

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ / KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013 – 2014

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Tomáš Vávra

Činnost složek IZS na místě dopravní nehody

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jaroslav Konečný

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR/COMBINED (Part time)

2013 - 2014

BACHELOR THESIS

Tomáš Vávra

**Activities of the Integrated Rescue System elements on a traffic
accident spot**

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Jaroslav Konečný

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 18.2.2014

Tomáš Vávra

Poděkování

Chtěl bych poděkovat Mgr. Jaroslavu Konečnému za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této diplomové práce.

Anotace

Bakalářská práce se věnuje problematice a úloze složek Integrovaného záchranného systému při společném zásahu na místě silniční dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci dle Dohody ADR. Práce si klade za cíl objasnit nejen podstatu vzniku dopravních nehod ale i funkčnost a kompetence jednotlivých složek IZS, jednotlivé dílčí postupy a opatření v přímé souvislosti s eliminací vzniklého nebo hrozícího nebezpečí způsobeného dopravní nehodou.

Klíčové pojmy

Dopravní nehoda, havárie, likvidační práce, obnovovací proces, záchranné práce, základní složky IZS,

Annotation:

The bachelor thesis focuses on the elements of the Integrated Rescue System's role within their joint intervention on a spot of a traffic accident that included a vehicle carrying dangerous goods according to the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR). The aim of the thesis is to provide clarification of not only the occurrence of traffic accidents but also the functionality and competence of the single elements of the Integrated Rescue System, individual working processes as well as measures and precautions implemented with the aim to eliminate the already existing or imminent danger caused by the traffic accident.

Key terms:

Accident, basic elements of the Integrated Rescue System, recovery process, rescue operations, salvage operations, traffic accident

Obsah

ÚVOD	9
1 Historie IZS a jeho právní úprava	11
1.1 Záchrané složky před rokem 1989	12
1.2 Vývoj záchranných složek po roce 1989.....	13
2 Složky IZS a základní terminologie	15
2.1 Základní složky IZS	16
2.2 Ostatní složky IZS	16
3 Silniční doprava	17
3.1 Základní znaky dopravních nehod.....	18
3.2 Rozdělení silničních dopravních nehod podle závažnosti	19
3.3 Způsoby šetření silničních dopravních nehod	20
3.4 Příčiny a následky silničních dopravních nehod	25
4 Charakteristika činnosti složek IZS při zásahu na místě silniční dopravní nehody 30	
4.1 Činnost základních složek IZS na místě dopravní nehody	30
4.2 Činnost ostatních složek IZS na místě dopravní nehody.....	34
4.3 Činnost operačních středisek základních složek IZS a tísňové linky 112	35
5 Záchrané, likvidační a obnovovací práce na místě silniční dopravní nehody	39
5.1 Záchrané práce	39
5.2 Likvidační práce	39
5.3 Obnovovací práce.....	40
6 Postup základních složek IZS na místě silniční dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci dle Dohody ADR	41
7 Výzkumné šetření	47
7.1 Popis výzkumného problému	47
7.2 Cíl výzkumného problému	48

7.3	Výběr výzkumné metody	48
7.4	Charakteristika výzkumného souboru	48
7.5	Vlastní průběh výzkumného šetření	49
7.6	Stanovení hypotéz	50
7.7	Praktické vyhodnocování získaných informací a dotazníků - analýza.....	51
7.8	Vyhodnocení hypotéz.....	69
7.9	Vyhodnocení a interpretace výzkumného šetření.....	69
8	Závěr	71
	Seznam použité literatury	73
	Seznam zkratk	75
	Seznam grafů.....	76
	Seznam příloh.....	77

ÚVOD

Bakalářská práce je věnována tématu činnosti základních a ostatních složek IZS na místě silniční dopravní nehody. Uvedenou problematiku jsem si zvolil z několika důvodů. Jedním z důvodů je ta skutečnost, že jsem příslušníkem jedné ze záchranných složek integrovaného záchranného systému. Jiným důvodem je několik osobních zkušeností při řešení nebezpečných situací a vnímání zásadních zákonitostí a nutných postupů při záchrane nebo ochraně životů a zdraví osob.

Cílem takto koncipované práce je popsat a objasnit činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému v celém procesu činnosti, od přijetí oznámení až do ukončení celého zásahu. Významná část je svým obsahem věnována charakteristice problematiky silničních dopravních nehod a zásahu složek IZS na místě dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci podle Dohody ADR.

Základním předpokladem kvality života a zdraví obyvatelstva je kvalitně a dobře fungující systém vnitřní a vnější bezpečnosti státu. Velká většina obyvatelstva přistupuje k bezpečnosti s velkou dávkou subjektivního vnímání. V každé společnosti nastávají okamžiky a chvíle, kdy si není jednatel nebo skupina osob schopna sama poradit v krizových nebo nebezpečných situacích. Tím spíše, že se počet hrozeb a nebezpečí vlivem přírodních zákonitostí neustále zvyšuje a opakuje. Spektrum lidských činností ve světě nebezpečné stavy umocňuje. O to více se do popředí zájmu dostávají okolnosti v jaké kvalitě, rychlosti a rozsahu je nastavený integrovaný záchranný systém České republiky schopen odpovídajícím efektivním způsobem zasáhnout.

Práce si klade, mimo jiné, následující otázky: byl proces vzniku funkčního a efektivního záchranného systému bezproblémový a nevyskytly se žádné překážky? Jsou záchranné složky zasahující před rokem 1989 totožné se složkami zasahujícími v současné době? Jsou vypracované a prověřené postupy účinným vodítkem pro zasahující složky s ohledem na jejich bezpečnost?

Podkladem pro vznik této práce bylo množství odborné literatury, články odborných časopisů, internetové zdroje a v neposlední řadě osobní teoretické a praktické zkušenosti autora při plnění služebních povinností v řadách policistů PČR.

Popisované téma je natolik rozsáhlé a rozvíjející se, že tato práce tuto problematiku popisuje ke konci 4. čtvrtletí 2013.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Historie IZS a jeho právní úprava

Snaha o komplexní a koordinované řešení ochrany a záchrany obyvatelstva, likvidace havárií a dopravních nehod, ochrany před požáry, povodněmi, nákazami a dalšími negativními okolnostmi byla započata v průběhu roku 1991. Odpovídající kvalitu a akceschopnost bylo třeba právně upravit a stanovit tak, aby cíleně prováděné záchranné úkoly a úkony nebyly činěny izolovaně a neefektivně. V této době byly posuzovány dvě poměrně významná a podstatná řešení.

První koncepce se zabírala strukturou uceleného systému záchranných složek s předpokladem fungování určitých definovaných subjektů. Posláním takto zřízených institucí byly celoplošné zajištění nasazení sil a prostředků k případnému využití. Celý systém však předpokládal základní využití orgánů civilní ochrany. Tato koncepce však byla nevýhodná, civilní ochrana byla svým vybavením, organizační strukturou a posláním koncipován spíše pro případ válečného konfliktu. Současně byla problematická okamžitá aktivace požadovaných prostředků k okamžitému a každodenně předpokládanému zásahu.

Druhou koncepcí vybudování účinného systému byla snaha o prohloubení a praktické využití spolupráce jednotlivých složek záchranného systému. Při složitých a náročných likvidačních pracích docházelo k nejasnostem v kompetencích, což bylo způsobeno mnohdy v důsledku neexistujícího jednoznačného definování zásad velení a jednotlivých odpovědností.

V rámci IZS nebyly vytvořeny žádné nové pevné orgány a struktury. Rozhodujícím a nejvýznamnějším článkem se stal Hasičský záchranný sbor ČR. Stal se jím z toho důvodu, že provozovaný celoplošně využívaný informační systém a jednotliví velitelé požárních jednotek mají s likvidací různých nebezpečných situací zkušenosti a jsou na takové stavy se svými skupinami vyškolení. Bylo logickým vyústěním, že právě zástupci této složky IZS budou odpovídat za součinnost a spolupráci jednotlivých složek integrovaného záchranného systému v místě zásahu. Takto budou činit do doby, řízení záchranných prací převezme odpovědná osoba státní správy nebo samosprávy.¹

Základním právním předpisem pro Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) je zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. Tato právní norma stanovuje ucelené zásady činností IZS, vymezuje působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů samospráv, upravuje povinnosti fyzických a právnických osob při přípravách na mimořádné události při likvidačních a záchranných pracích, upravuje oblast

¹ LINHART, P.: Některé otázky ochrany společnosti, 2004, str. 32

ochrany obyvatelstva před a při vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu.²

1.1 Záchrané složky před rokem 1989

Problematika ochrany obyvatelstva, hospodářství a společenského zřízení, jako nejdůležitějších složek fungování státu, je nedílnou součástí historického vývoje všech zemí a kontinentů. Potřeba zachování stability a prosperity společnosti v procesech vývoje vyžaduje a to nejen v přítomnosti, odpovídající systém využitelný v případě vzniku události, která tento systém ohrožuje. Vyjdeme-li nazpět do posledních desetiletí minulého století, zjistíme, že problematika ochrany a bezpečnosti byla v tehdejších podmínkách a společnosti poněkud rozdílně koncipována, řízena a využívána.

Politická změna roku 1948 v tehdeším poválečném Československu byla vyústěním snahy o zásadní změnu a proměnu budoucího bezpečnostního aparátu v zemi. Tento proces byl nastaven v dubnu 1945 a umožnil vznik Národní bezpečnosti. Rozvojem této nové bezpečnostní složky se postupně docílilo mnoho aktivit jak v oblasti vnitřní, tak i vnější bezpečnosti. Vývojem doby, společnosti a sílícího vlivu přicházejícího zvenčí státu se Národní bezpečnost resp. následně Sbor národní bezpečnosti stával nedílnou součástí politického systému. Svojí činností Sbor národní bezpečnosti odpovídal za veřejný pořádek, chránil socialistické zřízení a vlastnictví výrobních prostředků tehdejší společnosti a spolupodílel se na zajišťování úkolů při vzniku mimořádných událostí a to zejména a vždy s politickým a ideologickým podtextem. Vyjdeme-li z tehdejších podmínek služby příslušníků SNB, není možné objektivně a racionálně hodnotit a srovnávat podmínky dnešní.

Události šedesátých let minulého století donutily tehdejší vládní špičky k vypracování systému a nastavení směrnic tak, aby mohl být Sbor národní bezpečnosti využit nejen jako část složek podílející se na ochraně obyvatelstva před živelnými pohromami nebo průmyslovými haváriemi, ale i jako složka represivní. Tyto aktivity, zejména v období let 1968 -1970 byly časté. Paralelně s činností tehdejšího Sboru národní bezpečnosti vykonávaly svou činnost i složky tehdejší Požární ochrany: Ačkoli jsou si základní úkoly dnešního systému v mnohém podobné systému tehdejšího, velký rozdíl je v nastaveném způsobu řízení, organizování a odpovědnosti. Mnohé zásahy na místech mimořádných událostí nebyly řízeny

² LINHART, P.:Některé otázky ochrany společnosti, 2004, str. 34

konceptně, příslušníci Sboru národní bezpečnosti neměli k dispozici odpovídající právní oporu a hlavní část bezpečnosti byla zaměřována k plánům pro případ válečného konfliktu. Z historicky ověřitelných informací lze konstatovat, že prakticky neexistovala koordinace společných postupů v oblastech velkých průmyslových havárií, požárů nebo závažných hromadných nehod na silnici nebo železnicích. Vzájemná nepropojenost a jistá izolovanost tehdejších tísňových linek samozřejmě nepřispívala k celkovému náhledu na záchrannou problematiku. Nelze však pouze kriticky hodnotit vlastní nasazení jednotlivých členů všech tehdejších složek, neboť pracovali s naprosto rozdílným technickým vybavením, primitivními spojovacími prostředky a technologiemi. Současně musíme akceptovat zákonitosti tehdejší doby a společenského zřízení. S těmito okolnostmi se musely vypořádat o odpovědné části zdravotnické pomoci a nemocnic. Budování nových stanic rychlé lékařské pomoci a následný postupný rozvoj informačních technologií přispíval k výraznějšímu prosazování nutnosti kooperací záchranných složek, tehdejší Armády ČR a složek Národní fronty. Vše pod záštitou jedné vládnoucí strany a Sboru národní bezpečnosti.

1.2 Vývoj záchranných složek po roce 1989

Politické události v České republice na konci roku 1989 přinesly do problematiky vnitřní bezpečnosti státu nové myšlenky a koncepce vedoucí k budoucímu vybudování nového organizovaného aparátu bezpečnostních složek podílejících se na ochraně obyvatelstva ve všech spektrech činností.

První počátky vzniku organizovaných záchranných složek v České republice můžeme datovat do roku 1993, kdy tehdejší vláda zahájila první konkrétní kroky vedoucí k právnímu vymezení činnosti složek, neboť vznikala stále intenzivnější potřeba sjednotit řešení ochrany obyvatelstva jako celku, jak organizovaně, tak i právně a legislativně.

Právní předpis, který stanoví podmínky činnosti Integrovaného záchranného systému je zákon vydaný Parlamentem České republiky č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.

Dle tohoto zákona jsou složky IZS cíleným a účelově budovaným systémem stanovených pohotovostních, záchranných a zvláštních služeb, včetně fyzických osob, orgánů státních a samosprávných subjektů. Cílem existence těchto složek je jejich koordinované a efektivní

nasazení při provádění záchranných a likvidačních prací nebo při řešení příprav na mimořádnou událost nebo události.

Byla to právě potřeba koordinovaného postupu a spolupráce složek IZS na základě nových společenských vztahů ve společnosti. Z hlediska vývoje činností Veřejné bezpečnosti, Svazu požární ochrany a Pohotovostních služeb lékařské pomoci před rokem 1989 je zřejmé, že se faktické náplně, obsahy prováděných prací a činností na místech dopravních nehod, požárů nebo havárií všech druhů oproti dnešním zásahům IZS výrazně neliší. Nejednost, mnohdy osamocenosť a nekoordinovanosť přinášela do činností předlistopadových záchranných složek problémy, které vznik IZS zásadním způsobem odstranil a vyřešil. Vymezení jasných kompetencí, postupů a rozsahu vlivu jednotlivých základních a ostatních složek v rámci fungujícího IZS přineslo do společnosti nově posuzovaný pohled na bezpečnostní politiku a bezpečnosť. Stěžejní úlohu převzal Hasičský záchranný sbor.

V letech před rokem 1989 byla tedy bezpečnosť osob nebo státu vnímána v souvislosti spíše s vojenskými a politickými hrozbami nebo možností války a ozbrojeného konfliktu v tehdejší politicko a ekonomicky bipolárně uspořádaném světě. Druhým úhlem pohledu na bezpečnosť byla obava z vnitřních útoků na stávající politický systém.

2 Složky IZS a základní terminologie

Za účelem snadnější orientace v textových částech bakalářské práce uvádím význam nejčastěji využívaných odborných termínů v problematice Integrovaného záchranného systému.

Zásadním pojmem využívaným ve všech sférách ochrany obyvatelstva, společenského zřízení a majetku je *bezpečnost*, kterou lze charakterizovat dle Terminologického slovníku krizových řízení jako „*stav, kdy jsou na efektivní míru omezeny hrozby pro objekt a jeho zájmy a tento objekt je k omezení stávajících i potenciálních hrozeb efektivně vybaven a ochoten při něm spolupracovat*“.³

Integrovaný záchranný systém (IZS) je v současné podobě právně vymezený, otevřený systém koordinace a spolupráce zákonem o IZS stanovených základních a ostatních složek předurčený k likvidaci každodenních událostí, přírodních a antropogenních katastrof. Je součástí systému vnitřní bezpečnosti státu a podílí se na naplňování ústavního práva občanů na poskytnutí pomoci v případě ohrožení zdraví nebo života ze strany státu. Jeho pevné struktury jsou tvořeny především stávajícími institucionálními částmi jeho základních složek, přičemž nosnou strukturu tvoří Hasičský záchranný sbor České republiky.⁴

Riziko je možnost, že s určitou pravděpodobností vznikne událost, kterou považujeme z bezpečnostního hlediska za nežádoucí. Riziko je vždy odvoditelné a odvozené z konkrétní hrozby. Míru rizika, tedy pravděpodobnost škodlivých následků vyplývajících z hrozby a ze zranitelnosti zájmu, je možno posoudit na základě tzv. analýzy rizik, která vychází i z posouzení naší připravenosti hrozbám čelit.⁵

³ Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu, Ministerstvo vnitra Praha 2004, str. 5

⁴ BALABÁN, M. a kol.: *Kapitoly o bezpečnosti*, Karolinum 2007, str. 185

⁵ Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu, Ministerstvo vnitra Praha 2004, str. 48

Mimořádná událost je škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných likvidačních prací.⁶

2.1 Základní složky IZS

*Základními složkami integrovaného záchranného systému jsou Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen hasičský záchranný sbor), jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby a Policie České republiky.*⁷

Základním posláním všech složek je zajišťování nepřetržitého výkonu pohotovostí, provádění neodkladných zásahů v místech mimořádných událostí a samotné vyhodnocování potřeb předpokládaných mimořádných událostí .

2.2 Ostatní složky IZS

*Ostatními složkami integrovaného záchranného systému jsou vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Ostatní složky integrovaného záchranného systému poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání.*⁸

⁶ Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu, Ministerstvo vnitra Praha 2004, str. 30

⁷ Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému

⁸ Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému

3 Silniční doprava

Silniční doprava se významným způsobem podílí na hospodářském rozvoji státu, na uspokojování všech podstatných potřeb obyvatelstva, na rozvoji mezinárodních a společenských vztahů a cestování. Základním faktorem fungující silniční dopravy je odpovídající dopravní infrastruktura. Tato má zásadní a nezaměnitelný vliv na jeden z hlavních principů – bezpečnost a plynulost silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu můžeme charakterizovat jako optimálně fungující stav systému silniční dopravy, bez kolizních situací při zaručené odpovídající plynulosti a organizaci provozu na pozemní komunikaci. Jde tedy o relativně plynulý a intenzivní ruch, bez výskytu nadměrně náročných dopravních stavů a situací, které by mohly na účastnících silničního provozu negativně působit a vést tak ke vznikům kritických situací anebo *dopravních nehod*. Pro udržování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a cílené snaze o snížení počtů dopravních nehod a negativních následků je nezbytné:

- vytváření podmínek pro trvale udržitelné růsty dopravních obslužností;
- zabezpečení rozvoje dopravních sítí v souladu se všemi nároky na jednotlivé druhy přeprav v rámci dopravního systému regionů;
- zajišťování propojování budovaných i stávajících dopravních cest České republiky na budovanou evropskou silniční síť;
- zvyšování bezpečnosti provozu za využití odpovídajících technických a komunikačních prostředků;
- zlepšování kvality dopravních cest, provozovaných vozidel a ochrany ekologie;
- v maximální míře eliminovat podmínky pro vznik dopravních nehod (dále jen DN), jako negativní součásti dnešní moderní doby.

3.1 Základní znaky dopravních nehod

Při posuzování skutkového děje a jednání účastníka události v silničním provozu je nutné znát přesné znění definice pojmu silniční dopravní nehody. Tato stručná definice je obsažena v ust. § 47 odst. 1) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve změně pozdějších zákonů (dále jen zákon o silničním provozu).

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích například havárie nebo srážka, která se stala nebo 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.⁹

Rozborem uvedeného pojmu dopravní nehoda můžeme definovat čtyři základní znaky dopravní nehody:

- a) *událost v silničním provozu;*
- b) *nepředvídatelnost;*
- c) *způsobená škoda na životě nebo zdraví osoby, anebo škoda na majetku*
- d) *přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu*

Za dopravní nehodu můžeme z tohoto hlediska tedy považovat pouze takovou událost, ke které došlo na místě nebo místech, kde platí a mohou být aplikovány právní normy vztahující se k pravidel silničního provozu. Těmito místy jsou dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.

Z pojmu dopravní nehody nelze odvozovat skutečnost, že každý účastník silničního provozu musí být nutně účastníkem dopravní nehody. Vznik takové události není možné předvídat, předpokládat nebo plánovat. Je možné konstatovat, že při určitém způsobu nedodržení závazně stanovených pravidel chování na pozemní komunikaci může nastat stav, kdy bezprostředně hrozí vznik dopravní nehody nebo k ní z tohoto důvodu pravděpodobně dojde. Zde můžeme uvést jako příklad jízdu opilého řidiče ve městě, riskantní jízdu na dálnici nebo ignoranci ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Dopravní nehoda, jako následek porušení pravidel sil. provozu, může být nositelem dalšího velmi důležitého znaku a tím je vzniklý následek na životě osoby, jeho zdraví nebo vzniklá škoda na majetku. Z tohoto hlediska posuzovaný následek má další oporu a návaznost na další právní normy, např. zákon. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a dále též zákon č. 40/2009 Sb., (dále jen trestní zákoník). Lze konstatovat, že za škodu na životě, zdraví nebo majetku je možno považovat pouze ten následek, který má příčinnou souvislost s uvedenou a konkrétní dopravní nehodou událostí.

K dopravní nehodě tedy musí dojít v přímé souvislosti s provozem vozidla, které se pohybuje nepozemní komunikaci. Důležité je uvést, že není rozhodující, zda jde o vozidlo motorové, nemotorové či tramvaj, a ani to, zda vozidlo bylo řízené řidičem nebo jelo bez něho.¹⁰

3.2 Rozdělení silničních dopravních nehod podle závažnosti

Silniční dopravní nehody se z hlediska charakteru, nehodového jednání, nutnosti zásahů složek IZS, z hlediska způsobů řešení a statistických a evidenčních účelů stávají obsahem mnoha statistik, výzkumů a evidencí. Dle charakteru dělíme dopravní nehody na události:

- a) havárie;
- b) srážky;
- c) jiné nehody.

¹⁰ KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Brno: Ministerstvo vnitra, 2011, s. 8. ISBN neuvedeno

3.3 Způsoby šetření silničních dopravních nehod

Rozmach silniční dopravy, relativně stálé počty vzniklých dopravních nehod v silničním provozu a postupně se rozvíjející právní úpravy zabývající se problematikou šetření silničních dopravních nehod přinesly do způsobů šetření uvedených událostí určité závazné zákonitosti a postupy.

Základními právními předpisy upravující šetření dopravních nehod jsou:

Zákon č. 361/ 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

Vyhláška MDS č. 31/2001 Sb., která upravuje problematiku řidičských průkazů a registr řidičů

Vyhláška MDS č. 32/2001 Sb., která upravuje evidenci dopravních nehod

Právních norem upravující problematiku silniční dopravy a dopravních nehod je samozřejmě mnohem více a svým obsahem upravují další nutné povinnosti, okolnosti a případné řešení dalších následků.

Těmito mohou být:

Nařízení Rady (EHS) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti

Vyhláška MZV č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů (Dohoda ADR)

Vyhláška MDS č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Právní úpravy způsobů šetření silničních dopravních nehod a správných právních kvalifikací obsahují i nezbytné interní akty řízení, která vydává Policejní prezidium České republiky. Mezi tyto důležité a stěžejní závazné pokyny Policejního prezidia (dále jen ZPPP) je možné uvést:

ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění ZPPP č. 143/2011 a s tím související **4. Pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie PP ČR** ze dne 12.1.2010, který upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod

ZPPP č. 192/2002, kterým se upravuje postup příslušníků PČR při provozování a využívání „ Informačního systému zpracování a evidence DN“ v prostředí LOTUS NOTES

ZPPP č. 156/2009, kterým se upravuje provozování informačního systému „ Evidence dopravních nehod“

ZPPP č. 58/2010, o dopravním zpravodajství

ZPPP č. 45/2009, kterým se upravuje postup při manipulaci s bloky k ukládání pokut, bloky na pokutu na místě nezaplacenou a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení

Z výše uvedených právních norem a závazných pokynů PP ČR je zřejmé, jak obsáhlá a společensky důležitá je problematika objektivního, rychlého a efektivního šetření dopravních nehod a jejich následků. Nelze konstatovat, že některé dopravní nehody jsou stejné. Totožné nemohou být ani jejich způsoby šetření, dokumentování. Podmínky dané pro následné rozhodnutí pojišťovny, správního orgánu nebo soudu budou také rozdílné. Velký důraz při samotném šetření dopravní nehody je stále více kladen na profesionalitu a odbornou zdatnost policistů, zejména dopravní služby, kteří jsou k šetření dopravních nehod dle ZPPP č. 160/2009, který upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu věcně, funkčně a místně příslušní.

Příslušníci PČR jsou v řízení o přestupcích vždy povinni dbát cti, vážnosti a důstojnosti občanů i své vlastní a usilovat o to, aby občanům v souvislosti s touto činností nevznikla bezdůvodná újma a případný zásah do jejich práv a svobod nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu prováděného opatření. Podle okolností případu jsou policisté povinni občany v potřebném rozsahu poučit o jejich právech a povinnostech. Policisté musí postupovat tak, aby jednotlivé přestupky byly náležitě objasněny a jejich pachatelé zjištěni. Za tímto účelem zjišťují skutkový stav věci a současně příčiny a podmínky, které páchání přestupků umožňují. K odstraňování těchto příčin a podmínek a celkovému předcházení a zabraňování páchání přestupků činí vhodná preventivní opatření. V řízení o přestupcích jsou policisté dále povinni důsledně uplatňovat základní zásady činnosti správních orgánů uvedené v ustanovení § 2 až 8 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, především zásady procesní ekonomie a hospodárnosti při volbě a provádění úkonů.¹¹

Dopravní nehody podle způsobu šetření dělíme na:

- a) Dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti;
- b) Dopravní nehody, které lze ukončit v blokovém řízení;
- c) Dopravní nehody, které vzhledem k okolnostem a vzniklému následku nelze v blokovém řízení ukončit;
- d) Dopravní nehody zaviněné zvířeti;
- e) Škodní události.

¹¹ Čl. Závazného pokynu policejního prezidenta č. 83/2006 ve znění pozdějších předpisů

Každá z výše uvedených kategorií způsobů šetření dopravních nehod má určité specifické postupy a zákonitosti, které musí být splněny a policistou šetřící událost v silničním provozu dle právní normy dodrženy.

Ke způsobu šetření dopravních nehod nepodléhající oznamovací povinnosti lze konstatovat, že se v praxi jedná o banální dopravní nehody, které nemusí být orgánům PČR hlášeny. Povinnost hlásit dopravní nehodu vyplývá z ust. § 47 odst. 4 a5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Jedná se tedy o ty dopravní nehody, kdy nedojde k usmrcení osoby nebo jejímu zranění a dále nedojde k hmotné škodě, která by zřejmě převyšovala na některém z vozidel, majících účast na dopravní nehodě nebo převyšujících věcech částku 100 tis. Kč. Další podmínkou je skutečnost, že vlivem dopravní nehody nedošlo ke zničení nebo poškození součásti a příslušenství příslušné komunikace a také v případě, kdy nedošlo k poškození životního prostředí nebo obecně prospěšného zařízení. Současně je nutné konstatovat, že nemusí účastníci dopravní nehodu oznamovat, jestli-že jsou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí schopni zajistit obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na místě dopravní nehody, resp. na komunikaci.

V praxi však nastávají velice často situace, kdy se dle zákona jedná o nehodu, která nepodléhá oznamovací povinnosti, ale PČR je na místo přivolána např. někým jiným. Zde je třeba ze strany policisty nutno naprosto striktně dodržovat konání z moci úřední na základě platné právní normy a ZPPP.

Dalším ze zmiňovaných způsobů šetření dopravní nehody je událost ukončená v blokovém řízení.

V zásadě se jedná o dopravní nehody, které splňují zákonné podmínky umožňující jejich projednání na místě jako dopravní přestupek, tzn. jsou splněny podmínky blokového řízení uvedené v ustanovení § 84 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, a ve věci nejde o opakovaný přestupek, který spáchal řidič v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát nebo vícekrát a u něhož zákon jeho vyřešení v blokovém řízení umožňuje. Další podmínkou je, že osoba podezřelá ze spáchání přestupku nepodléhá kázeňské nebo kárné pravomoci, kdy je třeba věc dle ustanovení § 58 odst. 1 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., odevzdat příslušnému funkcionáři. Jiným případem, kdy nelze věc projednat v blokovém řízení, přestože byly splněny všechny podmínky k jeho projednání, je případ, kdy poslanec nebo senátor Parlamentu ČR výslovně požádá o projednání jeho

dopravního přestupku v disciplinárním řízení před mandátním a imunitním výborem příslušné komory Parlamentu ČR.¹²

Oba dva výše uvedené způsoby šetření dopravních nehod se týká tedy okolností, kdy nehoda byla zaviněna též méně závažným způsobem jednání.

Dopravní nehody, které vzhledem k okolnostem a vzniklému následku nelze v blokovém řízení ukončit lze charakterizovat tak, že podléhají oznámení PČR. Došlo při ní k usmrcení osoby nebo zranění, vznikla hmotná škoda zjevně vyšší jak 100 tis. Kč, došlo k poškození obecně prospěšného zařízení, k poškození nebo ohrožení životního prostředí nebo k zásadnímu znemožnění nebo ztížení plynulosti silničního provozu. Další okolností, kdy nelze řešit dopravní nehodu v tzv. blokovém řízení dle ust. § 84 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích je ta skutečnost, že účast na dopravní nehodě má vlak, tramvaj nebo jiné nebo obdobné drážní vozidlo, kdy je při dopravní nehodě nejčastěji způsobeno zranění či usmrcení osob. Samostatnou kapitolou zůstávají dopravní nehody, kdy je účastníkem tzv. speciální osoba. Touto může být příslušník bezpečnostního sboru, příslušník ozbrojených sil, ústavní soudce, poslanec nebo senátor Parlamentu ČR, který požádá o projednání v disciplinárním řízení u mandátního a imunitního výboru komory Parlamentu ČR a to výslovně. Uvedený postup musí být rovněž uplatněn v případě, že účast na dopravní nehodě má osoba požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva.

Takovým způsobem bude rovněž dokumentována dopravní nehoda, při níž má účast vozidlo, které přepravuje nebezpečnou látku nebo věci dle mezinárodní Dohody ADR a při dopravní nehodě došlo nebo dochází k únikům těchto látek nebo látky.

Dalším velice často využívaným způsobem šetření dopravní nehody je postup při střetu lesní zvěře a vozidla, kdy však musí být splněno několik zásadních podmínek, aby mohl být sepsán „Záznam o nehodě zaviněné zvěří“. Těmito podmínkami jsou:

- u řidiče nesmí být zjištěno ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou, a to před jízdou nebo během jízdy;
- při události nesmí dojít k úmrtí nebo ke zranění přepravovaných osob;

¹² KONEČNÝ, Jaroslav. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. 1. vydání. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, prosinec 2011, s. 86. Č.j.: MV 50082-1/VO-2011

- na vozidle, majícím účast na DN nesmí být zjištěna nebo uplatněna technická závada;
- zvěř nebo její části musí nalezena na místě dopravní nehody nebo poblíž.

Jestliže dojde k situaci, kdy není splněna jedna z těchto základních podmínek, je policista povinen zpracovávat a prošetřovat událost jako dopravní nehodu, kterou není možno ukončit v blokovém řízení. V případě nálezu uhynulé zvěře je policista rovněž povinen zajistit její předání oprávněné osobě mysliveckého sdružení.

Poslední formou možného řešení vzniklé škody v souvislosti s provozem vozidla na pozemní komunikaci je rovněž okolnost vzniku škody na majetku a k této došlo rovněž nezaviněným jednáním. V daném případě do této kategorie spadá poškození krycích skel světlometů čelních, zadních a bočních skel automobilů a laků vozidel od předmětů, které odlétají od pneumatik kolem projíždějících vozidel všech druhů. Právní předpis rovněž v tomto případě stanoví postup a okolnosti vyřešení a zaevidování skutku.

3.4 Příčiny a následky silničních dopravních nehod

Silniční dopravní nehody se vzhledem k jejich následkům na životech či zdraví účastníků silničního provozu a škodám na majetku stávají stále více rizikovým faktorem silničního provozu. Rychlé a objektivní objasnění dopravních nehod včetně jejich příčin a podmínek vzniku nemá za cíl jenom represi, ale významně přispívá k prevenci, která je nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu.¹³

Samotný vznik, průběh a následek je v důsledku výsledkem působení několika nebo mnoha podmínek, zákonitostí a jednání účastníka nebo účastníků dopravní nehody. Stanovená právní norma, upravující způsoby chování účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, určuje povinnosti jednotlivým kategoriím účastníků. Porušení takové nebo takových povinností může být příčinou vzniku konkrétní dopravní nehody.

¹³ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998 s. 3. ISBN neuvedeno

Příčiny silničních dopravních nehod mohou spočívat jednak:

- a) v chování účastníků nehody;
- b) v technickém stavu zúčastněných vozidel;
- c) v situaci silničního provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost, apod.;
- d) v jiných okolnostech (např. ve stavu pozemních komunikací).

Z takto definovaných okolností je zřejmé, že následek dopravní nehody může být vyvolán okolnostmi nebo okolnostmi, které mohou být vázány pouze na jednání a chování samotného řidiče motorového vozidla. Další okolností mohou být stavy, které nezávisí na vůli řidiče, a přesto negativně ovlivní jednání řidiče tak, že následek nastane. Nejčastější příčinou dopravních nehod je právě kombinace takových vlivů. Tyto tedy jsou:

- a) příčinami subjektivního charakteru vzniku dopravní nehody;
- b) příčinami objektivního charakteru vzniku dopravní nehody.

Subjektivní příčiny tedy vycházejí ze samotného přímého i nepřímého chování všech účastníků silničního provozu. Tato schopnost nebo neschopnost bezpečného pohybu v dopravním prostředí je dána krom jiného též stavem a psychikou účastníka silničního provozu (např. řidiče), který je pod vlivem tíživé osobní situace, pod vlivem léků, alkoholu, únavy, věku, ale i nepříznivých přírodních podmínek a stresu. Současně se tyto okolnosti projevují do samotné momentální schopnosti řidiče bezpečně své motorové nebo nemotorové vozidlo řídit a bezpečně jej ovládat. Ze statistik jednotlivých Územních odborů PČR a celkových statistik zpracovávaných statistickým oddělením PP ČR vyplývá, že na dlouhodobých příčinách vzniků dopravních nehod se podílejí zejména:

- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky;
- nedodržení bezpečnostní vzdálenosti;
- nevěnování se plně řízení vozidla;
- nedání přednosti v jízdě;

- jízda po nesprávné straně vozovky a přejetí do protisměru;
- vyhýbaní se bez dostatečné boční vůle;
- nesprávné otáčení nebo couvání.

U objektivních příčin vzniku dopravních nehod se jedná o vliv takové skutečnosti nebo skutečností, které vznikly nezávisle na jednání samotného řidiče. Takovými příčinami může být např. náhlá technická závada, špatný stav povrchu komunikace, ale i náhlé nečekané zdravotní obtíže, které nebylo možno objektivně předvídat.

Vznik samotné dopravní nehody a následků přináší s sebou do celého širokého spektra oborů současné společnosti množství problémů a úskalí. Následky můžeme rozdělit na dvě základní skupiny:

- a) škody, které vznikly na životě a zdraví účastníků silniční dopravní nehody;
- b) škody, které vznikly na majetku.

Ad a) Vzniklé škody na zdraví nebo životě osob (účastníků silniční dopravní nehody) nelze chápat jako momentální a ohraničenou vzniklou škodu, byť je tento následek zjevný a hmatatelný. Podle následku na zdraví rozlišujeme dopravní nehody:

- s usmrcením účastníka;
- s těžkým zraněním (zde je třeba důsledně akceptovat podmínky obsažené v ust. § 122 odst. 2 trestního zákoníku);
- s lehkým zraněním (tzn. s jiným zraněním než zraněním těžkým).

Následně evidované a uplatňované škody v souvislosti s probíhající léčbou, rehabilitací a mnohdy doživotními poškozeními zdraví v důsledku zranění výrazně zvyšují nutnost odpovídajících opatření ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod tak, jak se Česká republika v rámci Evropské unie zavázala v „Národní strategii bezpečnosti silničního provozu“.

Přijetím první Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v dubnu 2004 vláda České republiky potvrdila záměr podniknout odpovídající kroky k zastavení a omezení

dlouhodobého nepříznivého vývoje dopravní nehodovosti v provozu a přiblížit tak úroveň následků dopravních nehod motoristicky vyspělým zemím. Evropská dopravní politika a vláda České republiky se tak připojily k předpokládanému cíli. Tímto je snaha o snížení počtu usmrcených účastníků silničního provozu v celostátním silničním provozu na max. 650 osob za kalendářní rok.

„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy České republiky, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem této strategie, která byla schválena a přijata usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob. Průzkumy z minulých let jasně ukazují na potřebu konkrétního oslovení všech zainteresovaných organizací a subjektů a současně jasné vymezení kompetencí pro jejich spolupráci. Materiál strategie svým obsahem vytváří základní podmínky pro široké působení resortů a všech dalších subjektů, které by mohly náplní své činnosti pozitivně ovlivnit kroky vedoucí k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jasná, adresná a cílená zapojení jsou předpokladem pro úspěšné naplňování cílů přijaté strategie.

Ad b) Při posuzování vzniklých škod dopravní nehodou je třeba vždy dělit škody na:

- vzniklé škody na dopravním prostředku a jejich příslušenství;
- škody vzniklé na dopravním značení a zařízení;
- škody vzniklé na ostatních předmětech (stromy, oplocení, obrubníky).

V téměř všech vyspělých státech jsou stále intenzivněji hledány, vylepšovány, a medializovány cesty a způsoby jak učinit rostoucí provoz na všech pozemních komunikacích bezpečnější, ale současně i jak snížit nebo zásadním způsobem zastavit negativní důsledky vzniku různých dopravních nehod. Ponecháme-li stranou veškeré okolnosti spojené s vývojem a výrobou bezpečnějších vozidel, s intenzivními přestavbami a úpravami silniční sítě, zůstává jediným a hlavním nebezpečím na silnici člověk. Ten je v dnešním světě příčinou a původcem převážné většiny dopravních nehod a jejich častou obětí. Naše republika, ať již předválečná nebo poválečná, se od vzniku a vývoje automobilů zařadila na čelní místa motoristicky vyspělých států. S rostoucím vlivem dopravy se nutně

zvýšila hustota provozu a modernizace vozových parků všech kategorií vozidel. Došlo k trvalým nárůstům výrazných změn v oblastech různých druhů dopravního značení a zařízení, signalizací a v neposlední řadě též odpovídajícího vybavení pořádkové a dopravní policie.

4 Charakteristika činnosti složek IZS při zásahu na místě silniční dopravní nehody

Celkovým rozvojem dopravní infrastruktury, cílenou koncepcí řízení dopravy a realizací objízdných tras velkých osídlených celků se postupně zvyšuje nejen bezpečnost a plynulost silniční dopravy, ale i komfort a zázemí uživatelů silniční sítě České republiky.

Silniční doprava je nejdůležitější součástí dopravních systémů nejen ve Středočeském kraji, ale v celé České republice. Mezi letité existující problémy na současné stávající silniční infrastruktuře patří zejména nedostatečná kapacita a přetíženost silniční sítě, nízká cestovní rychlost a nevhodné lokality narušující plynulost jízdy. Z těchto faktorů vyplývá vysoká nehodovost a přetrvávající negativní vlivy na okolní prostředí. Tyto problémy lze řešit mnohými způsoby, z nichž mne zaujaly zejména dva.

Jedním z nich je promyšlená a cílená podpora ostatních druhů přeprav účastnících se na celkovém objemu dopravního trhu a vhodné využívání investic, údržby a zkapacitňování stávajících komunikací.

Druhým problémem je otázka efektivního využívání současných komunikací v celé škále jejích druhů a vhodná organizace a dopravní opatření v samotné silniční dopravě.

4.1 Činnost základních složek IZS na místě dopravní nehody

Základní složky IZS jsou ze svých podstat činností nositeli nejdůležitějších základních rolí v celkovém systému provádění zásahů při vzniku mimořádných a krizových situací. Již při prvních okamžicích započetí zásahu jednou ze složek IZS je nutné správně a rychle vyhodnotit vzniklou nebo hrozící situaci a na základě získávaných informací zajistit odpovídající součinností nasazení adekvátních sil a prostředků ke zvládnutí situace.

Plně funkční a koordinovaná prvotní činnost základních složek IZS na místě události je tedy odvozena od informací, získaných zejména za pomoci tísňových linek, prostřednictvím kterých jsou události nejčastěji ohlašovány.

Historie tísňových linek v České republice řešené na národní úrovni sahá do sedmdesátých let minulého století. Jako první vznikla tísňová linka 150, byla určena pro tehdejší požárníky za účelem ohlášení požáru. Na celém území státu byla zavedena v roce

1970. O tři roky později byla zavedena linka 158 pro policii (tehdejší Veřejnou bezpečnost) a linka 155 pro lékařskou pohotovost.¹⁴

Integrací České republiky do struktur Evropské unie v roce 2004 byla i na území našeho státu zřizována tísňová linka 112, v návaznosti na fungující telekomunikační a informační evropský systém.

Bez zavedení nových, účinných a nejmodernějších technologií v této oblasti by byla činnost složek IZS podstatným způsobem snížena a zásahy by nebyly efektivní.

Jednotlivé činnosti složek IZS se v mnoha případech navzájem prolínají, doplňují a jsou na sobě závislé. Rychlost, efektivita, odpovídající nasazení sil a prostředků zachrání v každém roce velké množství ohrožených osob a uchrání majetek v řádech milionů.

Ze statistik jednotlivých operačních středisek základních složek IZS je zřejmé, že k oznamování událostí dochází z drtivé většiny pomocí telefonů. Je tomu tak i při oznamování dopravních nehod, které jsou ve výjezdech IZS obsaženy velkým podílem. Úkolem pracovníků, kteří jsou přímo odpovědní za příjem oznámení, je získání úplných a konkrétních informací o rozsahu a charakteru oznamované události a také o zjevných následcích nebo nebezpečí, které bezprostředně na místě události hrozí. Je tedy zřejmé, že zajištění funkčnosti a efektivního využívání tísňových linek je odzkoušené, využitelné a využívané. Konečným efektem zavedení takového systému tedy je:

- zajištění nepřetržitého provozu tísňových linek s možností dorozumívání s cizinci;
- bezplatnost a dostupnost takové služby;
- nastavení rychlého a přesného přenosu získaných zpráv od oznamovatele k záchranným složkám;
- zajištění možnosti telefonického spojení ze všech možně dostupných míst a hlasových zařízení.

Vzájemná součinnost základních složek IZS na místě samém odpovídá vždy konkrétní vzniklé události. Při dopravní nehodě může zasahovat pouze určený počet příslušníků Policie ČR, zejména služby dopravní policie, ale stejně tak může být na místě zásahu výjezd HZS a RLP. Jednotlivé činnosti a úkoly při zásahu vycházejí z momentálních potřeb a specifik zaměření jednotlivých výjezdů.

¹⁴ HLADÍK, V. a kol.: *150 let pomáháme a zachraňujeme*, GŘ-HZS ČR Praha 2003 str. 15

Z hlediska policejních činností jsou prvotními a neodkladnými úkony a opatřeními zejména tyto:

- a) poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci (např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla);
- b) zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (překážka na vozovce, poškození elektrického vedení, únik plynu nebo přepravovaných nebezpečných látek, apod.);
- c) uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením;
- d) zajištění okamžitého pátrání, včetně vyžádání spolupátrání prostřednictvím operačního střediska jiných útvarů a služeb P ČR, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl (v případě, že podezřelý ze spáchání dopravní nehody je cizinec, je nutno též vyžádat opatření u orgánů na hraničních přechodech);
- e) zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody (u účastníků též zjištění rodného čísla, u zraněných též zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni);
- f) obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu dopravy;
- g) provedení orientační dechové zkoušky u účastníků dopravní nehody ke zjištění alkoholu a při jejím pozitivním výsledku zajištění lékařského vyšetření včetně odběru krve;
- h) zajištění lékařského vyšetření zejména odběrem a vyšetřením moče, případně slin a krve, při podezření z ovlivnění jinou návykovou látkou;
- i) provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter konkrétního případu dopravní nehody.¹⁵

Úkoly a činnost sil a prostředků jednotek HZS na místě dopravní nehody jsou zejména:

- a) organizování průzkumu;
- b) organizování místa zásahu;
- c) zjišťování přítomnosti nebezpečných látek;
- d) organizace výměn informací o situaci na místě zásahu s Policií ČR, se silami a prostředky (technikou) správce komunikace;

¹⁵ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde 2000. s. 143

- e) povolávání na místo dopravní nehody orgány veřejné správy a vyžadují rozhodnutí o způsobu provedení opatření;
- f) usměrňování dopravy do příjezdu Policie ČR;
- g) provádění hašení požáru;
- h) poskytují první pomoc zraněným osobám, pokud není na místě ZZS;
- i) spolupráce se ZZS, včetně případného laického třídění zraněných osob;
- j) podíl na zajištění místa zásahu (osvětlení, týlový kontejner, apod.);
- k) zajištění týlové pomoci dlouhodobě zasahujícím složkám IZS;
- l) odstranění havarovaných vozidel vlastními silami nebo ve spolupráci se správci komunikací;
- m) provádění likvidačních prací na místě zásahu;
- n) opatření k zajištění zraněných nebo stresovaných zvířat.¹⁶

Neopomenutelným a stejně důležitým elementem v provádění záchranných prací na místě dopravní nehody nebo mimořádné události je nasazení sil a prostředků lékařské zdravotní pomoci. Jednotlivé počty vysílaných osádek zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS) je opět závislé od konkrétní události a počtu zasažených nebo ohrožených osob na zdraví a životech. Zajištění aktivní spolupráce příslušníků HZS a lékařů ZZS je nejčastěji vnímanou činností při dopravních nehodách, požárech, evakuacích a přírodních pohromách, povodních apod. Taková činnost není samozřejmě pouze a jen doménou České republiky, systémy ochrany obyvatelstva a ochrany vnitřní bezpečnosti jsou v současném světě mezi státy navzájem konfrontovány a stále více zlepšovány.

Základním a prioritním úkolem výjezdu ZZS je poskytnout zasaženým anebo zraněným osobám co možná nejlepší nutnou péči a pakliže to okolnosti vyžadují, zajistit jejich odeslání do odpovídajícího zdravotnického zařízení s ohledem na závažnost jejich zranění nebo zdravotních obtíží. Vzhledem k tomu, že je při zásazích IZS a zejména ZZS vždy obecně prioritou záchrana života a zdraví občana jsou k dosažení tohoto cíle vždy vytvářeny adekvátní podmínky. Tak, jak to okolnosti a specifika události dovolují.

Hlavní úkoly výjezdu ZZS a zasahujících lékařů tedy jsou:

- vyhodnocení rizik pro zajištění neodkladné péče o zasažené nebo zraněné osoby;

¹⁶ MV – generální ředitelství HZS *Katalogový soubor typové činnosti STČ – 08/IZS*, Praha 2008

- stanovení postupu záchrany občanů s velitelem zásahu popř. zajištění další odborné lékařské pomoci cestou operačních středisek v návaznosti na nutnosti případných transportů pomocí letecké služby nebo dalších využitelných sil a prostředků v dispozičním nakládání rychlé lékařské pomoci nebo rychlé zdravotnické pomoci;
- samotné provádění záchranných prací a odborného lékařského zásahu;
- právní využití v souvislosti s konstatováním smrti a ohledáním těl zemřelých, zejména při hromadných událostech.

Z výše uvedených činností všech základních složek IZS je patrné, že se jedná o efektivní a okamžitě využitelný systém opatření. Lze však také říci, že je stále možné pracovat na nových a moderních opatřeních vedoucích k samotnému snížení vzniků a následků mimořádných opatření. Zájem společnosti je snížit počty zraněných a usmrcených osob, snížit vznikající škody na majetku osob a stále zrychlovat provádění účinných pomoci. V současné době se vytvářejí podmínky pro lepší tísňová volání, zvyšuje se odbornost operátorek a operátorů linek tísňového volání. Moderní aplikace systémů získaných pomocí modulů GPS a rychlejší přenosy dat jednoznačně přispívají k eliminaci prodlev složek IZS.

Základní složky IZS a jejich činnost na místě události je neodmyslitelnou součástí dnešního civilizovaného světa. Záchranné, likvidační a obnovovací práce by se však v mnohých případech neobešly bez součinnosti s ostatními složkami IZS.

4.2 Činnost ostatních složek IZS na místě dopravní nehody

V průběhu dopravní nehody nebo následkem tohoto negativního jevu v silniční době často dochází k situacím, kdy základní složky nejsou schopny zajistit bezpečnost zásahu a zmírnění případných dalších dopadů na okolí.

Nejčastěji využívanými složkami této kategorie jsou v případě dopravních nehod havarijní, pohotovostní a odborné firmy, které svým vybavením, odborností a právní skutečností mohou zajistit odstranění nebo zmírnění nebezpečí a současně jsou povinny zajistit i odpovídající preventivní opatření. Jedná se zejména o:

- přerušení dodávek elektřiny, plynu, produktovodů;
- zajištění uzavírek pozemních komunikací a instalace adekvátního přenosného dopravního značení nebo zařízení;

- zajištění likvidace vzniklých překážek v silničním provozu v souvislosti s následky dopravní nehody (odklizení vraků, očištění povrchu vozovky, oprava poškozených součástí komunikace;
- zajištění bezpečnosti drážní přepravy v případě vzniku dopravní nehody s kolejovým vozidlem, zejména na železničním přejezdu (kontrola funkčnosti činnosti zabezpečovacího zařízení, kontrola a přeměření uložení železničních kolejnic);
- zajištění veřejného pořádku, ochrany obyvatelstva a majetku v součinnosti IZS se složkami Armády České republiky a obecní policie;
- poskytnutí odpovídajícího materiálního (případy hromadných dopravních nehod);
- poskytnutí věcných nebo osobních pomocí ze strany fyzických nebo právnických osob na základě uzavřených smluv s HZS.

4.3 Činnost operačních středisek základních složek IZS a tísňové linky 112

Základní řídicí články činností IZS jsou jednotlivá operační střediska Policie ČR, HZS a Zdravotnické záchranné služby na různých úrovních stupně řízení.

Pro správnou, cílenou a efektivní činnost výše uvedených součástí složek IZS jsou nezbytné informace, které budou následně využity k zajištění dobře fungujícího vnitřního bezpečnostního aparátu a jednotlivých mechanismů. Před vysláním složky IZS na místo zásahu je nezbytné vyhodnotit a využít informací přicházejících po jednotlivých linkách tísňových volání.

Těmito tísňovými linkami jsou :

- a) *Tísňová linka „150“* – zajišťuje předání a převzetí oznamované události prostřednictvím Hasičského záchranného sboru;
- b) *Tísňová linka „155“* – zajišťuje předání a převzetí oznamované události prostřednictvím Zdravotnické záchranné služby;
- c) *Tísňová linka „158“* - zajišťuje předání a převzetí oznamované události prostřednictvím Policie České republiky;
- d) *Tísňová linka „156“* – zajišťuje možnost předání a převzetí oznamované události prostřednictvím dispečinku obecní policie;
- e) *Tísňová linka „112“* – od roku 2003 funkční tísňová linka v gesci HZS jako jednotné evropské číslo tísňového volání. Zavedení linky „112“ a zřízení Telefonního centra

tísňového volání (dále jen TCTV 112) do organizace IZS ČR bylo základní podmínkou vstupu České republiky do struktur Evropské unie (dále jen EU).

Telefonní centrum tíšňového volání (TCTV 112) je pracoviště, které slouží k přijímání a odbavování tíšňových hovorů na tíšňové lince „112“ a předat informace operačním složkám Integrovaného záchranného systému. Obsahem předávaných zpráv je jednak informace o události, jednak předávání stavu řešení události.¹⁷

Zřízení linky „112“ bylo logickým pokračováním postupného sjednocování evropských zemí. Ve své doposud finální podobě Evropské unie je možný pohyb osob a zboží. S možností rozšíření finančních, hospodářských a kapitálových aktivit v Schengenském prostoru se však také úměrně zvyšuje i nebezpečí cestujících osob mimo území svého mateřského státu. Neznalost tíšňových linek cizího státu, jazyková bariéra a odlišnosti cizího území přinášely negativní okolnosti do následného uvedení složek IZS k zásahům. V dnešní době, pakliže se osoba dostane do situace, že musí pro svoji bezpečnost nebo bezpečnost jiného žádat o pomoc na tíšňové lince „112“, bude její sdělení převzato a vyřízeno s maximální možnou rychlostí, přesností a odborností ze strany odpovědných operátorů.¹⁸

Přístupováním dalších zemí do Evropské unie se logicky zvětšuje i prostor využívající toto jednotné číslo a státy tuto povinnost zavést linku „112“ musí před vstupem splnit. Vydeme-li z faktu, že ve všech členských státech EU žije kolem 500 miliónů obyvatel a tuto linku může využít prakticky každý na jakémkoliv místě území EU, jedná se o projekt opravdu velkých a rozsáhlých rozměrů. Z tohoto důvodu je linka „112“ neustále medializována, jsou vyzdvihovány její klady a technická vyspělost. S technickými a komunikačními možnostmi systému pracují i jednotliví operátoři středisek TCTV, kde může člověk v nouzi nebo tísní získat základní informace a popř. i adekvátní pomoc. Je tady tedy snaha příslušné Evropské komise o zajištění maximální míry bezpečí, zajištění dostupnosti linky „112“ a co nejvyšší možné úrovně poskytovaných reakcí na oznámení.

Samostatným projektem je i projekt REACH 112 pro osoby se sluchovým postižením nebo omezenými možnostmi komunikace a projekt e-Call, který se zabývá problematikou

¹⁷ ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z.: *Integrovaný záchranný systém*, SPBI Ostrava:2004, str. 92

¹⁸ FIALA, P, PITROVÁ, M.“ *Evropská Unie*, Centrum pro studium demokracie a kultury, Brno 2005, str. 65 - 68

a nastavením automatických kontaktů tísňové linky a vozidla v případě, že toto vozidlo má účast na dopravní nehodě.

Tísňová linka „112“ je tedy významným pomocníkem ve složitém systému krizových řízení, ochrany obyvatelstva a je tedy významným článkem zajišťování vnitřních bezpečností jednotlivých států a doplňuje svojí existencí a využitelností národní tísňové linky „150“, „155“ a „158“.

Na straně druhé je třeba též objektivně a nestranně konstatovat, že zejména ze strany přímých účastníků záchrany lidského života, zdraví nebo eliminací různých bezpečnostních hrozeb zaznívají názory, že přijetí oznámení o nutnosti zásahu na tísňové lince „112“, s sebou mnohdy přináší určité časové prodlevy a tím je samotný výjezd zpožděn. Takto formulované názory zaznívají nejen z řad policistů a příslušníků HZS, ale i ze strany výjezdových osádek vozidel záchranné služby a lékařů.

Záchranná služba, její nastavený systém výjezdů, zásahů a organizačních předpokladů je neustále zlepšován a inovován. Odborné znalosti lékařů, asistentů, operátorů a také řidičů jsou každodenně podrobovány přímé a přísné konfrontaci se všemi okolnostmi a podmínkami dnešní společnosti. V mnoha situacích a reálných podmínkách je bezprostřední ohrožení zdraví a života zasahujících členů výjezdu ZZS stejné jako příslušníků HZS nebo PČR. Z tohoto důvodu je nezbytné získávání důležitých informací již v průběhu oznamované události, neboť tyto mohou další následný postup a průběh zásahu zlepšit a zefektivnit. Z mnoha realizovaných společných zásahů, zejména na místech dopravních nehod vyplývá jednoznačný závěr. Existuje-li na místě dopravní nehody prioritou záchrana života a zdraví osoby, musí být vzhledem k okolnostem události vytvořeny odpovídající podmínky pro mnohdy složitou práci lékaře a jeho k zásahu vyškoleného týmu. Zde příslušníci PČR a HZS musí aktivně a účelně zajistit místo zásahu tak, aby bylo možné zajistit prvotní ošetření zraněné osoby a její bezproblémový transport do odpovídajícího zdravotnického zařízení dle rozhodnutí lékaře.

Za účelem získání objektivních informací týkající se vlastního pohledu záchranáře na součinnost jednotlivých základních složek IZS jsem provedl krátký rozhovor s primářem ZZS Kutná Hora MUDr. Otomarem Kušičkou, který mi na moji otázku odpověděl takto:

„Ze zkušeností získaných při výkonu svého povolání aktivního lékaře a současně primáře ZZS Kutná Hora musím konstatovat, že každá okamžitá fyzická nebo organizační pomoc ze

strany policistů, hasičů nebo jiné osoby na místě závažné dopravní nehody nebo jiné mimořádné události je pomocí neocenitelnou a pro zasahujícího lékaře důležitou. Cílem mnou řízeného týmu spolupracovníků je provedení rychlého, efektivního a správného zásahu na místě samém a za využití všech možností, které nastavený systém spolupráce IZS předpokládá a vyžaduje“.

5 Záchranné, likvidační a obnovovací práce na místě silniční dopravní nehody

Zásah složek IZS na místě mimořádné události nebo místě dopravní nehody s sebou mnohdy rovněž přináší povinnost vyhodnotit a také v mnoha případech provést další nutné práce a opatření. V rámci prováděných zásahů složek IZS mají zásadní roli při záchranných, likvidačních a obnovovacích pracích příslušníci HZS, neboť ke své práci a činnosti mají vybudované celoplošné organizační a informační systémy s celou řadou využitelné a použitelné speciální techniky a zařízení. Tyto předem definované prostředky je možno prakticky okamžitě a efektivně využít k různým činnostem do doby, než bude odpovídajícím způsobem nasazena technika nebo prostředky z jiných použitelných zdrojů dle předem stanovených plánů různých činností. Z toho nastaveného systému rovněž vyplývá, že řízením a úkolováním jednotlivých členů IZS při součinnostním zásahu na místě události je pověřen právě příslušník HZS. Jsou to právě velitelé jednotlivých požárních skupin a jednotek, kteří vzhledem ke svým zkušenostem, výcviku a v neposlední řadě i vzdělání mohou kvalifikovaně a odborně situaci zvládnout.

5.1 Záchranné práce

Záchrannými pracemi se rozumí činnost k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin.¹⁹

5.2 Likvidační práce

Likvidačními pracemi označujeme takové činnosti, které vedou k odstraňování způsobených škodlivých následků v souvislosti s mimořádnou událostí, kterou byly postiženy osoby, věci, zvířata a životní prostředí. Jedná se o činnost, která musí být provedena bezprostředně a to tak, aby se mohly složky IZS provádějící samotný zásah místo opustit anebo předat místo k dalšímu opatření. Některé likvidační práce mohou být současně i pracemi obnovovacími, pakliže o této činnosti rozhodne velitel tohoto příslušného zásahu.

¹⁹ RICHTER, Rostislav. *Výkladový slovník krizového řízení*, MV-Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, Praha: ISBN 978-80-86640-54-9 str.120

5.3 Obnovovací práce

Činnost, která směřuje k obnově zasaženého území, životního prostředí a života společnosti se nazývá obnovovacími pracemi.

Provádění jednotlivých činností a jejich způsob je v přímé souvislosti s druhem vzniklé události a také na jejím rozsahu. Současně je třeba posuzovat věc z hlediska jednotlivých složek IZS a na jednotlivých podfátech činností a koordinačních úrovních řízení.

Těmito úrovněmi jsou tyto:

- a) Úroveň taktická;
- b) Úroveň operační;
- c) Úroveň strategická.

ad a) Úroveň taktického řízení je využívána zejména na místech zásahů, kde došlo ke vzniku mimořádné události nebo lze takovou situaci vzhledem ke zjištěným skutečnostem reálně předpokládat a předvídat. Z tohoto důvodu je dáno pravidlo, že osobou odpovědnou za prováděné práce a činnost je velitel výjezdu HZS.

ad b) Úroveň operačního řízení tvoří systém zřízených operačních středisek složek IZS s tím, že prioritu řídicích funkcí má v daném systému operační a informační středisko Hasičského záchranného sboru. Tato střediska jsou dispozičně zřízena nejen na teritoriích krajů a jednotlivých okresů, ale i na Ministerstvu vnitra. Úkolem jednotlivých středisek jsou rovněž činnosti v souvislosti s obsluhou jednotlivých tísňových linek.

ad c) Úroveň strategického řízení tvoří jednotlivá angažování starostů obcí, hejtmanů krajů anebo Ministerstva vnitra v souvislosti s probíhajícími koordinačními činnostmi a to v případech, že dojde k vyzvání k těmto činnostem ze strany příslušného velitele zásahu. Ke strategickým a koordinačním činnostem slouží rovněž předem vypracované, zhodnocené a připravené krizové plány.

6 Postup základních složek IZS na místě silniční dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci dle Dohody ADR

Mezi zvláštní případ dopravní nehody můžeme zařadit tu událost v silničním provozu, kdy dojde k dopravní nehodě za účasti vozidla převážející nebezpečnou látku nebo věci dle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek ADR a následkem této skutečnosti dojde nebo dochází k úniku látky. Podmínky přeprav nebezpečných látek jsou obsaženy ve dvou značně obsáhlých přílohách.

Příloha A jednotlivé nebezpečné látky zařazuje dle specifických vlastností a charakteristik do tříd a současně určuje a stanovuje zásady pro označování, balení a používání. Současně definuje podmínky a formy průvodních dokumentů nebezpečných látek.

Příloha B se zabývá přepravními a provozními podmínkami, vybavením, označením, parkováním vozových přepravních jednotek a také technickými požadavky na konstrukci vozidel určených k přepravám látek.

Dohoda ADR ve svém obsahu dále sjednocuje a upravuje, a to pro všechny členské státy, podmínky jednotlivých školení řidičů, povinnou výbavu vozidel pro případ nehody a další podmínky typů, konstrukcí a odolností obalů nebezpečných látek. Z vývoje společnosti, technologií a s tím souvisejícím větším počtem přepravovaných látek a možností obalů se zcela logicky vyvíjí, doplňuje a upravuje samotný obsah smlouvy ADR, což samozřejmě přináší stále větší důraz na školení a informovanou všech zainteresovaných složek v této problematice. V okamžiku, kdy dojde k dopravní nehodě na pozemní komunikaci, musí být vždy převážena nebezpečná látka pro zasahující složky jasně deklarována, a to se všemi stanovenými podmínkami a náležitostmi. Z celé problematiky ADR je pro zásah na místě události vždy nejdůležitější získání informací o *identifikačním čísle nebezpečnosti* látky v horní části výstražné oranžové tabulky a *identifikačním čísle přepravované látky* v dolní části výstražné oranžové tabulky. Další důležitou informací je deklarace látky pomocí *bezpečnostních značek*, jejichž umístění na vozové jednotce je přesně definováno.

Dopravní nehoda, při které dojde k úniku nebezpečné věci (látky) z vozidla přepravujícího nebezpečné věci v souladu s Evropskou dohodou ADR (vyhláškou MZV č. 64/1987 Sb.), se zaznamenává na „Protokol o nehodě v silničním provozu“.

Přeprava nebezpečných látek po pozemních komunikacích je stále větším a větším problémem dopravního systému. Počet přepravovaných nebezpečných látek stoupá, zvyšuje se počet přepravních jednotek zajišťujících tyto přepravy a s touto činností stoupá i zvýšené riziko dopravních nehod za účasti těchto vozidel.

Pokud při dopravní nehodě (ale i jiné události) dochází k úniku nebezpečných látek, musí policisté do příjezdu příslušných odborníků, jimiž jsou zpravidla hasiči, zajišťovat provedení prvotních neodkladných úkonů na místě tak, aby nedošlo k ohrožení jejich života a zdraví ani života a zdraví jiných osob a bylo co nejméně ohroženo životní prostředí. Na místě nehody je pro další opatření nezbytné provést především následující opatření a to podle situace na místě události a s ohledem na bezpečnost vlastní i ostatních osob:

- zjistit a operačnímu středisku předat identifikační čísla z oranžové výstražné tabulky, kterými je vozidlo vybaveno;
- fotograficky zadokumentovat veškeré označení vozidla (oranžové výstražné tabulky a bezpečnostní značky);
- pokud to není spojeno s mimořádným nebezpečím, je ideální také zajištění písemných pokynů pro případ nehody (tj. některé útvary disponují programem „ADREM“, který je schopen po zadání identifikačního čísla látky zjištěného z oranžové tabulky, látku identifikovat a současně získat přesné pokyny upravující bezpečný postup na místě dopravní nehody), tyto informace jsou mimořádně důležité jak pro další činnost policistů, tak zejména pro stanovení vybavení a činnost zásahové jednotky hasičů, zdravotníků, popř. ostatních složek IZS apod.;
- uzavřít v potřebném rozsahu prostor maximálního ohrožení, tzn. nebezpečnou zónu, do níž nelze vstupovat bez stanovených ochranných prostředků. Při stanovení poloměru nebezpečné zóny je nezbytné, zejména u plynů a třaskavých látek, vzít v úvahu také směr a sílu proudění vzduchu a ostatní hlediska ovlivňující šíření nebezpečných látek z místa nehody. Pokud nezjistíme, o jakou látku se jedná, měli bychom vymezit obecnou nebezpečnou zónu, což představuje poloměr o velikosti 100 metrů (od ohniska dopravní nehody).

Pro jednotlivé látky jsou doporučovány následující minimální poloměry nebezpečných zón od okrajů unikajících látek:

<i>hořlavé kapaliny, louhy a kyseliny</i>	5 m
<i>hořlavé a jedovaté plyny, páry a prach</i>	15 m
<i>látky schopné výbuchu (plyny, páry a prachy)</i>	30 m
<i>radioaktivní látky</i>	50 m
<i>třaskaviny a rozsáhlé oblaky par</i>	100 m až 1000 ²⁰

Samotný zásah složek IZS se přímo a úměrně odvíjí též od dalších okolností, které mají vliv na náročnost využití sil a prostředků. Těmito okolnostmi jsou např.:

- místo vzniku dopravní nehody (osídlené místo, třída silnice, dojezdová vzdálenost složek IZS apod.);
- roční doba a momentální klimatické podmínky v místě události;
- hustota provozu a zatížení komunikace v dopravní špičce;
- nebezpečí zvýšení nebezpečí z důvodu ohrožení přenosových sítí a životního prostředí apod.

Provedením všech důkladných neodkladných a neopakovatelných úkonů v souvislosti s takovým druhem události v silničním provozu samozřejmě činnost policistů při šetření dopravní nehody nekončí. Celkovou analýzou zjištěných skutečností musí být z celé věci vyvozen poměrně rozsáhlý a důkladný závěr. Prošetřovány budou nejen okolnosti vzniku, průběhu a následku vzniklé dopravní nehody, ale i okolnosti způsobilosti a oprávněnosti přepravy této látky. Povinnosti odesílatele, přepravce a příjemce jsou v právní rovině poměrně přísné a jednoznačné. Zjištěná porušení v souvislosti s převozem nebezpečné látky jsou samozřejmě právně postižitelná nejen v rovině aplikace přestupkového zákona, ale i v rovině trestně právní. Z tohoto hlediska je činnost příslušníků, a to zejména dopravní služby, kteří konají ohledání místa činu, zásadní a důležitá. Při dopravních nehodách vozidel ADR často dochází nejen k úmrtí a zranění osob, ale také k velkým materiálním škodám na majetku

²⁰ KONEČNÝ, Jaroslav. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. 1. vyd. Brno: Ministerstvo vnitra, 2011, s. 89. ISBN neuvedeno

a životním prostředím. Z tohoto důvodu musí být práce policistů a případně přivolaných vyšetřovatelů a specialistů bezchybná. K tomuto cíli slouží a aplikované postupy v rámci IZS.

Pro celkové zhodnocení výše uvedených nastavených standardů je možné analyzovat a hodnotit skutečný a reálný zásah složek IZS na místě konkrétní dopravní nehody, ke které došlo na silnici II. třídy č. 126 v obci Zbraslavice v okrese Kutná Hora. K této události došlo dne 5. listopadu 2013.

Sektorové operační a informační středisko HZS se sídlem v Kolíně přijalo oznámení o dopravní nehodě soupravy nákladního vozidla s cisternou převážející kyselinu sírovou v 07:45 hodin a na likvidaci hrozícího nebezpečí byly vyslány prostřednictvím operačních středisek výjezdové skupiny HZS Kutná Hora a HZS Zbraslavice. Současně přijalo oznámení o dopravní nehodě operační středisko ÚO PČR Kutná Hora, kdy dojezdová vzdálenost činila na místo dopravní nehody 21 kilometrů. Z prvotního nahlášení dopravní nehody byly zjištěny informace, že není potřeba v této době přivolat lékaře ZZS, neboť při události nedošlo ke zranění osob. Uvedená souprava nákl. vozidla a čtyřkomorové cisterny byla v době oznámení deklarována jako přepravní jednotka převážející nebezpečnou látku předepsaným bezpečnostním označením, zejména UN kódem 1830 a třídou nebezpečnosti 80. Současně bylo sděleno, že dochází k drobnému úniku provozních kapalin z nákl. vozidla a souprava se nachází v pravém silničním příkopu, na svahu, který se svažuje směrem do obydlené a zastavěné části obce Zbraslavice.

Výjezdové týmy obou základních složek se namísto oznámené dopravní nehody dostavily v čase 08:06 hodin poté, co již prvotní úkony na místě provedla hlídka OOP PČR ÚO Zbraslavice, která provedla uzavření komunikace a vyloučila případný pohyb osob v místě a bezprostředním okolí události. Od řidiče polské národnosti byly rovněž vyžádány všechny předepsané doklady nutné k realizaci převozu této látky, zejména pokyny pro případ nehody. Zde bylo zjištěno, že se jedná o 65% roztok kyseliny sírové.

Provedením základního průzkumu místa události, bezprostředně hrozícího nebezpečí, okolností dalšího postupu při přečerpání a vyproštění soupravy byly po provedených konzultacích ze strany velitele zásahu vydány pokyny zakročujícím příslušníkům HZS a hlídkám PČR za účelem koordinovaného a bezpečného postupu likvidace nahlášené události.

Prvotním účinným opatřením bylo odčerpání pohonných hmot nákladního vozidla (nafty) z nádrží v množství cca 500 litrů s tím, že před samotným zásahem došlo k drobnému úniku do země pod místem konečného postavení soupravy po dopravní nehodě. Únik samotné přepravované látky nebyl zjištěn. Docházelo pouze k velice drobným odkapáváním kyseliny z vyrovnávačů tlaků cisterny, což bylo zajištěno záchytem do přizpůsobených nádob HZS. Vzhledem k okolnostem a specifickým okolnostem byla vyhraničena zóna o průměru 200 metrů k zajištění bezpečného pohybu zasahujících příslušníků HZS a odstavení techniky, neboť se na místo na žádost velitele dostavily další složky HZS a chemické družstvo HZS Praha Strašnice a DEKONTA se speciálním vybavením a prostředky na přečerpávání kyseliny sírové do druhé připravené přepravní cisterny. Současně s těmito činnostmi byla ze strany velitele zásahu HZS a odpovědného příslušníka PČR přijata bezpečnostní opatření ve spolupráci se starostou obce Zbraslavice, zástupců odboru životního prostředí MÚ Kutná Hora, zástupců firmy ČEZ a čističky odpadních vod Zbraslavice. O celkové problematice uzavření silnice č. II/126 v lokalitě byly vyrozuměni dispečeri rychlé lékařské pomoci a provozovatelé linek hromadné autobusové přepravy v regionu Kutná Hora. Pomocí linek dopravního zpravodajství byly podány základní a důležité informace v celorepublikové síti s cílem co nejvíce eliminovat jízdu vozidel tímto úsekem, zejména vozidel s hmotností nad 7,5 tuny, neboť okolní terén, typy silnic a lokality mohly být bezpečně využity k objízdám pouze pro menší vozidla a nezbytné linkové autobusové spoje.

Celá událost byla dokumentována i ze strany zástupců televizních a regionálních rozhlasových stanic.

Po provedení nezbytných přípravných prací bylo započato samotné přečerpávání kyseliny. Tato činnost byla spolu s vyproštěním soupravy za využití asistenční služby ukončena provedením všech aktuálních dokumentačních a likvidačních prací samotného zásahu složek IZS ve 23:26 hodin odjezdem z místa události.

Během celého zásahu bylo prioritním cílem zajistit bezpečné a bezproblémové přečerpání převážného nebezpečného nákladu a pohonných látek tak, aby bylo co nejméně ohroženo okolní obyvatelstvo a životní prostředí. Po provedeném zásahu bylo místo dopravní nehody předáno specializované firmě, která po jednání s majitelem zasaženého pozemku, orgány místní samosprávy a zástupců odboru životního prostředí MÚ Kutná Hora stanovila rozsah a způsob likvidace drobného úniku nafty a kyseliny do vrchních částí pole a silničního příkopu.

Při prováděných pracích a organizaci celého poměrně dlouhého zásahu složek IZS bylo možno v této naprosto konkrétní a jedinečné události sledovat, jak si jednotliví příslušníci PČR a HZS počínali při plnění svých služebních povinností a úkolů stanovených v havarijním plánu pro případ takové dopravní nehody. Z takto provedeného společného zásahu dvou základních složek IZS současně vyplynuly některé pozitivní a negativní poznatky, které budou vyhodnoceny a případně použity v případě dalšího obdobného problému. Pohled na místo dopravní nehody - viz. Příloha B.

PRAKTICKÁ ČÁST

7 Výzkumné šetření

V rámci praktické části práce jsem se zabýval výzkumem názorů příslušníků Policie České republiky Územního odboru Kutná Hora a příslušníků Hasičského záchranného sboru Kutná Hora na problematiku bezpečnosti jejich práce v souvislosti s jejich výkonem služby, zejména při dopravní nehodě s reálnou možností ohrožení jejich zdraví a života nebezpečnou látkou přepravovanou po pozemní komunikaci.

7.1 Popis výzkumného problému

Během svého více jak 26 letého služebního zařazení na Dopravním inspektorátu PČR ÚO Kutná Hora jsem měl v mnoha případech možnost vykonávat služební činnost v místech, kde hrozilo nebezpečí v souvislosti s možností úniku nebezpečné látky, anebo tato látka z přepravní jednotky do prostoru unikala nebo unikla. V průběhu uplynulých let se situace v pohledu zainteresovaných institucí na danou problematiku výrazně zlepšila a pro preventivní, legislativní a praktickou část převozu nebezpečných látek na pozemních komunikacích a železnicích byla stanovena přísná a jasně definovaná pravidla.

Při posuzování celé problematiky zásahů IZS v případě úniku nebezpečné látky vstupují do zásahu lidé, kteří jsou odborně vyškoleni, mají k dispozici reálně možné technické vybavení k zvládnutí zmírnění následků nebo zabránění hrozícího nebezpečí. Současně je zřejmé, že počty dopravních nehod s únikem nebezpečných látek nejsou tak časté. Také technické požadavky na kvalitu obalů, zabezpečení vozových jednotek a označení zásilek je stále na vyšší a vyšší úrovni.

Na straně druhé proti těmto látkám a nebezpečí zasahují lidé, kteří mnohdy mají první možnost se v reálném prostředí a za přísně individuálních podmínek setkat s hrozícím nebezpečím. Je zřejmé, že příslušníci HZS mají v této problematice z titulu svého poslání samozřejmě blíže, mají specializované skupiny a vybavení. Současně je jejich zaměření mnohem zúženější než problematika výkonu služby jednotlivých součástí Policie České republiky. V rámci Územního odboru Policie České republiky lze případně možné zasahující

policisty na místě dopravní nehody rozdělit na příslušníky dopravní služby, pořádkové služby a příslušníky služby kriminální policie a vyšetřování.

Měl jsem tedy možnost na místech dopravních nehod, průmyslových havárií, provozních závad zimního stadionu a mrazíren osobně získat nejen osobní pohled na danou problematiku, ale možnost vyhodnocovat a posuzovat odpovědný přístup a bezpečný pohled mých kolegů a příslušníků HZS. Z tohoto důvodu se domnívám, že je třeba zjistit a zadokumentovat objektivní názory a postoje obou výše uvedených složek k problematice pohledu na bezpečnost při zásazích a okolnosti, které mohou tuto problematiku ovlivnit a jejich závěry případně implementovat do dalších činností.

7.2 Cíl výzkumného problému

Cílem mého výzkumu je objektivně zjistit a posoudit osobní postoje a přístupy jednotlivých příslušníků PČR a HZS okresu Kutná Hora k problematice zajišťování bezpečnosti na místech nebezpečných zásahů, zejména v souvislosti s únikem nebezpečných látek při dopravní nehodě vozidla jedoucího v režimu Dohody ADR.

7.3 Výběr výzkumné metody

Pro tuto práci jsem v rámci empirického výzkumu využil nejčastěji využívané dotazovací metody prostřednictvím nestandardizovaného dotazníku. Při výběru respondentů jsem vycházel z celkového zaměření mé práce a respondentem tedy mohl být pouze příslušník PČR a HZS okresu Kutná Hora.

Současně jsem s respondenty hovořil o problematice dopravních nehod s únikem nebezpečné látky a z těchto rozhovorů jsem si činil poznámky využitelné pro celkové hodnocení výzkumného cíle.

Součástí výzkumu byla i metoda vlastního pozorování příslušníků PČR (dopravní i pořádkové policie) a členů výjezdu HZS na místě dopravní nehody. Další nezbytnou metodou byla analýza dokumentů a dostupných dat.

7.4 Charakteristika výzkumného souboru

Jako respondenty výzkumného šetření jsem si zvolil dvě skupiny příslušníků základních složek IZS a to příslušníky Policie České republiky Územního odboru Kutná Hora

a příslušníky Hasičského záchranného sboru Kutná Hora. Všichni tito oslovení respondenti měli a mají teoretickou i praktickou možnost zasahovat na místě dopravní nehody s únikem nebezpečné látky nebo případě obdobném. Z tohoto posouzení jednoznačně vyplývá, že se jednalo o náhodný vzorek respondentů a ze strany žadatele nemohlo být vyplnění či nevyplnění dotazníku nějak pozitivně ani negativně ovlivněno. Respondenty byli osoby obou pohlaví, různých věkových skupin a odborných zaměření.

V případě respondentů za řad policistů PČR ÚO Kutná Hora se jednalo o vzorek 65 policistů pořádkové a dopravní služby. Z tohoto počtu se výzkumu zúčastnilo 51 policistů (78,46%) a 14 policistek (21,54%).

V případě respondentů příslušníků HZS Kutná Hora se jednalo o vzorek rovněž 65 členů s tím, že se jednalo pouze o skupinu mužů, neboť v přímých činnostech výjezdů HZS nejsou ženy zastoupeny.

Uvedený vzorek všech oslovených policistů dále obsahuje čtyři věkové kategorie v rozmezí od 18-25 let (zastoupeno 15 respondentů), 26-35 let (zastoupeno 30 respondentů), 36-45 let (zastoupeno 16 respondentů) a 46 a více let, kdy je tato věková kategorie zastoupena 4 příslušníky PČR ÚO Kutná Hora.

7.5 Vlastní průběh výzkumného šetření

Při rozhodování o co nejvhodnějším způsobu provedení výzkumného šetření a získání relevantních odpovědí jsem dospěl k názoru, že nejoptimálnější formou bude právě metoda kladení otázek pomocí dotazníku. Otázky formulované v dotazníku byly sestaveny tak, aby pokryly co nejširší spektrum problematiky, která může přispět k bezpečnému zásahu na místě dopravní nehody, ale i otázky, které mohou přispět k objektivnímu pohledu zasahujících příslušníků IZS v případě, že nejsou se stávajícími podmínkami spokojeni. Při sestavování výzkumného dotazníku jsem využil možnosti odpovědí tak, že se jednalo o uzavřené otázky, které jsou nevhodnější pro pozdější sestavení srovnávacích grafů. Nevyužíval jsem cizích slov a každá z otázek směřovala k jednomu z dílčích cílů tak, aby byla pro respondenta dobře srozumitelná. Současně byly otázky kladeny tak, aby vystihovaly současnou situaci a současně aktuálně prezentované názory na problematiku a tím byl vytvořen pohled na odpovídající stav v současnosti.

Vzhledem ke stanovenému velkému počtu respondentů na celém území okresu Kutná Hora a nepravidelné střídání příslušníků plánovaných směn jednotlivých oddělení PČR

a stanic HZS byla realizace anonymních dotazníků realizována po souhlasném stanovisku ředitelky Územního odboru Policie ČR a ředitele Hasičského záchranného sboru Kutná Hora osobní účastí při provádění předání služeb na jednotlivých organizačních článcích jednotek. Získávání zpětných vazeb na předložené dotazníky bylo realizováno v průběhu měsíce prosince roku 2013 a nastaveným způsobem předání dotazníku byla zachována anonymita respondenta a obsah jeho odpovědí. V rámci personálního obsazení PČR ÚO Kutná Hora a HZS Kutná Hora bylo distribuováno v každé složce 65 dotazníků, přičemž byly všechny dotazníky vyplněny a vráceny k vyhodnocení.

7.6 Stanovení hypotéz

Na samotném počátku záměru zpracovat empirický výzkum a následně jej zpracovat do obsahu této bakalářské práce byly stanoveny tři hypotézy.

Hypotéza č. 1 Se týká výstrojového vybavení zasahujících příslušníků PČR a HZS na místě události. **Z hlediska ochrany zdraví a životů zasahujících příslušníků je dosavadní výstrojové vybavení rozhodující a plně vyhovuje.** Za pravdivou lze tento druh hypotézy konstatovat v případě, že se v každé skupině respondentů na předloženém dotazníku a otázce č. 12 kladně vyjádřila více jak 50 % většina oslovených respondentů.

Hypotéza č. 2 Se týká problematiky pravidelného proškolení příslušníků PČR a HZS. **Příslušníci Policie ČR a HZS jsou průběžně proškoleni v postupech PČR a orgánů HZS při vzniku dopravní nehody s nebezpečnou látkou nebo při vzniku mimořádné události.** Za pravdivou budeme moci tuto hypotézu považovat v případě, že se kladně v otázce č. 15 vyjádří nadpoloviční většina respondentů jednotlivých složek, tedy více jak 50 %.

Hypotéza č. 3 Se týká problematiky připravenosti příslušníků obou složek na případný společný zásah. **Základní složky IZS jsou odpovídajícím způsobem připraveny na společný zásah při mimořádné události s únikem**

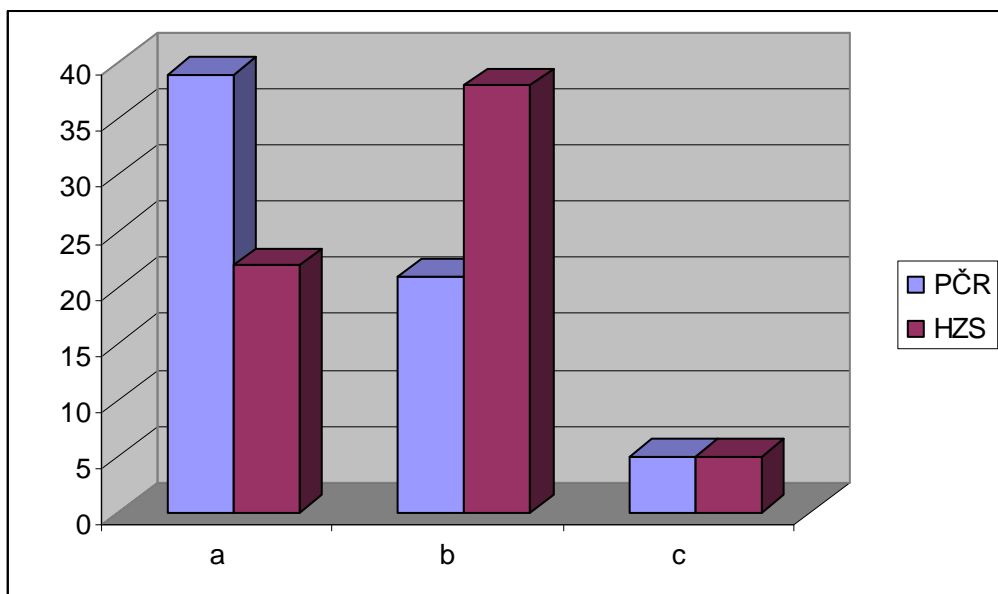
velkého množství nebezpečné látky při dopravní nehodě. Tuto hypotézu lze prohlásit za pravdivou, jestli-že více jak nadpoloviční většina každé složky vyjádří kladný názor na tuto skutečnost.

7.7 Praktické vyhodnocování získaných informací a dotazníků - analýza

Ze získaných informací a údajů je možné sestavit odpovídající přehled o odpovědích jednotlivých složek jako celků respondentů.

Graf 1 - Věk příslušníka Policie ČR (příslušníka HZS) pro jeho bezpečnost:

- a) není vůbec důležitý;
- b) je důležitý;
- c) je optimální v rozmezí pevně ohraničených let.



Na grafu č. 1 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

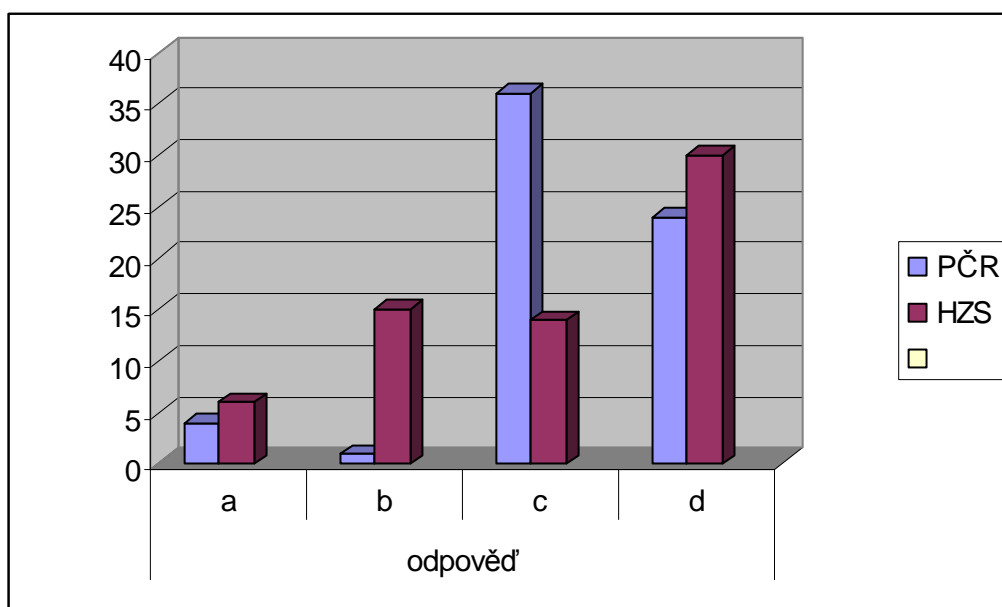
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 39 oslovených policistů (60,00%) je věk za vůbec důležitý, 21 policistů (32,31%) za důležitý považuje a 5 policistů (7,69%) se domnívá, že optimální věk pro bezpečnost by měl být pevně ohraničen léty.

Z výsledků provedeného průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 22 příslušníků (33,85%) nepovažuje věk za vůbec důležitý. 38 příslušníků (58,46%) z celkového počtu naopak věk za důležitý považuje. 5 příslušníků HZS (7,69%) uvádí, že optimální věk pro bezpečnost by měl být pevně ohraničen léty.

Z celkového pohledu na graf je zřejmé, jaký rozdílný pohled mají příslušníci obou složek na tuto objektivní součást svého života, profesní činnost a možné ovlivnění své bezpečnosti.

Graf 2 – Dosažené vzdělání pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS):

- a) není vůbec důležité;
- b) je důležité, čím vyšší vzdělání tím lépe;
- c) je důležité pouze souvisí-li s pracemi PČR a IZS;
- d) není vůbec důležité, rozhodující je praxe a osobní přístup.



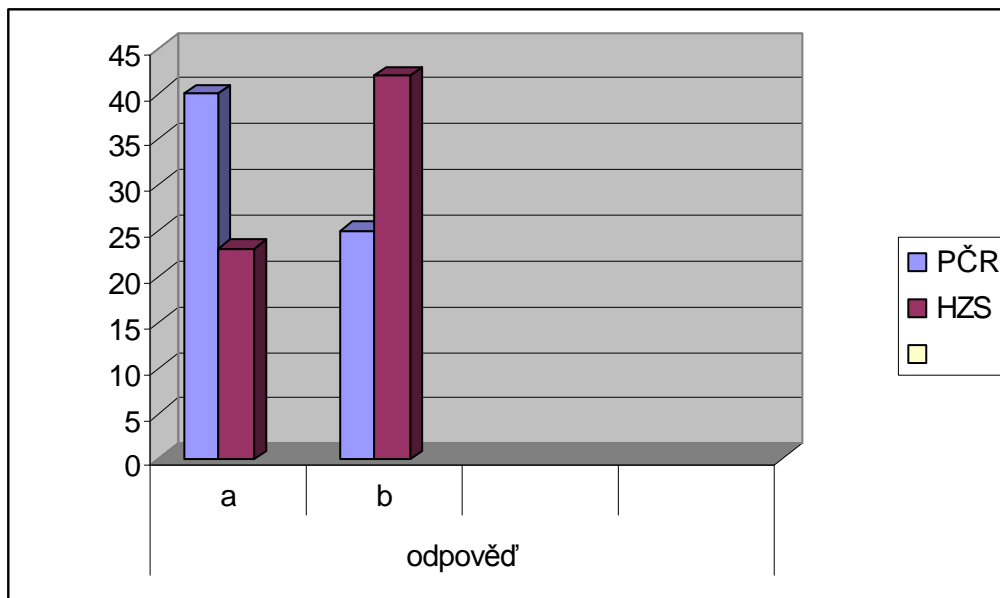
Na grafu č. 2 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 4 policisté (6,15%) nepovažují dosažené vzdělání za vůbec důležité, 1 policista (1,54%) naopak dosažené vzdělání za důležité pro bezpečnost považuje, 36 policistů (55,38%) se domnívá, že dosažené vzdělání pro bezpečnost je důležité pouze souvisí-li s pracemi PČR a IZS a 24 policistů (36,92%) se domnívá, že dosažené vzdělání není vůbec důležité, rozhodující je praxe a osobní přístup. Z výsledků provedeného průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 6 příslušníků HZS (9,23%) nepovažuje dosažené vzdělání za vůbec důležité, 15 příslušníků (23,08%) naopak dosažené vzdělání za důležité považuje, 14 příslušníků (21,54%) se domnívá, že dosažené vzdělání pro bezpečnost je důležité pouze souvisí-li s pracemi PČR a IZS a 30 příslušníků HZS (46,15%) se domnívá, že dosažené vzdělání není vůbec důležité, rozhodující je praxe a osobní přístup.

Z celkového pohledu na graf je zřejmé, že i v této oblasti osobních přístupů ke zkvalitňování vlastní ochrany a bezpečnosti je rozdílný pohled obou skupin respondentů.

Graf 3 – Odsloužená léta ve složce IZS:

- a) nejsou vůbec důležitá pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS);
- b) jsou důležitá pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS).



Na grafu č. 3 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

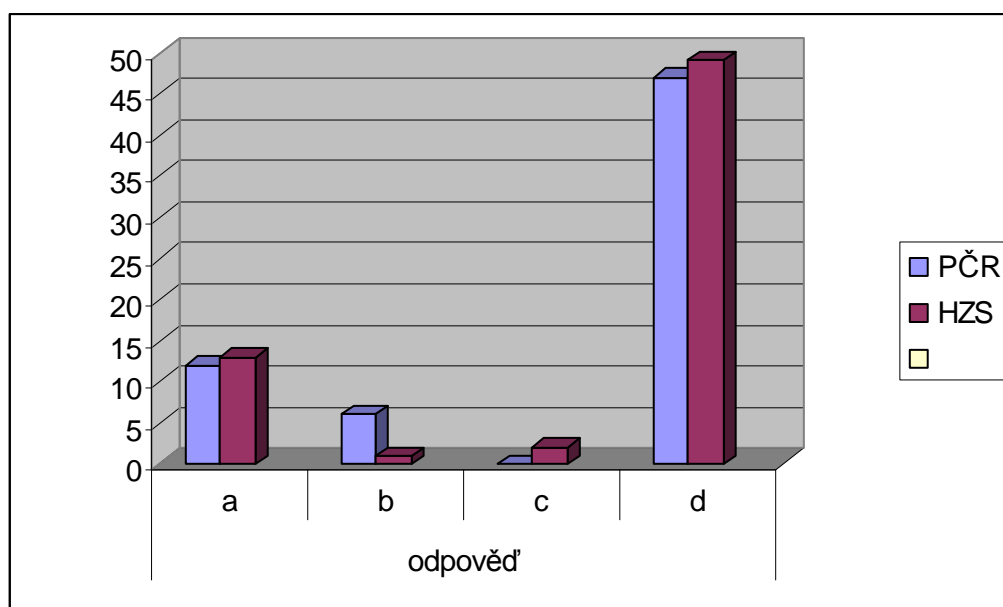
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 40 policistů (61,54%) nepovažuje odsloužená léta ve složce IZS za vůbec důležitá, 25 policistů (38,46%) naopak odsloužená léta ve složce IZS za důležitá považuje.

Z výsledků provedeného průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 23 příslušníků (35,38%) HZS nepovažuje odsloužená léta ve složce IZS za vůbec důležitá, 42 členů HZS (64,62%) naopak odsloužená léta za důležitá považuje.

Z celkového pohledu na graf je evidentní, že i v tomto úhlu pohledu na zkušenosti, návyky a osobní zainteresovanosti v souvislosti s odslouženými léty v této oblasti je poměrně markantní rozdílný pohled obou skupin respondentů.

Graf 4 – Osobní dispozice příslušníka PČR (HZS) pro bezpečnost:

- a) jsou důležité;
- b) jsou důležité, ale důležitější je psychická odolnost;
- c) jsou důležité, ale důležitější je fyzická odolnost;
- d) jsou důležité, ale důležitější je odolnost obou uvedených složek.



Na grafu č. 4 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

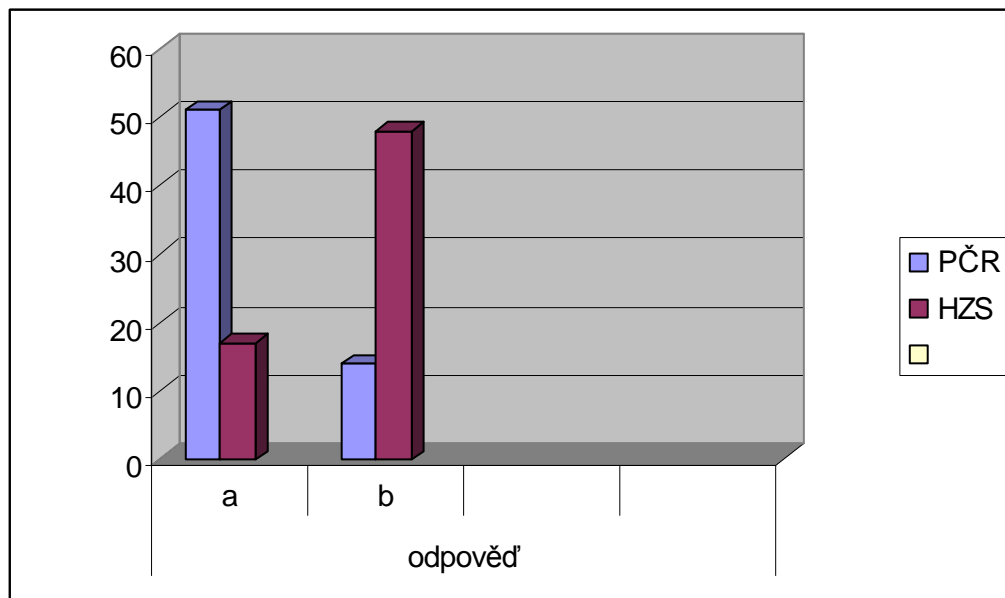
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 12 policistů (18,46%) považuje své osobní dispozice důležité pro bezpečnost, 6 policistů (9,23%) se domnívá, že jsou důležité, ale důležitější je psychická odolnost, žádný z policistů (0,00%) nepreferoval odpověď s možností, že důležitější je fyzická odolnost a 47 příslušníků (72,31%) zastává názor, že osobní dispozice jsou důležité pro bezpečnost a důležitější je odolnost obou výše uvedených psychických a fyzických složek.

Z odpovědí příslušníků HZS vyplývá, že 13 z nich (20,00%) považuje své osobní dispozice důležité pro bezpečnost, 1 příslušník (1,54%) preferuje důležitost psychické odolnosti a 2 příslušníci HZS (3,08%) odolnosti fyzické. 49 příslušníků HZS (75,38%) zastává názor, že osobní dispozice jsou důležité pro bezpečnost a důležitější je odolnost obou výše uvedených psychických a fyzických složek.

V této části je patrna shoda odpovědí obou zástupců uvedených skupin respondentů.

Graf 5 – Osobnostní postoje nadřízeného:

- a) nejsou pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS) důležité;
- b) jsou pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS) důležité.



Na grafu č. 5 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

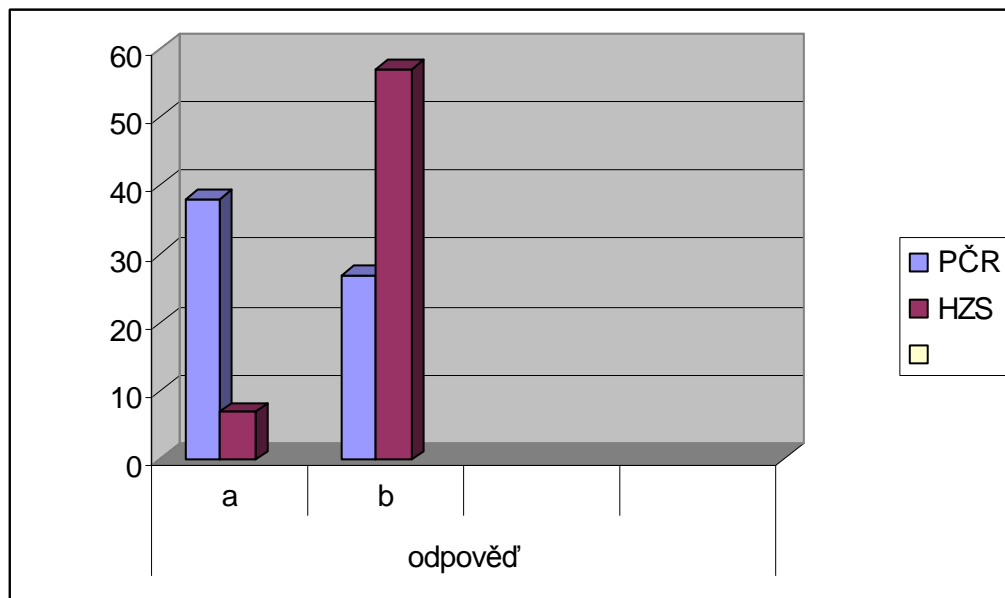
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 51 policistů (78,46%) nepovažuje osobnostní postoje nadřízeného za důležité pro bezpečnost příslušníka PČR ve složce IZS, 14 policistů (21,54%) naopak zvolilo možnost odpovědi opačnou, tedy že považují osobnostní postoje nadřízeného za důležité.

Z výsledků provedeného průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 17 členů HZS (26,15%) nepovažuje osobnostní postoje nadřízeného za důležité pro bezpečnost příslušníka HZS a 48 příslušníků HZS (73,85%) naopak zvolilo možnost odpovědi opačnou, tedy že považují osobnostní postoje nadřízeného za důležité.

Z pohledu na výše uvedený graf je zřetelné, jak markantní rozdíl v úhlech pohledů na důležitost osobnostních postojů nadřízeného obě skupiny v otázce bezpečnosti respondentů při zásahu vykazují.

Graf 6 – Materiální zabezpečení příslušníka PČR (HZS):

- a) není rozhodujícím faktorem;
- b) je rozhodujícím faktorem.



Na grafu č. 6 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

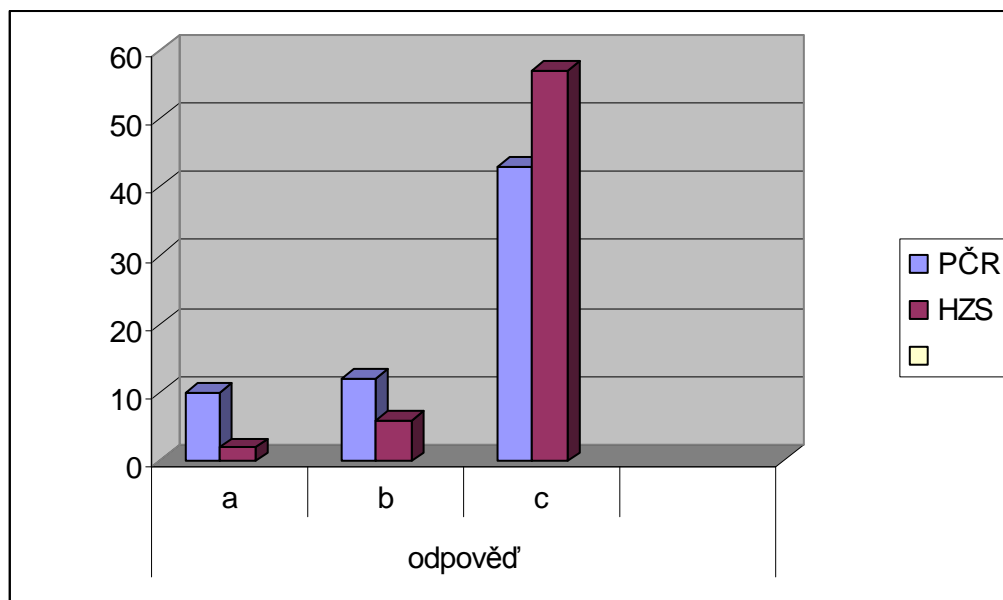
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 38 policistů (58,46%) nepovažuje materiální zabezpečení za rozhodující faktor pro bezpečnost příslušníka PČR ve složce IZS, 27 policistů (41,54%) na straně druhé uvedlo, že materiální zabezpečení je rozhodujícím faktorem pro bezpečnost.

Z výsledků průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 7 příslušníků HZS (10,77%) nepovažuje materiální zabezpečení za rozhodující faktor pro bezpečnost příslušníka HZS a následně 58 příslušníků HZS (89,23%) uvedlo, že materiální zabezpečení je naopak rozhodujícím faktorem pro bezpečnost.

Tento graf ukazuje, jaký rozdíl v názoru na materiální zabezpečení, jako součást zajištění bezpečnosti při zásahu obou skupin respondentů, existuje.

Graf 7 – Ohodnocení služební činnosti – finance, odměny:

- a) je pro bezpečnost důležité;
- b) je pro bezpečnost důležité a je dostačující;
- c) je pro bezpečnost důležité a není dostačující.



Na grafu č. 7 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

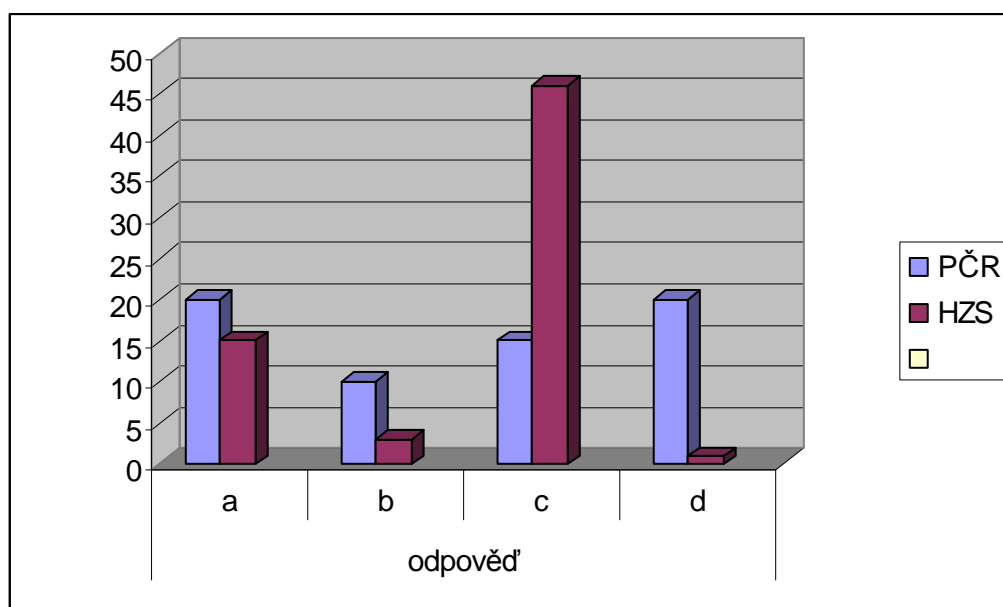
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 10 policistů (15,38%) nepovažuje ohodnocení služební činnosti za důležité, 12 policistů (18,46%) považuje ohodnocení služební činnosti za důležité a dostačující. 43 policistů (65,15%) se domnívá, že ohodnocení služební činnosti je důležité a není dostačující.

Z vyhodnocených odpovědí dále vyplývá, že 2 příslušníci HZS (3,08%) nepovažují ohodnocení služební činnosti za důležité, 6 příslušníků HZS (9,23%) považuje ohodnocení služební činnosti za důležité a dostačující. 57 příslušníků HZS (87,69%) se domnívá, že ohodnocení služební činnosti je důležité a není dostačující.

Z celkového pohledu na graf je zřejmé, že v tomto pohledu panuje u obou složek respondentů shoda.

Graf 8 – Stav právního systému, předpisy a zákony:

- a) jsou pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS) rozhodující;
- b) nejsou pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS) rozhodující;
- c) mají podstatný vliv a jsou v současné době pro bezpečnost dostačující;
- d) mají podstatný vliv a nejsou v současné době pro bezpečnost dostačující.



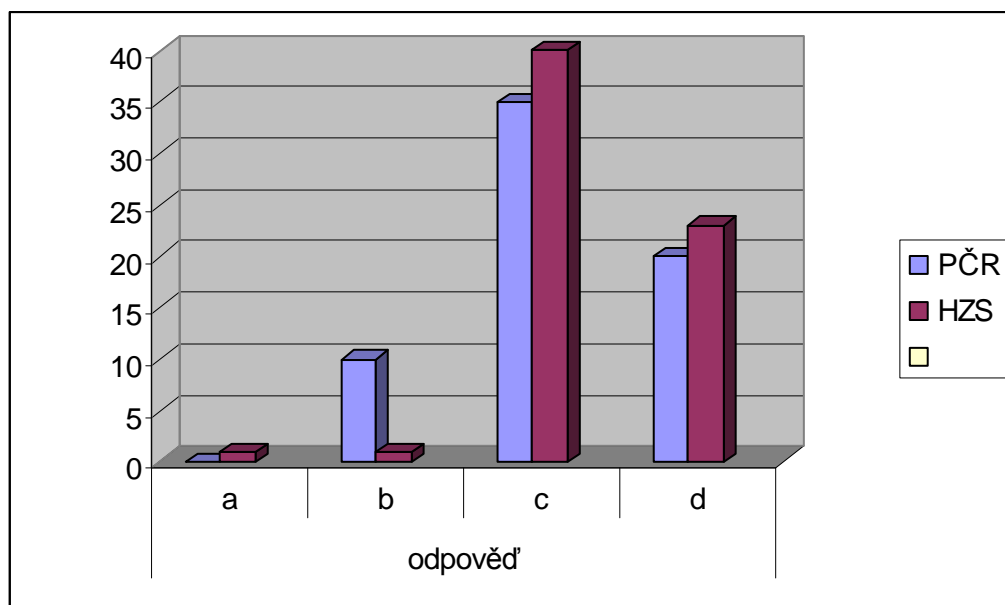
Na grafu č. 8 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 20 policistů (30,77%) považuje stav právního systému, předpisů a zákonů pro bezpečnost za rozhodující, 10 policistů (15,38%) se domnívá, že tento stav není rozhodující, 15 policistů (23,08%) uvedlo, že tento stav má podstatný vliv na bezpečnost a je v současné době dostačující. 20 policistů (30,77%) uvedlo, že má podstatný vliv, ale v současné době není dostačující pro bezpečnost.

Z výsledku průzkumu dále vyplývá, že 15 respondentů z řad HZS (23,08%) považuje stav právního systému, předpisů a zákonů pro bezpečnost za rozhodující, 3 respondenti HZS (4,62%) se domnívá, že tento stav není rozhodující. 46 příslušníků HZS (70,77%) uvedlo, že tento stav má podstatný vliv na bezpečnost a je v současné době dostačující a 1 příslušník HZS (1,54%) uvedl, že má podstatný vliv, ale v současné době není dostačující pro bezpečnost.

Graf 9 – Pravidelné proškolení předpisů využitelných k činnostem IZS:

- a) není důležité;
- b) není důležité, stačí pouze ojedinělé, nepravidelné proškolení;
- c) je důležité;
- d) je důležité s důrazem na zachování určitých period.



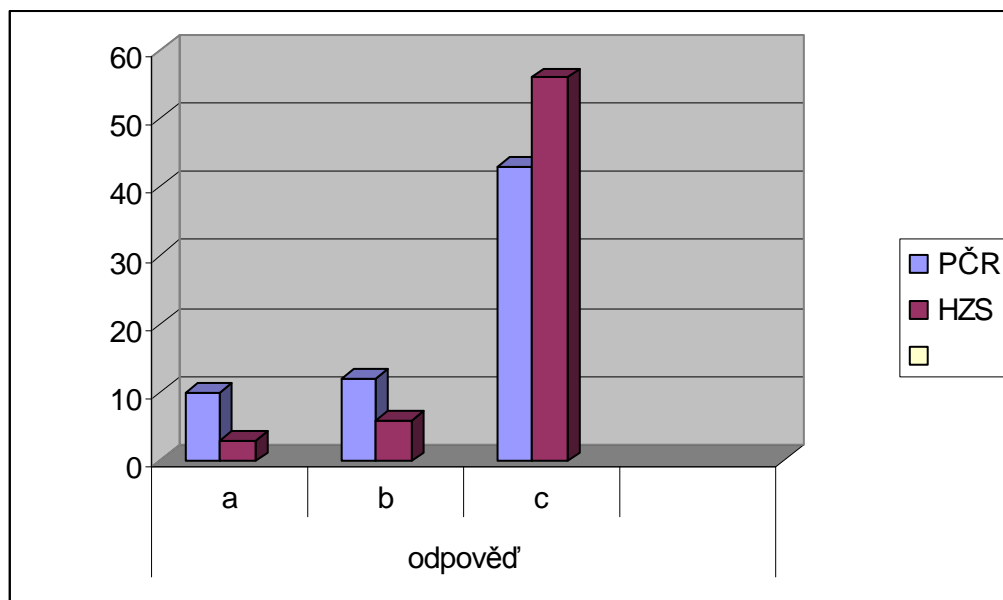
Na grafu č. 9 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že žádný z policistů (0,00%) nepovažuje pravidelné proškolení předpisů v souvislosti s bezpečností za nedůležité, 10 policistů (15,38%) se domnívá, že pravidelné proškolení předpisů není důležité a stačí pouze ojedinělé, nepravidelné proškolení. 35 policistů (53,85%) uvedlo, že je pravidelné proškolení důležité a 20 respondentů z řad příslušníků PČR (30,77%) uvedlo, že pravidelné proškolení je důležité s důrazem na zachování určitých period.

Z vyobrazeného grafu je zřejmé, že 1 příslušník HZS (1,54%) nepovažuje pravidelné proškolení předpisů v souvislosti s bezpečností za nedůležité, 1 příslušník HZS (1,54%) se domnívá, že pravidelné proškolení předpisů není důležité a stačí pouze ojedinělé, nepravidelné proškolení. 40 respondentů HZS (61,54%) uvedlo, že je pravidelné proškolení důležité a 23 respondentů z řad HZS (35,38%) uvedlo, že pravidelné proškolení je důležité s důrazem na zachování určitých period.

Graf 10 – Stav tělesné kondice příslušníka PČR (HZS):

- a) není nutná a rozhodující pro bezpečnost při zásahu;
- b) záleží pouze na samotném přístupu příslušníka PČR a jeho ochotě;
- c) cílené tělesné aktivity by měly být součástí konkrétních pracovních náplní.



Na grafu č. 10 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

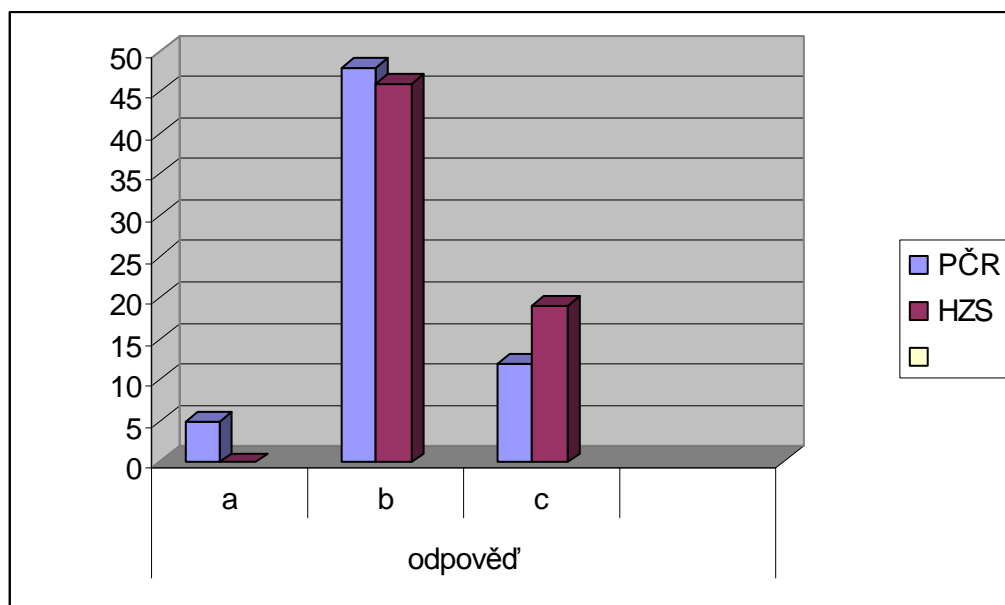
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 10 policistů (15,38%) nepovažuje stav tělesné kondice za nutný a důležité pro bezpečnost, 12 policistů (18,46%) preferuje možnost vlivu samotného přístupu příslušníka PČR a jeho ochotu a 43 oslovených respondentů z řad PČR (66,15%) uvádí, že by měly být cílené tělesné aktivity součástí konkrétních pracovních náplní příslušníka.

Ze zjištěných odpovědí příslušníků HZS je zřejmé, že 3 z nich (4,62%) nepovažují stav tělesné kondice za nutný a důležité pro bezpečnost, 6 příslušníků HZS (9,23%) preferuje možnost vlivu samotného přístupu příslušníka PČR a jeho ochotu a 56 oslovených respondentů z řad HZS (86,15%) uvádí, že by měly být cílené tělesné aktivity součástí konkrétních pracovních náplní příslušníka.

Z celkového pohledu na graf je zřejmé, že v tomto pohledu panuje u obou složek respondentů shoda.

Graf 11 – Zdravotní příprava z hlediska zasahujícího příslušníka PČR (HZS) na místě zásahu:

- a) není pro příslušníka PČR (HZS) důležitá;
- b) je pro příslušníka PČR (HZS) důležitá;
- c) je pro příslušníka PČR (HZS) důležitá s opakováním v periodách.



Na grafu č. 11 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 5 policistů (7,69%) nepovažuje zdravotní přípravu za důležitou, 48 policistů (73,85%) považuje zdravotní přípravu za důležitou.

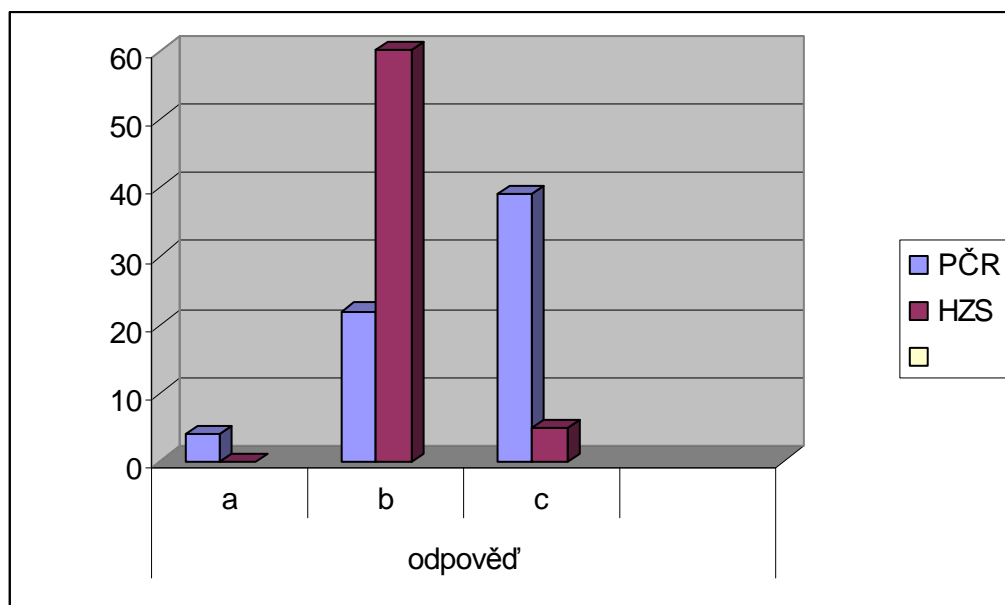
12 policistů (18,46%) z celkového počtu respondentů uvedlo, že zdravotní příprava je důležitá s periodickým opakováním.

Z vyhodnocených odpovědí dále vyplývá, že žádný příslušník HZS (0,00%) nevedl zdravotní přípravu jako nedůležitou, 46 příslušníků HZS (70,77%) považuje zdravotní přípravu za důležitou a 19 respondentů HZS (29,23%) uvedlo, že zdravotní příprava je důležitá s periodickým opakováním.

Z celkového pohledu na graf je zřejmé, že v tomto úhlu pohledu na jednu z nejdůležitějších možných činností IZS panuje u obou složek respondentů shoda.

Graf 12 – Výstrojové vybavení pro bezpečnost zasahujících příslušníků PČR a HZS na místě dopravní nehody s únikem látky z vozidla dle Dohody ADR:

- a) není rozhodující;
- b) je rozhodující a v současné době plně vyhovuje;
- c) je rozhodující a v současné době nevyhovuje.



Na grafu č. 12 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

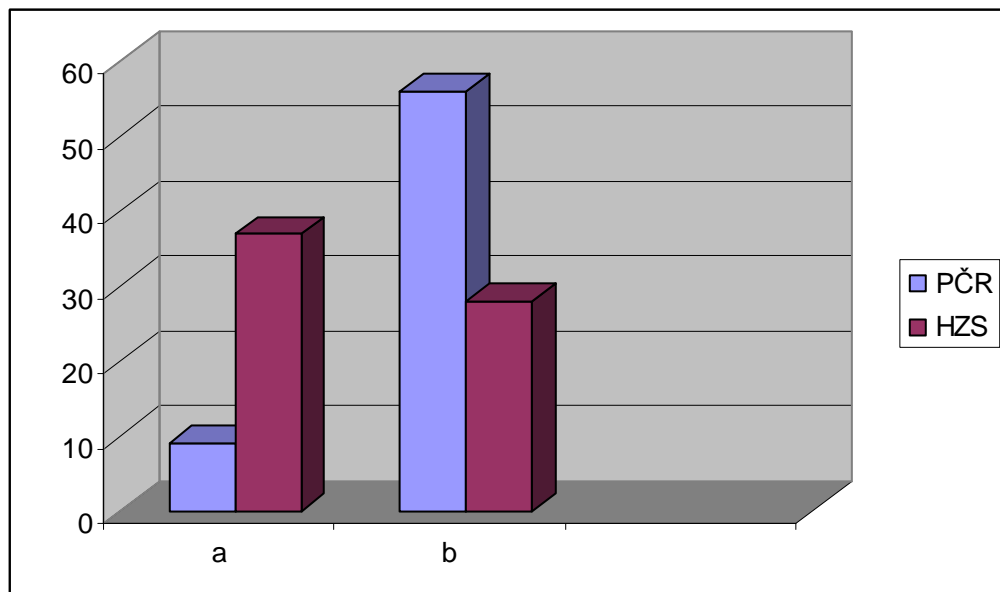
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 4 policisté (6,15%) nepovažují výstrojové vybavení za důležité, 22 policistů (33,85%) naopak uvedlo, že výstrojové vybavení je rozhodující a v současné době plně vyhovuje a dále 39 policistů (60,00%) se domnívá, že výstrojové vybavení je rozhodující a v současné době nevyhovuje. Z výsledků provedeného průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že žádný z příslušníků (0,00%) neuvedl tu možnost, že výstrojové vybavení není rozhodující. 60 členů HZS (92,31%) uvedlo, že výstrojové vybavení je rozhodující a plně vyhovuje a dále 5 příslušníků HZS (7,69%) se domnívá, že výstrojové vybavení je rozhodující a v současné době nevyhovuje.

Z celkového pohledu na graf je opětovně zřejmé, jaký rozdílný pohled mají příslušníci obou složek na tuto poměrně zásadní otázku týkající se jejich bezpečnosti ale bezpečnosti osob, kterých se může zásah týkat.

Graf 13 – Byl jste účastníkem zásahu při výkonu služby v souvislosti s nebezpečnými látkami?:

a) ano;

b) ne.



Na grafu č. 13 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

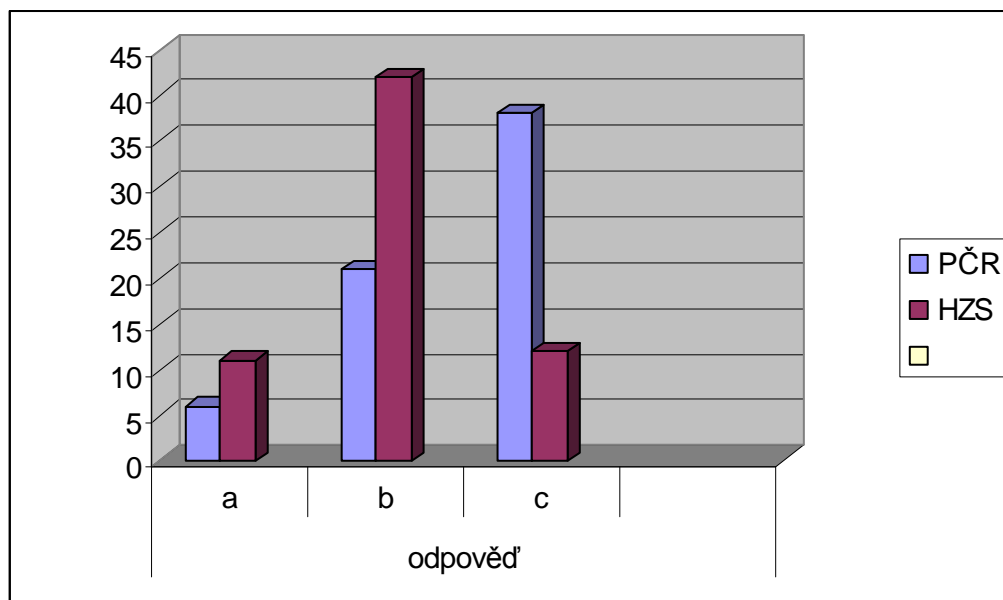
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 9 policistů (13,85%) bylo účastníkem zásahu ve složce IZS v souvislosti s nebezpečnou látkou, 56 policistů (86,15%) na straně druhé uvedlo, že účastníkem zásahu nebylo.

Z výsledků průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 37 příslušníků HZS (56,92%) bylo účastníkem zásahu ve složce IZS v souvislosti s nebezpečnou látkou a 28 příslušníků HZS (43,08%) uvedlo, že účastníkem zásahu nebylo.

Tento graf ukazuje, jak rozdílná je četnost zásahů jednotlivých příslušníků, kdy je toto logické, neboť složka HZS je primárně koncipována právě na takové druhy zásahů a odstraňování hrozících nebezpečí.

Graf 14 – Jak často dochází při výkonu služby ke spolupráci se základními složkami IZS?:

- a) Každý den;
- b) Každý týden minimálně jednou;
- c) Každý měsíc minimálně jednou.



Na grafu č. 14 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

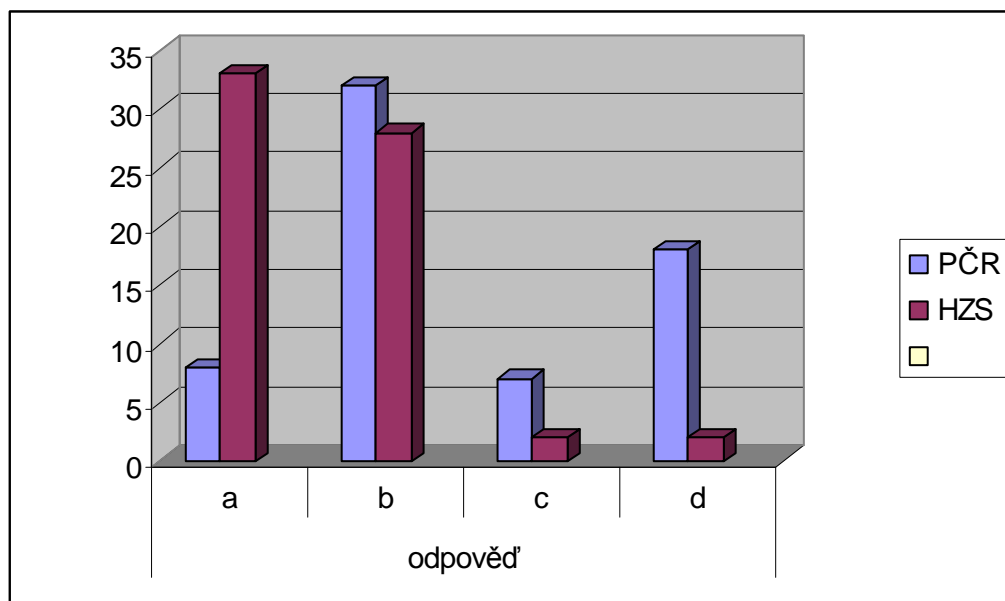
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 6 policistů (9,23%) spolupracuje s jednou ze základních složek IZS každý den, 21 policistů (32,31%) uvedlo, že spolupracuje minimálně jednou týdně a 38 policistů (58,46%) uvedlo, že jejich spolupráci lze uvést jako jednou za měsíc.

Respondenti z řad HZS uvedli následující. 11 příslušníků HZS (16,92%) spolupracuje s jednou ze základních složek IZS každý den, 42 z příslušníků HZS (64,62%) uvedlo, že spolupracuje minimálně jednou týdně a 12 příslušníků HZS (18,46%) uvedlo, že jejich spolupráce je minimálně jednou měsíčně.

Z celkového pohledu na graf je patrné a logické, že nemůže být využitelnost příslušníků obou složek shodná a stejnorodá.

Graf 15 – Jste průběžně proškolenán (a) v postupech PČR a orgánů HZS při vzniku dopravní nehody s nebezpečnou látkou nebo při vzniku mimořádné události?:

- a) ano;
- b) ne, ale zajímalo by mne to;
- c) ne, a ani by mne to nezajímalo;
- d) jsem částečně a nepravidelně proškolenán.



Na grafu č. 15 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

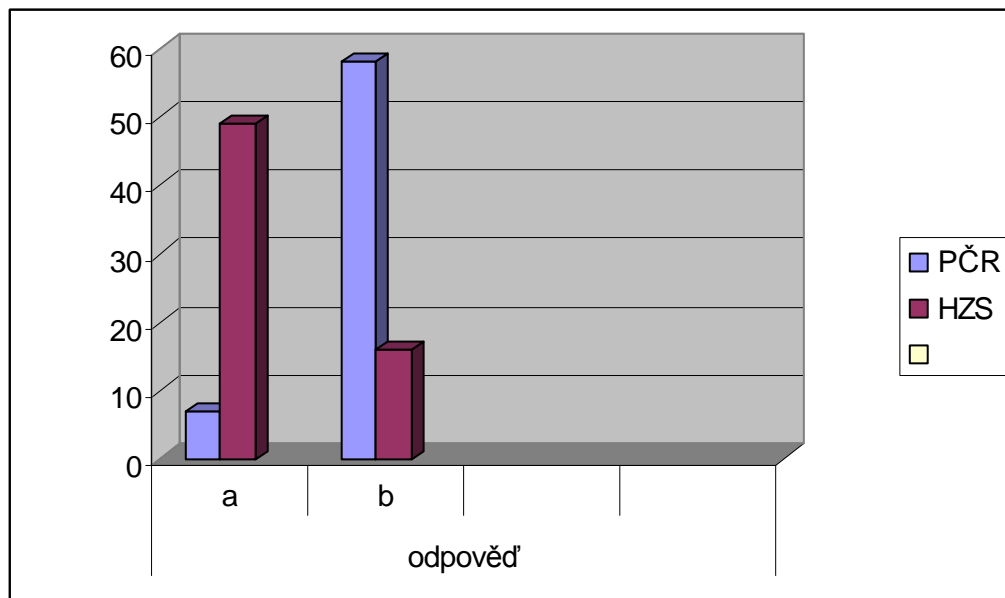
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 8 policistů (12,31%) je průběžně proškolenáno v postupech, 32 policistů (49,23%) uvedlo, že nejsou pravidelně proškolenáni, ale problematika by je zajímala, 7 policistů (10,77%) uvedlo, že nejsou proškolenáni průběžně a ani by je tato problematika nezajímala a 18 oslovených policistů (27,69%) uvedlo, že jsou částečně a nepravidelně proškolenáni.

Z výsledků provedeného průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že 33 oslovených příslušníků HZS (50,77%) je průběžně proškolenáno v postupech, 28 příslušníků HZS (43,08%) uvedlo, že nejsou pravidelně proškolenáni, ale tato problematika by je zajímala, 2 příslušníci HZS (3,08%) uvedli, že nejsou proškolenáni průběžně a ani by je tato problematika nezajímala a 2 příslušníci HZS (3,08%) uvedli, že jsou částečně a nepravidelně proškolenáni. Z celkového pohledu na graf je zřejmé, že i v této oblasti osobních přístupů ke zkvalitňování vlastní ochrany a bezpečnosti je rozdílný pohled obou skupin respondentů.

Graf 16 – Zúčastnil(a) jste se jako příslušník PČR (HZS) cvičení složek IZS za účelem sjednocení taktických nebo prověřovacích činností?:

a) ano;

b) ne.



Na grafu č. 16 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

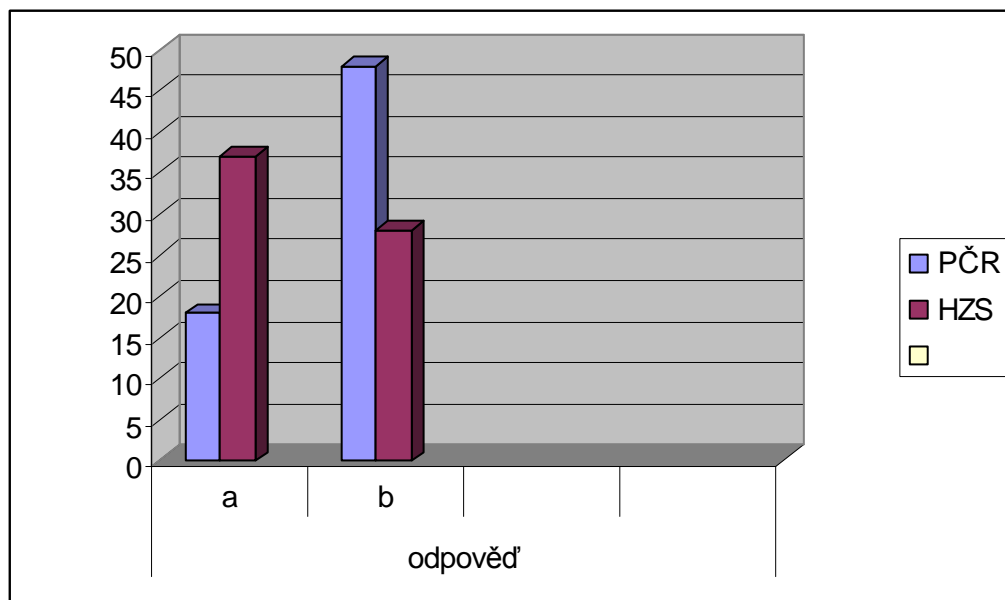
Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 7 policistů (10,77%) se zúčastnilo cvičení složek IZS a 58 policistů (89,23%) na straně druhé uvedlo, že do současné doby nebylo účastníkem takového cvičení.

Z výsledků průzkumu u příslušníků HZS je zřejmé, že se společného cvičení IZS zúčastnilo 49 příslušníků HZS (75,38%) a 16 příslušníků HZS (24,62%) uvedlo, že se takového cvičení neúčastnilo.

Tento graf ukazuje, jaký je rozdíl účasti jednotlivých složek a použití příslušníků na společných cvičeních, pakliže jsou v praxi realizována.

Graf 17 – Jsou dle Vašeho názoru základní složky IZS odpovídajícím způsobem připraveny na společný zásah např. mimořádné události s únikem velkého množství nebezpečné látky při DN?:

- a) ano;
- b) ne.



Na grafu č. 17 jsou barevně zvýrazněny počty jednotlivých odpovědí obou zástupců základních složek IZS, tedy v modrém zvýraznění policistů a v červeném příslušníků HZS.

Ze zjištěných odpovědí vyplývá, že 18 policistů (27,69%) se domnívá, že základní složky IZS jsou připraveny na společný zásah, 47 policistů (72,31%) na straně druhé uvedlo, že tyto složky nejsou odpovídajícím způsobem na zásah připraveny.

Z výsledků průzkumu u příslušníků HZS vyplývá, že 37 příslušníků HZS (56,92%) uvedlo kladnou odpověď a základní složky IZS jsou připraveny na společný zásah. Na straně druhé 28 příslušníků HZS (43,08%) uvedlo, že složky odpovídajícím způsobem připraveny nejsou.

Tento graf opětovně ukazuje, jaký rozdíl v názoru na odpovídající připravenost složek IZS při společném zásahu na místě mimořádné události s únikem velkého množství nebezpečné látky v současné době mezi příslušníky PČR a HZS skutečně existuje.

7.8 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza 1 nebyla potvrzena – uskutečněným průzkumem se nepodařilo hypotézu, že z hlediska ochrany zdraví a životů zasahujících příslušníků je dosavadní výstrojové vybavení rozhodující a plně vyhovuje potvrdit, neboť 60,00 % příslušníků PČR odpovědělo, že tomu tak není. Tuto skutečnost dokládá graf č. 12.

Hypotéza 2 nebyla potvrzena – ze všech získaných odpovědí a jejich vyhodnocení k otázce, že příslušníci Policie ČR a HZS jsou průběžně proškolení v postupech PČR a orgánů HZS při vzniku dopravní nehody s nebezpečnou látkou nebo vzniku mimořádné události se nepodařilo tuto hypotézu potvrdit, neboť 49,23% respondentů z řad příslušníků PČR odpovědělo, že nejsou průběžně proškolení, ale tato problematika by je zajímala. Tento závěr dokládá graf č. 15.

Hypotéza 3 nebyla potvrzena – provedeným průzkumem a v případě této třetí hypotézy, že základní složky IZS jsou odpovídajícím způsobem připraveny na společný zásah, se tuto nepodařilo potvrdit, neboť 72,31% příslušníků PČR zvolilo možnost odpovědi, že tomu tak není. Toto tvrzení je graficky znázorněno na grafu č. 17.

7.9 Vyhodnocení a interpretace výzkumného šetření

Samotným cílem výzkumného šetření bylo zjistit osobní postoje a přístupy jednotlivých příslušníků PČR a HZS okresu Kutná Hora k problematice zajišťování bezpečnosti na místech nebezpečných zásahů, zejména v souvislosti s únikem nebezpečných látek při dopravní nehodě vozidla jedoucího v režimu Dohody ADR. Z distribuovaných dotazníků a jejich následného vyhodnocení jsou patrné v některých položených otázkách shody mezi názory příslušníků PČR a HZS. Na straně druhé v některých odpovědích je výrazný rozdíl mezi oběma skupinami respondentů.

Za jeden ze základních a poměrně závažných rozdílů je problematika osobnostních postojů nadřízeného s uvedením odpovědí v otázce č. 5 dotazníku. Zde jen pro ilustraci 73,85% příslušníků HZS z dotázaných odpovídá, že osobnostní postoje nadřízeného (velitele) jsou důležité pro bezpečnost při zásahu. Odpovědi respondentů z řad Policie ČR jsou

opačného charakteru, kdy 78,46% dotázaných uvádí, že osobnostní postoje nadřízeného nejsou důležité pro bezpečnost při zásahu.

Z osobního úhlu pohledu se domnívám, že tento markantní rozdíl v postojích obou skupin je způsoben větším důrazem a tlakem systému IZS na velitele výjezdu HZS, než na velitele hlídky PČR při společném zásahu. Jsou to právě členové HZS, kdo jsou v drtivé většině případů prvními a nejvíce ohroženými členy IZS. Z tohoto důvodu se domnívám, že osobnostní postoje nadřízeného resp. velitele jsou velice důležité pro bezpečnost všech zúčastněných osob.

V otázce č. 8, která se zabývá právním systémem, předpisy a zákony odpovídají příslušníci HZS v 70,77%, že tyto normy mají podstatný vliv na bezpečnost a jsou v současné době dostačující. Na straně druhé obsahují odpovědi respondentů z řad příslušníků PČR v této možnosti odpovědi pouze z 23,08% a zbývající část možností je procentuálně patrna a znázorněna v grafu č. 8.

Za dobu své dlouholeté praxe v řadách PČR jsem neustále seznamován s mnoha právními předpisy, zákony a interními akty řízení. Dle mého názoru je cílené seznamování s problematikou IZS a praktickými postupy v současné praxi podceňováno a je nedostatečné. Podceňování nebezpečí a neznalost základních postupů vidím zejména na straně řadových policistů, kteří mohou být na místo s výskytem unikající nebezpečné látky vysláni jako první.

V otázce č. 7, která byla zaměřena na vliv ohodnocení služební činnosti (finance, odměny) uvedlo 87,69% příslušníků HZS a 65,15% příslušníků ČR z celkového počtu oslovených, že tato skutečnost je pro bezpečnost důležitá a není dostačující.

Současně lze konstatovat, že výzkumné šetření přineslo odpovídající pohled na danou problematiku v dalších důležitých pohledech a přineslo odpovídající odpovědi na stanovené hypotézy.

Z jednotlivých odpovědí je zřejmé, že rozdílné odpovědi mnohdy vycházejí ze specifických podmínek a zaměření obou složek IZS. Na straně druhé jsem z osobních rozhovorů, názorů a kritiky stávajícího stavu zjistil, že příslušníci HZS se staví k otázkám bezpečnosti při zásazích, ochraně zdraví, životů a nebezpečným látkám mnohem realističtěji, než mnozí příslušníci policie ČR a dávají své postoje do širších souvislostí.

8 Závěr

Zpracovaná bakalářská práce byla svým obsahem zaměřena na problematiku zásahu složek IZS na místě dopravní nehody s únikem nebezpečné látky v souvislosti s dopravní nehodou vozidla převážející tuto látku dle Dohody ADR. Práce obsahuje podstatné informace a zákonitosti, které uvedenou problematiku upravují, doprovázejí a ovlivňují. Společné zásahy složek IZS na místech událostí hrají svojí důležitostí a praktickou nenahraditelností zásadní roli v naplňování záměrů a cílů k zachování vnitřní bezpečnosti státu a zejména samotného obyvatelstva, které může být zásadním způsobem v lokální míře nebezpečně zasaženo nebo ohroženo. Práce byla rovněž zaměřena na popis jednotlivých základních a charakteristických činností jednotlivých složek IZS, právní oporu činností a specifikaci zaměření složek. Součástí práce je rovněž praktická část, kdy byl skupinám příslušníků PČR ÚO Kutná Hora a HZS Kutná Hora předložen k vyplnění dotazník s celkem 17 otázkami. Tyto otázky se týkaly celého úzkého spektra okolností a skutečností, které mohou přímo pozitivně nebo negativně ovlivnit zásah příslušníků na místě dopravní nehody s únikem nebezpečné látky. Takto získané informace a data byly graficky a statisticky vyhodnoceny s cílem potvrdit nebo vyvrátit předem stanovené hypotézy a určit případná doporučení, která z provedeného výzkumu vyplynula.

Každodenní práce příslušníků složek IZS ve svých jednotlivých zaměřeních s sebou přinášejí mnohá úskalí a překážky. Z celé řady důvodů musí být zájem na tom, aby jednotliví přímí účastníci zásahů a jejich bezprostřední velitelé byli dobře vybaveni na stránce fyzické a psychické. Právě připravenost na neočekávaně možné komplikace zásahů, organizační problémy, problémy ve spojení a koordinaci nasazení sil prostředků je nutnou součástí jejich akceschopnosti a efektivity. Každodenní uvědomování potencionálních nebezpečí, pečlivá teoretická příprava s odpovídajícím právním vědomím musí být součástí odpovědnosti každého jednotlivce veleného nebo ustanoveného do této činnosti nebo činností. Nejen ve smyslu vlastní ochrany a odpovídající činnosti, ale zejména ve prospěch složky, výjezdové skupiny k zásahu nebo jiné osoby, která je na jejich profesionálním zásahu zainteresována. Pravidelná školení, opakování a seznamování se s moderními, vyzkoušenými technickými a organizačními prvky činností IZS by mělo být v budoucnu jednou z priorit a součástí

profesních růstů policistů PČR a příslušníků HZS na všech organizačních článcích v úrovních zásahů a řízení.

Domnívám se, že vymezený aktuální prostor a čas ke zdokonalování odborné přípravy v souvislosti se zásahy na místech nebo v okolí unikajících nebezpečných látek je v současné době nedostatečný a podceňovaný. Jedním z hlavních problémů současného stavu v rámci Policie ČR je ta skutečnost, že příslušníci obvodních oddělení a příslušníci SKPV nejsou školeni k problematice nebezpečných látek, uplatňování bezpečných postupů, zásad při řešení a bezpečnosti při dokumentování vzniklých událostí. Na straně druhé je pravidelné proškolení součástí vzdělávacího procesu příslušníků dopravní služby, kteří jsou s náležitostí a specifikacemi činností na místech dopravních nehod seznamováni na poměrně dobré úrovni.

Hlavní příčinou takového stavu u Policie ČR je zejména minimální četnost takových událostí v reálné době, absence základních bezpečnostních návyků vzhledem k charakteristikám nebezpečných látek, jejich neznalost označení a jistá dávka podceňování rizik. Ve spojení s jinými, mnohem frekventovanějšími činnostmi policistů a jejich využíváním při řešení podstatně odlišných skutků, může v budoucnu dojít k závažnému selhání zakročující hlídky PČR a k ohrožení jejich zdraví nebo života.

Policie České republiky by měla ve spolupráci s dalšími kompetentními subjekty základních složek IZS více prohlubovat základní odborné znalosti, dovednosti a organizační schopnosti jednotlivých příslušníků PČR s cílem eliminace osobního nebo organizačního selhání v okamžiku zásahu proti ohrožení vyvolaného nebezpečnou látkou.

Seznam použité literatury

- BRADÁČ, A. a kol. *Příručka znalce – analytika silničních nehod*, 1vyd. Ostrava: Dům techniky ČSVTS, 1985 544 s. ISBN neuvedeno
- BUŠTA, P. a kol. *Zákon o silničním provozu*. Praha: Venice Music Production, 2005. 175 s. ISBN 80-902948-2-0.
- FIALA, P, PITROVÁ, M.“ *Evropská Unie*, Centrum pro studium demokracie a kultury, Brno 2005, str. 65 – 68 ISBN neuvedeno
- HLADÍK, V. a kol. *150 let pomáháme a zachraňujeme*. Praha: MV-Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2003 98 s. ISBN neuvedeno
- HULÍNSKÝ, P. *Trestně právní minimum pro občany*. 360s. ISBN neuvedeno
- CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998. 84 str. ISBN neuvedeno
- CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0
- KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra, 2011. 141 s. Čj.MV-50082-1/VO-2011.
- OŠŤÁDALOVÁ, T. *Zavedení tísňové linky 112 v České republice*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005. ISBN 80-86634-69-8.
- POKORNÝ, J. *Urgentní medicína*. 1. vyd. Praha: Galén, 2004, ISBN 80-72622-59-5
- PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
- RICHTER, R. *Výkladový slovník krizového řízení*. 1. vyd. Praha: MV-Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. 164 s. ISBN 978-80-86640-54-9.
- ŠENOVSKÝ, M. ADAMEC, V. HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005, ISBN 80-86634-65-5.
- ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2003. 271 s. ISBN 80-246-0606-2.

Právní normy

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

Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník

Odborné články

PRUDIL, L. (2006) : *Zavedení Jednotného evropského tísňového volání 112 v České republice*, Časopis 112. č. 7/2006

Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu, Ministerstvo vnitra, 2004

UHŘÍČKA, V. *Mezinárodní a vnitrostátní silniční přeprava nebezpečných věcí*,

Internetové zdroje

http://www.ftvs.cuni.cz./katedry/ktus/nektere_otazky_ochrany_spolecnosti.doc

[dne 19.12.2013]

<http://www.ekobena.cz/adr/co-je-adr> [dne 19.12.2013]

http://www.dekra-automobil.cz/akademie/index.php?file=publikace_adr.php [dne 21.1.2014]

http://www.vakobobri.cz/e107_files/public/metodika_vysetrovani_jednotlivych...

[dne 5.1.2014]

http://www.cs.wikipedia.org/wiki/Hloubková_analýza_dopravnich_nehod [dne 8.1.2014]

http://www.cemadz.cz/informace-pro-cleny/files/NSBSP_2011-2020_Analyza_v4.pdf

[dne 17.12.2013]

http://www.prometheus.vsb.cz/materialy/metodikaJPO_novy/ostatni/STC_10-IZS_Dalnice...

[dne 13.1.2014]

http://www.metodika.cahd.cz/ostatni/STC_08-IZS_Dopravni_nehoda.pdf [dne 6.1.2014]

<http://www.tpsd-ertrac.cz/file/portfolio-projektu-5-etapa-projektu-tps-5-bezpecnost-silnicniho-provozu/> [dne 21. 01. 2014].

<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/112-dopravni-nehody-nas-kazdorocne-vyjdou-na-52-miliard-korun-jejich-obeti-si-pripomeneme-svetovym-dnem-obeti-dopravnich-nehod> [dne 10. 02. 2014].

Seznam zkratek

- ADR** - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (z Accord Dangereuses Route)
- ČR** - Česká republika
- EU** - Evropská unie
- HZS** - Hasičský záchranný sbor
- IZS** - Integrovaný záchranný systém
- MV** - Ministerstvo vnitra
- PČR** - Policie České republiky
- RLP** - Rychlá lékařská pomoc
- TCTV** - Telefonní centrum tísňového volání
- ZZS** - Zdravotnická záchranná služba

Seznam grafů

Graf 1 - Věk příslušníka Policie ČR (příslušníka HZS) pro jeho bezpečnost	52
Graf 2 – Dosažené vzdělání pro bezpečnost příslušníka PČR (HZS)	53
Graf 3 – Odsloužená léta ve složce IZS	54
Graf 4 – Osobní dispozice příslušníka PČR (HZS) pro bezpečnost	55
Graf 5 – Osobnostní postoje nadřízeného	56
Graf 6 – Materiální zabezpečení příslušníka PČR (HZS)	57
Graf 7 – Ohodnocení služební činnosti – finance, odměny	58
Graf 8 – Stav právního systému, předpisy a zákony	59
Graf 9 – Pravidelné proškolení předpisů využitelných k činnostem IZS	60
Graf 10 – Stav tělesné kondice příslušníka PČR (HZS)	61
Graf 11 – Zdravotní příprava z hlediska příslušníka PČR (HZS) na místě zásahu	62
Graf 12 – Výstrojové vybavení pro bezpečnost zasahujících příslušníků PČR a HZS na místě dopravní nehody s únikem látky z vozidla dle Dohody ADR	63
Graf 13 – Byl jste účastníkem společného zásahu při výkonu služby v souvislosti s nebezpečnými látkami?	64
Graf 14 – Četnost spolupráce se základními složkami IZS	65
Graf 15 – Jste průběžně proškolen (a) v postupech PČR a orgánů HZS při vzniku dopravní nehody s nebezpečnou látkou nebo při vzniku mimořádné události?	66
Graf 16 – Zúčastnil(a) jste se jako příslušník PČR (HZS) cvičení složek IZS za účelem sjednocení taktických nebo prověřovacích činností?	67
Graf 17 – Jsou dle Vašeho názoru základní složky IZS odpovídajícím způsobem připraveny na společný zásah např. mimořádné události s únikem velkého množství nebezpečné látky při dopravní nehodě?	68

Seznam příloh

Příloha A - Nestandardizovaný dotazník	I
Příloha B – Fotografie z místa dopravní nehody	II
Příloha C – Fotografie zásahu složek IZS	III
Příloha D – Fotografie zásahu složek IZS	IV

Příloha A – nestandardizovaný dotazník

Dotazník k vypracování průzkumu názorů příslušníků HZS na jejich bezpečnost při zásahu na místě dopravních nehod za účasti vozidla převážejícího nebezpečnou látku podle dohody ADR.

Vážený kolego-kolegyně, chtěl bych Vás touto cestou požádat o vyplnění tohoto dotazníku, jehož údaje budou použity při vypracování mé bakalářské práce na katedře Bezpečnostních studií Univerzity Jana Amose Komenského v Praze. Současně děkuji za Váš vynaložený čas, ochotu a co možná nejuvstíznější odpovědi. Tomáš Vávra.

A. Údaje o respondentovi

Správný údaj zakřížkujte

Věk	18 – 25 let	26-35 let	36-45 let	46 a více let
------------	--------------------	------------------	------------------	----------------------

odsloužená léta	0-3	4-14	15-20	21 a více let
------------------------	------------	-------------	--------------	----------------------

pohlaví	muž	žena
----------------	------------	-------------

B. Bezpečnost příslušníků PČR-HZS

U otázek typu a), b), c) označte prosím tu, která podle Vás odpovídá co nejvíce skutečnosti.

Jsou dle Vás následující okolnosti důležité pro bezpečnost příslušníka PČR-HZS po dobu výkonu jeho služby a řešení mimořádných událostí?

1. Věk příslušníka PČR-HZS:

- a) není vůbec důležitý
- b) je důležitý
- c) je optimální v rozmezí pevně ohraničených let

2. Dosažené vzdělání:

- a) není vůbec důležité
- b) je důležité, čím vyšší vzdělání tím lépe

- c) je důležité pouze souvisí-li s pracemi HZS a IZS
- d) není vůbec důležité, rozhodující je praxe a osobní přístup P HZS

3. Odsloužená léta u PČR-HZS:

- a) nejsou vůbec důležitá pro bezpečnost
- b) jsou důležitá pro bezpečnost příslušníka PČR-HZS

4. Osobní dispozice příslušníka:

- a) jsou důležité
- b) jsou důležité, ale důležitější je psychická odolnost
- c) jsou důležité, ale důležitější je fyzická odolnost
- d) jsou důležité, ale důležitější je odolnost obou složek

5. Osobnostní postoje nadřízeného:

- a) nejsou pro bezpečnost příslušníka PČR- HZS důležité
- b) jsou pro bezpečnost příslušníka PČR-HZS důležité

6. Materiální zabezpečení P HZS:

- a) není rozhodujícím faktorem
- b) je rozhodujícím faktorem

7. Ohodnocení služební činnosti (finance, odměny):

- a) je pro bezpečnost důležité
- b) je pro bezpečnost důležité a je dostačující
- c) je pro bezpečnost důležité a není dostačující

8. Stav právního systému, předpisy a zákony:

- a) jsou pro bezpečnost P HZS rozhodující
- b) nejsou pro bezpečnost P HZS rozhodující
- c) mají podstatný vliv a jsou v současné době dostačující
- d) mají podstatný vliv, ale v současné době nejsou pro bezpečnost dostačující

9. Pravidelné proškolení předpisů:

- a) není důležité
- b) není důležité, stačí pouze ojedinělé, nepravidelné proškolení
- c) je důležité
- d) je důležité s důrazem na zachování určitých period

10. Stav tělesné kondice P HZS:

- a) není nutná a rozhodující
- b) záleží pouze na samotném přístupu příslušníka PČR- HZS a jeho ochotě
- c) cílené tělesné aktivity by měly být součástí konkrétních pracovních náplní příslušníka PČR-HZS

11. Zdravotní příprava:

- a) není pro příslušníka PČR- HZS důležitá
- b) je pro příslušníka PČR-HZS důležitá
- c) je pro příslušníka PČR-HZS důležitá s opakováním v periodách

12. Výstrojové vybavení:

- a) není rozhodující
- b) je rozhodující a v současné době plně vyhovuje
- c) je rozhodující a v současné době nevyhovuje

13. Byl(a) jste účastníkem zásahu při výkonu služby v souvislosti s nebezpečnými látkami?

- a) ano
- b) ne

14. Jak často dochází při výkonu služby k Vaší spolupráci se základními složkami IZS?

- a) Každý den
- b) Každý týden minimálně jednou
- c) Každý měsíc minimálně jednou

15. Jste průběžně proškolen(a) v postupech P HZS a orgánů PČR při vzniku dopravní nehody s nebezpečnou látkou nebo při vzniku mimořádné události?

- a) ano
- b) ne, ale zajímalo by mne to
- c) ne, a ani by mne to nezajímalo
- d) jsem částečně a nepravidelně proškolen(a)

16. Zúčastnil(a) jste se, jako P HZS cvičení složek IZS za účelem sjednocení taktických nebo prověřovacích činností?

- a) ano
- b) ne

17. Jsou dle Vašeho názoru základní složky IZS odpovídajícím způsobem připraveny na společný zásah např. při mimořádné události s únikem velkého množství nebezpečné látky při DN?

- a) ano
- b) ne

Příloha B – Fotografie místa dopravní nehody

Obrázek 1: Místo dopravní nehody



Zdroj: ÚO PČR Kutná Hora

Příloha C – Fotografie zásahu složek IZS

Obrázek 2: Činnost složek IZS



Zdroj: ÚO PČR Kutná Hora

Příloha D – Fotografie zásahu složek IZS

Obrázek 3: Činnost složek IZS



Zdroj: ÚO PČR Kutná Hora

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Tomáš Vávra DiS.

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: kombinované

Název práce: Činnost složek IZS na místě dopravní nehody

Rok: 2014

Počet stran bez příloh: 77

Celkový počet stran příloh: 7

Počet titulů české literatury a pramenů: 22

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0

Počet internetových zdrojů: 10

Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný