

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013–2014

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Tomáš Caha

**Postupy složek integrovaného záchranného
systému při odstraňování následků vážných dopravních
nehod na dálnici**

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michaela Melicharová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED PART TIME STUDIES

2013-2014

BACHELOR THESIS

Tomáš Čaha

**The procedures of the components of the Integrated Rescue
System during the elimination of the consequences serious of
traffic accidents on the highway**

Prague 2014

The Bachelor Work Supervisor:

Ing. Michaela Melicharová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 28. února 2014

Tomáš Čaha

Poděkování

Děkuji Ing. Michaele Melicharové za odborné vedení mé bakalářské práce, za její podněty a rady, které mi jako vedoucí práce poskytovala při jejím zpracování. Rovněž děkuji vedoucímu Oddělení krizového řízení a bezpečnosti Krajského úřadu Kraje Vysočina Ing. Janu Murárikovi za poskytnuté podklady a cenné informace, které jsem využil v praktické části bakalářské práce, a kolegovi kpt. Mgr. Aleši Hinkovi pracovníkovi informační kriminality PČR za technickou pomoc při zpracování bakalářské práce.

ABSTRAKT

Současný rozvoj všech lidských činností s sebou nese i určitá rizika vzniku škodlivých jevů, které mohou ohrožovat jak samotnou společnost, tak i okolní prostředí. Předcházení a popřípadě likvidace následků těchto škodlivých jevů v České republice je prvořadým úkolem pro složky integrovaného záchranného systému. Ve své bakalářské práci jsem se proto zaměřil na jeden z velkých problémů současnosti, a to hromadné dopravní nehody na dálnicích. Ve své práci porovnávám činnost jednotlivých složek IZS na místě hromadné dopravní nehody, analyzuji jejich postup a v závěru práce navrhuji, jak zlepšit spolupráci těchto složek na místě zásahu.

Klíčová slova:

integrovaný záchranný systém * Hasičský záchranný sbor České republiky * Policie České republiky * Zdravotnická záchranná služba České republiky * mimořádná událost * dopravní nehoda * záchranné a likvidační práce * velitel zásahu * hromadná dopravní nehoda

ABSTRACT

The current development of all human activities brings some risks of formation of harmful effects that may threaten both the society itself and the surrounding environment. In the Czech Republic the prevention and possible elimination of these harmful effects is a primary task for the components of the Integrated Rescue System (IRS). In my thesis I therefore focus on one of big current problems which are mass traffic accidents on the highways. In my work I compare the activities of IRS on the place of the mass traffic accident, I analyze their procedures and in the conclusion I propose how to improve the cooperation between these components on the place of the intervention.

Keywords:

integrated rescue system * the Fire Brigade of the Czech Republic * the Police of the Czech Republic * the Emergency Medical Services of the Czech Republic * special event * traffic accident * rescue and disposal operations * incident commander * mass traffic accident

OBSAH

ÚVOD	8
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM	11
1.1 SLOŽKY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU.....	13
1.2 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY A JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY ZAŘAZENÉ DO PLOŠNÉHO POKRYTÍ KRAJE	15
1.3 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	19
1.4 ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA ČR	21
2 ŘÍZENÍ A KOORDINACE SLOŽEK IZS	24
2.1 TAKTICKÁ ÚROVEŇ ŘÍZENÍ	25
2.2 OPERAČNÍ A STRATEGICKÁ ÚROVEŇ ŘÍZENÍ.....	26
3 DOKUMENTACE V RÁMCI IZS	29
4 DOPRAVNÍ NEHODA	34
4.1 SILNIČNÍ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE	35
4.2 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA.....	37
4.3 ÚKOLY ZÁKLADNÍCH SLOŽEK IZS PŘI ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍ NEHODY.....	39
II PRAKTICKÁ ČÁST	42
5 ROZBOR HROMADNÉ DOPRAVNÍ NEHODY NA DÁLNICI D-I	43
5.1 ZÁSADY NA MÍSTĚ DN Z POHLEDU ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY	51
5.2 ZÁSADY NA MÍSTĚ DN Z POHLEDU PČR.....	52
5.3 ČINNOST KOPIS A KRIZOVÉHO ŠTÁBU HEJTMANA.....	53
ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	56
SEZNAM ELEKTRONICKÝCH ZDROJŮ	58
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	60
SEZNAM OBRÁZKŮ	61
SEZNAM PŘÍLOH	62

ÚVOD

Doprava zboží nebo osob je hnací silou rozvoje lidské společnosti. Jedná se o lidskou činnost, která doprovází lidstvo od jeho samotného vzniku až po současnost. A tento vývoj stále trvá. Souběžně s rozvojem dopravních prostředků vzniká potřeba budovat dopravní infrastrukturu. Mohutný rozvoj automobilismu, zejména v druhé polovině 20. století, si i na území České republiky vyžádal zvýšené nároky na budování dopravních cest. V roce 1967 došlo k zahájení výstavby dálnice D1 Praha-Brno, k propojení obou měst došlo v roce 1980.¹ Velké společenské změny, které nastaly na počátku 90. let 20. století, rozvoj silniční dopravy pouze umocnil. Aktuální délka rychlostních silnic a dálnic v České republice byla ke dni 20.12.2013 – 1.242 km.²

Silniční doprava však s sebou nese i určitá negativa. Jedním z nežádoucích jevů silniční dopravy, jsou právě dopravní nehody. Policie České republiky ve svých statistikách uvádí, že v roce 2012 šetřila 81 404 dopravních nehod, při kterých bylo 681 osob usmrceno, 2 986 osob bylo těžce zraněno a 22 590 osob bylo zraněno lehce. Hmotná škoda byla policisty odhadnuta na částku 4 875,42 mil. Kč. Ztráty na životech a zdraví osob nebo majetku nejsou jediným problémem dopravních nehod. Při dopravních nehodách dochází také k únikům nebezpečných látek, které mohou ohrozit nejen život a zdraví osob, ale i životní prostředí.

Z tohoto plyne, že odstraňování následků dopravních nehod s sebou přináší velice kvalifikovanou a koordinovanou činnost. Zejména hromadné dopravní nehody na rychlostních silnicích a dálnicích představují velké riziko pro všechny zúčastněné. Tyto dopravní nehody jsou specifické tím, že je zde značné množství zúčastněných vozidel a zraněných, popřípadě usmrcených osob. Tato vozidla tvoří překážky, které značně ztěžují záchranné práce. Je zásadním způsobem znesnadněn přístup k jednotlivým havarovaným vozidlům, zraněným a převoz zraněných k ošetření.

¹ ČESKÉ DÁLNIČNICE.CZ. *Historie dálnic*. [online]. 2014. [cit. 16.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic>.

² ČESKÉ DÁLNIČNICE.CZ. *Souhrnné informace*. [online]. 2014. [cit. 16.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/>.

Při těchto dopravních nehodách zasahují společně všechny tři základní složky integrovaného záchranného systému. Na tyto složky jsou v průběhu odstraňování následků nehod kladeny vysoké nároky. Proto je velice důležitá dobrá spolupráce a koordinace postupu všech složek integrovaného záchranného systému. Jsem policista a ve služebním poměru u Policie ČR jsem sedmnáct let. V průběhu své policejní praxe jsem se v rámci zásahu integrovaného záchranného systému osobně několikrát účastnil odstraňování následků dopravních nehod na tělese dálnice D1. Ze své profese tedy mohu porovnat a také hodnotit vývoj spolupráce těchto složek. Z tohoto důvodu jsem si jako téma své bakalářské práce vybral „*Postupy složek integrovaného záchranného systému při odstraňování následků vážných dopravních nehod na dálnici*“.

Cílem mé bakalářské práce je porovnat a na základě rozboru konkrétní dopravní nehody analyzovat postup jednotlivých složek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody a navrhnout způsob, jak lze docílit zlepšení této situace.

Bakalářskou práci jsem rozdělil do dvou částí. V teoretické části se zabírám vznikem integrovaného záchranného systému, právní úpravou této oblasti, popisem jednotlivých složek a jejich činností. Ve druhé praktické části rozebírám a porovnávám praktickou činnost (zásah) složek integrovaného záchranného systému při konkrétní dopravní nehodě na tělese dálnice D1 ze dne 20. března 2008. Ve své bakalářské práci jsem čerpal z legislativy platné pro danou problematiku, odborné literatury, z dokumentů Hasičského záchranného sboru, dokumentů Policie ČR a Zdravotnické záchranné služby, internetových zdrojů a konzultací s odborníky.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Změny v naší společnosti, které byly započaty počátkem 90. let 20. století, mimo jiné s sebou nesly i nutnost zefektivnit systém spolupráce mezi složkami podílející se na ochraně obyvatelstva při mimořádných událostech. Z tohoto důvodu bylo dne 19. května 1993 přijato vládou České republiky usnesení č. 246/1993, kterým byly schváleny zásady integrovaného záchranného systému (dále jen IZS). V příloze tohoto usnesení bylo schváleno 13 zásad, které prakticky stanovily základ IZS.³ Dalším zásadním mezníkem pro vznik krizových zákonů byl rok 1997. V roce 1997 zasáhly Moravu katastrofální záplavy, jež prověřily připravenost složek orgánů státní správy a samosprávy řešit tuto krizovou situaci. V průběhu záplav se při provádění záchranných likvidačních prací projevíly zásadní rozdíly mezi jednotlivými okresy. Ukázalo se, že současná právní úprava pro řešení těchto situací je nedostatečná. Následný legislativní proces vyvrcholil schválením tzv. krizových zákonů.

V roce 2000 vyšlo ve Sbírce zákonů celkem pět nových zákonů, označovaných jako "balík bezpečnostních zákonů". Jednalo se o tyto zákony:

- Zákon č.237/2000 Sb., kterým se mění zákon č.133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č.238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů.
- Zákon č.239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (dále jen zákon č. 239/2000 Sb.).
- Zákon č.240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon).
- Zákon č.241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů.

³ Česká republika. Usnesení vlády ČR č. 246 ze dne 19. května 1993.

IZS je součástí systému vnitřní bezpečnosti státu, základním právním předpisem je zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému. Tento zákon vymezuje IZS, stanovuje složky IZS a jejich působnost. Dále určuje pravomoc dotčených státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků, práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na mimořádné události a při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva před a po dobu vyhlášení krizových stavů.⁴ Integrovaný záchranný systém lze také definovat jako koordinovaný postup složek IZS při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Koordinací postupu složek IZS při společném zásahu na místě se rozumí koordinace záchranných a likvidačních prací včetně řízení jejich součinnosti.⁵ IZS tedy není samostatná organizace. Principem zákona č. 239/2000 Sb. je především integrace subjektů, které jsou povinny provádět záchranné a likvidační práce, a dále integrace všech, kteří mohou a jsou ochotni pomoci.

Základní pojmy používané v souvislosti s IZS:

- **Mimořádná událost** je škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka či přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.
- **Záchranné práce** jsou činnosti vedoucí 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.
- **Likvidačními pracemi** se rozumí činnosti vedoucí k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.

⁴ Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému.

⁵ MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Integrovaný záchranný systém*. [online]. 2014. [cit. 16.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/pojmy-integrovaný-zachranny-system-izs.aspx>.

- **Věcná pomoc** je poskytnutí věcných prostředků při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce. Věcnou pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce.
- **Osobní pomoc** je činnost nebo služba při provádění záchranných a likvidačních prací a při cvičení na výzvu velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce. Osobní pomocí se rozumí i pomoc poskytnutá dobrovolně bez výzvy, ale se souhlasem nebo s vědomím velitele zásahu, hejtmana kraje nebo starosty obce.⁶

1.1 Složky integrovaného záchranného systému

K provádění záchranných a likvidačních prací a pro plnění úkolů v oblasti ochrany životů a zdraví obyvatel a jejich majetků jsou v § 4 zákona č. 239/2000 Sb. uvedeny složky k tomu určené. V závislosti na úkolech spojených s likvidačními a záchrannými pracemi jsou rozděleny na základní a ostatní složky IZS. Tyto složky IZS jsou výkonné k provádění záchranných a likvidačních prací i pro plnění úkolů týkajících se ochrany životů a zdraví obyvatel a jejich majetku. Toto rozdělení složek IZS slouží ke správnému fungování celého systému.

Základními složkami IZS jsou:

- Hasičský záchranný sbor České republiky.
- Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje.
- Policie České republiky.
- Zdravotnická záchranná služba ČR.

⁶ § 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému.

Základní složky IZS mají za úkol zajišťovat nepřetržitou pohotovost, příjem oznámení, jeho vyhodnocení a zabezpečují neodkladný zásah na místě mimořádné události. Za tímto účelem jsou síly těchto složek rozmístěny po celém území České republiky.⁷ Každá ze základních složek obsluhuje a využívá svoji tísňovou linku (150, 155, 158, 112). Koordinace těchto složek je zajišťována operačními a informačními středisky IZS.

Ostatní složky IZS jsou:

- Armáda ČR (vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil).
- Ostatní záchranné sbory (např. vodní záchranná služba).
- Ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory.
- Orgány ochrany veřejného zdraví.
- Havarijní, pohotovostní a jiné služby.
- Zařízení civilní ochrany.
- Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím.
- Letecká záchranná služba.
- V případě krizových situací to také mohou být odborná zdravotnická zařízení na úrovni fakulturních nemocnic.⁸

Na rozdíl od věcné a osobní pomoci, která je upravena v § 2 písm. g), h) zákona č. 239/2000 Sb., ostatní složky IZS poskytují tzv. plánovanou pomoc na vyžádání. Poskytnutí plánované pomoci ostatními složkami IZS je upraveno v § 21 zákona č. 239/2000 Sb. a od věcné a osobní pomoci se odlišuje svojí plánovaností. Poskytnutí plánované pomoci na vyžádání je zahrnuto v poplachovém plánu IZS. Z tohoto důvodu se uzavírají písemné smlouvy s poskytovatelem, tzv. dohody o plánované pomoci na vyžádání. Až po uzavření této dohody je poskytovatel zařazen v IZS jako ostatní

⁷ ŠENOVSKÝ, M. ADAMEC, V. HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 1. vyd. Ostrava: Edice SPBI Spektrum. 2005. s. 40. ISBN 80-86634-55-8.

⁸ ŠAFR, G. *Integrovaný záchranný systém II*. [online]. 2007. [cit. 15.12.2013]. s.4-5. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Dostupné z WWW: <http://www.hasicirajec.cz/upload/p3k-IZS2.doc>.

složka.⁹ Plánovaná pomoc na vyžádání je tedy předem písemně dohodnutý způsob poskytnutí pomoci ostatními složkami IZS obecnímu úřadu s rozšířenou působností, krajskému úřadu, Ministerstvu vnitra nebo základním složkám IZS při provádění záchranných a likvidačních prací.¹⁰ V praxi to znamená, že IZS této pomoci využívá v případech, kdy základní složky IZS při určitých typech mimořádné události nedisponují potřebnými prostředky nebo silou, popřípadě mají své síly v dané oblasti pro určitý druh činnosti omezené.

1.2 Hasičský záchranný sbor České republiky a jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje

Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen HZS) definuje z legislativního hlediska zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR a o změně některých zákonů. Tento zákon charakterizuje HZS z hlediska jeho organizace, úkolů a postupů řízení. V zákoně jsou také uvedena práva a povinnosti všech příslušníků HZS. HZS a jednotky požární ochrany plní úkoly v oblasti ochrany obyvatelstva, technických zásahů a požární ochrany při jakékoliv mimořádné události a krizových stavech. Hlavním posláním HZS je tedy chránit životy, zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech, jako jsou živelní pohromy, průmyslové havárie, dopravní nehody nebo teroristické útoky.¹¹ V roce 2001 došlo ke sloučení HZS a Hlavního úřadu civilní ochrany. Po tomto sloučení se dostala pod působnost HZS i ochrana obyvatelstva. HZS proto také zabezpečuje a koordinuje ochranu obyvatelstva, zejména jeho varování, evakuaci, ukrytí nebo nouzové přežití. HZS je hlavním organizátorem a koordinátorem IZS, zabezpečuje a koordinuje postup při přípravě na mimořádné události a při plnění záchranných a likvidačních prací. HZS

⁹ SKALSKÁ, K. HANUŠKA, Z. DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. 1.vyd. Praha: Ministerstvo vnitra. 2010. s. 14. ISBN 978-80-86640-59-4.

¹⁰ §21 odst.1 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému.

¹¹ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Hasičský záchranný sbor ČR*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/uvod-hasiccky-zachranny-sbor-cr-zakladni-poslani.aspx>.

spolupracuje se správními úřady a dalšími státními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami a dále s mezinárodními organizacemi a zahraničními subjekty. Tato spolupráce se týká vymezením práv a povinností při vzájemném poskytování pomoci. Právě HZS je oprávněn uzavírat s těmito subjekty dohody o vzájemné spolupráci.

Struktura HZS:

- Generální ředitelství hasičského záchranného sboru, které je součástí Ministerstva vnitra. V čele je generální ředitel, kterého jmenuje a odvolává ministr vnitra.
- 14 HZS krajů, v čele jsou ředitelé HZS kraje. Sídlem HZS kraje jsou mimo Středočeského kraje, kde je sídlo HZS kraje v Kladně, krajská města.
- Operační a informační středisko na úrovni generálního ředitelství.
- Operační a informační střediska jako součást HZS kraje.
- Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku Místku.

Dalším zásadním předpisem upravujícím činnost HZS a jednotek požární ochrany je zákon č. 237/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

Jednotkou požární ochrany (dále jen JPO) se rozumí organizovaný systém tvořený odborně vyškolenými osobami, požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany.¹²

¹² HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Jednotky PO*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx>.

Rozdělení JPO:

- Jednotka HZS kraje, která je složena z příslušníků HZS (profesionální hasiči). Jsou zřizovány státem.
- Jednotka HZS podniku, která je složena ze zaměstnanců. Tyto jednotky jsou zřizovány právnickými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami a činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci jako své zaměstnání.
- Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce. Tato jednotka je složena z fyzických osob, které nevykonávají tuto činnost jako své zaměstnání. Je tedy složena z dobrovolníků. Jednotky sboru dobrovolných hasičů zřizuje obec.
- Jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku. Tyto jednotky jsou zřizovány právnickými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami. Členi této jednotky jsou zaměstnanci podniku, kteří nevykonávají činnost v této jednotce jako své zaměstnání.¹³

Na každou jednotku jsou kladeny odlišné nároky, proto mají tyto jednotky rozdílnou operační hodnotu. Tato operační hodnota spočívá ve schopnosti jednotky zahájit a provádět plnění daných úkolů v operačním řízení na místě zásahu. Operační hodnota jednotky je tvořena dobou výjezdu jednotky z místa své dislokace po vyhlášení poplachu a územní působností jednotky. Doby výjezdů jednotek jsou stanoveny v § 11 odst. 2 vyhlášky č. 247/2001, o organizaci a činnosti JPO. Maximální doba pro JPO složené výlučně z profesionálních hasičů je 2 minuty, do 10 minut je pro JPO složené výlučně z hasičů, kteří nevykonávají službu v JPO jako své povolání, a do 5 minut je stanovena doba pro JPO složené z hasičů uvedených v předchozích dvou bodech nebo hasičů, kterým byla určena pohotovost mimo pracoviště.

¹³ § 65 zákona č. 237/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů.

JPO se dělí do šesti kategorií:

1) S územní působností zasahující i mimo území svého zřizovatele:

- JPO I – jednotka HZS s územní působností zpravidla do 20 minut jízdy z místa dislokace.
- JPO II – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu jako svoje hlavní nebo vedlejší povolání, s územní působností zpravidla do 10 minut jízdy z místa dislokace.
- JPO III – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy vykonávajícími službu v jednotce dobrovolně a s územní působností zpravidla do 10 minut jízdy z místa dislokace.

2) S místní působností zasahující na území svého zřizovatele:

- JPO IV – jednotka HZS podniku.
- JPO V – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu v jednotce dobrovolně.
- JPO VI – jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku.¹⁴

V roce 2012 bylo na území Kraje Vysočina dislokováno 21 jednotek HZS Kraje Vysočina (kategorie JPO I) – **viz. obrázek 1**, 3 jednotky HZS podniku (Jaderná elektrárna Dukovany, Čepro Šlapanov, SŽDC, s.o.), 15 jednotek SDH podniku a celkem 761 jednotek SDH obcí (z toho 10 jednotek v kategorii JPO II a 111 jednotek v kategorii JPO III).¹⁵

¹⁴ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Jednotky PO*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014].

Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx>.

¹⁵ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR KRAJE VYSOČINA. Roční zpráva o stavu požární ochrany za rok 2012. [online]. 2013. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z: WWW:<http://www.hzscr.cz/clanek/rocni-zpravy-o-stavu-pozarni-ochrany-v-kraji-vysocina-rocni-zprava-o-stavu-pozarni-ochrany-2012.aspx>

Obrázek 1. – Dislokace jednotek HZS Kraje Vysočina a jejich hasební obvody.



Zdroj: HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR KRAJE VYSOČINA. Roční zpráva o stavu požární ochrany za rok 2012. [online]. 2013. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z: WWW:<http://www.hzscr.cz/clanek/rocní-zpravy-o-stavu-pozarní-ochrany-v-kraji-vysocina-roční-zprava-o-stavu-pozarní-ochrany-2012.aspx>

1.3 Policie České republiky

Policie ČR (dále jen PČR) je ozbrojený bezpečnostní sbor, který vznikl 15. července 1991 přeměnou Veřejné bezpečnosti. Postavení a činnost PČR ve společnosti je upravena zákonem č. 273/2008 Sb., o policii České republiky. Tento zákon dále upravuje řízení a organizaci PČR, základní povinnosti policistů a zaměstnanců policie, povinnosti a oprávnění PČR, upravuje mezinárodní spolupráci při plnění úkolů PČR a také řeší kontrolu PČR a ochranu názvu PČR. PČR je podřízena resortu Ministerstva vnitra. PČR tvoří Policejní prezidium v čele s policejním prezidentem, útvary policie s celostátní působností, 14 krajských ředitelství PČR a útvary zřízené v rámci těchto krajských ředitelství, tzv. územní odbory. Územní obvody jednotlivých krajských

ředitelství kopírují územní obvody krajů České republiky, územní odbory PČR kopírují obvody bývalých okresních ředitelství.

Hlavním úkolem PČR je:

- Chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek.
- Předcházet trestné činnosti.
- Plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.¹⁶

Hlavní činností PČR je tedy ochrana společenských zájmů a hodnot. Tato ochrana spočívá zejména v ochraně společnosti, zákonnosti, státu, ústavních základů a institucí. PČR taktéž zabezpečuje výkon funkce orgánů zákonodárné, výkonné a soudní moci, ochranu života, zdraví a lidské důstojnosti fyzických osob, ochranu majetku fyzických i právnických osob. Z tohoto výčtu vyplývá, že PČR přímo neprovádí záchranné a likvidační práce na místě zásahu jednotek IZS, ale podílí se zejména na regulaci dopravy, pořádkové činnosti a podpoře při prováděných záchranných a likvidačních pracích. Tato podpora spočívá zejména v regulaci dopravy, regulaci vstupu osob do zájmových prostorů, uzavírání těchto prostorů, ochrana a zabezpečení movitého a nemovitého majetku při vzniku mimořádné události. Taktéž může plnit další úkoly podle pokynu velitele zásahu. Při zásahu složek IZS se mohou do záchranných prací zapojit policejní kynologové, potápěči, pyrotechnici nebo letecká služba PČR, která může v rámci zásahu složek IZS provádět záchranné a přepravní lety.

PČR je orgán činný v trestním řízení. PČR přijímá oznámení od občanů, provádí dokumentování trestné činnosti, její vyšetřování a objasňování příčin. Policie v rámci trestního řízení provádí šetření za účelem zjištění a prokázání viny pachatelů trestné činnosti.

¹⁶ § 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR.

1.4 Zdravotnická záchranná služba ČR

Zdravotnická záchranná služba ČR (dále jen ZZS) má za povinnost zajistit nepřetržitou odbornou a neodkladnou přednemocniční péči na území celé České republiky. Od 1.4.2012 je účinný zákon č. 374/2011 sb., o zdravotnické záchranné službě, který nahradil vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ve znění pozdějších předpisů, která do té doby upravovala činnost ZZS. Na rozdíl od HZS a PČR není ZZS centrálně řízena, zřizovateli ZZS jsou kraje a Hlavní město Praha. Zařízení ZZS je vždy tvořeno ředitelstvím, operačním střediskem, výjezdovými základnami a skupinami, pracovištěm krizové připravenosti a vzdělávacím a výcvikovým střediskem.

ZZS zajišťuje prostřednictvím zdravotnického operačního střediska nepřetržitý příjem volání na tísňové lince 155 a příjem výzev jiných složek IZS. Zdravotní operační středisko vyhodnocuje tato volání, koordinuje činnost výjezdových skupin ZZS a rozhoduje o nejvhodnějších opatřeních podle zdravotního stavu pacienta. ZZS řídí, organizuje přednemocniční neodkladnou péči na místě události a spolupracuje s velitelem složek IZS. Poskytuje instrukce k zajištění první pomoci prostřednictvím komunikačního prostředku do příjezdu výjezdové skupiny na místo, také spolupracuje s cílovým poskytovatelem akutní lůžkové péče. ZZS zajišťuje vyšetření pacienta a poskytuje zdravotní péči, včetně neodkladných výkonů k záchraně života provedených na místě události a rovněž poskytuje soustavnou zdravotní péči při přepravě pacienta. ZZS dále v některých případech zajišťuje leteckou přepravu pacientů, přepravu tkání a orgánů k transplantaci. Na místech mimořádných událostí, kde došlo k hromadnému postižení osob, ZZS zajišťuje třídění osob podle odborných hledisek medicíny.¹⁷

ZZS má zákonem stanovenou dojezdovou dobu do 20 minut. Dojezdovou dobou se rozumí doba potřebná k dosažitelnosti místa události na území jednotlivých obcí a městských částí z nejbližší výjezdové základny ZZS. Kraj z tohoto důvodu vydává tzv. plán pokrytí území kraje výjezdovými základnami, který musí být podle zákona

¹⁷ § 4 zákona č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě.

nejméně jednou za dva roky aktualizován. Výjezdovou základnou se rozumí pracoviště, ze kterého je vysílána výjezdová skupina. Výjezdovou skupinu tvoří zdravotničtí pracovníci, skupina má nejméně dva členy.

Podle složení a povahy lze výjezdové skupiny ZZS rozdělit do dvou základních skupin:

- Výjezdové skupiny rychlé lékařské pomoci, jejichž členem je lékař.
- Výjezdové skupiny rychlé zdravotnické pomoci, jejichž členy jsou zdravotničtí pracovníci nelékařského zdravotnického povolání.¹⁸

Tyto dvě základní výjezdové skupiny se dále dělí na:

- Výjezdovou skupinu rychlé lékařské pomoci (zkratka RLP), která se skládá z lékaře, záchranáře a řidiče-záchranáře.
- Výjezdovou skupinu rychlé zdravotnické pomoci (zkratka RZP) skládající se ze záchranáře a řidiče-záchranáře.
- Výjezdovou skupinu „Rendez vous“ (zkratka RV), složení této skupiny je lékař a řidič-záchranář. Tato výjezdová skupina vyjíždí s osobním vozidlem, ne se sanitou, a spolupracují v setkávacím systému se skupinou RZP.
- Vzletová skupina zdravotnické záchranné služby (zkratka LZSS), složení této skupiny je pilot, lékař a záchranář.

Přednemocniční neodkladnou péči v současné době zajišťuje Na Vysočině 28 profesionálních výjezdových skupin ZZS Kraje Vysočina – **viz. příloha I**. Tyto výjezdové skupiny jsou rozmístněny na 20 výjezdových základnách – **viz obrázek 2**.¹⁹

¹⁸ §13 zákona č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě.

¹⁹ ZDRAVOTNÍ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA KRAJE VYSOČINA. *Typy výjezdových skupin ZZS*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.zzsvysocina.cz/index.php?page=posadky>.

Obrázek 2. – Základny ZZS Kraje Vysočina.



Zdroj: ZDRAVOTNÍ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA KRAJE VYSOČINA. Typy výjezdových skupin ZZS. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.zzsvyšocina.cz/index.php?page=posadky>.

2 ŘÍZENÍ A KOORDINACE SLOŽEK IZS

Řádná připravenost všech složek IZS pro zvládnutí mimořádné situace (tzn. správné a účinné zvládnutí záchranných a likvidačních prací) je základní podmínkou pro fungování celého systému IZS. Z tohoto důvodu je důležité nastavit v celém systému takový způsob řízení a koordinace složek IZS, aby při samotném zásahu těchto složek nedocházelo ke kompetenčním sporům, aby bylo jasné co a jak má konkrétní složka IZS na místě zásahu provádět, kdo a jaké má kompetence a pravomoci.

V § 6 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, jsou stanoveny základní úkoly ministerstev, které jsou dále specifikovány v §§ 7-9 tohoto zákona. Ministerstva a jiné správní úřady při přípravě na mimořádné události, při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva v oboru své působnosti vedou přehled možných zdrojů rizik, provádějí analýzy ohrožení a v rámci prevence podle zvláštních předpisů sjednávají nápravu skutečností a stavů, které by mohly způsobit vznik mimořádné situace. Rozhodují o činnostech k provádění záchranných a likvidačních prací, ke zmírnění jejich následků a dále organizují okamžité opravy nezbytných veřejných zařízení pro ochranu obyvatelstva.²⁰

Jak již bylo uvedeno, samotný IZS nemá žádnou právní subjektivitu, proto ani nemůže být jako celek centrálně řízen. Každá ze složek zařazených v IZS má svojí právní subjektivitu a začleněním těchto složek do IZS není dotčeno jejich postavení a úkoly dané příslušnými právními předpisy. Činnost jednotlivých složek IZS lze tak zařadit do organizačního a operačního řízení. Organizačním řízením se rozumí činnost, kterou se zajišťuje vnitřní fungování organizace, její vnitřní hierarchická struktura a činnost, která směřuje k zajištění odbornosti a technické připravenosti plnit úkoly dané příslušnými právními předpisy. Kdežto operačním řízením lze nazvat činnost, která

²⁰ §§ 4, 6 zákona č. 239/2000 Sb., o *integrovaném záchranném systému*.

je vykonávána již v rámci daného výkonu (např. doba od nahlášení události, výjezd složky IZS na místo, plnění úkolů na místě či až po návrat na základnu.)²¹

Určitou výjimkou jsou operační a informační střediska, která zajišťují nepřetržitý příjem oznámení, jeho vyhodnocení a zpracování. Z tohoto důvodu musí mít každá ze základních složek IZS své operační středisko, které provozuje tísňovou linku s nepřetržitým provozem. Aby bylo dosaženo vzájemné komunikace mezi těmito operačními středisky, jsou v rámci IZS zřízena operační a informační střediska IZS (dále jen OPIS IZS). Tato střediska jsou zřízena na úrovni krajů tzv. KOPIS a také na Ministerstvu vnitra tzv. OPIS MV-GŘ HZS. Úlohu KOPIS plní informační a operační střediska HZS krajů. Vedle KOPIS jsou v krajských městech zřízena centra tísňového volání, která přijímají tísňové volání na jednotném evropském tísňovém čísle 112.

IZS rozděluje podle koordinace záchranných a likvidačních prací na místě mimořádné události tři úrovně řízení:

- Taktickou úroveň řízení, kterou koordinuje velitel zásahu.
- Operační úroveň řízení, kterou koordinuje některé z operačních středisek základních složek IZS.
- Strategickou úroveň řízení, která může být koordinována na úrovni Ministerstva vnitra, hejtmánem kraje nebo starostou obce s rozšířenou působností.²²

2.1 Taktická úroveň řízení

Taktická úroveň řízení je prováděna přímo na místě zásahu velitelem zásahu. Velitelem zásahu je velitel jednotky požární ochrany nebo příslušný funkcionář HZS s právem

²¹ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Výkon služby*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/vykon-sluzby.aspx>.

²² § 2 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

přednostního velení.²³ Pokud na místě zásahu není ustanoven velitel zásahu, řídí součinnost složek IZS velitel nebo vedoucí zasahujících sil nebo prostředků IZS, která na místě zásahu provádí stěžejní činnost.

Velitel zásahu je na místě oprávněn:

- Zakázat nebo omezit vstup osob, nařídít osobám opustit stanovený prostor, nařídít evakuaci osob.
- Nařídít bezodkladné provádění nebo odstraňování staveb, terénních úprav za účelem zmírnění nebo odvrácení rizik vzniklých mimořádnou událostí.
- Vyzvat fyzické nebo právnické osoby, aby poskytly osobní nebo věcnou pomoc.
- Zřídít štáb velitele zásahu jako svůj výkonný orgán a určit náčelníka a členy štábu.
- Rozdělit místo zásahu na sektory a stanovit jejich velitele, kterým je oprávněn ukládat úkoly a rozhodovat o přidělení sil a prostředků.²⁴

V praxi to znamená, že velitel zásahu má při provádění záchranných a likvidačních prací rozsáhlé pravomoci. Organizuje a koordinuje provádění záchranných a likvidačních prací, zajišťuje součinnost mezi jednotlivými vedoucími složek IZS a ukládá jim příkazy, organizuje členění místa zásahu. Velitel zásahu dále organizuje spojení mezi místem zásahu a operačním střediskem, vyhláší odpovídající stupeň poplachu a organizuje součinnost mezi složkami IZS a právnickými a fyzickými osobami.

2.2 Operační a strategická úroveň řízení

Operační řízení je mezičlánkem mezi taktickou a strategickou úrovní řízení. Na operační úrovni řízení jsou zařazeny OPIS IZS a operační střediska tísňových linek základních složek IZS. OPIS IZS jsou stálé orgány pro koordinaci složek IZS. Mezi

²³ §§ 21,22 vyhlášky Ministerstva vnitra č.247/2001 Sb., *o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany*.

²⁴ § 19 zákona č. 239/2000 Sb., *o integrovaném záchranném systému*.

základní povinnosti OPIS patří příjem a vyhodnocení informací o mimořádné události, tyto informace získává od velitele zásahu. OPIS dále zajišťuje vyrozumění všech složek IZS, zprostředkovává organizaci plnění úkolů uložených velitelem zásahu. OPIS je oprávněno na základě požadavku velitele zásahu povolávat a nasazovat síly a prostředky složek IZS a v případě bezprostředního nebezpečí provést varování obyvatelstva na dotčeném území. Za tímto účelem může požadovat uveřejnění informací ve sdělovacích prostředcích a dále také ovládá systémy výstrahy obyvatelstva.

Strategickou úrovní řízení se rozumí přímé zapojení Ministerstva vnitra, hejtmana kraje nebo starosty obce s rozšířenou působností do koordinace záchranných a likvidačních prací (dále jen ZaLP). Tato koordinace se provádí za účelem zapojení všech sil, prostředků a oprávnění pro naplnění potřeb prováděných ZaLP a ochrany obyvatelstva, přitom se řídí podle poplachových plánů a vnějších havarijních plánů. Dále stanovuje priority ZaLP a v neposlední řadě řeší zabezpečení materiálních a finančních podmínek pro činnost složek IZS.²⁵

Ministerstvo vnitra koordinuje ZaLP prostřednictvím Generálního ředitelství HZS v případech:

- Mimořádná událost přesáhne státní hranice ČR a je nutná koordinace ZaLP nad rámec příhraničních dohod.
- V případech, kdy mimořádná událost přesahuje území kraje a velitel zásahu vyhlásil nejvyšší stupeň poplachu.
- V případech, kdy o tuto pomoc požádal velitel zásahu, starosta obce s rozšířenou působností, hejtman kraje.

Hejtman kraje koordinuje a organizuje IZS a ZaLP na úrovni kraje v souladu s havarijními plány ve spolupráci s HZS kraje. Toto nastává zejména při řešení mimořádné události, která v rámci kraje přesahuje území správního obvodu obce

²⁵ Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému.

s rozšířenou působností, nebo v případech, kdy velitel zásahu o takovou koordinaci požádal, vyhlásil nejvyšší stupeň poplachu nebo o koordinaci požádal starosta obce s rozšířenou působností.

Starosta obce s rozšířenou působností koordinuje ZaLP při řešení mimořádné události vzniklé ve správním obvodu této obce nebo pokud o to požádal velitel zásahu.

Při řízení a koordinaci složek IZS jsou v případech koordinace ZaLP využívány krizové štáby.

- **Ústřední krizový štáb** je pracovním orgánem vlády pro řešení krizových situací. Jeho složení a činnost upravuje Statut Ústředního krizového štábu, který schvaluje vláda.²⁶
- **Krizový štáb kraje a krizový štáb obce s rozšířenou působností** jsou pracovním orgánem zřizovatele pro řešení krizových situací. Předsedou je v případě kraje hejtman kraje, v obci s rozšířenou pravomocí to je starosta této obce. Tito také jmenují členy krizového štábu.²⁷
- **Krizový štáb obce** může zřídit starosta obce jako svůj pracovní orgán k přípravě na krizové situace.

²⁶ § 24a zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů.

²⁷ § 24b zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů.

3 DOKUMENTACE V RÁMCI IZS

Složky IZS spolu prakticky spolupracují pouze při společných zásazích, proto je nutné se na jejich spolupráci a koordinaci připravovat. Tyto složky provádějí společná cvičení a jsou vytvářeny plány a zásady pro jejich vzájemnou spolupráci. Pro dosažení co největší efektivity fungování IZS jsou vytvářeny soubory dokumentů, které přispívají ke zlepšení ZaLP na místě mimořádné události, k organizaci IZS, k zefektivnění jeho plánování a řízení.

Dokumentací IZS jsou:

- 1) Poplachové plány IZS.
- 2) Typové činnosti.
- 3) Havarijní plány kraje a vnější havarijní plány.
- 4) Dohody o poskytnutí pomoci.
- 5) Organizace cvičení složek IZS a dokumentace o školeních a instruktážích.
- 6) Zprávy o zásahu, statistické výstupy.²⁸

Ad 1) Poplachové plány IZS je souhrnný název pro **ústřední poplachový plán IZS** a **poplachový plán IZS kraje**. Obsahem těchto plánů jsou zejména přehledy vyčleněných sil a prostředků základních a ostatních složek IZS, včetně jejich počtu a využitelnosti, pravidla pro zařazování a využívání těchto složek, spojení na základní a ostatní složky IZS a způsob povolávání a vyrozumívání vedoucích složek IZS.²⁹

Ústřední poplachový plán IZS zpracovává Generální ředitelství HZS a schvaluje ho ministr vnitra.³⁰ Poplachové plány IZS kraje zpracovávají příslušné HZS kraje.

²⁸ § 14 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

²⁹ Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR. *Ústřední poplachový plán integrovaného záchranného systému*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupné z WWW: <http://www.vlada.cz/assets/ppov/brs/dokumenty/ustredni-poplachovy-plan-2011.pdf>

³⁰ SKALSKÁ, K. HANUŠKA, Z. DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra. 2010. s. 46. ISBN 978-80-86640-59-4.

Poplachový plán IZS kraje je uložen na územně příslušném OPIS HZS kraje, ústřední poplachový plán IZS je uložen na OPIS Generálního ředitelství HZS.

V rámci IZS se vyhláší čtyři stupně poplachu, čtvrtý stupeň je nejvyšší a je označen jako zvláštní. Potřebný stupeň poplachu vyhláší velitel zásahu nebo OPIS při prvotním povolání složek na místo zásahu. OPIS také může vyhlásit stupeň poplachu pro určité území, pokud je na něm více jak jedno místo zásahu. Stupně poplachu se vyhláší podle potřeb sil a prostředků pro ZaLP v závislosti na rozsahu a druhu mimořádné události a také na úrovni koordinace složek IZS.³¹

Ad 2) Typové činnosti složek IZS jsou vydávány Generálním ředitelstvím HZS. Jedná se o katalogizovaný soubor přesně daných postupů a činností složek IZS při společných zásazích u konkrétní mimořádné události. Soubor těchto katalogů je stále rozšiřován s ohledem na aktuální hrozby a krizové situace (v současnosti je zpracováno 14 katalogů).³²

Katalogy obsahují:

- Společný list, na kterém je vždy přesně vymezena mimořádná událost které se typová činnost týká. Jsou vymezeny síly a prostředky složek IZS, které se podílejí na ZaLP.
- List velitele zásahu, který popisuje postup velitele zásahu při koordinaci ZaLP.
- List operačních středisek, který popisuje postup operačních středisek.
- Listy jednotlivých složek IZS, kde jsou popsány konkrétní postupy složek IZS při provádění Za LP.

³¹ §§ 20-24 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

³² HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Dokumentace IZS*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

V katalogu jsou stručným a jasně srozumitelným způsobem popsány postupy a činnost všech složek IZS. Stanovují velitele zásahu z konkrétní složky IZS a upřesňují jeho pravomoce. Prakticky se jedná o příručku, která obsahuje doporučený postup složek IZS při ZaLP s ohledem na druh a charakter mimořádné události.

Přehled typových činností složek IZS při společném zásahu:

- STČ-01/IZS "Uskutečněné a ověřené použití radiologické zbraně"
- STČ-02/IZS "Demonstrování úmyslu sebevraždy"
- STČ-03/IZS "Oznámení o uložení nebo nálezů výbušného předmětu"
- STČ-04/IZS "Letecká nehoda"
- STČ-05/IZS "Nález předmětu s podezřením na přítomnost B-agens nebo toxinů"
- STČ-06/IZS "Opatření k zajištění veřejného pořádku při shromážděních a technopárty"
- STČ 07/IZS "Záchrana pohřešovaných osob-pátrací akce v terénu"
- STČ 08/IZS "Dopravní nehoda"
- STČ 09/IZS "Zásah složek IZS při mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí"
- STČ 10/IZS "Při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici"
- STČ 11/IZS "Chřipka ptáků"
- STČ 12/IZS "Při poskytování psychosociální pomoci"
- STČ 13/IZS "Reakce na chemický útok v metru"
- STČ 14/IZS „Amok-útok aktivního střelce“³³

Ad 3) Havarijný plán kraje a Vnější havarijný plán jsou dokumenty obsahující popis činností, které vedou k eliminaci nebo odstranění následků havárie nebo jiné mimořádné události. Tyto plány mají prakticky shodnou strukturu, obsahují popis území nebo objektů, analýzu rizik, postup při vzniklé mimořádné události a začlenění

³³ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Dokumentace IZS*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

jednotlivých složek IZS při ZaLP.³⁴ Havarijní plán kraje se zpracovává pro řešení mimořádných událostí, které vyžadují vyhlášení třetího nebo zvláštního stupně poplachu. Jedná se o nejrozsáhleji zpracováváný dokument, jehož nejdůležitější součástí je analýza vzniku mimořádných událostí a z tohoto vyplývajících ohrožení území kraje. Havarijní plán kraje zpracovává HZS kraje a je schvalován hejtmanem kraje. Vnější havarijní plán se zpracovává pro jaderné zařízení nebo pracoviště IV. kategorie a pro objekty a zařízení, u kterých je možnost vzniku závažné havárie způsobené nebezpečnými chemickými látkami a přípravky. Pracoviště IV. kategorie je klasifikováno v § 4 zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření a o změně některých zákonů. Vnější havarijní plán zpracovává HZS kraje, v jehož územním obvodu je dotčený objekt nebo zařízení, na základě podkladů dodaných provozovatelem. Jeho funkčnost se prověřuje minimálně jedenkrát za 3 roky cvičením.³⁵

Ad 4) Dohody o poskytnutí pomoci se uzavírají pro sestavení poplachových plánů s ostatními složkami IZS. Tyto dohody stanovují rozsah a podmínky pomoci ostatní složkou IZS při provádění ZaLP. V rámci IZS organizační složky HZS uzavírají tyto dohody:

- O plánované pomoci na vyžádání podle § 21 zákona č. 239/2000 Sb., o IZS.
- O poskytnutí osobní nebo věcné pomoci; tyto dohody mohou také sjednávat hejtman kraje nebo starosta obce s právnickou osobou nebo podnikající fyzickou osobou. Upravuje § 15 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.
- o součinnosti složek IZS,
- o spolupráci.³⁶

³⁴ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Krizové řízení*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW:

<http://www.hzscr.cz/clanek/krizove-rizeni-a-cnp-havarijni-planovani-havarijni-planovani.aspx>.

³⁵ §§ 25,26 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o *některých podrobnostech zabezpečení IZS*, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

³⁶ HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. *Dokumentace IZS*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.

Ad 5) Dokumentace o cvičení složek IZS, školeních a instruktážích má především za úkol zefektivnit činnost složek IZS. Aby jakékoliv cvičení mělo význam, musí být řádně naplánováno a také musí být zadokumentován jeho průběh. Poté se na základě této dokumentace provádí vyhodnocení cvičení, které má za úkol odhalit a následně i odstranit případné nedostatky. Takto vzniklé dokumenty jsou důležité pro další organizování a přípravu složek IZS na mimořádné události. Mají za úkol zefektivnit činnost složek IZS a v neposlední řadě slouží i jako dokumentace v případech, kdy došlo k úrazu nebo ke vzniku škody. Tato dokumentace poté slouží jako podklad pro případné finanční plnění nebo jinou náhradu. Dokumentace o provedeném školení, kurzu nebo instruktáži má za úkol především vést evidenci. Tyto dokumenty musí obsahovat minimálně časové údaje o školení, zaměření, rozsah a cíl školení, školiteli, účastnících školení a dále doložku, která průkazně dokládá účast na tomto školení. Tyto dokumenty jsou zpracovávány HZS krajů nebo Generálním ředitelstvím HZS. Tato dokumentace se ukládá u zpracovatele dokumentace na dobu 5 let.³⁷

Ad 6) Zprávy o zásahu, statistické výstupy jsou přehledy o mimořádných událostech, na jejichž likvidaci se podílely složky IZS. Tyto dokumenty slouží k analyzování bezpečnostních rizik, postupu při provádění ZaLP. Zpráva o zásahu musí obsahovat údaje o vzniku mimořádné události, prováděných ZaLP, použitých silách, prostředcích a postupu složek na místě zásahu. Musí obsahovat údaje o vzniklých škodách jak na majetku, tak i na životech nebo zdraví, údaje o ochráněných hodnotách nebo evakuovaných osob, údaje o poskytnuté osobní nebo věcné pomoci a grafické znázornění místa zásahu.³⁸

³⁷ §17 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

³⁸ §16 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

4 DOPRAVNÍ NEHODA

Doprava je činnost, při které dochází k přemísťování různých komodit. Doprava má spoustu podob a způsobů, jakými je prováděna. Dopravu lze rozdělit podle několika hledisek, zejména podle druhu přepravované komodity, podle prostředí v jakém je doprava provozována a v neposlední řadě prostředky, kterými je doprava uskutečňována.

Podle přepravované komodity lze dopravu rozdělit na:

- osobní,
- nákladní.

Podle prostředí v jakém je provozována lze dopravu rozdělit na:

- pozemní,
- vodní,
- vzdušnou
- podzemní.

Podle druhu prostředků, se kterými je doprava uskutečňována na dopravních cestách, lze dopravu rozdělit na:

- silniční,
- plavební,
- železniční,
- leteckou.

Podle místa a vzdálenosti, na kterou je doprava prováděna, se doprava rozděluje na:

- dálkovou,
- místní,
- městskou
- speciální.³⁹

4.1 Silniční doprava v České republice

Česká republika má rozlohu 78.864 km². Území České republiky bylo ke dni 1.1.2013 protkáno celkem 55.716,5 km silničních cest. Z tohoto počtu bylo 751,2 km dálnic, 442,1 km rychlostních silnic, 5.807,9 km silnic I. třídy, 14.542,9 km silnic II. třídy a 34.172,3 km silnic III. třídy.⁴⁰ Komplexní síť pozemních komunikací dále doplňují místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikacemi. Co je pozemní komunikace, kategorie pozemních komunikací a další náležitosti ve věcech pozemních komunikací řeší zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“⁴¹

Pozemní komunikace se dělí na:

- **Dálnice** – slouží pro rychlou dálkovou dopravu. Dálnice mají směrově oddělené jízdní pásy, jsou budovány bez úrovňového křížení s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd vozidel. Dálnice mohou používat pouze silniční motorová vozidla,

³⁹ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2009. s. 19. ISBN 978-80-7389-211-0.

⁴⁰ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice a dálnice v ČR*. [online]. 2013. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf).

⁴¹ § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 80 km/h. a musí být označena dopravní značkou „dálnice“.

- **Silnice pro motorová vozidla** – je silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice. Je určena pro dálkovou a mezinárodní dopravu, má obdobné parametry jako dálnice a pravidla pro užívání jsou podobná. Silnice pro motorová vozidla je označena dopravní značkou „silnice pro motorová vozidla“.
- **Silnice** – jsou veřejně přístupné dopravní stavby, které jsou určeny k užití vozidly a chodci. Silnice vytvářejí silniční síť, která je rozdělena do tří kategorií:
 - 1) **Silnice I. třídy** jsou určeny zejména pro dálkovou dopravu.
 - 2) **Silnice II. třídy** jsou určeny pro dopravu mezi bývalými okresními městy.
 - 3) **Silnice III. třídy** spojují jednotlivé obce a slouží k napojení těchto obcí na silnice vyšších tříd.
- **Místní komunikace** – slouží převážně místní dopravě na území obcí.
- **Účelové komunikace** – již z jejich názvu je patrné, že tyto komunikace jsou budovány převážně soukromými subjekty a slouží pouze k určitému účelu. Může se např. jednat o komunikaci, která spojuje jednotlivé nemovitosti, tyto nemovitosti napojuje na silniční síť nebo slouží jako polní nebo lesní cesty. Účelová komunikace může být za určitých podmínek pozemní komunikace v uzavřeném objektu, která není veřejně přístupná.⁴²

Povinnosti a práva účastníků provozu na těchto pozemních komunikacích upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. Tento zákon stanovuje pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, upravuje řídičská oprávnění a řídičské

⁴² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a PČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.⁴³

4.2 Silniční dopravní nehoda

Definice dopravní nehody je přesně vymezena v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. Ve výše citovaném ustanovení je uvedeno: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁴⁴

V katalogu Typové činnosti složek IZS při společném zásahu u DN je tato definice rozšířena v tomto znění: DN je taková mimořádná událost, při které v souvislosti s provozem na pozemní komunikaci hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně hrozí či vznikla škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti.⁴⁵

Základní znaky dopravní nehody jsou:

- **Neočekávanost** – moment překvapení, dopravní nehoda (dále jen DN) je událost náhlá a neočekávaná, s ohledem k jednání účastníka lze však očekávat, že k ní dojde. (např. jízda na červenou, nebezpečné předjíždění...)
- **Událost v silničním provozu** – nehoda se stala, nebo alespoň byla započata na pozemní komunikaci. Pokud dvě vozidla jedou mimo komunikaci (např. po poli nebo louce) a nabourají do sebe, tak se také nejedná o dopravní nehodu, protože událost se nestala na pozemní komunikaci.

⁴³ §1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

⁴⁴ § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

⁴⁵ Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda. *Katalog typových činností IZS*. 2008, s. 4. STČ-08/IZS.

- **Způsobená škoda** – je jedno zda se jedná o škodu na majetku, zdraví nebo životu osoby. Musí jít o škodu, která vznikla v přímé souvislosti s DN.
- **Pohyb po komunikaci** – vozidlo musí být v pohybu. O dopravní nehodu nejde, např. pokud vozidlo stálo na krajnici a na toto vozidlo spadla větev ze stromu a vozidlo poškodila. V tomto případě se nejedná o dopravní nehodu podle zákona, ale o škodní událost.

Příčiny dopravních nehod spočívají zejména v chování samotných účastníků silničního provozu, v technickém stavu vozidel, v technickém stavu pozemní komunikace a v situaci při provozu na pozemních komunikacích (povětrnostní situace, technicko-stavební stav komunikace, hustota provozu, viditelnost...).

Podle charakteru DN můžeme rozdělit na:

- **Havárie** – jedná se o DN, při které má účast pouze jediné vozidlo a nedojde ke střetu s jiným účastníkem silničního provozu nebo s pevnou překážkou (např. vozidlo vyjede mimo vozovku a zde se převrátí).
- **Srážky** – jedná se o DN, při které dojde ke střetu. Může se jednat o střet dvou a více vozidel, vozidla a jiného účastníka silničního provozu (např. motorové vozidlo a chodec nebo zvíře) nebo o střet vozidla s pevnou překážkou (např. náraz vozidla do stromu).
- **Jiné nehody** – jedná se o nehody, které nelze zařadit do havárií ani srážek (např. pád pasažéra v autobusu městské hromadné dopravy, který byl způsoben prudkým zabrzděním).⁴⁶

Podle následků lze DN dále rozdělit na:

- Dopravní nehody bez zranění – jsou takové DN, při kterých nedojde ke zranění nebo usmrcení účastníka DN. Je způsobena pouze hmotná škoda.

⁴⁶ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra. 2011. s. 9-10. ISBN neuvedeno.

- Dopravní nehody se zraněním – jsou takové DN, při kterých dojde ke zranění některého z účastníků DN.
- Dopravní nehody s usmrcením – jedná se o DN, při kterých dojde k usmrcení některého z účastníků DN. Pro evidenci DN se považuje za usmrcenou osobu osoba, která zemřela při dopravní nehodě nebo na následky způsobené dopravní nehodou, nejpozději však do 30 dnů po dopravní nehodě.⁴⁷

Podle míry ohrožení složek IZS lze DN dále rozdělit na:

- DN, při kterých nedochází při ZaLP ke zjevnému ohrožení záchranářů.
- DN, při kterých je nezbytné raněné osoby vyprostit a transportovat do bezpečné vzdálenosti. Záchranáři a účastníci DN jsou ohroženi trvajícím nebo hrozícím účinky vyvolanými DN, k jejichž odstranění je nezbytné neprodleně provést ZaLP (např. požár). Nebo také v případě, kdy vlivem nepříznivého stavu nebo druhu terénu je nutné k pohybu na místě použít speciální vybavení nebo výcvik.
- DN, u kterých je důvodné podezření nebo je prokázána přítomnost nebezpečných látek a záchranáři musí používat nejvyšší stupeň ochrany.⁴⁸

4.3 Úkoly základních složek IZS při odstraňování následků dopravní nehody

Při odstraňování následků DN je nezbytná spolupráce všech základních složek IZS, v některých případech je nutná spolupráce i s ostatními složkami IZS (např. odstranění havarovaného vozidla, které tvoří překážku). Prvotním a neodkladným úkolem těchto složek je především záchrana postižených osob a odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě.

⁴⁷ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

⁴⁸ Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda. *Katalog typových činností IZS*. 2008. s. 5-6. STČ-08/IZS.

Jednotky HZS na místech DN řídí ZaLP všech složek IZS. Zejména organizují průzkum, organizují místo zásahu, zjišťují přítomnost nebezpečných látek, zajišťují informovanost ostatních složek IZS a operačního střediska, povolávají na místo orgány veřejné správy a vyžadují od nich rozhodnutí o způsobu provedení nebo dohled nad provedeným opatřením. Jednotky HZS provádějí potřebné ZaLP. Zejména provádějí hašení požárů, vyproštění osob z havarovaných vozidel, do příjezdu PČR usměrňují dopravu a do příjezdu ZZS poskytují zraněným osobám první pomoc, včetně provedení laického třídění zraněných osob. Dále se podílí na zabezpečení místa, zajišťují tylovou pomoc, podílí se na odstraňování následků DN, organizují zásah na nebezpečné látky. Poskytují nebo zajišťují posttraumatickou intervenční pomoc účastníkům nehody nebo zasahujícím. Také mohou v případě velké DN požadovat přednostní spojení v mobilní síti pro složky IZS.⁴⁹

Policie České republiky je orgán pověřený dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Příslušníci PČR na místě DN spolupracují se ZZS a jednotkami požární ochrany při provádění záchranných a likvidačních prací. V případě potřeby se podílí na poskytnutí první pomoci zraněným osobám, regulují dopravu a provádí vhodné označení dopravní nehody, udržují spojení s operačními středisky PČR a plní úkoly hlásné služby.

Policisté služby dopravní policie pověřeni šetřením DN na místě DN dokumentují dopravní nehodu, shromažďují podklady a důkazní prostředky o zavinění dopravní nehody pro příslušný správní orgán nebo soud. Sami rozhodují v blokovém řízení o zjištěných přestupcích při dopravních nehodách, činí opatření k obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V případě DN se zvláště závažnými důsledky nebo s velkým stupněm nebezpečí provádí dokumentování a vyšetřování DN policejní orgán Služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen SKPV). PČR povolává na žádost velitele zásahu policejní vrtulník.⁵⁰

⁴⁹ Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda. *Katalog typových činností IZS*. 2008. s. 34-35. STČ-08/IZS.

⁵⁰ Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda. *Katalog typových činností IZS*. 2008. s. 31-32. STČ-08/IZS.

Zdravotní záchranná služba při DN poskytuje postiženým odbornou přednemocniční neodkladnou péči a v případě potřeby je urychleně transportuje do vhodného zdravotnického zařízení. V případě smrti účastníků DN konstatuje smrt osob. V tomto případě může provést úkony spojené s ohledáním těla a vyplnit List o prohlídce mrtvého. Dále má povinnost informovat PČR o smrti pacienta při transportu do zdravotnického zařízení.⁵¹

Za **záchranné práce** lze na místě DN považovat především poskytnutí první pomoci zraněným osobám, uhašení požárů, provedení technických opatření k odstranění vzniklého nebezpečí (např. zamezení úniku provozních kapalin z vozidla, přepravovaného nákladu), zajištění ochrany záchranářů a osob zdržujících se v místě dopravní nehody, zajištění ošetření a transport, ochranu majetku a životního prostředí.

Za **likvidační práce** lze v souvislosti s DN považovat samotný transport zraněných a poskytnutí péče zraněným během transportu, řízení provozu, zajištění a vytýčení objízdných tras, dokumentaci dopravní nehody, zejména zajištění stop důležitých pro objasnění DN, vyčištění a úklid místa DN, včetně odstranění nepojízdných vozidel z místa DN.

Obnovovací práce po DN zahrnují zejména opravu komunikace a obnovu provozu v původním rozsahu, asanace kontaminované zeminy a vegetace, odvoz kontaminovaných látek na určené skládky, uvedení do původního stavu zařízení a vybavení poškozené infrastruktury, poskytnutí zdravotní péče všem zraněným, ochranu cenného nákladu v nepojízdných vozidlech, správní řízení s účastníky nehody a další činnosti. Prakticky to znamená uvedení stavu pozemní komunikace a další infrastruktury včetně dotčených objektů do původního stavu před DN.⁵²

⁵¹ Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda. *Katalog typových činností IZS*. 2008. s. 36-37. STČ-08/IZS.

⁵² Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici. *Katalog typových činností IZS*. 2008. s. 27-31. STČ-10/IZS.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ROZBOR HROMADNÉ DOPRAVNÍ NEHODY NA DÁLNICI D-I

Dne 20. března 2008 v dopoledních hodinách došlo kolem 10:00 hod., vlivem prudké změny počasí a kvůli nepřiměřené rychlosti účastníků silničního provozu, k hromadné nehodě na dálnici D1. V tuto dobu se teploty na Vysočině pohybovaly kolem bodu mrazu a vlivem silného sněžení bylo dálniční těleso D1 pokryto během několika minut až osmi centimetrovou vrstvou sněhu – viz. **obrázek 3**. Tato situace byla příčinou několika hromadných dopravních nehod, které zcela zablokovaly dálnici D1 v obou směrech. V důsledku hromadné DN, ke které došlo v obou směrech na 100. km, a hromadné DN na 127 km ve směru na Brno došlo k uzavření dálnice D1 v obou směrech od 91. km až do 134. km – viz. **příloha II**. Ve vzniklých kolonách zůstalo uvězněno na 20 tisíc osob. Počtem zúčastněných vozidel a celkově svým rozsahem se jedná o největší hromadnou dopravní nehodu v ČR, která nebyla do současné doby překonána.

Stručný přehled činnosti složek IZS při odstraňování hromadné DN na 100. km dálnice D1 ze dne 20. března 2008, jak bylo prezentováno **HZS Kraje Vysočina**:

- **10:01** – Na informační středisko HZS Kraje Vysočina (dále jen KOPIS) je telefonicky přijato první oznámení o DN na dálnici D1; na 100. km ve směru na Prahu mělo dojít k DN asi 15 vozidel. Ihned poté následují další telefonáty k DN, ze kterých je zřejmé, že počet havarovaných vozidel bude větší. Ihned jsou vyrozuměny složky IZS, na místo jsou vyslány jednotky HZS ze stanice Jihlava a Humpolec. Vzhledem k rozsahu události je na místo také vyslána jednotka HZS ze stanice Havlíčkův Brod. Relace je dále předána ZZS a Policii ČR.
- **10:08** – Na stanici HZS v Havlíčkově Brodě byla povolána jako záloha jednotka SDH města Přibyslav. Prostřednictvím KOPIS je vyrozuměno OPIS MV-GŘ HZS ČR.

Obrázek 3. – Klimatické podmínky na 105,5. km DI, zachycené dne 20.3.2008 v 10:06:50 kamerou monitorující provoz na DI.



Zdroj: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Situace na D1 v době řetězové havárie [online]. 2008. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Udrzba-komunikaci/Zimni-udrzba/situace-na-d1-v-dobe-retezove-havarie>

- **10:14** – Na místo DN přijíždí jako první jednotka HZS ze stanice Humpolec, těsně po ní přijíždí jednotka ze stanice Jihlava.
- **10:21** – O DN jsou informováni řídicí důstojníci krajského ředitelství HZS Vysočina, územního odboru Pelhřimov a média. Na místo mimořádné události jsou povolány jednotky HZS ze stanice Pelhřimov a ze stanice Zruč nad Sázavou (HZS Středočeského kraje prostřednictvím sektorového operačního a informačního střediska HZS Středočeského kraje). V té době jednotky HZS ze stanic Jihlava a Humpolec provádějí průzkum na místě a zahajují vyprošťování osob z havarovaných vozidel. Na místo se v tuto dobu dostávají postupně první vozidla ZZS ze stanovišť v Pelhřimově a Jihlavě. Velitelem zásahu je dán požadavek na další posily a na jednotky s vyprošťovacím zařízením. Na místo přilétá letecká zdravotnická záchranná služba Jihlava. Jednotka HZS ze stanice Jihlava již provádí vyprošťování osob z vozidel hydraulickým zařízením. Velitel zásahu žádá o vrtulník

Letecké služby Policie České republiky s vyprošťovacím zařízením a příslušníky HZS na palubě. Pro nepřízeň počasí na letišti v Praze vrtulník není schopen okamžitého vzletu. Z uvedeného důvodu se vyžádaná pomoc neuskutečnila. V tuto dobu i na místě zásahu je silný vítr a sněží. Na dálničním tělese leží cca 5-8 cm sněhu.

- **10:31** – Vedoucí lékař ZZS Kraje Vysočina vyhlásil hromadné neštěstí, na místo jsou povolána další sanitní vozidla. Operačním střediskem ZZS Kraje Vysočina je aktivován traumatologický plán, je požádáno o pomoc letecké ZZS Praha a letecké ZZS Brno, je vyhlášeno hromadné neštěstí oblastnímu středisku Jihlava, je aktivován krizový štáb ZZS Kraje Vysočina, jsou posíleny posádky oblastních středisek Jihlava a Nové Město na Moravě. O vzniklé situaci je informována Fakultní nemocnice Brno Bohunice, je požádáno o umožnění příjmu většího množství pacientů. O spolupráci jsou požádány Dopravní zdravotní služby Humpolec a ČČK Jihlava.
- **10:40** – Z důvodu lepší koordinace velitel zásahu zřizuje dva úseky. 1. úsek tvoří DN na 100. km D1, ve směru na Prahu a 2. úsek je tvořen DN v opačném směru, tedy na 100. km ve směru na Brno. Na místě je prováděno ošetřování zraněných a jejich transport do vrtulníku letecké ZZS Jihlava a sanitních vozů. Velitelem zásahu je koordinován postup jednotky HZS Humpolec, která v úseku dálnice ve směru na Prahu postupuje kolonou havarovaných vozidel ve směru proti jednotce ze stanice Jihlava. Jednotka HZS z Havlíčkova Brodu započala s prováděním záchranných prací v úseku dálnice ve směru na Brno.
- **11:11** – Na místo přijíždí ředitel a řídicí důstojník ÚO Pelhřimov.
- **11:15** – Situace na místě je nepřehledná, v obou směrech dálnice dochází (v úseku 91. – 134. km) ke kolapsu provozu, vozidla složek IZS začínají mít problémy s dojezdem na místo. V místě přistává vrtulník letecké ZZS Praha. Na místo přijíždí jednotka ze stanice HZS Pelhřimov a připojuje se k jednotce z Havlíčkova Brodu.
- **11:23** – Velitel zásahu uplatnil požadavek na uzavření dálnice D1 v obou směrech, v úseku 91. – 134. km. Na místě jsou dvě hlídky PČR.

- **11:24** – Po poradě mezi velitelem zásahu a řídicím důstojníkem HZS Kraje Vysočina a územního odboru na místě zásahu bylo rozhodnuto o vyslání týlového kontejneru na místo pro zabezpečení zasahujících složek IZS. Dále o vyslání autobusu ze stanice Kamenice nad Lipou pro týlové zabezpečení osob v místě hromadné dopravní nehody – viz. **obrázek 4**. V této době na místě zasahují přibližně dvě desítky zdravotníků a třicet hasičů, kteří provádějí vyhledávání a ošetřování zraněných osob, zabezpečují vozidla proti požáru a úniku nebezpečných látek. Je prováděno zjišťování přepravovaných látek v cisternách a na ložných plochách nákladních automobilů. KOPIS v této době eviduje cca 116 havarovaných vozidel na 100,5. km směr Praha a cca 33 vozidel na 99,5. km směr Brno. Bylo vyproštěno 8 osob a z celkového počtu 26 zraněných bylo 5 osob zraněno těžce. Počasí na místě se neustále mění tak, že slunce střídá sněžení a silný vítr – teplota od 2 do 8 °C.

Obrázek 4. – Pohled na týlové zabezpečení místa DN na DI.



Zdroj: *Kraj Vysočina. Ing. JAN MURÁRIK*

- **11:24** – Na místě hromadné DN ve směru na Prahu je 7 sanitních vozidel ZZS a autobus vězeňské služby s požadavkem na jednotky HZS kraje vyřešit jejich odjezd. Tento požadavek přichází i od vozidla „Dárce 513“ převážející krev směr Brno. Po zhodnocení situace VZ nařídil odstranění středových svodidel. Jednotky HZS odstranily středová svodidla v délce 8 m, včetně vzrostlé zeleně, čímž byl vytvořen provizorní přejezd vozidel do směru na Brno a tím se zajistilo uvolnění všech vozidel ZZS a vězeňské služby z kolony. V této době byla délka kolony cca 7 km.
- **12:00** – Na místo se dostavila jednotka ze stanice Zruč nad Sázavou HZS Středočeského kraje.
- **12:14** – Sněhová přehánka znemožnila start vrtulníku letecké ZZS.
- **12:37** – Vedoucí lékař ZZS na místě ukončil stav hromadného neštěstí, všem zraněným byla poskytnuta odborná pomoc. Na místo byl povolán technik spojař, protože od samého počátku byly problémy se spojením v síti PEGAS. V místě zásahu složek IZS byl slabý signál a prolínaly se zde tři různé otevřené kanály územních odborů. Technik spojař se dostavil v 13:00 hod.
- **13:05** – Na místo se dostavil týlový kontejner, který vytváří zázemí pro zasahující příslušníky složek IZS. Pro osádky havarovaných vozidel je přistaven autobus, ve kterém jsou k dispozici spacáky, deky a teplé nápoje. Jednotka stanice HZS Zruč nad Sázavou byla odeslána zpět na základnu.
- **13:15** – Na místě je velitel stanice HZS Jihlava s vedoucím IZS a služeb, kteří dopravili další stravu, plastové nádoby a deky. Tito poskytují na místě organizační pomoc veliteli zásahu.
- **13:20** – Z místa odvolány jednotky RZS ze stanic HZS Havlíčkův Brod a Pelhřimov a vráceny na své základny.
- **13:45** – Na místo se dostavila jednotka Sboru dobrovolných hasičů obce Čestín s humanitární pomocí a dále poskytla pomoc při odstraňování následků DN.

- **14:23** – Problém s průjezdností na objízdných trasách, na místo DN se dostavil autobus s nápoji a příkrývkami. Koordinace s PČR v zajištění objízdných tras a poskytnutí doprovodu autobusu HZS Kraje Vysočina. PČR dokumentuje DN, přednostně jsou uvolňovány z kolon autobusy a osobní automobily. Bylo rozhodnuto ponechat nákladní automobily na místě v koloně do zprůjezdnění dálnice. Spolupráce se Správou a údržbou silnic, která zajistila dovoz šterku a zpevnění středního dělicího pásu, kde byly odstraněny svodidla, k bezproblémovému přejíždění vyprošťovaných vozidel – viz. **obrázek 5**. Jednalo se o jediný možný způsob, jak dostat uvízlá vozidla z kolony. Kolona ve směru na Brno začínala již na 78. km. PČR při vyšetřování nehody ve směru na Brno postupovala velmi rychle, ve spolupráci s firmou PRETOL HB s.r.o. byla vozidla po zadokumentování PČR přepravena na záchytné parkoviště nedaleko Exitu 91.

Obrázek 5. – Pohled na DI v místě kde byly odstraněny středové svodidla.



Zdroj: *Kraj Vysočina. Ing. JAN MURÁRIK*

- **15:45** – Dochází k přesunu techniky potřebné k uvolňování komunikace ze stanice HZS Pelhřimov na stanici do Humpolce a ze stanice Žďár nad Sázavou na stanici v Jihlavě. Před 16:00 hod. je uvolněn pravý jízdní pruh ve směru na Brno. Dochází k postupnému uvolňování osobních motorových vozidel z kolony, které byly v koloně uvězněny již šest hodin.
- **17:30** – Padlo rozhodnutí o přesunutí týlového zázemí HZS kraje Vysočina ze směru na Brno do směru na Prahu. Dálnice byla ošetřena vozidly střediska správy a údržby dálnic a v 17:40 hod. byl obnoven provoz ve dvou jízdních pruzích ve směru na Brno. Díky tomuto došlo ke zlepšení situace na objízdných trasách, zejména v Jihlavě.

Obrázek 6. – Pohled na techniku odtahové firmy PRETOL HB s.r.o.



Zdroj: *Kraj Vysočina. Ing. JAN MURÁRIK*

- **17:45** – Likvidace hromadné dopravní nehody ve směru na Prahu pokračuje, na místě pracuje několik desítek policistů, příslušníci HZS Kraje Vysočina a odtahová firma PRETOL HB s.r.o. s cca 20 ks techniky – viz. **obrázek 6**. V tuto dobu stojí v obou směrech na dálnici pouze nákladní vozidla. Z místa se začínají vracet zpět na základny některé jednotky HZS.
- **20:35** – Je zprůjezdněn jeden jízdní pruh ve směru na Prahu.
- **21:48** – Je Policií ČR ukončeno dokumentování dopravních nehod.
- Do **23:00** hod. jsou z dálnice odstraněna všechna nepojízdná vozidla a poté se začínají postupně na základny vracet složky IZS, včetně týlového kontejneru a autobus HZS kraje Vysočina.
- **00:25** – je dálnice D1 plně zprůjezdněna ve směru na Prahu a za dvě minuty poté i ve směru na Brno, následně co byla odstraněna další hromadná dopravní nehoda na 127. km.

Ve stejnou dobu došlo na 127. km ve směru na Brno k další hromadné DN. Tato událost je nahlášena na KOPIS v 10:23 hod. Na místo je ihned vyslána jednotka HZS ze stanice Velké Meziříčí, následně je na pomoc povolána jednotka HZS z Velké Bíteše. V tomto úseku dálnice havarovalo 24 vozidel. Jsou zde zraněny 4 osoby, z toho jedna těžce. V tomto úseku dálnice složky IZS postupně po zadokumentování PČR odstraňují nepojízdná vozidla z dálnice. Provoz je v tomto úseku dálnice částečně obnoven ve 20:48 hod. Na místě zasahovalo celkem 64 hasičů (47 hasičů na 100. km a 17 hasičů na 127. km) a velké množství techniky – viz. **příloha III**.⁵³

⁵³ HANUŠKA, L. a kol. Hromadná dopravní nehoda na dálnici D-1. *Časopis 112*. 2008. roč. 7. č. 6. ISSN 1213-7053.

5.1 Zásah na místě DN z pohledu Zdravotnické záchranné služby

Zdravotní operační středisko ZZS Kraje Vysočina přijalo od projíždějícího řidiče na tísňovou linku 155 první oznámení o DN na D1 již v 10:00 hod. Poté následují další oznámení o DN. Na místo byl ihned vyslán výjezd ZZS. Na místě DN zasahovalo celkem 39 záchranářů, z tohoto počtu bylo 9 lékařů. Na místě zasahovaly 2 vrtulníky LZPP, 7 vozidel RLP, 2 vozidla RZP a 5 vozidel dopravní zdravotní služby a Českého červeného kříže. Celkem bylo při této hromadné DN zraněno 30 osob, z toho 6 těžce. U DN na 100. km D1 bylo zraněno 26 osob, z tohoto počtu 5 těžce zraněných osob a na 128. km byly 4 zranění, z tohoto počtu jeden těžce.

Zásah ZZS Kraje Vysočina u hromadné dopravní nehody na D1 prezentoval MUDr. Miroslav Havlík, v té době primář ZZS Kraje Vysočina a hlavní lékař u zásahu. MUDr. Miroslav Havlík vyzdvihl zejména velice dobrou a efektivní spolupráci se zasahujícími složkami IZS a velice dobrou spolupráci mezi jednotlivými výjezdovými skupinami ZZS. Pochválil velice dobré vybavení sanitních vozidel zdravotním materiálem. Také likvidace následků DN byla velice rychlá, ošetření a transport všech zraněných trval celkem 2 hodiny a 6 minut. Ovšem při zásahu se také vyskytly problémy jak na zdravotním operačním středisku, tak i u zasahujících jednotek ZZS na místě DN. Zdravotní operační středisko mělo problémy se spojením se zasahujícími osádkami, zdržující komunikací se zaměstnanci ZZS, složitým odesláním hromadných SMS zpráv, vážla koordinace při odsunu zraněných do nemocnic a absence informační služby střediska. Zasahující výjezdové skupiny se také potýkaly s problémem spojení (v místě DN byl radiový stín), což mělo za následek minimum informací na místě DN, vážla komunikace mezi jednotlivými zdravotními skupinami a zdravotnickým velitelem na místě. Na místě zásahu byl problém s chováním účastníků silničního provozu, tito ohrožovali bezpečnost zasahujících posádek ZZS, problém nastával také se zajištěním optimálních příjezdových a odjezdových tras a také se zdravotnickou dokumentací.⁵⁴

⁵⁴ HAVLÍK, M. Hromadné neštěstí na dálnici D-1. [online]. 2008. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: http://www.zsa.cz/katastrofy2008/2_2.pdf

5.2 Zásah na místě DN z pohledu PČR

Po nahlášení hromadné DN na D-1 byly operačním střediskem PČR Jihlava prvotně na místo vyslány hlídky PČR z dálničního oddělení PČR Velký Beranov. Dálniční oddělení PČR Velký Beranov je místně příslušné k provádění dohledu nad silničním provozem a vyšetřování DN v úseku D-1, kde došlo k DN. Na základě vzniklé situace byly k řešení vzniklé situace povolány další hlídky PČR. Letecká služba PČR nasadila tři vrtulníky, které prováděly monitoring dálnice. V terénu zasahovalo celkem 80 policistů. Většina policistů z tohoto počtu nezasahovala přímo na místě DN, ale zajišťovala silniční dopravu, její odklon z D-1 a objízdné trasy. Devět hlídek PČR provádělo vyšetřování a dokumentaci na místě DN. Z pohledu operačního střediska PČR se jednalo o velice složitou organizační akci. Do akce byly nasazeny všechny volné hlídky PČR Územního odboru Jihlava. Při dokumentování DN pomáhaly hlídky PČR z dálničních oddělení PČRT Chrlice a Domašov. Dálniční oddělení PČR Podivín a Ivanovice na Hané prováděla odklon kamionů z D-1 na záchytná parkoviště. Prakticky PČR musela regulovat dopravu v celém úseku dálnice D-1 mezi Prahou a Brnem.

Policisté zadokumentovali celkem 93 dopravních nehod, při kterých byla způsobena škoda ve výši 27.863.000,- Kč. Při DN bylo poškozeno celkem 231 vozidel (2 autobusy, 98 nákladních vozidel a 131 osobních vozidel).

5.3 Činnost KOPIS a krizového štábu hejtmana

V době hromadné DN na dálnici D-1 byli na KOPIS ve službě tři operační technici a tři operační důstojníci. Oznámení o hromadné dopravní nehodě na dálnici D1 přijal KOPIS v 10:01 hod., tato relace byla ihned předána všem základním složkám IZS. O minutu později byl vyhlášen poplach prvním jednotkám požární ochrany. Na KOPIS jsou i poté přijímány další telefonáty o DN. Vedoucí KOPIS posiluje výkon směny a na základě žádosti řídicího důstojníka a po dohodě s hejtmanem kraje, zajišťuje svolání krizového štábu. Krizový štáb je hejtmanem Kraje Vysočina Milošem Vystrčillem svolán v 12:00 hod. mají zde zastoupení všechny základní složky IZS. Pro získání komplexního přehledu dění na dálnici je využit vrtulník ZZS, který provádí monitorovací přelet nad místem události. Pracovní skupina krizového štábu poté na základě aktuální situace na místě DN přijímá rozhodnutí o efektivním provádění ZaLP. Společně s krizovým štábem byla vytvořena z tiskových mluvčích HZS Kraje Vysočina a Krajského úřadu Vysočina tzv. mediální skupina. Tato mediální skupina měla za úkol obstarávat komunikaci s médii, monitorovat situaci a podávat mediím aktuální informace. KOPIS i ostatní operační střediska všech základních složek IZS jsou zahlceny telefonáty k vzniklé DN. Z tohoto důvodu vznikají speciální telefonní linky pro média a speciální linka pro veřejnost. Podle statistických výstupů HZS Kraje Vysočina byl během DN v rámci KOPIS až trojnásobný nárůst telefonní a radiové komunikace (telefonními linkami byla provolána 1 hodina a 58 minut a v rámci radiové sítě PEGAS byly provolány 2 hodiny a 40 minut). Jednání krizového štábu se účastní i tehdejší ministr vnitra MUDr. Mgr. Ivan Langer a generální ředitel HZS ČR genmjr. Ing. Miroslav Štěpán, kteří se podrobně seznámili se vzniklou situací a průběhem záchranných prací.

V průběhu ZaLP byla aktivována část zásob ze skladů humanitární pomoci, jednalo se o kanystry na pohonné hmoty a várnice. Tento materiál byl pro případ použití přesunut na stanici HZS ve Velkém Meziříčí. Pro případ dalších požadavků na nasazení vyprošťovací techniky byla na stanicích HZS Jihlava a Humpolec přesunuta potřebná technika. Tímto způsobem byly vytvořeny potřebné zálohy pro vyprošťování vozidel. Samotné vyprošťování a odvoz nepojízdných vozidel prováděly firmy PRETOL HB s.r.o. a JEREŠ Transport a.s. s vlastní technikou.

ZÁVĚR

Jak jsem již uvedl na začátku své bakalářské práce, principem IZS není vytvoření samostatné organizace, ale utvoření podmínek pro maximální koordinaci složek IZS při ZaLP. Každá ze základních složek IZS má svůj důležitý a nezastupitelný podíl při provádění ZaLP. Činnost a fungování těchto základních složek IZS upravují zákony, které vymezují činnost a fungování jednotlivých složek. Příslušníci složek, tedy příslušníci HZS, PČR a ZZS, jsou školeni a vycvičeni a také vybaveni pro svoji činnost. Činnost těchto složek na místě mimořádné události, včetně dopravní nehody, je pro záchranu lidského života, zdraví nebo majetku nezastupitelná. Bez koordinovaného postupu složek IZS by byly následky podstatně tragičtější. Jak jsem popsal v praktické části bakalářské práce, při odstraňování následků hromadné dopravní nehody na dálnici D1, ke které došlo dne 20. března 2008, nebyl problém s prováděním ZaLP na samotném místě dopravní nehody. Tyto práce byly všemi složkami IZS provedeny vzhledem k vzniklé situaci rychle a na vysoce profesionální úrovni. Všechny složky IZS měly dostatečné a kvalitní vybavení a pro provádění těchto prací, jejich příslušníci byli řádně vycvičeni a vyškoleni k provádění ZaLP.

Podle mého názoru není účelem zákona o IZS řešit přímo způsob a provádění těchto záchranných prací jednotlivými složkami IZS. Pro tyto účely má každá ze základních složek IZS vypracované postupy, jak provádět tyto práce. Základním posláním IZS je vzájemná koordinace všech těchto složek při provádění ZaLP. Musíme si uvědomit, že každá mimořádná událost je svým způsobem specifická a jedinečná. Z tohoto důvodu nelze paušálně určit přesný postup a posloupnost prováděných ZaLP. Prvořadým úkolem je zajistit rychlé a přesné informování všech řídicích složek IZS. To je dle mého názoru také základním posláním a úkolem IZS. Protože pokud nebudou z místa zásahu předávány informace včas a objektivně, nelze na místě zásahu následně efektivně koordinovat činnost jednotlivých složek IZS. Musíme si uvědomit, že při zásahu nemají jednotliví zasahující příslušníci IZS čas řešit, co dělá druhá složka IZS. Totéž platí i naopak. Pokud zasahující příslušník IZS nebude dostávat přesné instrukce při provádění ZaLP, nelze činnost složek IZS na místě efektivně koordinovat. V některých

případech to může vést mimo jiné i k ohrožení samotných záchranářů (např. při DN, kdy dojde k úniku život ohrožujících látek).

Na základě uvedeného příkladu hromadné dopravní nehody a také na základě svých vlastních zkušeností, které jsem získal během sedmnáctileté praxe u Policie ČR, jsem dospěl k závěru, že největší problém při společném zásahu složek IZS na místě mimořádné události je v komunikaci mezi jednotlivými složkami IZS. Domnívám se, že tento problém lze alespoň částečně odstranit tím, že každá ze zasahujících základních složek IZS by měla mít již od samého počátku zásahu určeného svého vedoucího. Tento vedoucí by měl na starosti zejména rychlé vyhodnocení situace na místě zásahu a stanovení priorit při ZaLP z pohledu jeho složky IZS. Měl by za úkol komunikovat s velitelem zásahu, kterému by podléhal, ale se kterým by konzultoval a navrhoval nejefektivnější opatření a postup při ZaLP. Poté by na základě těchto informací a rozhodnutí velitele zásahu řídil a koordinoval činnost své složky IZS na místě mimořádné události. Dalším úkolem tohoto vedoucího by mělo být včasné předávání objektivních informací z místa zásahu na operační středisko jeho složky IZS. Myslím si, že toto opatření by přispělo k zefektivnění a zlepšení zásahu složek IZS na místě mimořádné události.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

HORÁK, R. KRČ, M. ONDRUŠ, R. DANIELOVÁ, L. *Průvodce krizovým řízením pro veřejnou správu*. 1. vyd. Praha: LINDE Praha a.s., 2004. 407 s. ISBN 80-7201-471-4.

CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2009. 540 s. ISBN 978-80-7389-211-0.

KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra. 2011. 141 s. ISBN neuvedeno

SKALSKÁ, K. HANUŠKA, Z. DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana*. 1.vyd. Praha: Ministerstvo vnitra. 2010. 100 s. ISBN 978-80-86640-59-4

ŠENOVSKÝ, M. ADAMEC, V. HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 1. vyd. Ostrava: Edice SPBI Spektrum. 2005. 157 s. ISBN 80-86634-55-8.

HANUŠKA, L. a kol. Hromadná dopravní nehoda na dálnici D-1. *Časopis 112*. 2008. roč. 7. č. 6. ISSN 1213-7053.

ČESKÁ REPUBLIKA. Usnesení vlády ČR č. 246 ze dne 19. května 1993

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů ČR*. 1997, roč. 1997, č. 13, 3/1997.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon, kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000, roč. 2000, č. 237, 73/2000.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000, roč. 2000, č. 238, 73/2000.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000, roč. 2000, č. 239, 73/2000.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000, roč. 2000, č. 240, 73/2000.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000, roč. 2000, č. 361, 98/2000.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2008, roč. 2008, č. 273, 91/2008.

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o zdravotnické záchranné službě. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2011, roč. 2011, č. 374, 131/2011.

ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2001, roč. 2001, č. 32, 11/2001.

ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška Ministerstva vnitra o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2001, roč. 2001, č. 247, 95/2001.

ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška Ministerstva vnitra o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2001, roč. 2001, č. 328, 127/2001.

ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *Sbírka zákonů ČR*. 2003, roč. 2003, č. 429, 140/2003.

ČESKÁ REPUBLIKA. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda. *Katalog typových činností IZS*. 2008. 42 s. STČ-08/IZS.

ČESKÁ REPUBLIKA. Katalogový soubor – typová činnost složek IZS při společném zásahu: Při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici. *Katalog typových činností IZS*. 2008. 55 s. STČ-10/IZS.

ČESKÁ REPUBLIKA. Kraj Vysočina. Ing. MURÁRIK, J. *Zpráva k hromadné DN ze dne 20.3.2008*

SEZNAM ELEKTRONICKÝCH ZDROJŮ

ČESKÉ DÁLNIČE.CZ. Historie dálnic. [online]. 2014. [cit. 16.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic>

ČESKÉ DÁLNIČE.CZ. Souhrnné informace. [online]. 2014. [cit. 16.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Hasičský záchranný sbor ČR. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. <http://www.hzscr.cz/clanek/uvod-hasicsky-zachranny-sbor-cr-zakladni-poslani.aspx>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Jednotky PO. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Jednotky PO. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/jednotky-po-961839.aspx>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Výkon služby. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/vykon-sluzby.aspx>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Dokumentace IZS. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW:

<http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Krizové řízení. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/krizove-rizeni-a-cnp-havarijni-planovani-havarijni-planovani.aspx>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR. Dokumentace IZS. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR KRAJE VYSOČINA. Roční zpráva o stavu požární ochrany za rok 2012. [online]. 2013. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/rocni-zpravy-o-stavu-pozarni-ochrany-v-kraji-vysocina-rocni-zprava-o-stavu-pozarni-ochrany-2012.aspx>

HAVLÍK, M. Hromadné neštěstí na dálnici D-1. [online]. 2008. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: http://www.zsa.cz/katastrofy2008/2_2.pdf

MINISTERSTVO VNITRA ČR. Integrovaný záchranný systém. [online]. 2014. [cit. 16.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/pojmy-integrovaný-zachranný-system-izs.aspx>.

MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HZS ČR. *Ústřední poplachový plán integrovaného záchranného systému*. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014].

Dostupné z WWW:

<http://www.vlada.cz/assets/ppov/brs/dokumenty/ustredni-poplachovy-plan-2011.pdf>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Silnice a dálnice v ČR. [online]. 2013. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW:

[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf)

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Situace na D1 v době řetězové havárie [online]. 2008. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Udrzba-komunikaci/Zimni-udrzba/situace-na-d1-v-dobe-retezove-havarie>

ŠAFR, G. *Integrovaný záchranný systém II*. [online]. 2007. [cit. 15.12.2013]. s.4-5. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.

Dostupný z WWW: <http://www.hasicirajec.cz/upload/p3k-IZS2.doc>.

ZDRAVOTNÍ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA KRAJE VYSOČINA. Typy výjezdových skupin ZZS. [online]. 2014. [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.zzsvysocina.cz/index.php?page=posadky>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

GŘ HZS	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotky požární ochrany
KOPIS	Krajské operační a informační středisko
LZS	Letecká záchranná služba
OPIS	Operační a informační středisko
PČR	Policie České republiky
RLP	Rychlá lékařská pomoc
RZP	Rychlá zdravotnická pomoc
ZaLP	Záchranné a likvidační práce
ZZS ČR	Záchranná zdravotnická služba České republiky

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. – Dislokace jednotek HZS kraje Vysočina a jejich hasební obvody.	19
Obrázek 2. – Základny ZZS kraje Vysočina.	23
Obrázek 3. – Klimatické podmínky na 105,5. km DI, zachycené dne 20.3.2008 v	44
Obrázek 4. – Pohled na týlové zabezpečení místa DN na DI.	46
Obrázek 5. – Pohled na DI, v místě kde byly odstraněny středové svodidla.	48
Obrázek 6. – Pohled na techniku odtahové firmy PRETOL HB s.r.o.	49

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha I** - Počty výjezdových skupin ZZS v kraji Vysočina
- Příloha II** - Přehledová mapa úseku hromadné dopravní nehody na dálnici D1
- Příloha III** - Výčet sil a prostředků jednotek požární ochrany při zásahu u DN na dálnici D1

PŘÍLOHA I:

Počty výjezdových skupin ZZS v kraji Vysočina

Oblast	Výjezdové základny		Počet výjezdových skupin (1.11.2013)			
			RLP	RZP	RV	LZS
Jihlava	Jihlava	den		3	1	1
		noc		2	2	
	Telč	den	1			
		noc		1		
Pelhřimov	Pelhřimov	den	1		1	
		noc		1	1	
	Pacov			1		
	Počátky			1		
	Kamenice nad Lipou			1		
	Humpolec		1			
Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	den	1	1	1	
		noc	1		1	
	Chotěboř			1		
	Ledeč nad Sázavou			1		
	Příbryslav			1		
Třebíč	Třebíč		1	1		
	Jemnice			1		
	Moravské Budějovice		1			
	Náměšť nad Oslavou		1			
	Velká Bíteš			1		
Nové Město na Moravě	Nové Město na Moravě			1		
	Bystřice nad Perštejnem		1			
	Velké Meziříčí		1			
	Žďár nad Sázavou		1			
celkem ZZS Vysočina			10 (8)	14	3 (4)	1

Zdroj: ZDRAVOTNÍ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA KRAJE VYSOČINA. Typy výjezdových skupin ZZS. [online]. 2014 [cit. 15.2.2014]. Dostupný z WWW: <http://www.zzsvysocina.cz/index.php?page=posadky>.

PŘÍLOHA II:

Přehledová mapa úseku hromadné dopravní nehody na dálnici D1 ze dne 20.3.2008



Zdroj: <http://www.mapy.cz>

Červené šipky označují místa, kde došlo k uzavření dálnice. V těchto místech byla veškerá doprava z D1 svedena na objízdné trasy. Modré značky označují konkrétní místa, kde došlo k hromadným dopravním nehodám.

PŘÍLOHA III:

Výčet sil a prostředků jednotek požární ochrany při zásahu u DN na dálnici D1

Událost	Jednotka PO	Počet hasičů	Technika	Poznámka
100 km dálnice D1	Stanice Jihlava	2	RZA-L2R	
		4	CAS24/3400/210-S2Z	
		1	VEA-UL2	Spojař
		2	KA-S3	Týlový kontejner – týlové zabezpečení
		2	VEA-UL1	Týlové zabezpečení
	Stanice Humpolec	2	RZA-L2R	
		4	CAS24/3400/210-S2Z	
		4	VEA-UL1	
	Stanice Pelhřimov	2	RZA-L2R	
		2	VYA-S3	Pohotovost na stanice Humpolec
		2	VEA-UL1	
	Stanice Kamenice n. Lipou	3	Autobus	Týlové zabezpečení
	Stanice Havlíčkův Brod	3	RZA-L2R	
	Stanice Zruč nad Sázavou HZS St. kraje	2	DA12-L1Z	Náhrada za RZA
		2	CAS24/2500/400-S2Z	
	Stanice Žďár n. Sázavou	2	VYA-S3	Pohotovost na stanici Jihlava
	Jednotka SDH města Příbryslav	4	CAS8/1800/100-M3R	Pohotovost na stanice Havl. Brod
Jednotka SDH obce Čestín	4	DA12-L2Z		
Celkem		47	5x RZA, 3x CAS	

Událost	Jednotka PO	Počet hasičů	Technika	Poznámka
127 km dálnice D1	Stanice Velké Meziříčí	5	CAS24/3200/400-S3Z	
		2	RZA-L2R	
		2	VEA-UL1	
	Stanice Velká Bíteš	4	CAS24/3200/500-S3Z	Týlové zabezpečení
	Stanice Třebíč	2	VEA-L2	Týlové zabezpečení
	Stanice Žďár nad Sázavou	2	OA-L1	
Celkem		17	1xRZA, 2x CAS	

Zdroj: Kraj Vysočina. Ing. MURÁRIK, J. Zpráva k hromadné DN ze dne 20.3.2008

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Tomáš Caha

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: Kombinovaná

**Název práce: Postupy složek integrovaného záchranného systému při odstraňování
následků dopravních nehod na dálnici**

Rok: 2014

Počet stran textu bez příloh: 48

Celkový počet stran příloh: 4

Počet titulů českých použitých zdrojů: 22

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 17

Počet ostatních zdrojů: 0

Vedoucí práce: Ing. Michaela Melicharová