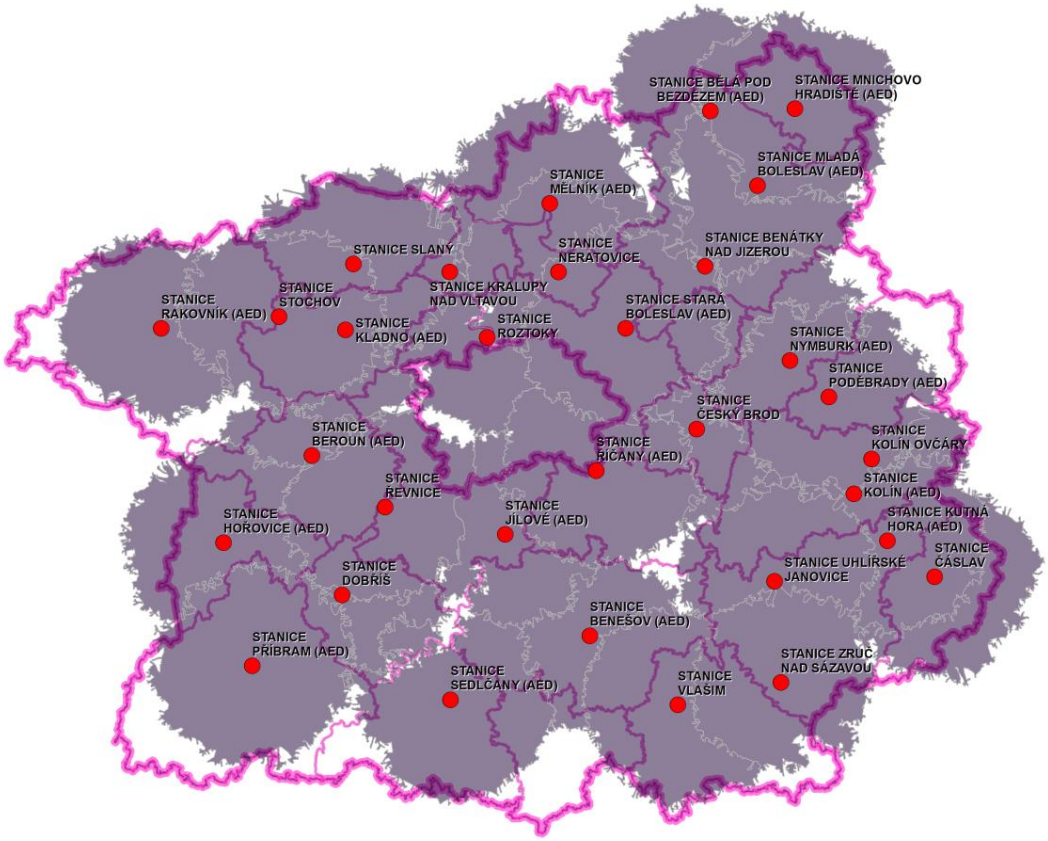
Na následujících obrázcích jsou vyobrazeny stanice HZS SčK a předurčených JSDHO pro záchranné práce u DN na území SčK a jejich pokrytí v závislosti na jejich průměrné rychlosti – 45 km/hod a 60 km/hod – a reálné rychlosti.

Na obrázku č. 5 jsou vyobrazeny stanice jednotek HZS SčK a jejich dojezd ze stanice při rychlosti 45km/hod. Z níže uvedeného je patrné, že průměrná rychlost požární techniky při 45/km za hodinu vytváří v SčK „hluchá místa“, která nejsou jednotkou HZS SčK pokryta ve stanoveném limitu doby dojezdu JPO do 20 minut.



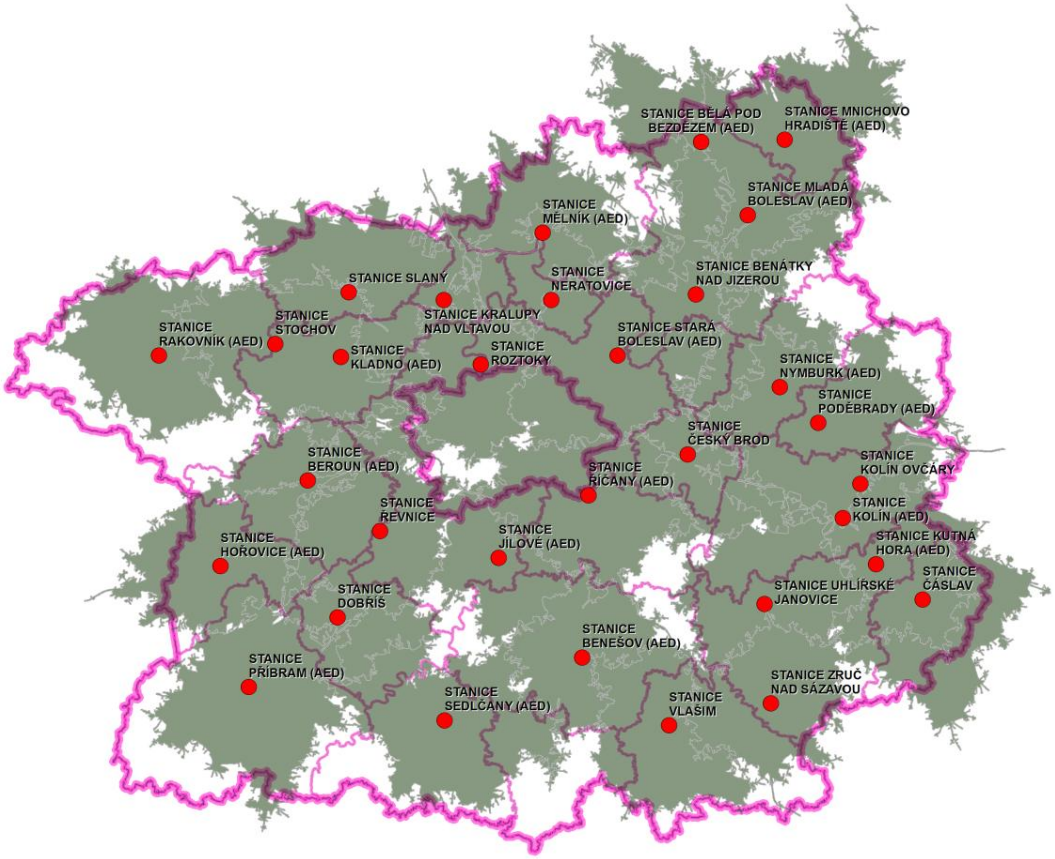
Obrázek 5 Jednotky HZS SčK s dojezdem 45km/hod (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 6 jsou vyobrazeny stanice jednotek HZS SčK a jejich dojezd ze stanice při rychlosti 60 km/hod. Z níže uvedeného je patrné, že při užití této rychlosti jsou „hluchá místa“ z větší části pokryta jednotkami HZS SčK, avšak v některých oblastech kraje je doba dojezdu JPO na tyto místa nadále nedostačující.



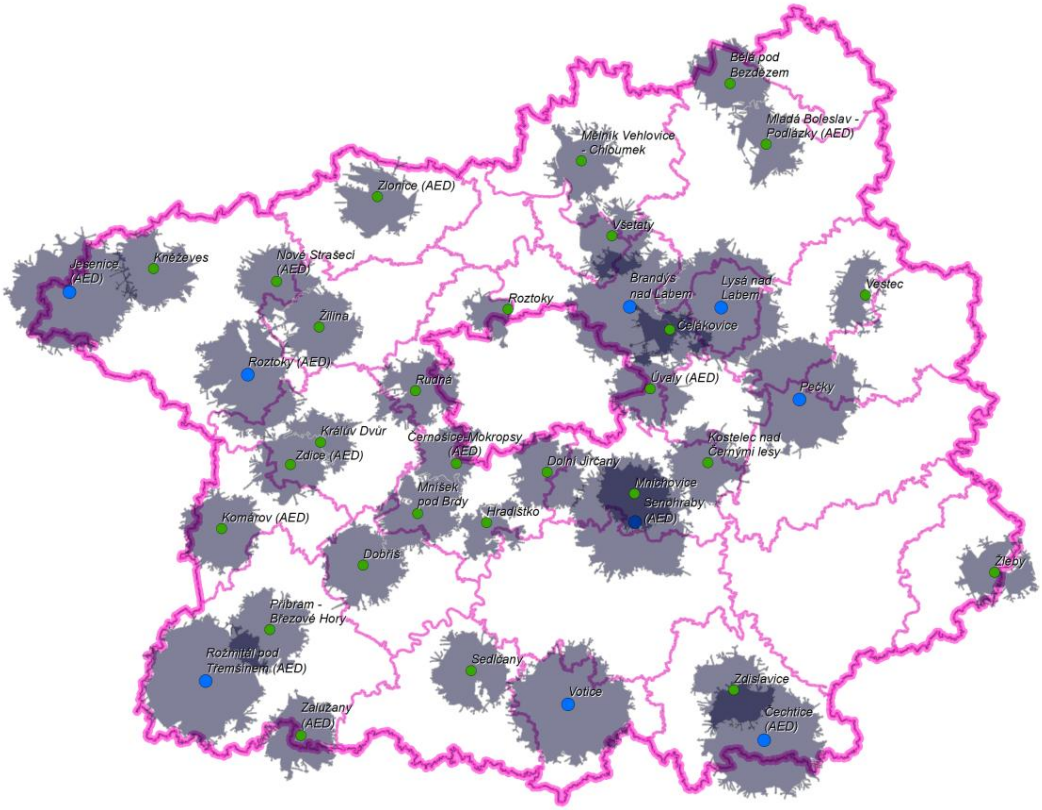
Obrázek 6 Jednotky HZS SčK s dojezdem 60 km/hod (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 7 jsou pro porovnání vyobrazeny jednotky HZS SčK a jejich dojezd ze stanice při skutečné rychlosti, která je ovlivněna kategorií pozemní komunikace. Z obrázku je patrné, že při reálné rychlosti pokrytí jednotkami nedosahuje takového rozsahu jako v případě předchozího případu.



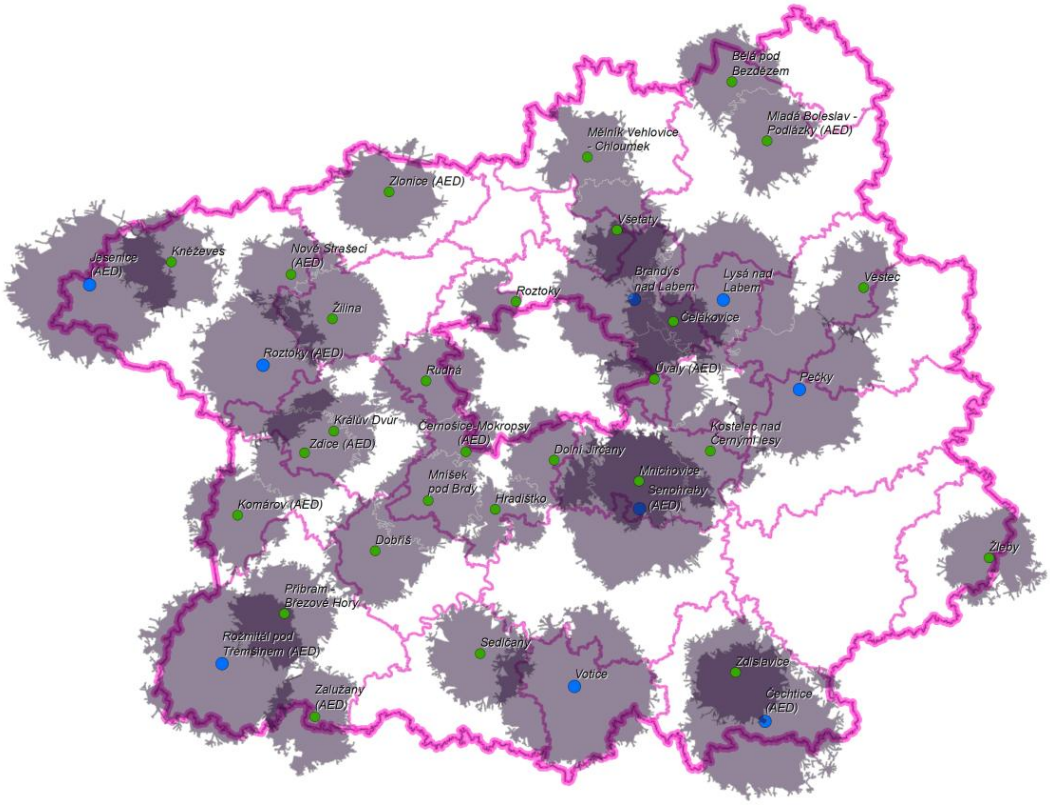
Obrázek 7 Jednotky HZS SčK se skutečným dojezdem (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 8 jsou vyobrazeny pouze zbrojnice JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jejich dojezd ze zbrojnice při rychlosti 45 km/hod. Na obrázku je patrné, že JSDHO zabírají v rámci plošného pokrytí velmi malou část SčK.



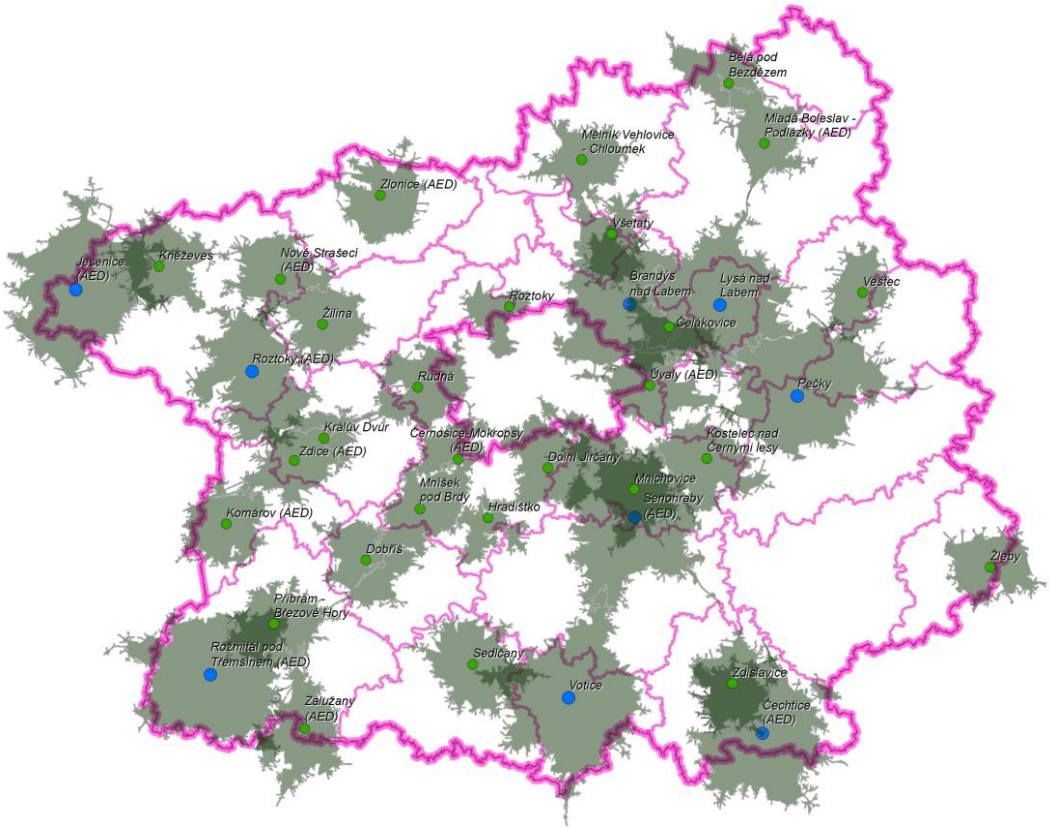
Obrázek 8 JSDHO s dojezdem 45 km/hod (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 9 jsou vyobrazeny pouze zbrojnice JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jejich dojezd ze zbrojnice při rychlosti 60 km/hod. Na obrázku je patrné, že i přes vyšší rychlost JSDHO stále zabírají v rámci plošného pokrytí malou část SčK.



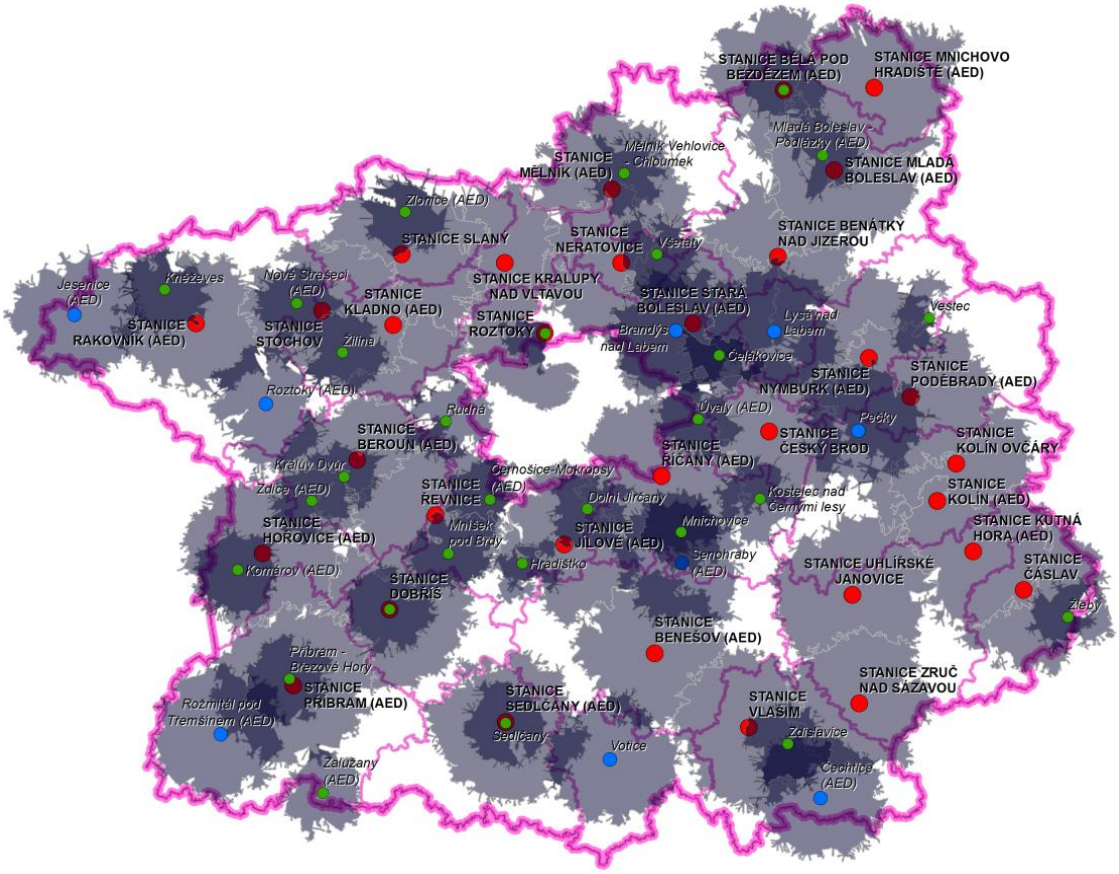
Obrázek 9 JSDHO s dojezdem 60 km/hod (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 10 jsou vyobrazeny pouze zbrojnice JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jejich dojezd ze zbrojnice při skutečné rychlosti, která je ovlivněna kategorií pozemní komunikace. Z níže uvedeného obrázku je patrné, že JSDHO zaujímají menší část kraje než v případě rychlosti 60 km/hod.



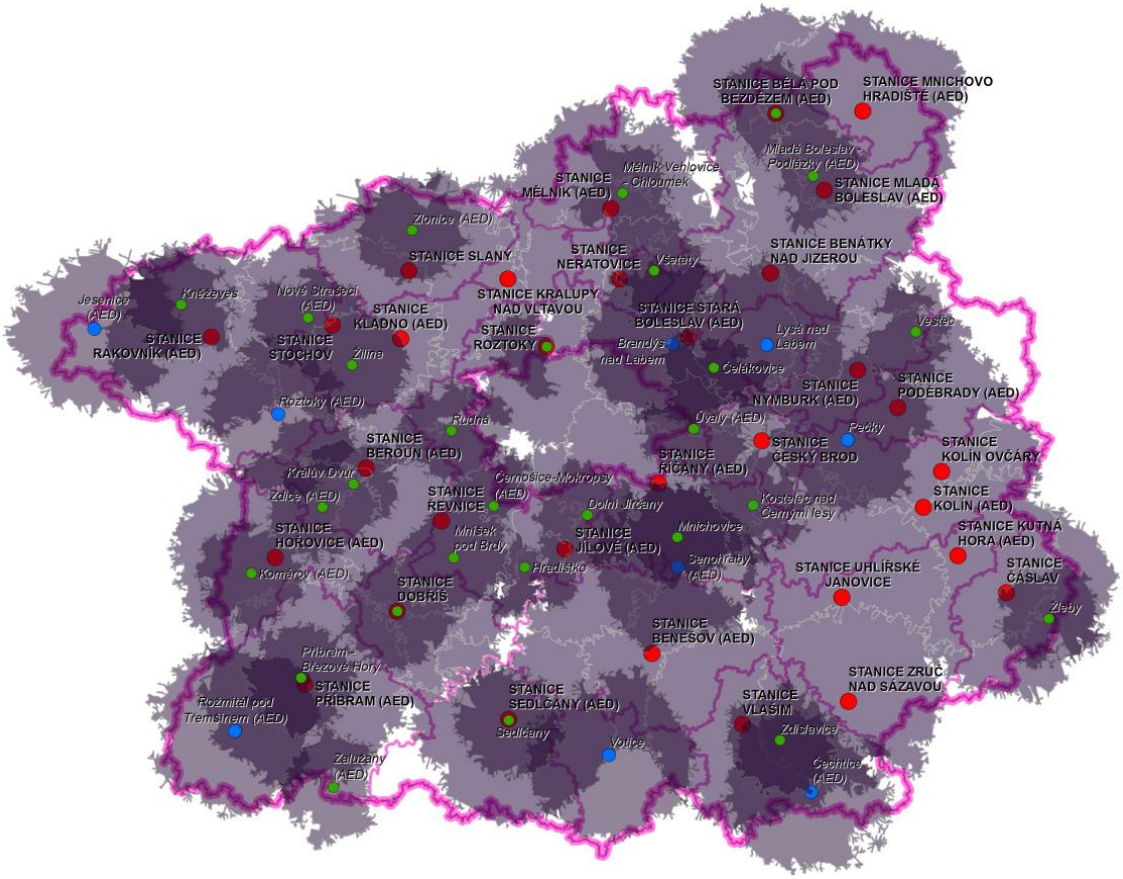
Obrázek 10 JSDHO se skutečným dojezdem (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 11 jsou vyznačeny jednotky HZS Sčk a JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN a jejich dojezd z místa dislokace při rychlosti 45 km/hod. Z níže uvedeného obrázku je patrné, že i přes předurčení stávajících JSDHO jsou v SčK „hluchá místa“, kam do 20 minut jízdy nedojede žádná z jednotek.



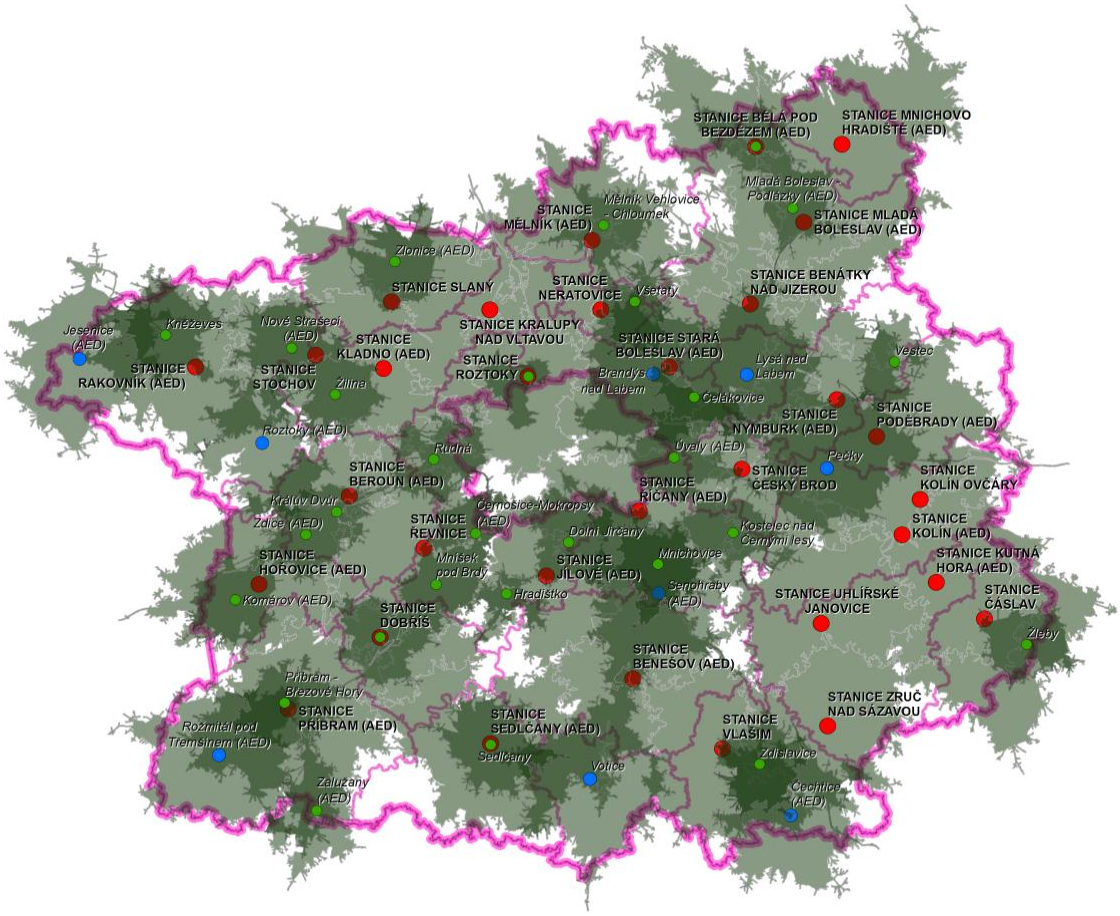
Obrázek 11 Jednotky HZS SčK a JSDHO s dojezdem 45 km/hod (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 12 jsou vyznačeny jednotky HZS Sčk a JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN a jejich dojezd z místa dislokace při rychlosti 60 km/hod. Z níže uvedeného obrázku je patrné, že při využití této rychlosti v plošném pokrytí je překrytí území SčK těmito jednotkami téměř úplné.



Obrázek 12 HZS SčK a JSDHO s dojezdem 60 km/hod (HZS SčK, 2019c)

Na obrázku č. 13 jsou vyznačeny jednotky HZS Sčk a JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN a jejich reálný dojezd z místa dislokace do místa zásahu. Z níže uvedeného je zřetelné, že reálná rychlost a z ní vyplívající pokrytí je téměř totožné s předchozím obrázkem.



Obrázek 13 HZS SčK a JSDHO s reálným dojezdem (HZS SčK, 2019c)

1.6.4 Opěrný bod pro vyprošťování těžkých vozidel

V případě DN kamionu či více kamionů na místo zásahu vysílá KOPIS vyprošťovací automobil (dále jen „VYA“) či automobilový jeřáb (dále jen „AJ“). Hmotnost těchto vozidel se pohybuje od několika desítek tun a jsou především předurčená pro odstraňování těžkých břemen. „*Mohutná konstrukce vozidla a vysoká nosnost zdvíhacích zařízení předurčuje tuto techniku pro zásah především na dostatečně širokých a zpevněných komunikacích. Toto vozidlo je určeno především k vyprošťování havarovaných a poškozených vozidel a k uvolnění komunikací. Vzhledem ke konstrukčnímu řešení a vlastní hmotnosti je jeho využití všestranné. Od osobních, dodávkových a užitkových až po těžká nákladní vozidla, autobusy, tahače návěsů, přívěsy a návěsy*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2019a)

JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN takovou technikou nedisponují a proto jsou ve výbavě pouze u jednotek HZS SčK. V současné době VYA nahrazuje AJ. VYA jsou zpravidla dislokované na centrálních stanicích jednotlivých ÚO – ve výbavě HZS SčK jich je celkem 10.

Kromě „standardních“ VYA se ve výbavě HZS krajů vyskytují i „těžší“ VYA, které mají hmotnost od 30 tun a jsou předurčeny pro zvedání těžších břemen (téměř 20 tun). Stanice HZS kraje, kde jsou tyto VYA dislokovány, jsou tzv. „opěrným bodem pro vyprošťování těžkých vozidel“. Tyto opěrné body jsou blíže popsány ve SIAŘ GŘ HZS ČR č. 16/2017, kterým se stanoví opěrné body Hasičského záchranného sboru České republiky a typy předurčenosti jednotek požární ochrany pro záchranné práce. „*Opěrným bodem HZS ČR se rozumí stanice HZS kraje popř. Záchranného útvaru HZS ČR, kde je dislokována technika pro provádění speciálních záchranných prací stanovených tímto pokynem a potřebný počet hasičů pro obsluhu této techniky*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017b). „*Opěrným bodem pro vyprošťování těžkých vozidel se rozumí JPO s typem předurčenosti „F“. Opěrný bod je rovněž určen ke zvedání břemen např. při odstraňování stavebních konstrukcích zřícených budov jako posílení opěrného bodu pro záchranu osob ze zřícených budov. Opěrné body pro vyprošťování těžkých vozidel jsou dislokovány u příslušného HZS kraje nebo u Záchranného útvaru HZS ČR*“ (MV-GŘ HZS ČR, 2017b). Ve výbavě HZS SčK jsou tyto „těžké“ VYA celkem dva – na stanicích Benešov a Kladno.

Jedním z příkladů použití VYA je zásah u DN autobusu u obce Vráž na Berounsku ze dne 6. ledna 2017: „*Operační důstojník na místo vyslal profesionální hasiče*

ze stanice Beroun s cisternou Mercedes (CAS), vyprošťovacím automobilem Tatra (VYA) a velitelským automobilem Ford. Současně byl poplach vyhlášen také dobrovolné jednotce Zdice, která vyjela s cisternou Tatrou a velitelským automobilem Lada. Krátce po příjezdu hasiči zajistili autobus proti pohybu za pomoci lanových navijáků z VYA a CAS a zachránili uvězněného řidiče a všechny cestující. Ti následně odjeli náhradním spojem. K události byl povolán sypač pro ošetření komunikace posypovou solí. Z důvodu ustavení vyprošťovací techniky policie dočasně uzavřela provoz na uvedené silnici“ (Gabriel, 2017).

1.7 Statistika zásahů u DN na území SčK

Podle statistické ročenky HZS ČR bylo za rok 2018 celkem 3 647 DN na území SčK, u kterých zasahovaly JPO. Z pohledu jednotlivých správních obvodů obcí s rozšířenou působností, kterých je na území SčK celkem 26, je statistika DN za rok 2018 v následující tabulce č. 2:

Tabulka 2 Dopravní nehody na území pod správou obcí s rozšířenou působností (MV-GŘ HZS ČR, 2019b)

Obec s rozšířenou působností	Počet DN
1. Sedlčany	38
2. Neratovice	44
3. Lysá nad Labem	49
4. Mnichovo Hradiště	50
5. Votice	54
6. Čáslav	59
7. Český Brod	69
8. Dobříš	69
9. Kralupy nad Vltavou	74
10. Vlašim	78
11. Poděbrady	78
12. Hořovice	94
13. Nymburk	94
14. Slaný	115
15. Kutná Hora	135
16. Mělník	140
17. Beroun	168
18. Rakovník	174
19. Kolín	182
20. Příbram	188
21. Benešov	200
22. Kladno	243
23. Říčany	256
24. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	275
25. Černošice	358
26. Mladá Boleslav	363

Z uvedené tabulky vyplývá, že nejvíce zásahů se uskutečnilo na území obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav s celkovým počtem 363. V tomto správním obvodu obce se nachází stanice HZS SčK v obcích Mladá Boleslav, Benátky nad Jizerou a Bělá pod Bezdězem. Skrze tento správní obvod vede dálnice D10 z Prahy do Turnova.

Druhý nejvyšší počet DN je v obci s rozšířenou působností města Černošice s celkovým počtem 358. Na území tohoto správního obvodu obce jsou stanice HZS SčK Jílové u Prahy a Řevnice. V tomto správním obvodu se nachází dálnice D4 z Prahy směrem na Příbram a část úseku D0 (Pražský okruh), kam tyto stanice nejvíce vyjíždějí k DN.

Na třetí nejvyšší pozici co do počtu DN je obec s rozšířenou působností města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav v celkovém počtu 275 DN. V tomto správním obvodu obce je pouze jedna stanice HZS SčK – Stará Boleslav. Skrze tento správní obvod vede dálnice D11 z Prahy do Hradce Králové, D10 z Prahy směrem do Turnova a část dálnice D8 z Prahy do Ústí nad Labem.

Nejmenší počet DN je ve správním obvodu města Sedlčany, kudy vede pouze silnice I. třídy č. 18 z obce Olbramovice směrem do Příbrami. V tomto správním obvodu se nachází pouze stanice Sedlčany.

Druhý nejmenší počet DN má správní obvod města Neratovice kudy vede pouze jedna významná dopravní tepna – silnice I. třídy č. 9 vedoucí od dálnice D8 směrem do Mělníka. Na území tohoto správního obvodu se nachází pouze jedna stanice HZS SčK – stanice Neratovice.

Třetí nejmenší počet DN je ve správním obvodu města Lysá nad Labem. V tomto správním obvodu se nenachází žádné dálnice ani silnice I. třídy, ale pouze komunikace II. a III. třídy. V tomto správním obvodu obce se nenachází žádná ze stanic HZS SčK.

Následující tabulka č. 3 zobrazuje jednotlivé stanice na území SčK a počet DN, u kterých daná stanice zasahovala za rok 2018.

Nejvyšší počet zásahů u DN má stanice Říčany. Tato stanice vyjíždí nejvíce k DN na dálnici D1 vedoucí z Prahy směrem na Brno, dále na část dálnice D0 (Pražský okruh), který se v tomto hasebním obvodu stanice napojuje na dálnici D1. Kromě dálnic se v hasebním obvodu této stanice nachází hlavní tepny I. třídy silnice č. 2 z Prahy směrem do Kutné Hory a silnice č. 3 vedoucí od dálnice D1 směrem na Benešov.

Druhý nejvyšší počet zásahů má stanice Kladno. Tato stanice má ve svém hasebním obvodu dálnice D6 vedoucí z Prahy směrem na Karlovy Vary a D7 z Prahy

směrem na Chomutov, na kterou volně navazuje silnice I. třídy č. 7. Kromě těchto dálnic často zasahuje tato stanice na silnici I. třídy č. 61, která spojuje Kladno s výše zmíněnými dálnicemi D6 a D7. Kromě těchto zásahů vyjíždí stanice Kladno k těžkým DN, které vyžadují nasazení „těžkého“ VYA, jímž stanice disponuje a díky němuž je opěrným bodem pro vyprošťování těžkých vozidel.

Na třetím místě v počtu nejvíce DN je stanice Mladá Boleslav. Tato stanice má v hasebním obvodu dálnici D10, která vede z Prahy směrem do Turnova. Mezi další hlavní tepny v tomto hasebním obvodu jsou silnice I. třídy č. 16 vedoucí napříč obvodem z Jičína přes Mladou Boleslav směrem do Mělníka. Další významnou silnicí I. třídy je silnice č. 38 vedoucí z Nymburka skrze dálnici D10 a znovu pokračující směrem do České Lípy.

Nejmenší počet zásahů u DN má stanice Roztoky. V jejím hasebním obvodu se okrajově nachází pouze dálnice D7 z Prahy směrem na Chomutov, o kterou se dělí se stanicí Kladno.

Druhý nejmenší počet zásahů u DN má stanice Uhlířské Janovice. V hasebním obvodu této stanice se nenachází žádné významné dopravní tepny, pouze okrajově dálnice D1 z Prahy směrem na Brno a silnice I. třídy z Prahy směrem do Kutné Hory.

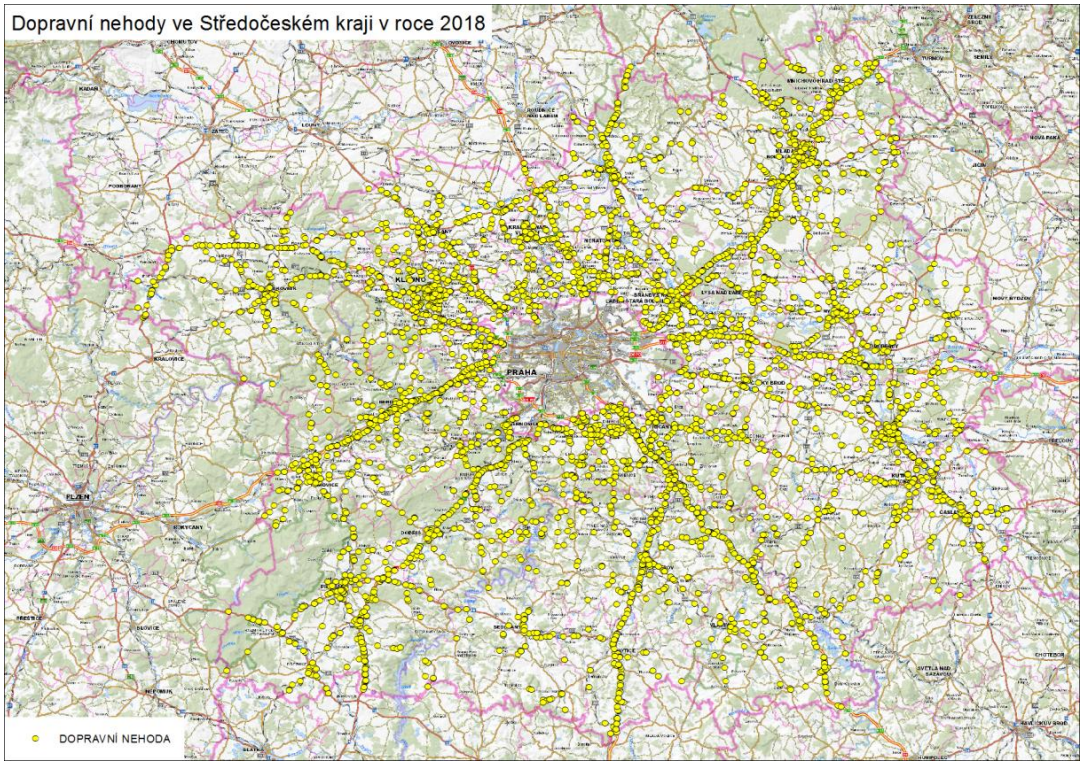
Třetí nejmenší počet zásahů má stanice Bělá pod Bezdězem, v jejímž hasebním obvodu se nachází pouze silnice I. třídy č. 38 vedoucí z Mladé Boleslavy směrem do České Lípy.

Tabulka 3 Počet zásahů u DN dle jednotlivých stanic HZS SčK (HZS SčK, 2019d)

Stanice HZS SčK	Počet DN
1. Roztoky	46
2. Uhlířské Janovice	48
3. Bělá pod Bezdězem	49
4. Kolín-Ovčáry	50
5. Sedlčany	57
6. Zruč nad Sázavou	64
7. Stochov	67
8. Mnichovo Hradiště	70
9. Čáslav	81
10. Vlašim	83
11. Dobříš	87
12. Poděbrady	97
13. Slaný	114
14. Kutná Hora	115
15. Řevnice	115
16. Hořovice	118
17. Nymburk	119
18. Benátky nad Jizerou	120
19. Kralupy nad Vltavou	123
20. Neratovice	124
21. Jílové u Prahy	133
22. Český Brod	137
23. Rakovník	142
24. Mělník	171
25. Kolín	190
26. Stará Boleslav	194
27. Příbram	198
28. Beroun	244
29. Benešov	248
30. Mladá Boleslav	287
31. Kladno	307
32. Říčany	368

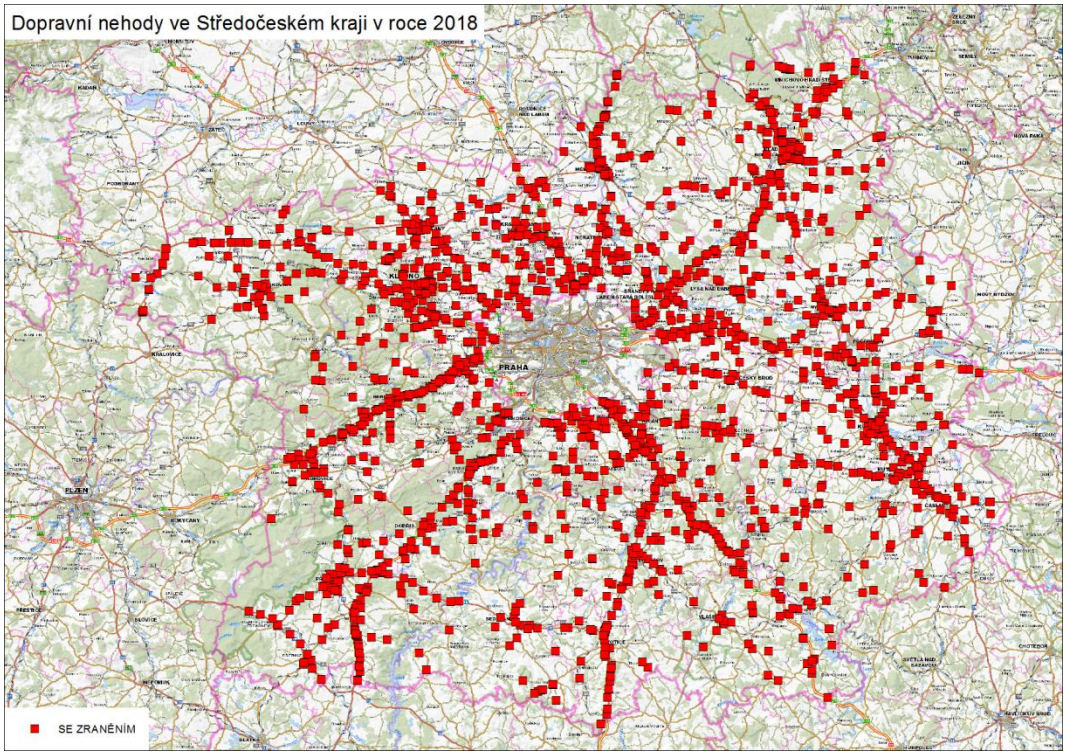
Následující obrázek č. 14 zobrazuje celkový počet DN na území SčK za rok 2018, u kterých zasahovaly jednotky HZS SčK či JSDHO s předurčeností nebo bez předurčenosti pro záchranné práce u DN. Na obrázku je zřetelné, že největší počet DN se nachází na hlavních tazích – dálnicích – z Prahy do zbytku republiky. Dalším nejčastějším výskytem DN jsou silnice I. třídy, kterými je například silnice č. 12 z Prahy směrem do Kolína, na kterou navazuje silnice č. 38 do Čáslavi. Dalším příkladem je silnice č. 3 od dálnice D1 směrem na Tábor nebo silnice č. 6 od Nového Strašecí směrem na Karlovy Vary.

Kromě dálnic a silnic I. třídy se DN nejčastěji vyskytují ve větších městech, jako je například město Kladno, Příbram a Mladá Boleslav.



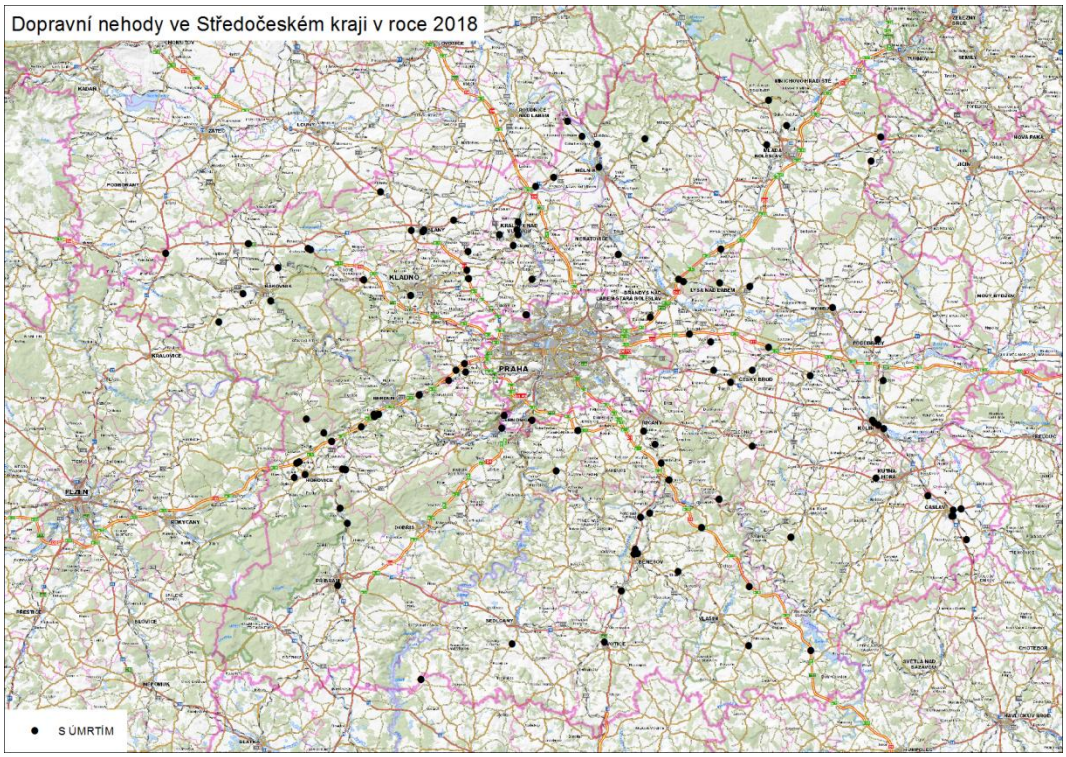
Obrázek 14 Celkový počet DN ve SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e)

Na obrázku č. 15 jsou vyobrazeny pouze DN, u kterých bylo indikováno zranění některé z osob. Hlavní výskyt těchto dopravních nehod kopíruje hlavní dopravní tahy – dálnice a silnice I. třídy a území větších měst.



Obrázek 15 DN se zraněním na území SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e)

Na obrázku č. 16 jsou vyznačeny pouze DN, u kterých došlo k úmrtí některé z osob. Na uvedeném obrázku je zřejmé, že tento typ DN se nevyskytuje pouze na dálnicích a silnicích I. třídy, ale v obdobné míře se vyskytuje i na silnicích II. a III. třídy.



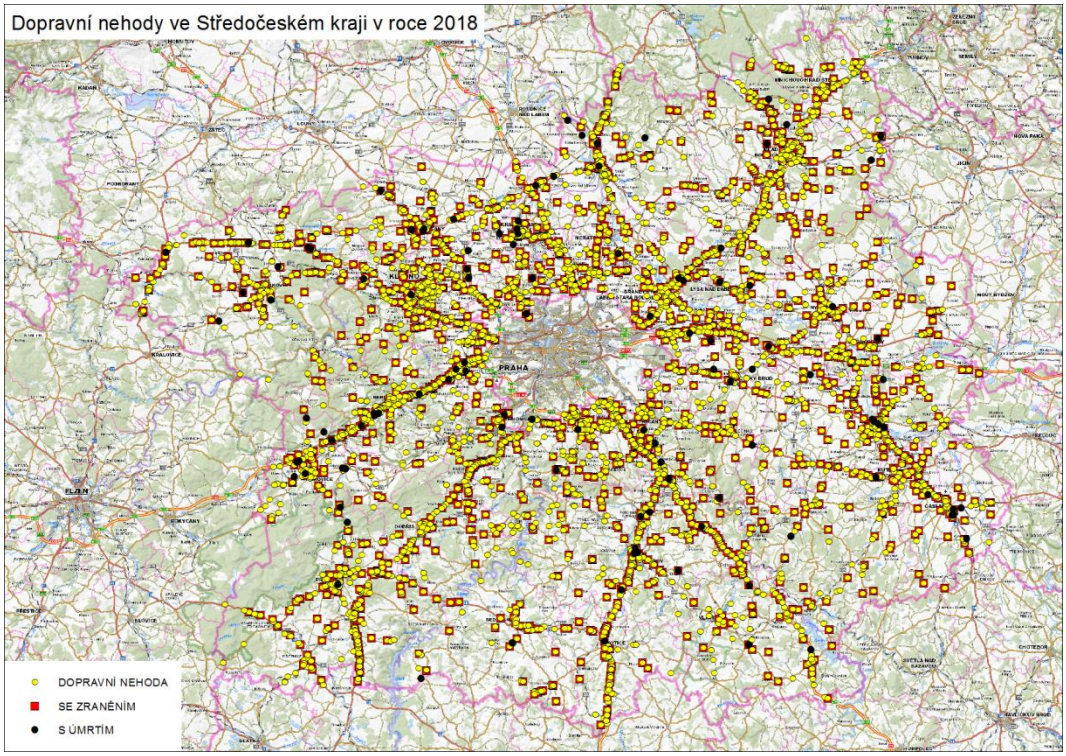
Obrázek 16 DN s úmrtím na území SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e)

Na obrázku č. 17 jsou vyobrazeny všechny typy DN – se zraněním, s úmrtím a ostatní DN, u kterých zasahovaly jednotky HZS SčK nebo JSDHO s předurčeností nebo bez předurčenosti pro záchranné práce u DN.

Stejně jako na obrázku č. 14 je zřetelné, že největší počet všech DN se nachází na hlavních tazích – dálnicích a silnicích I. třídy – z Prahy do zbytku republiky. Dalším nejčastějším výskytem DN jsou silnice I. třídy.

Kromě dálnic a silnic I. třídy se DN nejčastěji vyskytují ve větších městech jako je například město Kladno, Příbram a Mladá Boleslav.

Nicméně kromě dálnic a silnic I. třídy se DN nevyhýbají ani ostatním silnicím II. a III. třídy, které ale nejsou tak časté a závažné.



Obrázek 17 Celkový počet DN včetně zranění a úmrtí na území SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e)

2 VÝZKUMNÁ OTÁZKA A METODIKA VÝZKUMU

2.1 Výzkumná otázka

Pro tuto diplomovou práci byla stanovena následující výzkumná otázka:

„Jsou jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí předurčené k záchranným a likvidačním pracím při dopravních nehodách nepostradatelné při záchranných a likvidačních pracích u mimořádných událostí typu dopravní nehoda?“

2.2 Metodika výzkumu

Informace pro teoretickou část diplomové práce byly čerpány z internetových serverů, právních předpisů a vnitřních předpisů zabývajících se OP členů JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a příslušníků HZS ČR. Dále tyto informace byly čerpány z databází a vnitřních předpisů HZS SčK.

V teoretické části jsou uvedeny základní pojmy v oblasti vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, právní a vnitřní předpisy, podle kterých je prováděná základní a pravidelná OP a specializační kurzy. Dále teoretická část popisuje jaké požadavky a kritéria musí JSDHO splňovat, aby mohla vyjíždět k událostem typu DN, konkrétní činnosti na místě zásahu, které JPO provádějí a jejich spolupráci se složkami IZS. V závěru této kapitoly je popsáno území SčK z pohledu dopravní infrastruktury a současný stav pokrytí kraje JPO a jejich počet zásahů u DN za kalendářní rok 2018.

Výzkumné šetření pro odpověď na výzkumnou otázku bylo prováděno formou polostrukturovaného dotazníku, ve kterém byly:

- uzavřené otázky – výběr z odpovědí a)b)c),
- otevřené otázky – odpověď volně formulovaná respondentem.

Dotazník byl vytvořen zvlášť pro velitele JSDHO a zvlášť pro garanty za jednotlivé ÚO HZS SčK pro oblast vyprošťování a instruktory pro vyprošťování zraněných osob u DN na jednotlivých stanicích HZS SčK. V prvním případě velitelé JSDHO odpovídali celkem na 11 otázek, z nichž poslední otázka tvořila závěrečný komentář, kde respondenti mohli vyjádřit svůj názor na dotazník či se zmínit o čemkoli důležitém v souvislosti s daným tématem. Ve druhém dotazníku garanti a instruktoři odpovídali celkem na 29 otázek včetně výše uvedeného závěrečného komentáře k dotazníku.

Pro zjištění odpovědi na stanovenou výzkumnou otázku byly otázky rozděleny do jednotlivých částí:

- plošné pokrytí,
- vybavení jednotek,
- odborná příprava,
- zásah,
- závěr.

Pro dotazníkové šetření byli osloveni velitelé JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN, jejichž seznam je uveden v kapitole 1. 6. 1. a garanti za OP vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel z jednotlivých ÚO HZS SčK zároveň s instruktory pro tuto oblast na jednotlivých stanicích HZS SčK jejichž seznam je uveden v kapitole 1. 6. 2.

2.3 Výsledek a rozbor dotazníkového šetření

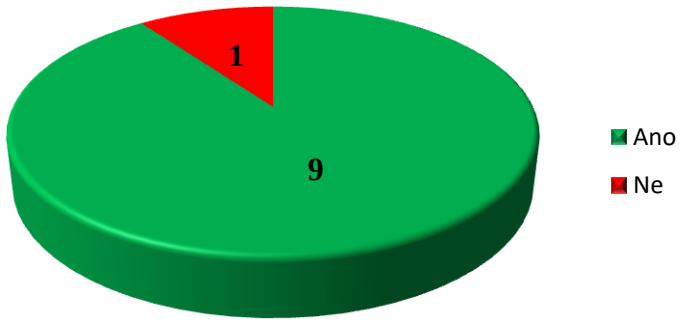
V této kapitole budou uvedeny výsledky dotazníkového šetření a jejich bližší rozbor.

2.3.1 Výsledky a rozbor dotazníku pro garanty/instruktory za vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel

Na dotazník určený pro garanty a instruktory odpovědělo z celkově 36 dotázaných celkem 10.

Otázka č. 1 zněla: „Je podle Vás plošné pokrytí (počet jednotek) JSDHO přeurčených pro záchranné práce u DN dostatečné?“, na kterou respondenti měli možnost odpovídat ze dvou možností Ano/Ne.

Celkem 9 z 10 respondentů odpovědělo na tuto otázku možnost „Ano“ a považují plošné pokrytí JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN za dostačující. Výsledek zobrazuje obrázek č. 18.



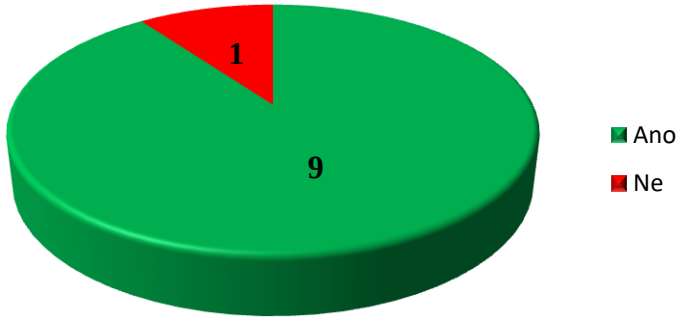
Obrázek 18 Odpověď na otázku č. 1 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 2 je navazující otázkou na otázku č. 1 v případě, že na ní respondent odpověděl možností „Ne“. Znění otázky bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že je plošné pokrytí JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN nedostatečné?“, na kterou mohl respondent odpovědět volnou formou.

Na předchozí otázku, zda-li je plošné pokrytí JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN dostatečné, odpověděl 1 respondent možností „Ne“. Do komentáře uvedl, že na území SčK jsou stále „hluchá místa“, kam mají i jednotky HZS SčK dlouhý dojezd.

Otázka č. 3 byla: „Měla by podle Vás mít každá stanice HZS Středočeského kraje jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN?“, u které mohli respondenti vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

9 z 10 respondentů na tuto otázku odpovědělo „Ano“ a jsou toho názoru, aby každá stanice HZS SčK měla jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN. Výsledek zobrazuje obrázek č. 19.



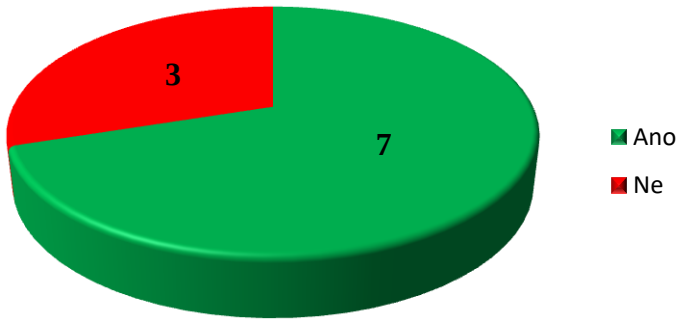
Obrázek 19 Odpověď na otázku č. 3 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 4 je navazující otázkou na otázku č. 3, kde mohli respondenti odpovědět volnou formou. Znění otázky bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by každá stanice HZS Středočeského kraje neměla mít jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN?“.

Na předchozí otázku odpověděl 1 respondent možností „Ne“. Důvodem pro tuto odpověď podle něj je, že stanice HZS SčK (min. kategorie P3), kde jsou dislokovány posádky příslušníků na dva a více požárních automobilů, je zbytečné takovou stanici zálohovat JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN.

Otázka č. 5 zněla: „Je podle Vás vybavenost JSDHO věcnými prostředky požární ochrany pro záchranné práce u DN dostačující?“, na kterou mohli respondenti vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

Možností „Ano“ na tuto otázku odpovědělo 7 z 10 respondentů a považují vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN za dostačující. Výsledek zobrazuje obrázek č. 20.



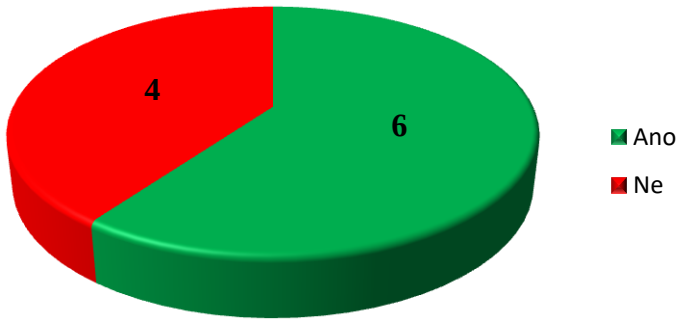
Obrázek 20 Odpověď na otázku č. 5 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 6 je navazující otázkou na otázku č. 5 v případě, že respondenti odpověděli záporně. Znění otázky bylo:“ „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že vybavenost JSDHO věcnými prostředky požární ochrany pro záchranné práce u DN je nedostatečné?“ a respondenti mohli odpovědět volnou formou.

Na předchozí otázku odpověděli možností „Ne“ celkem 3 z 10 respondentů. Mezi důvody uvedli zastaralé vyprošťovací zařízení, ve většině případů poděděné po jednotkách HZS SčK (někdy se jedná i o nekompletní sadu), které je vhodné akorát pro výcvik a OP nikoli pro ostrý zásah. Dále jsou vyprošťovací sady mezi jednotlivými jednotkami nekompatibilní, a v případě poruchy části sady či agregátu je nutné vyměnit celou sadu (neefektivní a zdlouhavý proces na úkor záchranných prací).

Otázka č. 7 byla: „Je podle Vás vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN mobilní požární technikou dostačující?“. Respondenti na tuto otázku mohli odpovědět možnostmi Ano/Ne.

Odpověď „Ano“ zvolilo celkem 6 z 10 respondentů, kteří považují vybavenost mobilní požární technikou u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN za dostačující. Výsledek zobrazuje obrázek č. 21.



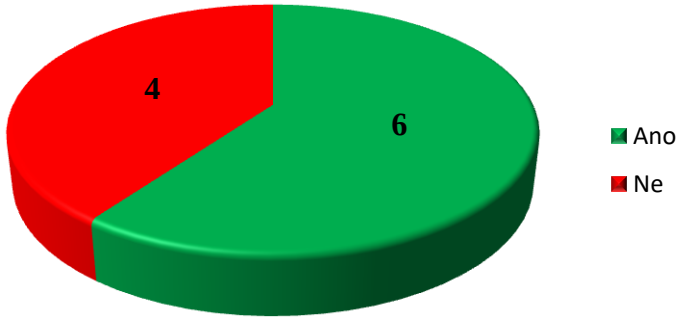
Obrázek 21 Odpověď na otázku č. 21 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 8 je navazující otázkou na otázku č. 7, v případě její záporné odpovědi. Otázka zněla: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“, proč si myslíte, že vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN mobilní požární technikou je nedostatečné?“.

Celkem 4 respondenti odpověděli možností „Ne“ a myslí si, že vybavenost mobilní požární technikou u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN je nedostatečné. Jako důvody pro svou odpověď uvedli zastaralou mobilní požární techniku, která již neodpovídá současným požadavkům a zřizovatel jednotky musí investovat do úpravy nástavby vozidla kvůli vhodnému uložení vybavení pro vyprošťování. Dalším problémem je podle nich nevhodná kombinace velkoobjemové CAS s vybavením pro vyprošťování – velkoobjemové CAS by měly být využívány pouze pro zásahy typu požár a nikoli pro zásahy typu DN, kde je žádoucí rychlý dojezd k místu zásahu (to v případě velkoobjemové CAS vzhledem k jejím parametrům a množství hasební vody není možné). Nejvhodnějším řešením se podle nich jeví CAS v technickém provedení nebo RZA. Dále podle názoru respondentů by měli JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN mít větší možnost pro získání dotací na novou mobilní požární techniku nebo být první v pořadí k získání vyřazené techniky od HZS ČR na rozdíl od JSDHO, které tuto předurčenost nemají.

Otázka č. 9 zněla „Jsou podle Vás početní stavy u jednotek HZS SčK pro záchranné práce u DN vyhovující?“. Respondenti na tuto otázku mohli odpovídat možnostmi Ano/Ne.

6 z 10 respondentů považuje početní stavy u jednotek HZS SčK pro záchranné práce u DN za vyhovující. Výsledek zobrazuje obrázek č. 22.



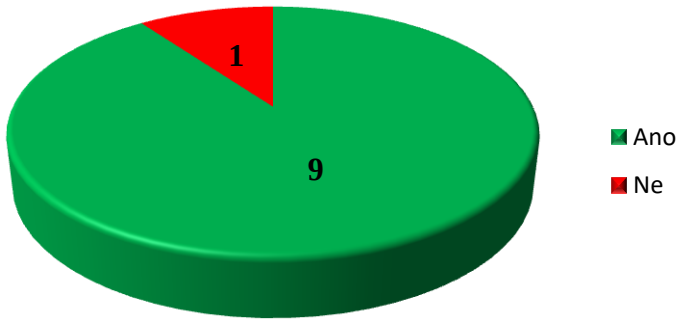
Obrázek 22 Odpověď na otázku č. 9 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 10 je navazující otázkou na otázku č. 9 a její znění bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“, jaký by měl podle Vás být početní stav u jednotek HZS SčK?“. Na tuto otázku mohli respondenti odpovídat volnou formou v případě, že na předchozí otázku odpověděli možností „Ne“.

4 z 10 respondentů odpovědělo možností „Ne“ a považují početní stavy u HZS SčK pro záchranné práce u DN za nedostačující. Podle nich by optimální početní stav pro zásah u DN měl být na prvovýjezdové CAS 1+5 nebo kombinace prvovýjezdové CAS v počtu 1+3 doplněné o RZA v počtu 1+1. V souvislosti s tím by se podle nich měli zvýšit početní stavy na jednotlivých stanicích s ohledem na počet zásahů, ke kterým daná stanice vyjíždí.

Otázka č. 11 byla: „Jsou podle Vás početní stavy u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN vyhovující?“, na kterou mohli respondenti volit ze dvou možností Ano/Ne.

Odpověď „Ano“ zvolilo 9 z 10 respondentů a myslí si, že početní stavy u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN jsou dostačující. Výsledek ukazuje obrázek č. 23.



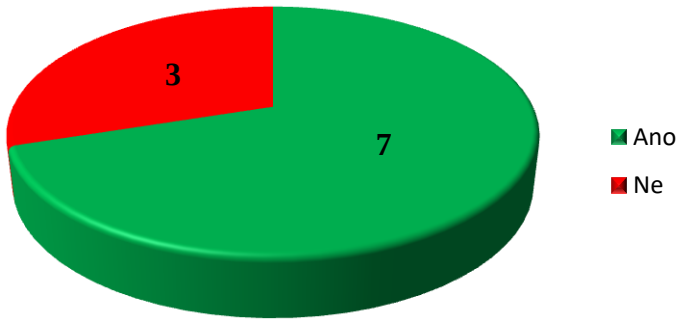
Obrázek 23 Odpověď na otázku č. 11 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 12 je navazující otázkou na otázku č. 11 v případě, že na ní respondenti odpověděli záporně. Otázka zněla: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“, jaký by měl podle Vás být početní stav u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN?“. Na tuto otázku mohli respondenti odpovídat volnou formou.

Možnost „Ne“ zvolil 1 z 10 respondentů. Do komentáře uvedl, že dostatečný počet členů JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN nelze jednoznačně určit – záleží na denní době, kdy je jednotka k zásahu povolána (v dopoledních hodinách je většina členů JPO v práci a v případě výjezdu jednotka vyjede v nedostatečném počtu a nebo vůbec) nebo na zainteresovanosti jednotlivých členů.

Otázka č. 13 zněla: „Jsou podle Vás členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN dostatečně odborně způsobilí?“. Na tuto otázku respondenti volili ze dvou možností Ano/Ne.

Celkem 7 z 10 respondentů odpovědělo na otázku „Ano“ a myslí si, že členové JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN jsou dostatečně odborně způsobilí. Výsledek je zobrazen na obrázku č. 24.



Obrázek 24 Odpověď na otázku č. 13 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 14 je navazující otázkou na otázku č. 13 a její znění bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že nejsou členové JSDHO určené pro záchranné práce u DN dostatečně odborně způsobilí?“. Na tuto otázku mohli respondenti odpovídat volnou formou.

3 z 10 respondentů zvolilo možnost „Ne“. Do komentáře uvedli jako hlavní nedostatek praxe členů JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN u reálných DN, kde je třeba „zažít si“ jednotlivé postupy a projít psychickou zátěží a stresem vyplívající z dané situace. Podle nich je znatelný rozdíl mezi jednotlivými JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN, které k zásahům typu DN jezdí a které ne. Další názor, který uvádějí, je provádět více školení pro členy JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN.

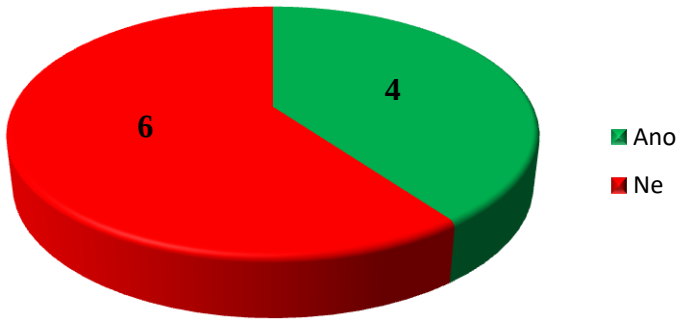
Otázka č. 15 byla: „Co by se podle Vás dalo vylepšit v souvislosti s odbornou přípravou JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN?“, na kterou mohli respondenti odpovídat volnou formou.

Mezi vylepšení OP členů JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN respondenti uvedli následující:

- provádění častější pravidelné OP na příslušné stanici HZS SčK, pod kterou JSDHO předurčená pro záchranné práce u DN spadá nebo na jiné stanici HZS SčK s přítomností příslušníků spádové stanice – příslušníci tak získají povědomí o možnostech a schopnostech členů JSDHO pro záchranné práce u DN,
- na pravidelné OP se zabývat reálnými DN za použití nejen osobních automobilů, ale i dodávkových automobilů, nákladních automobilů, autobusů a vlaků,
- v souvislosti s předchozím bodem mít k dispozici současná auta k provádění pravidelné OP, jelikož na silnicích ubývají starší typy vozidel, které se od nových vozidel liší svojí konstrukcí, bezpečnostními prvky a materiály, ze kterých jsou vyrobeny,
- zvýšit počet absolvovaných stáží na stanicích HZS SčK členy JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN.

Otázka č. 16 zněla: „Myslíte si, že by pro JSDHO předurčené pro zásahy u DN měl HZS SčK pořádat soutěže ve vyprošťování?“, na kterou respondenti mohli vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

Možnost „Ano“ zvolili pouze 4 z 10 respondentů. Výsledek ukazuje obrázek č. 25.



Obrázek 25 Odpověď na otázku č. 16 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 17 je navazující otázkou na otázku č. 16 a zněla: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by HZS SčK neměl pořádat soutěže ve vyprošťování pro JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN?“. Na tuto otázku mohli respondenti odpovídat volnou formou.

Odpověď „Ne“ zvolilo 6 z 10 respondentů. Všichni respondenti se jednotně shodli, že soutěž ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel nemůže jakýmkoli způsobem nahradit pravidelnou OP, jenž je pořádána s cílem členy JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN něčemu naučit a zastavit se nad jejich chybami a vysvětlit jim, jak se jich vyvarovat.

Všichni respondenti též uvedli, že v případě zájmu o soutěž ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel ze strany JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN mohou využít příležitostí u ostatních HZS krajů, zúčastnit se soutěže pořádané HZS SčK tzv. mimo soutěž nebo si uspořádat soutěž sami s jistou spoluprací HZS SčK.

Otázka č. 18 byla „K jakému typu DN by podle Vás měla JSDHO vyjíždět?“, u které mohli respondenti vybrat z více možností:

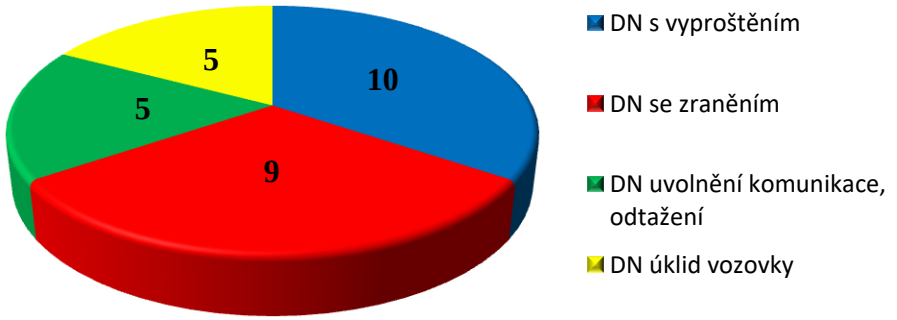
a) DN s vyproštěním

b) DN se zraněním

c) DN, uvolnění komunikace, odtažení

d) DN úklid vozovky

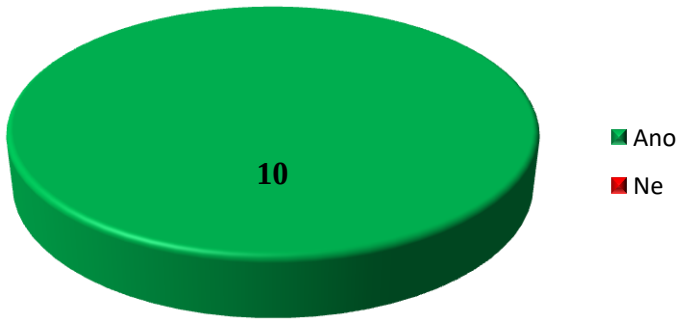
Všichni respondenti zvolili možnost DN s vyproštěním, o jednoho respondenta méně pak DN se zraněním. 5 respondentů zvolilo možnost DN uvolnění komunikace, odtažení a DN úklid vozovky. Výsledky zobrazuje obrázek č. 26.



Obrázek 26 Odpověď na otázku č. 18 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 19 zněla následující: „Je podle Vás činnost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN na místě zásahu přínosná?“. Respondenti mohli vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

Na tuto otázku všichni respondenti jednotně odpověděli možností „Ano“.



Obrázek 27 Odpověď na otázku č. 19 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 20 je navazující otázkou na otázku č. 19 a zněla: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že činnost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN je na místě zásahu nepřínosná?“. U této otázky mohli respondenti odpovídat volnou formou.

Na tuto otázku žádný z respondentů neodpověděl možností „Ne“.

Otázka č. 21 byla: „Jaké máte zkušenosti s JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN ze zásahů u DN?“, na kterou respondenti odpovídali volnou formou.

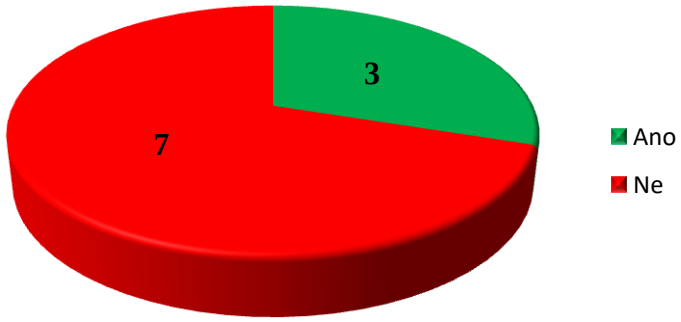
8 z 10 respondentů uvedlo pozitivní zkušenosti s JSDHO předurčenými pro záchranné práce u DN – členové JSDHO vykonávají svoji práci dobře, i přesto, že na místo zásahu dorazí jako poslední, lze je využít k dalším činnostem (krycí vozidlo, zásyp a úklid uniklých provozních látek, řízení dopravy do příjezdu PČR apod.). Jeden z respondentů uvedl negativní zkušenosti s předurčenými JSDHO pro záchranné práce u DN a poslední respondent neměl zkušenosti s JSDHO předurčenými pro záchranné práce u DN.

Otázka č. 22 zněla: „Jaké činnosti při těchto zásazích provádějí členové JSDHO předurčené pro zásahy u DN?“. Na tuto otázku respondenti odpovídali volnou formou.

Podle názoru většiny respondentů provádějí členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN činnosti, kterými je pověří VZ – úklid vozovky, řízení dopravy, krycí vozidlo apod., v případě hromadné DN stejné činnosti spolu s jednotkou HZS SčK. V situaci, kdy je JSDHO předurčená pro záchranné práce u DN jako první na místě zásahu musí provést všechny činnosti stejně jako jednotka HZS SčK – vyproštění zraněných osob z havarovaného vozidla, předlékařskou první pomoc atd.

Otázka č. 23 byla: „Myslíte si, že by členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN měli poskytovat účastníkům DN první psychickou pomoc?“, u které měli respondenti možnost vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

Pouze 3 z 10 respondentů odpovědělo na tuto otázku možností „Ano“. Výsledek je zobrazen na obrázku č. 28.



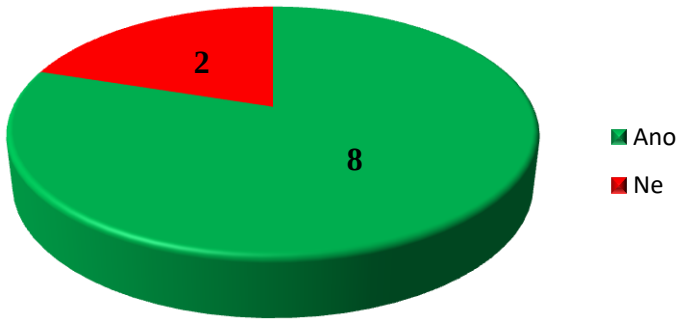
Obrázek 28 Odpověď na otázku č. 23 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 24 je navazující otázkou na otázku č. 23 a její znění bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN neměli poskytovat první psychickou pomoc účastníkům DN?“. Na tuto otázku respondenti odpovídali volnou formou.

7 z 10 respondentů zvolilo možnost „Ne“. 5 respondentů uvedlo, že by první psychickou pomoc měli na místě zásahu poskytovat pouze odborně způsobilí příslušníci HZS SčK – tzv. členové týmu posttraumatické péče. Zbylí 2 respondenti uvedli, že první psychickou pomoc by měla zajišťovat posádka ZZS, která má s touto oblastí větší zkušenosti a příslušníci HZS ČR a členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN by je neměli nahrazovat.

Otázka č. 25 zněla: „Uvítali by jste v případě hromadných DN zapojení i JSDHO, které nejsou předurčeny pro záchranné práce u DN?“. Na tuto otázku mohli respondenti vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

8 z 10 respondentů uvedlo, že by pomoc od JSDHO, které nejsou předurčené pro záchranné práce u DN, v případě hromadných DN uvítalo. Výsledek je uveden na obrázku č. 29.



Obrázek 29 Odpověď na otázku č. 25 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 26 je navazující otázkou na otázku č. 25 a její znění bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by zapojení JSDHO nepředurčených pro záchranné práce u DN nebylo žádoucí?“, na kterou respondenti odpovídali volnou formou.

Možnost „Ne“ na předchozí otázku zvolili 2 z 10 respondentů. Podle názoru 1 respondenta by měli být JSDHO, které nemají předurčenost pro záchranné práce u DN, být v takovém případě využity pouze k činnostem, které přímo nesouvisí se záchrannými pracemi – např. vyložení nákladu, týlové zabezpečení apod. Druhý respondent by JSDHO, které nejsou předurčeny pro záchranné práce u DN, povolával na místo zásahu pouze v případě, že si jich vyžádá přímo VZ nebo jejich povolání KOPIS předem projedná s VZ.

Otázka č. 27 byla: „Jakou činnost JSDHO by jste preferoval u hromadných DN (např. transport zraněných, týlové zabezpečení, péče o účastníky hromadné DN)?“. Na tuto otázku odpovídali respondenti volnou formou.

Všichni respondenti by uvítali, v případě hromadné DN, činnosti členů JSDHO spočívající v transportu zraněných a v týlovém zabezpečení. Dále uvedli, že by se členové JSDHO měli na místě zásahu řídit pokyny VZ a vykonávat činnosti, které budou zrovna potřebné – vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, úklid vozovky, spolupráce se složkami IZS atd.

Otázka č. 28 tvořila „Závěrečný komentář (zde můžete napsat cokoli, co nezaznělo v otázkách, ale myslíte si, že je třeba se o tom zmínit)“, kde respondenti mohli vyjádřit svůj názor na dotazník či se zmínit o čemkoli důležitém v souvislosti s daným tématem.

6 z 10 respondentů nemělo žádné komentáře ani připomínky k dotazníku.

Další respondenti uvedli problém spočívající v rozšiřujícím se trendu sdílení „zážitků“ z DN jednotlivými členy JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN. Takovéto materiály jsou ve většině případů necenzurované a sdělují aktuální dění na místě zásahu ještě v momentě, kdy PČR neměla možnost vyrozumět rodinné příslušníky zraněných osob nebo zemřelých při DN. Tato problematika by podle nich měla být více „vštěpována“ členům JSDHO při pravidelné OP.

1 respondent uvedl, že by HZS SčK měl více podporovat a spolupracovat s JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN v souvislosti s pořizováním nové mobilní požární techniky a VPPO pro vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel.

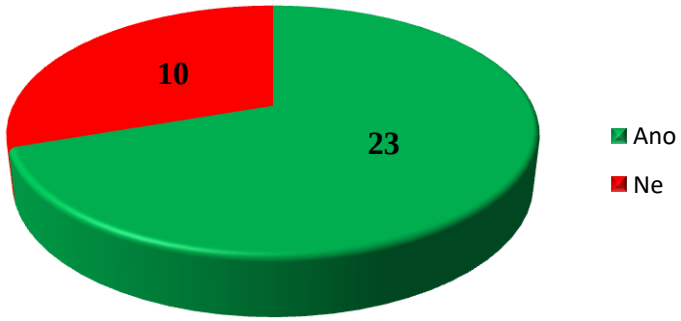
1 respondent uvedl stejný problém v nejednotnosti vysílání JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN v závislosti na aktuálně sloužící směně KOPIS, jež zmínili i dotázaní VJ v otázce č. 11 následujícího dotazníku.

2.3.2 *Výsledky a rozbor dotazníku pro velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN*

Na následující dotazník určený pro velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN odpovědělo ze 37 oslovených celkem 33.

Otázka č. 1 zněla: „Je Vaše jednotka předurčena pro zálohování stanice HZS Středočeského kraje?“, u které mohli respondenti vybírat ze dvou možností Ano/Ne.

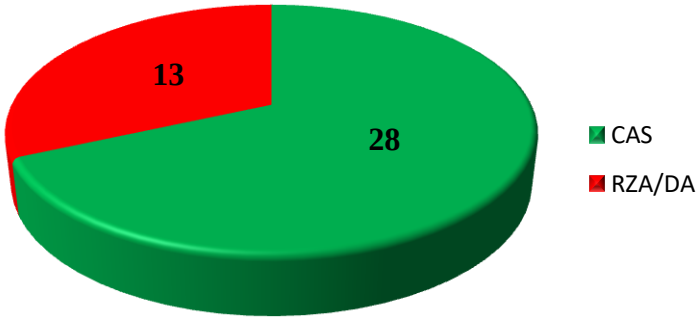
Z obrázku č. 30 je patrné, že velká většina dotázaných jednotek je předurčená pro zálohování stanic HZS SčK. Rovněž je patrné, že HZS SčK tyto jednotky využívá pro zálohování stanic a zároveň pro záchranné práce u DN.



Obrázek 30 Odpověď na otázku č. 1 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 2 byla: „Jakým druhem zásahového vozidla disponuje Vaše jednotka, které je předurčeno pro záchranné práce u DN?“. Na tuto otázku měli respondenti možnost vybírat ze dvou možností CAS nebo RZA/DA.

Z obrázku č. 31 je patrné, že většina jednotek pro záchranné práce u DN disponuje CAS. Některé jednotky (především kategorie JPO II) disponují oběma vozidly.



Obrázek 31 Odpověď na otázku č. 2 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 3 zněla: „Jakými věcnými prostředky požární ochrany určených pro vyprošťování disponuje Vaše jednotka? (netýká se zdravotnické vybavení, např. hydraulický rozpínák, zakládací klíny)“. U této otázky mohli respondenti odpovídat volnou formou.

Hydraulické a vyprošťovací nástroje

Všichni respondenti ve svých odpovědích zmínili hydraulické vyprošťovací zařízení, které se v základní sestavě skládá z hydraulického rozpínáku, hydraulických nůžek (nebo kombinovaného nástroje) a pohonného agregátu. Většina jednotek navíc disponuje hydraulickými rozpěrnými válci, naproti tomu menší část disponuje speciálním střihačem na stříhání pedálů. K těmto hydraulickým nástrojům respondenti zmiňovali další dodatkové vybavení, jakým jsou například kurty, prahové opěry a řetězové úvazky.

Další vybavení, které zmínili téměř všichni respondenti, je VRVN a další ruční nástroje typu Hooligan nebo Paratech.

Mezi další vybavení, kterým disponuje každá dotázaná jednotka, jsou různé druhy pil, rozbrusů a rozbíječů skel – např. rozbrusovací pila, nůž na sklo, šavlová pila, přímočará pila.

Stabilizace vozidla

Všichni VJ mezi další vybavení napsali stabilizační tyče a zakládací klíny sloužící pro stabilizaci vozidla proti dalšímu pohybu.

Pouze čtyři jednotky mají ve výbavě pneumatické zvedací vaky.

Pouze tři jednotky uvedli, že ve výbavě mají vany na zachycení ropných látek a jiných provozních kapalin vozidla.

Ochrana zraněných osob a zasahujících hasičů

Zhruba 90% dotázaných VJ uvedlo, že jejich jednotka disponuje zachycovačem airbagů na místo pro řidiče a spolujezdce. Ve stejném procentuálním zastoupení jsou jednotky vybaveny krycími deskami, ochrannými dekami nebo speciálními magnetickými dekami.

Mezi další zmiňované vybavení jednotek, ale v menší míře, jsou dopravní kužele, světelné výstražné LED puky nebo zastavovací terčíky.

Pouze jeden respondent odpověděl, že jeho jednotka má ve výbavě přenosný hasicí přístroj práškový.

Otázka č. 4 byla: „Jakými zdravotnickými potřebami určených pro záchranné práce u DN disponuje Vaše jednotka? (např. zdravotnický batoh III, krční límec)“. Na tuto otázku respondenti odpovídali volnou formou.

Zdravotnický batoh

Všichni respondenti uvedli mezi základním zdravotnickým vybavením zdravotnický batoh III, jehož součástí je i krční límec. Současně s tím respondenti uvedli, že mají i další sady krčních límců nad rámec zdravotnického batohu III – krční límce různé velikosti (pro děti i dospělé).

AED

13 ze 33 dotázaných jednotek vlastní či má zapůjčený automatický externí defibrilátor (AED). Tyto jednotky jsou zároveň předurčeny ZZS pro neodkladnou předlékařskou pomoc pro pacienty se zástavou srdce v případech, kdy tato předurčená jednotka má kratší čas dojezdu než nejbližší posádka ZZS.

Vyprošťovací a transportní vybavení

Všichni dotázaní respondenti odpověděli, že jejich jednotka disponuje jedním či více vyprošťovacím či transportním vybavením pro zraněné osoby. Mezi tímto vybavením uvedli páteřní (vyprošťovací) desku, Scoop rám, vakuová fixační nosítka, skládací nostíka a Spencer nosítka. Všechna zmíněná vybavení lze použít jak pro vyproštění osob, tak zároveň pro transport zraněné osoby do vozidla ZZS.

Fixační vybavení

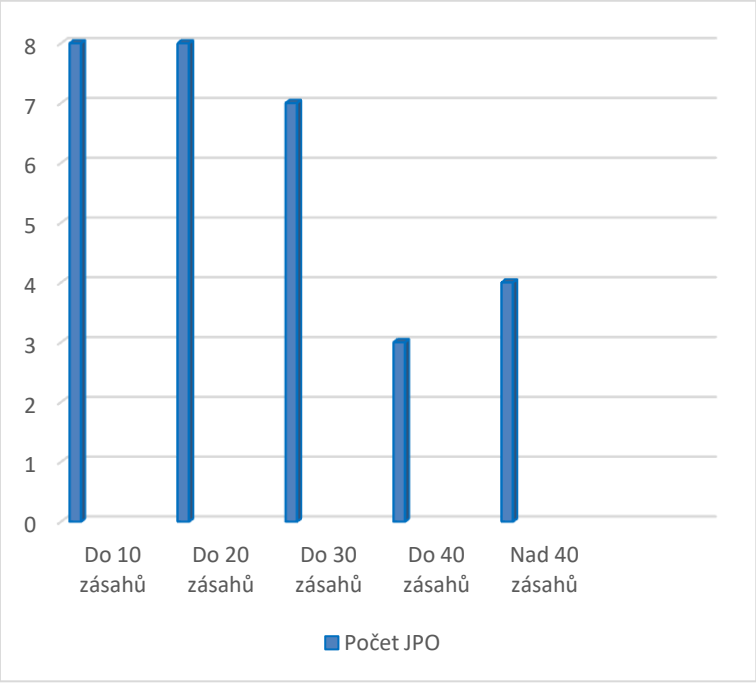
19 ze 33 dotázaných respondentů odpovědělo, že jejich jednotka disponuje jedním či více fixačním vybavením pro fixaci zlomených končetin, páteře, pánve nebo celého těla zraněné osoby. Mezi takovým vybavením zmínili vakuové dlahy a lehátka, dlahy Sam Split, kramerové dlahy, Spencer SED a pánevní fixační pás.

OXY vyšetření a terapie

17 ze 33 dotázaných respondentů uvedlo, že jejich jednotka má ve výbavě pro obnovu či kontrolu dýchací činnosti zraněné osoby. Mezi tímto vybavení ve většině případů uvedli AMBU vak nebo tlakovou lahev s O2 spolu s příslušenstvím pro kyslíkovou terapii (například SATURN OXY Comfort). Pouze 5 jednotek má ve výbavě pulzní oxymetr pro monitorování kyslíkové saturace. Jedna jednotka má navíc ve výbavě odsavačku k zajištění průchodnosti dýchacích cest.

Otázka č. 5 zněla: „Ke kolika DN vyjela Vaše jednotka v roce 2018? (počítají se i zásahy, kdy jste byli odvoláni před výjezdem nebo v průběhu cesty k zásahu; pokud jste nově předurčeni k datu 1. 1. 2019 napište do komentáře „NOVÍ“)“. Na tuto otázku respondenti odpovídali volnou formou.

3 ze 33 dotázaných respondentů odpovědělo na otázku „NOVÍ“, tudíž do následujícího grafu nebyli započítáni. Zbytek respondentů uvedlo počet zásahů u DN, ke kterým jejich jednotka vyjela za rok 2018, jež je zobrazen na následujícím obrázku. Na obrázku je vidět, že nejčastěji vyjížděli JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN za rok 2018 maximálně 10x nebo maximálně 20x. Druhým nejčastějším počtem výjezdů k DN bylo maximálně 30x. Třetí nejvyšší počet výjezdů k DN bylo nad 40 zásahů za rok 2018.



Obrázek 32 Odpověď na otázku č. 5 (zdroj: vlastní výzkum)

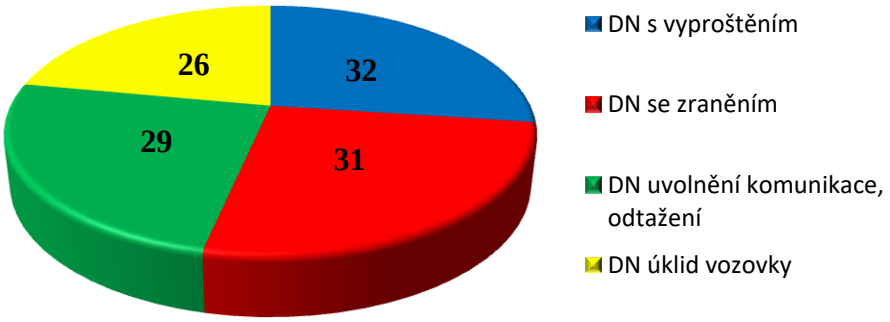
Otázka č. 6 byla: „K jakému typu DN by podle Vás měla JSDHO vyjíždět? (lze zaškrtnout více možností)“, u které mohli respondenti vybírat z více možností:

a) DN s vyproštěním,

b) DN se zraněním,

c) DN, uvolnění komunikace, odtažení,

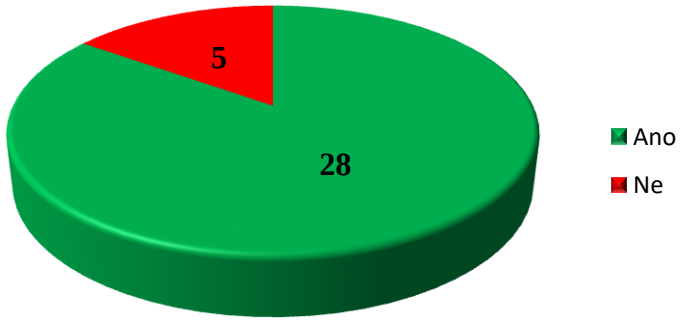
d) DN úklid vozovky.



Obrázek 33 Odpověď na otázku č. 6 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 7 zněla: „Je podle Vás odborná příprava připravovaná HZS Středočeského kraje pro JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN dostatečná?“. Na tuto otázku mohli respondenti odpovídat ze dvou možností Ano/Ne.

Podle 28 ze 33 respondentů je OP připravovaná HZS SčK dostatečná a není proto nutné ji významných způsobem měnit. Výsledek je zobrazen na obrázku č. 34.



Obrázek 34 Odpověď na otázku č. 7 (zdroj: vlastní výzkum)

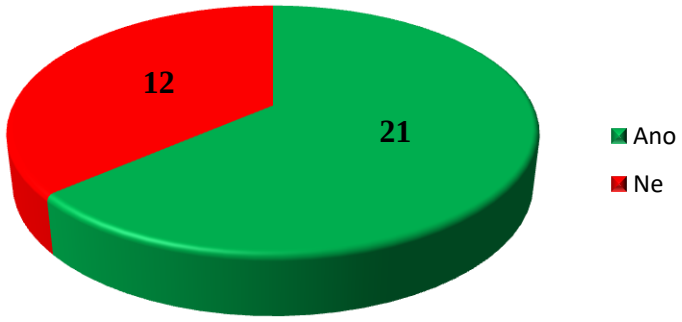
Otázka č. 8 je navazující otázkou na otázku č. 7 a její znění bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že odborná příprava připravovaná HZS Středočeského kraje je nedostatečná?“. Na tuto otázku respondenti odpovídali volnou formou.

Celkem 5 respondentů uvedlo, že OP připravovaná HZS SčK je nedostačující. 3 respondenti uvedli, že by OP mohla probíhat častěji (uvedená doba v teoretické části je podle jejich názoru nedostatečná) a čas, který mají pro tuto OP vymezen, je nedostačující vzhledem k množství informací, které mají za tuto dobu probrat – výsledek poté podle nich není optimální. 1 respondent uvedl, že by k této OP zároveň zařadil intenzivnější zdravotnickou přípravu pořádanou ZZS či certifikovaným

odborníkem. Pátý respondent uvedl, že tuto OP zatím provedl pouze VJ, ale vzhledem ke skutečnosti, že je tato jednotka předurčena pro záchranné práce u DN teprve od 1. 1. 2019 a neabsolvovali OP u HZS SčK, nemůže na tuto otázku odpovědět objektivně.

Otázka č. 9 zněla: „Uvítal by jste pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel?“, na kterou respondenti odpovídali výběrem ze dvou možností Ano/Ne.

Nadpoloviční většina respondentů uvedla, že by pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel uvítala.



Obrázek 35 Odpověď na otázku č. 9 (zdroj: vlastní výzkum)

Otázka č. 10 je navazující otázkou na otázku č. 9 a její znění bylo: „Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč by jste pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel neuvítal?“. Na tuto otázku respondenti odpovídali volnou formou.

Celkem 12 respondentů uvedlo, že by pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel neuvítalo. V rámci všech odpovědí se respondenti shodli, že by namísto soutěží raději uvítali další standardní OP. Dále uvedli, že soutěž ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel nemůže v žádném případě zastoupit standardní OP a podle nich je něco jiného soutěž a něco jiného reálný zásah u DN. 3 respondenti uvedli, že by se této soutěže ani nezúčastnili vzhledem ke své další činnosti v jednotce (údržba techniky, výjezdová činnost, soutěže dětí a dorostu, apod.) a tudíž nedostatku času.

Otázka č. 11 tvořila „Závěrečný komentář (zde můžete napsat cokoli, co nezaznělo v otázkách, ale myslíte si, že je třeba se o tom zmínit)“, kde respondenti mohli vyjádřit svůj názor na dotazník či se zmínit o čemkoli důležitém v souvislosti s daným tématem.

11 ze 33 dotázaných respondentů tento dotazník nijak neokomentovalo.

Většina dotázaných VJ uvedla jako „palčivý“ problém nejednotnost ve vysílání JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN k zásahům typu DN – jednotky nejsou vysílány jednotně, kdy ke stejné události a na stejné místo jsou v jednom případě povolány a ve druhém ne. Dle jejich názoru je hlavní příčinou aktuálně sloužící směna na KOPIS s aktuálně sloužícím operačním důstojníkem. Další příčinu uvádí špatně zpracovaný požární poplachový plán SčK, který nereflektuje na předurčenost JSDHO pro záchranné práce u DN a předurčuje je pouze na katastr obce jejich zřizovatele nebo do 1. stupně požárního poplachového plánu, jež zahrnuje pouze blízké okolí místa jejich dislokace.

8 respondentů by uvítalo častější povolávání svých jednotek k zásahům typu DN. Podle jejich názoru členům JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN chybí dostatečná praxe, kterou nemůže nahradit žádné školení. Častější výjezdy by podle nich zvýšily u členů sebedůvěru v sebe a v činnosti, které jsou u DN potřeba. Navíc by se zvýšila kvalita spolupráce a koordinovanost mezi JSDHO, jednotkami HZS SčK a dalšími složkami IZS. Dalším uváděným důvodem je finanční náročnost při pořizování a údržbě vybavení pro záchranné práce u DN – zřizovatelé JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN vynaložili nemalé částky ze svých rozpočtů a čas, aby mohla jejich jednotka být předurčená pro záchranné práce u DN. S ohledem na tuto skutečnost poté zřizovatelé očekávají jakousi „návratnost“ jejich investice v podobě výjezdů jejich jednotky k zásahům typu DN. Respondenti dále uvedli, že i jednotky, které jsou určeny pro zálohování stanic HZS SčK, by měly být vysílány k MU typu DN, aby na tento zásah pouze nevyčkávali v době zálohování stanice.

4 respondenti zmínili jako hlavní problém při spolupráci s jednotkami HZS SčK nedostatečné (zastaralé) vybavení v JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN. Toto vybavení je dle jejich názoru nedostatečné pro zásahy u novějších typů vozidel a nevyrovná se vybavení, kterým disponují jednotky HZS ČR. Zároveň s tímto by uvítali větší angažovanost ze strany HZS SčK s pořízením nového vyprošťovacího zařízení nebo přenecháním novějšího vybavení HZS SčK JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN.

1 respondent uvedl problém se spoluprací mezi jednotlivými HZS krajů u DN.

Podle něj hranice krajů představuje „nepropustnou zeď“, která nedovoluje vjezd cizích JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN. Hraniční jednotka vyjíždí pouze k zásahům na území svého kraje, ale k DN, jež se stane těsně za hranicí kraje, není tato jednotka vyslána i přesto, že má kratší dojezdový čas než jednotka HZS SčK či sousedního kraje.

Kromě negativních komentářů a problémů se spoluprací mezi JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jednotkami HZS SčK uvedli respondenti i pozitivní komentáře adresované k příslušníkům HZS SčK. Podle nich jsou příslušníci a instruktoři při zásahu či výcviku vždy vstřícní, chápaví a ochotni pomoci s problémem. Váží si výcviků pro ně pořádaných HZS SčK.

3 DISKUZE

Stejně jako profesionální hasiči i dobrovolní hasiči jsou nedomyslitelnou součástí IZS. Podle výsledků dotazníků nikdo není jednoznačným odpůrcem činnosti JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jejich činnost u DN je žádoucí, nicméně je zde ještě spoustu prostoru pro zlepšení této spolupráce.

Z dotazníku pro garanty/instruktory za vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel vyplývá, že plošné pokrytí JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN je dostatečné, nicméně jsou zde stále místa na území SčK, kam jednotka HZS SčK má dlouhý dojezd a bylo by proto třeba zde nově předurčit JSDHO pro záchranné práce u DN. Kromě nově předurčených JSDHO pro záchranné práce u DN by respondenti uvítali, aby každá stanice HZS SčK měla jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN, aby mohla vyjetou jednotku HZS SčK plně zastoupit i u MU typu DN. Co se týče vybavenosti JPO je podle nadpoloviční většiny respondentů vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN VPPO pro vyprošťování dostačující, ale na druhou stranu jsou zde stále jednotky disponující zastaralými VPPO pro vyprošťování nebo jejich nekompletními sadami – tento problém by bylo zapotřebí řešit na úrovni HZS SčK a sjednotit tyto vyprošťovací sady napříč jednotkami HZS SčK a JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN. Vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN mobilní požární technikou je podle respondentů dostačující. Hlavním problémem této techniky je její zastaralost – podle respondentů by se HZS SčK měl angažovat do obnovy této techniky nebo těmto jednotkám přednostně poskytovat vyřazenou techniku od HZS ČR. Dále je podle nich potřeba oddělit velkoobjemové CAS určené pro požáry od vyprošťovacího zařízení. Kromě nedostatečného vybavení u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN považuje nadpoloviční většina respondentů za problém nedostačující početní stavy na jednotlivých stanicích HZS SčK – tento problém se v současné snaží řešit vysíláním posilových jednotek na místo zásahu u DN, které ale nemohou nahradit první posádku na místě zásahu, která musí v prvních minutách na místě zasahovat pouze v počtu 1+3. Optimální podle respondentů je počet 1+5 na prvovýjezdové CAS. Naproti tomu početní stavy u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN jsou podle respondentů dostačující, ale nelze je jednoznačně určit – záleží na denní době, kdy jsou členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN povolání k zásahu. Za dostačující považují respondenti odbornou způsobilost členů JSDHO předurčených pro záchranné

práce u DN, nicméně podle jejich názoru je zde stále prostor pro její zlepšení – častější pravidelná OP, řešení reálných DN a možnost zásahu u moderních vozidel může podle respondentů tento problém vyřešit. Naopak pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel pro JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN je podle respondentů kontraproduktivní, jelikož tato soutěž nemůže v žádném případě nahradit pravidelnou OP či zásah u reálné DN. Pokud JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN projeví zájem o soutěž, mohou se zúčastnit některé ze soutěží pořádaných jinými HZS krajů nebo se zúčastnit soutěže pořádanou HZS SčK tzv. mimo soutěž. Následně HZS ČR pořádá jednou za dva roky celorepublikové mistrovství ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, kterého se tyto jednotky také mohou zúčastnit. Dále podle většiny respondentů by měli JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN vyjíždět pouze k závažným DN typu DN s vyproštěním či zraněním a méně k DN uvolnění komunikace, odtažení, nebo úklid. Všechny činnosti, které JSDHO provádí u těchto typu DN je jednoznačně přínosná a převládají pozitivní zkušenosti s těmito jednotkami. Podle většiny respondentů činnost, kterou by členové JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN jednoznačně neměli provádět, je první psychologická pomoc, která by podle respondentů měla zůstat pouze v kompetenci příslušníků HZS ČR. Při hromadných DN respondenti uvedli zapojení i těch JSDHO, které nemají předurčenost pro záchranné práce u DN – v takovém případě by preferovali činnosti, které nejsou přímo spojené se záchrannými pracemi.

Z dotazníku pro velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN vyplývá, že poměrná většina JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN je zároveň předurčena pro zálohování stanic HZS SčK. Tyto jednotky disponují především CAS než RZA, velká většina z nich splňuje minimální požadavky vybavenosti VPPO pro vyprošťování a všechny tyto jednotky splňují minimální požadavky vybavenosti zdravotnickými prostředky. Téměř všichni respondenti se shodli, aby byly vysílány ke všem typům DN – s vyproštěním, se zraněním, uvolnění komunikace, odtažení, úklid vozovky. Většina dotázaných respondentů je spokojena s pravidelnou OP pořádanou HZS SčK, nicméně podle nich by mohla být pořádána častěji. O polovinu méně dotázaných respondentů je pro pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, zbytek respondentů by namísto soutěže raději uvítal další pravidelnou OP. Jednoznačný problém respondenti spatřují v nejednotnosti vysílání JSDHO předurčených k záchranným pracím u DN k zásahům u DN. Zároveň by uvítali častější povolávání k těmto zásahům z důvodu získání praxe a zkušeností z reálných

zásahů. Dalším problémem, které JSDHO sužuje je zastaralá mobilní technika a VPPO pro vyprošťování – uvítali by větší angažovanost ze strany HZS SčK s pořizováním nové techniky nebo s přednostním získáváním vyřazené techniky od HZS ČR.

Z plošného pokrytí SčK JPO v kapitole 1. 6. 3. vyplívá stále neúplné pokrytí území SčK jednotkami HZS SčK a JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN. Jedná se ve většině případů o území, kudy nevedou žádné významné dopravní tepny, nicméně i na těchto komunikacích se mohou stát DN. Jedná se zejména o území v okolí obcí Kamýk nad Vltavou, Krásná Hora nad Vltavou a Petrovice kam má dlouhý dojezd stanice Sedlčany a není zde žádná JSDHO předurčená pro záchranné práce u DN. Všechny zmíněné obce mají JPO kategorie III. Dalším takovým územím je okolí obce Neveklov, kde je dislokovaná JPO kategorie II, ale není předurčena pro záchranné práce u DN. Stejný problém má i území u Poděbrad směrem na Kopidlno, kde je silnice I. třídy a je zde dislokovaná JPO kategorie II Městec Králové bez předurčenosti pro záchranné práce u DN. Stejná oblasti je i mezi Mělníkem a Bělou pod Bezdězem, kde je dislokovaná JPO kategorie III Mšeno bez předurčenosti pro záchranné práce u DN. Další oblast je mezi stanicemi HZS SčK Benešov a Vlašim, kudy vede významná dopravní tepna dálnice D1 a kam mají tyto jednotky dlouhý dojezd. V tomto místě jsou dislokovány JPO kategorie III Divišov a Kácov přímo u nájezdu na dálnici.

Podle vyhodnocení dotazníku pro garanty/instruktory za vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel vyplývá, že by každá stanice HZS SčK měla mít jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN. Následující stanice HZS SčK nemají jako zálohou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN v prvním stupni požárního poplachu: Uhlířské Janovice, Zruč nad Sázavou, Kutná Hora, Kolín, Kolín-Ovčáry, Benešov, Mnichovo Hradiště, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Čáslav a Roztoky u Prahy.

V podmínkách HZS SčK ani na úrovni GŘ HZS ČR nejsou pro předurčenost JSDHO na DN stanovena konkrétní kritéria žádnou SIAŘ GŘ HZS ČR nebo krajského ředitele HZS SčK. Tato kritéria byla v podmínkách HZS SčK stanovena pouze pracovní komisí a nejsou žádným dokumentem závazná pro JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN. Z tohoto důvodu bych jako opatření doporučila vytvořit SIAŘ minimálně na úrovni HZS kraje upravující minimální vybavení mobilní požární technikou a VPPO pro vyprošťování u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN, aby došlo k určité

standardizaci tohoto vybavení.

V kapitole 1. 3. 1. je popsána OP členů JSDHO – základní, odborná a specializační. K této OP byla vydána řada SIAŘ GŘ HZS ČR, která se navzájem doplňují či nové SIAŘ vylučují ty staré a stávají se tudíž nepřehlednými. Jako opatření bych doporučila vypracovat novou SIAŘ GŘ HZS ČR, která by všechny požadavky a náležitosti OP JPO sjednotila.

3.1 Srovnání se zahraničím

Požární ochranu v Polsku zajišťuje Národní ústředí státní požární služby, 16 regionálních ústředí požární služby, 353 okresních (městských) ústředí požární služby a 501 požárních jednotek (Komenda Glówna, 2019a).

Národní požární a záchranná služba se skládá stejně jako v České republice z profesionálních a dobrovolných požárních jednotek a z dalších podpůrných institucí, které navzájem spolupracují při mimořádných událostech. Hlavní ústředí Národní požární a záchranné služby je ústřední orgán státní správy odpovědný za organizaci a řízení celostátní požární a záchranné služby. Na tento orgán státní správy dohlíží Ministerstvo vnitra a správy. (Komenda Glówna, 2019b) Polští hasiči disponují téměř stejnou mobilní požární technikou a VPPO jako čeští hasiči.

Tento systém zahrnuje:

- 501 státních požárních a záchranných služeb,
- 4 307 dobrovolných požárních jednotek,
- 4 průmyslové požární jednotky,
- 2 průmyslové záchranné služby,
- 11 nemocnic Ministerstva vnitra a správy v hlavních městech Polska,
- 201 expertů specializujících se na různé typy mimořádných událostí. (Komenda Glówna, 2019b)

Požární ochrana ve Francii je zajištěna dvěma typy požárních jednotek:

- Pařížská požární brigáda (náležící armádě) a Marseille námořnický požární prapor (náležící námořnictvu) – obě tyto jednotky mají na starost ochranu hlavního města Francie před požáry a jinými MU,
- zbylé území Francie má na starosti civilní požární jednotky, které jsou koordinované a vyškolené Ředitelstvím civilní obrany a bezpečnosti spadající pod Ministerstvo vnitra. (Paris fire brigade, 2019)

Novou podobu hasičský záchranný sbor ve Vatikánu získal 16. července 2002 vydáním nového zákona Jana Pavla II. Tento zákon založil ředitelství pro bezpečnostní služby a civilní obranu, v jehož čele jsou náčelníci četníků (Corps of Gendarmes) a hasičského sboru. Toto ředitelství má na starosti bezpečnost a veřejný pořádek a skládá se celkem ze 130 zaměstnanců (Vatican city state, 2019). Současný hasičský sbor má 30 hasičů, kteří se střídají v osmihodinových směnách. Hasičská stanice je dislokována na Belvederském nádvoří a je jedinou hasičskou stanicí ve státu Vatikán.

(Revolvy, 2019)

Německé hasičské sbory, a zároveň i sbory v Rakousku, fungují zejména na principu dobrovolnosti. V celém Německu je 1 300 000 profesionálních a dobrovolných hasičů na více než 33 000 hasičských stanicích. Německá asociace hasičských sborů koordinuje a zastupuje zájmy jednotlivých sborů a oddělení – 16 regionálních federací hasičů, profesionálních a podnikových sborů a dále 14 speciálních oddělení, které analyzují problémy a výsledky sloužící pro další výzkum a vývoj v oblasti požární represe a prevence. (Deutscher Feuerwehrverband e.V., 2019)

V České republice, oproti německým kolegům, je v současné době 242 stanic HZS ČR – v letošním roce byla uvedena do provozu nová stanice Bítozeves v Ústeckém kraji (Zaoralová, 2018). Ve všech JPO je zařazeno přibližně 78 000 hasičů – z toho 69 000 jsou členové JSDHO a zbylých 9 000 hasičů tvoří příslušníci HZS ČR a zaměstnanci Hasičského záchranného sboru podniků (MV-GŘ HZS ČR, 2019c)

3.2 Odpověď na výzkumnou otázku

Pro tuto diplomovou práci byla stanovena následující výzkumná otázka:

„Jsou jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí předurčené k záchranným a likvidačním pracím při dopravních nehodách nepostradatelné při záchranných a likvidačních pracích u mimořádných událostí typu dopravní nehoda?“

Po celkovém vyhodnocení dotazníků je odpověď na výzkumnou otázku „Ano“. JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN jsou nepostradatelné při záchranných a likvidačních pracích u MU typu DN.

4 ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo zjistit možnosti spolupráce při zásazích u DN mezi jednotkami HZS SčK a JSDHO předurčených k záchranným a likvidačním pracím při DN.

V teoretické části jsou uvedeny základní pojmy v oblasti vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, právní a vnitřní předpisy, podle kterých je prováděná základní a pravidelná OP a specializační kurzy. Dále teoretická část popisuje jaké požadavky a kritéria musí JSDHO splňovat, aby mohla vyjíždět k událostem typu DN, konkrétní činnosti na místě zásahu, které JPO provádějí a jejich spolupráci se složkami IZS. V závěru této kapitoly je popsáno území SčK z pohledu dopravní infrastruktury a současný stav pokrytí kraje JPO a jejich počet zásahů u DN za kalendářní rok 2018.

Pro tuto diplomovou práci byla stanovena následující výzkumná otázka: „Jsou jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí předurčené k záchranným a likvidačním pracím při dopravních nehodách nepostradatelné při záchranných a likvidačních pracích u mimořádných událostí typu dopravní nehoda?“. Pro zjištění odpovědi na výzkumnou otázku bylo provedeno výzkumné šetření formou polostrukturovaného dotazníku. Dotazník byl vytvořen zvlášť pro velitele JSDHO a zvlášť pro garanty za jednotlivé ÚO HZS SčK pro oblast vyprošťování a instruktory pro vyprošťování zraněných osob u DN na jednotlivých stanicích HZS SčK. V prvním případě 32 ze 37 dotázaných velitelů JSDHO odpovídalo celkem na 11 otázek. Ve druhém dotazníku 10 ze 36 oslovených garantů a instruktorů odpovídalo celkem na 29 otázek.

Na základě provedeného dotazníkové šetření bylo zjištěno, že nikdo není jednoznačným odpůrcem činnosti JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN a jejich činnost u DN je žádoucí, nicméně je zde ještě spoustu prostoru pro zlepšení této spolupráce.

Na základě současného pokrytí SčK JPO předurčených pro záchranné práce u DN byly vytipovány oblasti na území SčK, kam je dlouhý čas dojezdu jednotek HZS SčK a kde jsou zároveň JPO kategorie II nebo III vhodné k předurčenosti pro záchranné práce u DN.

Na základě analýzy a rešerše právních a interních předpisů v oblasti činnosti a OP JSDHO předurčených k záchranným a likvidačním pracím typu DN byly zjištěny dva nedostatky – kritéria pro předurčenost JSDHO k záchranným pracím u DN nejsou upravena žádným vnitřním předpisem, proto jako opatření bylo doporučeno vytvořit

SIAŘ minimálně na úrovni HZS SčK upravující minimální vybavení mobilní požární technikou a VPPO pro vyprošťování u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN, aby došlo k určité standardizaci tohoto vybavení. Dalším nedostatkem jsou vnitřní předpisy upravující OP členů JSDHO, které jsou v současné době již nepřehledné – jako opatření bylo doporučeno vypracovat nový vnitřní předpis, jenž by všechny požadavky a náležitosti OP JPO sjednotil a zrušil předchozí předpisy.

Srovnáním se zahraničím bylo zjištěno, že HZS ČR a JSDHO jsou svojí organizací a technikou na velmi dobré úrovni, kterou se mohou rovnat evropskému standardu.

5 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

1) ČESKÉ DÁLNICE, 2019. *Mapa české dálniční sítě* [online]. České dálnice [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/.
2) ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, 1999. *ČSN EN 1846-1 (389301) Požární automobily - Část 1: Terminologie a označení*. Praha: Český normalizační institut.
3) DEUTSCHER FEUERWEHRVERBAND E. V., 2019. *The German Fire Services Association* [online]. Germany: Berlin [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: http://www.feuerwehrverband.de/fileadmin/Inhalt/FACHARBEIT/FB8_Gesund_RettD/DFV_Firefighters_in_rescue_services.pdf
4) GABRIEL. J., 2017. *Berounští hasiči na silnici k obci Vráž zachránili z nakloněného autobusu 11 cestujících a řidiče* [online]. Požáry.cz [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.pozary.cz/clanek/154122-berounsti-hasici-na-silnici-k-obci-vraz-zachranili-z-nakloneneho-autobusu-11-cestujicich-a-ridice/.
5) HANUŠKA, Z., 1996. *Metodický návod k vypracování dokumentace zdolávání požárů*. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky.
6) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2019a. *Seznam jednotek požární ochrany v kraji předurčených pro DN*.
7) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2019b. *Seznam stanic Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje ve Středočeském kraji*.
8) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2019c. *Mapový podklad*. Kladno: Datový sklad Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje.
9) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2019d. *Počet zásahů u DN dle jednotlivých stanic HZS SčK*. Kladno: Data statistického sledování událostí na území Středočeského kraje za rok 2018.
10) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2019e. *Dopravní nehody ve Středočeském kraji v roce 2018*. Kladno: data Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, podklad Datový sklad Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje.
11) KOMENDA GLÓWNA, PAŃSTWOWEJ STRAZY POZARNEJ, 2019a. *Organizational structure of the state fire service* [online]. Poland: Warszawa [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.straz.gov.pl/english/Organizational_structure_of_the_State_Fire_Servi

ce.

12) KOMENDA GLÓWNA, PAŃSTWOWEJ STRAZY POZARNEJ, 2019b. National firefighting rescue system [online]. Poland: Warszawa [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.straz.gov.pl/english/national_firefighting_rescue_system.
13) LAUBE, Z., 2019. *Program kurzu pro členy JSDHO předurčené k zásahům při dopravních nehodách*. Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje.
14) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2013. *Nástupní odborný výcvik,* 2013.
15) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2014a. *Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 3/2014 k odborné přípravě a odborné způsobilosti členů jednotek sboru dobrovolných hasičů obcí a jednotek sboru dobrovolných hasičů podniků*, 2014. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky*.
16) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2014b. *Pokyn generálního ředitele HZS ČR č. 57/2013, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné odborné přípravy jednotek požární ochrany a příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky*, 2013. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky*.
17) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2017a. *Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR č. 11/2017, k činnosti jednotek požární ochrany při vyprošťování u dopravních nehod*, 2017. In: Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky.
18) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2017b. *Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR ze dne 17. 3. 2017, kterým se stanoví opěrné body Hasičského záchranného sboru České republiky a typy předurčenosti jednotek požární ochrany pro záchranné práce*, 2017. In: Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky.
19) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2017c. *Bojový řád jednotek*

požární ochrany – taktické postupy zásahu. Dopravní nehoda na pozemních komunikacích – obecně.

20) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2017d. *Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu. Doprava na místo zásahu*.

21) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2017e. *Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu. Vyprošťování u dopravních nehod*.

22) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2019a. *Vyprošťovací automobil VYA 18-S2 (AV Bizon)* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.hzscr.cz/clanek/vyprostovaci-automobil-vya-18-s2-av-bizon.aspx.

23) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2019b. *Statistická ročenka 2018 Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.hzscr.cz/clanek/hzs-stredoceskeho-kraje-menu-informacni-servis-statistiky-statisticke-rocenky.aspx.

24) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, 2019c. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.hzscr.cz/clanek/letaky-a-prirucky.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d.

25) MINISTERSTVO VNITRA, 2016. *Terminologický slovník z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnosti politiky a prevence kriminality [cit. 2019-02-18]. Dostupné z: https://www.mvcr.cz/clanek/terminologicky-slovnik-krizove-rizeni-a-planovani-obrany-statu.aspx.

26) PARIS FIRE BRIGADE, 2019. *Organization* [online]. France: Paris [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: http://www.pompiersparis.fr/en/presentation/organization.

27) POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, 2019. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018* [online]. Policie České

republiky [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.

28) REVOLVY.COM, 2019. *Corps of Firefighters of the Vatican City State* [online]. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.revolvy.com/page/Corps-of-Firefighters-of-the-Vatican-City-State.

29) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2019. *Železniční mapy ČR – Vyznačení krajů* [online]. Správa železniční dopravní cesty [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html.

30) STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2019. Základní informace – doprava [online]. [cit. 2019-02-18]. Dostupné z: https://www.kr-stredocesky.cz/web/kraj/zakladni-informace/doprava.

31) VATICAN CITY STATE, 2019. *Gendarme Corps* [online]. Vatican [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: http://www.vaticanstate.va/content/vaticanstate/en/stato-e-governo/struttura-del-governatorato/corpo-della-gendarmeria.html.

32) Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, 2002. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 123/2002.

33) Vyhláška Ministerstva vnitra č. 53/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 35/2007 Sb., o technických podmínkách požární techniky, 2010. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 19/2010.

34) WEBER, 2019. *Spreader SP 60* [online]. Weber rescue system [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.weber-rescue.com/en/produkte/hydraulische-rettungsgeraete/spreizer/spreizer-sp60.php.

35) Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 73/2000.

36) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98/2000.

37) ZAORALOVÁ, N., 2018. *Počet stanic HZS ČR stoupne na 250, v příštích pěti letech se zvýší počet příslušníků o 700* [online]. Požáry.cz [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://www.pozary.cz/clanek/182860-pocet-stanic-hzs-cr-stoupne-na-250-v-pristich-peti-letech-se-zvysi-pocet-prislusniku-o-700/.

38) ZUBER, Z., 2006. *Dopravní nehody: Taktika zásahu při dopravních nehodách*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky. ISBN 80-86640-77-9.

6 SEZNAM ZKRATEK

AJ – automobilový jeřáb

CAS – cisternová automobilová stříkačka

DN – dopravní nehoda

GŘ HZS ČR – generální ředitel Hasičského záchranného sboru České republiky

HZS ČR – Hasičský záchranný sbor České republiky

HZS kraje – Hasičský záchranný sbor kraje

HZS SčK – Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje

HZSP – Hasičský záchranný sbor podniku

IMZ – instrukčně metodické zaměstnání

JPO – jednotka požární ochrany

JSDHO – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce

JSDHP – jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku

KOPIS – Krajské operační a informační středisko

KŘ – krajský ředitel

MV-GŘ HZS ČR – Ministerstvo vnitra-Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky

OO – ochrana obyvatelstva

OP – odborná příprava

PČR – Policie České republiky

PO – požární ochrana

PS – požární stanice

RZA – rychlý zásahový automobil

SčK – Středočeský kraj

SIAŘ GŘ – sbírka interních aktů řízení generálního ředitele

SIAŘ KŘ – sbírka interních aktů řízení krajského ředitele

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

TA – technický automobil

ÚO – územní odbor

VJ – velitel jednotky

VPPO – věcný prostředek požární ochrany

VRVN – variabilní ruční vyprošťovací nástroj

VYA – vyprošťovací automobil

VZ – velitel zásahu

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

7 SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tabulka 1 Početní stav a technické vybavení JPO (Vyhláška MV č. 247/2001 Sb.) 23
Tabulka 2 Dopravní nehody na území pod správou obcí s rozšířenou působností (MV-GŘ HZS ČR, 2019b) 44
Tabulka 3 Počet zásahů u DN dle jednotlivých stanic HZS SčK (HZS SčK, 2019d) 47

Obrázek 1 Hydraulický rozpínák SP 60 značky Weber (Weber, 2019) 17
Obrázek 2 Nárazníkové postavení vozidel na místě zásahu 26
Obrázek 3 Dálnice v České republice (České dálnice, 2019) 29
Obrázek 4 Železniční tratě ve Středočeském kraji (SŽDC, 2019) 30
Obrázek 5 Jednotky HZS SčK s dojezdem 45km/hod (HZS SčK, 2019c) 33
Obrázek 6 Jednotky HZS SčK s dojezdem 60 km/hod (HZS SčK, 2019c) 34
Obrázek 7 Jednotky HZS SčK se skutečným dojezdem (HZS SčK, 2019c) 35
Obrázek 8 JSDHO s dojezdem 45 km/hod (HZS SčK, 2019c) 36
Obrázek 9 JSDHO s dojezdem 60 km/hod (HZS SčK, 2019c) 37
Obrázek 10 JSDHO se skutečným dojezdem (HZS SčK, 2019c) 38
Obrázek 11 Jednotky HZS SčK a JSDHO s dojezdem 45 km/hod (HZS SčK, 2019c).. 39
Obrázek 12 HZS SčK a JSDHO s dojezdem 60 km/hod (HZS SčK, 2019c) 40
Obrázek 13 HZS SčK a JSDHO s reálným dojezdem (HZS SčK, 2019c) 41
Obrázek 14 Celkový počet DN ve SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e) 48
Obrázek 15 DN se zraněním na území SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e) 49
Obrázek 16 DN s úmrtím na území SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e) 50
Obrázek 17 Celkový počet DN včetně zranění a úmrtí na území SčK za rok 2018 (HZS SčK, 2019e) 51
Obrázek 18 Odpověď na otázku č. 1 (zdroj: vlastní výzkum) 54
Obrázek 19 Odpověď na otázku č. 3 (zdroj: vlastní výzkum) 55
Obrázek 20 Odpověď na otázku č. 5 (zdroj: vlastní výzkum) 56
Obrázek 21 Odpověď na otázku č. 21 (zdroj: vlastní výzkum) 57
Obrázek 22 Odpověď na otázku č. 9 (zdroj: vlastní výzkum) 58
Obrázek 23 Odpověď na otázku č. 11 (zdroj: vlastní výzkum) 59
Obrázek 24 Odpověď na otázku č. 13 (zdroj: vlastní výzkum) 60
Obrázek 25 Odpověď na otázku č. 16 (zdroj: vlastní výzkum) 61
Obrázek 26 Odpověď na otázku č. 18 (zdroj: vlastní výzkum) 62

Obrázek 27 Odpověď na otázku č. 19 (zdroj: vlastní výzkum) 63
Obrázek 28 Odpověď na otázku č. 23 (zdroj: vlastní výzkum) 64
Obrázek 29 Odpověď na otázku č. 25 (zdroj: vlastní výzkum) 65
Obrázek 30 Odpověď na otázku č. 1 (zdroj: vlastní výzkum) 67
Obrázek 31 Odpověď na otázku č. 2 (zdroj: vlastní výzkum) 67
Obrázek 32 Odpověď na otázku č. 5 (zdroj: vlastní výzkum) 70
Obrázek 33 Odpověď na otázku č. 6 (zdroj: vlastní výzkum) 71
Obrázek 34 Odpověď na otázku č. 7 (zdroj: vlastní výzkum) 71
Obrázek 35 Odpověď na otázku č. 9 (zdroj: vlastní výzkum) 72

8 SEZNAM PŘÍLOH

8.1 Příloha č. 1 Dotazník pro garanty za vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel

Dobrý den,

ráda bych Vás touto formou požádala o informace/data ke své diplomové práci na téma „Spolupráce jednotek HZS Středočeského kraje a JSDHO s předurčeností pro zásahy u dopravních nehod“. Cílem mé práce je zjistit možnosti spolupráce při zásazích u dopravních nehod mezi jednotkami HZS Středočeského kraje a JSDHO předurčených k záchranným a likvidačním pracím při dopravních nehodách.

Práce bude poskytnuta HZS Středočeského kraje, kde může být použita jako prostředek pro zefektivnění úrovně prováděné odborné přípravy v rámci JSDHO předurčených pro záchranné a likvidační práce při mimořádných událostech typu dopravní nehoda a pro vylepšení plošného pokrytí kraje těmito jednotkami.

Jedná se o polostrukturovaný dotazník, ve kterém jsou uzavřené otázky (výběr odpovědi a) b)c) a otevřené otázky (odpověď volně formulovaná respondentem). Dotazník je zcela anonymní, vypsaná jednotka slouží pouze pro administrativní účely zpracovatele diplomové práce.

Za vyplnění dotazníku předem děkuji.

Bc. Eliška Julie Vacková, DiS.

Garant za ÚO nebo instruktor stanice…….

1) Je podle Vás plošné pokrytí (počet jednotek) JSDHO přeurčených pro záchranné práce u DN dostatečné?

a) Ano

b) Ne

2) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že je plošné pokrytí JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN nedostatečné?

3) Měla by podle Vás mít každá stanice HZS Středočeského kraje jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN?

a) Ano

b) Ne

4) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by každá stanice HZS Středočeského kraje neměla mít jako zálohovou jednotku JSDHO předurčenou pro záchranné práce u DN?

5) Je podle Vás vybavenost JSDHO věcnými prostředky požární ochrany pro záchranné práce u DN dostačující?

a) Ano

b) Ne

6) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že vybavenost JSDHO věcnými prostředky požární ochrany pro záchranné práce u DN je nedostatečné?

7) Je podle Vás vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN mobilní požární technikou dostačující?

a) Ano

b) Ne

8) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“, proč si myslíte, že vybavenost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN mobilní požární technikou je nedostatečné?

9) Jsou podle Vás početní stavy u jednotek HZS SčK pro záchranné práce u DN vyhovující?

a) Ano

b) Ne

10) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“, jaký by měl podle Vás být početní stav u jednotek HZS SčK?

11) Jsou podle Vás početní stavy u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN vyhovující?

a) Ano

b) Ne

12) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“, jaký by měl podle Vás být početní stav u JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN?

13) Jsou podle Vás členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN dostatečně odborně způsobilí?

a) Ano

b) Ne

14) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že nejsou členové JSDHO určené pro záchranné práce u DN dostatečně odborně způsobilí?

15) Co by se podle Vás dalo vylepšit v souvislosti s odbornou přípravou JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN?

16) Myslíte si, že by pro JSDHO předurčené pro zásahy u DN měl HZS SčK pořádat soutěže ve vyprošťování?

a) Ano

b) Ne

17) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by HZS SčK neměl pořádat soutěže ve vyprošťování pro JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN?

18) K jakému typu DN by podle Vás měla JSDHO vyjíždět? (lze zaškrtnout více možností):

a) DN s vyproštěním

b) DN se zraněním

c) DN, uvolnění komunikace, odtažení

d) DN úklid vozovky

19) Je podle Vás činnost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN na místě zásahu přínosná?

c) Ano

d) Ne

20) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že činnost JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN je na místě zásahu nepřínosná?

21) Jaké máte zkušenosti s JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN ze zásahů u DN?

22) Jaké činnosti při těchto zásazích provádějí členové JSDHO předurčené pro zásahy u DN?

23) Myslíte si, že by členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN měli poskytovat účastníkům DN první psychickou pomoc?

a) Ano

b) Ne

24) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by členové JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN neměli poskytovat první psychickou pomoc účastníkům DN?

25) Uvítali by jste v případě hromadných DN zapojení i JSDHO, které nejsou předurčeny pro záchranné práce u DN?

a) Ano

b) Ne

26) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že by zapojení JSDHO nepředurčených pro záchranné práce u DN nebylo žádoucí?

27) Jakou činnost JSDHO by jste preferoval u hromadných DN (např. transport zraněných, týlové zabezpečení, péče o účastníky hromadné DN)?

28) Závěrečný komentář (zde můžete napsat cokoli, co nezaznělo v otázkách, ale myslíte si, že je třeba se o tom zmínit):

8.2 Příloha č. 2 Dotazník pro velitele JSDHO předurčených pro záchranné práce u DN

Dobrý den,

ráda bych Vás touto formou požádala o informace/data ke své diplomové práci na téma „Spolupráce jednotek HZS Středočeského kraje a JSDHO s předurčeností pro zásahy u dopravních nehod“. Cílem mé práce je zjistit možnosti spolupráce při zásazích u dopravních nehod mezi jednotkami HZS Středočeského kraje a JSDHO předurčených k záchranným a likvidačním pracím při dopravních nehodách.

Práce bude poskytnuta HZS Středočeského kraje, kde může být použita jako prostředek pro zefektivnění úrovně prováděné odborné přípravy v rámci JSDHO předurčených pro záchranné a likvidační práce při mimořádných událostech typu dopravní nehoda a pro vylepšení plošného pokrytí kraje těmito jednotkami.

Jedná se o polostrukturovaný dotazník, ve kterém jsou uzavřené otázky (výběr odpovědi a) b)c) a otevřené otázky (odpověď volně formulovaná respondentem). Dotazník je zcela anonymní, vypsaná jednotka slouží pouze pro administrativní účely zpracovatele diplomové práce.

Za vyplnění dotazníku předem děkuji.

Bc. Eliška Julie Vacková, DiS.

Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce …….

1) Je Vaše jednotka předurčena pro zálohování stanice HZS Středočeského kraje?

a) Ano

b) Ne

2) Jakým druhem zásahového vozidla disponuje Vaše jednotka, které je předurčeno pro záchranné práce u DN?

a) CAS

b) RZA/DA

3) Jakými věcnými prostředky požární ochrany určených pro vyprošťování disponuje Vaše jednotka? (netýká se zdravotnické vybavení, např. hydraulický rozpínák, zakládací klíny)

4) Jakými zdravotnickými potřebami určených pro záchranné práce u DN disponuje Vaše jednotka? (např. zdravotnický batoh III, krční límec)
5) Ke kolika DN vyjela Vaše jednotka v roce 2018? (počítají se i zásahy, kdy jste byli odvoláni před výjezdem nebo v průběhu cesty k zásahu; pokud jste nově předurčeni k datu 1. 1. 2019 napište do komentáře „NOVÍ“)
6) K jakému typu DN by podle Vás měla JSDHO vyjíždět? (lze zaškrtnout více možností)

a) DN s vyproštěním,
b) DN se zraněním
c) DN, uvolnění komunikace, odtažení
d) DN úklid vozovky

7) Je podle Vás odborná příprava připravovaná HZS Středočeského kraje pro JSDHO předurčené pro záchranné práce u DN dostatečná?

c) Ano
d) Ne

8) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč si myslíte, že odborná příprava připravovaná HZS Středočeského kraje je nedostatečná?
9) Uvítal by jste pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel?

a) Ano
b) Ne

10) Pokud jste na předchozí otázku odpověděl „Ne“ proč by jste pořádání soutěží ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel neuvítal?
11) Závěrečný komentář (zde můžete napsat cokoli, co nezaznělo v otázkách, ale myslíte si, že je třeba se o tom zmínit).