

Součinnost složek IZS při velké dopravní nehodě

Roman Krakovec

Bakalářská práce
2018



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav krizového řízení

akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Roman Krakovec**

Osobní číslo: **L15326**

Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**

Studijní obor: **Ovládání rizik**

Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Součinnost složek IZS při velké dopravní nehodě**

Zásady pro vypracování:

- 1. Zpracujte literární rešerši o součinnosti složek integrovaného záchranného systému při zásahu.**
- 2. Zpracujte typové činnosti "dopravní nehody" z pohledu složek IZS.**
- 3. Analyzujte současný stav legislativy související se zásahem složek IZS.**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] ŠENOVSÝ, Michail, Vilém ADAMEC a Zdeněk HANUŠKA. Integrovaný záchranný systém: management záchranných prací. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005. ISBN 80-86634-65-5.

[2] Česko, HZS, KATALOGOVÝ SOUBOR Typová činnost složek IZS při společném zásahu (MV – GŘ HZS ČR, č.j.: MV-96828-2/PO-2008). Praha 2008.

[3] KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-7502-105-2.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Otakar Jiří Mika, CSc.

Ústav ochrany obyvatelstva

Datum zadání bakalářské práce:

3. listopadu 2017

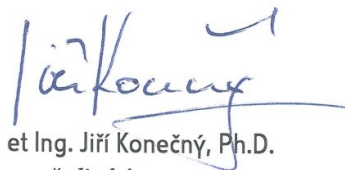
Termín odevzdání bakalářské práce:

15. května 2018

V Uherském Hradišti dne 15. listopadu 2017



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.
děkan



Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ / DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹⁾;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²⁾;
- podle § 60³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60³⁾ odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské/diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské/diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti dne 30. dubna 2018



.....
podpis studenta

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy. Vysoká škola disertační práce nezveřejňuje, byla-li již zveřejněna jiným způsobem.

(2) Bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

(4) Vysoká škola může odložit zveřejnění bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce nebo jejich částí, a to po dobu trvání překážky pro zveřejnění, nejdéle však na dobu 3 let. Informace o odložení zveřejnění musí být spolu s odůvodněním zveřejněna na stejném místě, kde jsou zveřejňovány bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, jíž se týká odklad zveřejnění podle věty první, jeden výtisk práce k uchování ministerstvu.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá součinností složek integrovaného záchranného systému v České republice při velké dopravní nehodě. S nárůstem dopravních prostředků a čím dál tím větší rychlosti vzniká i riziko nárůstu počtu dopravních nehod a jejich následků, se kterými se musejí složky integrovaného záchranného systému vypořádat v dnešním provozu. Teoretická část bakalářské práce vysvětluje základní pojmy a problematiku související s dopravní nehodou a složkami integrovaného záchranného systému.

V praktické části je vytvořena modelová situace dopravní nehody, kde její popis přiblíží čtenáři činnost jednotlivých složek integrovaného záchranného systému v místě dopravní nehody. Následně jsou v praktické části zmíněny tři reálné dopravní nehody, které se v minulosti staly.

Klíčová slova:

Integrovaný záchranný systém, dopravní nehoda, pozemní komunikace, e-Call

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with the cooperation of the components of Integrated Rescue System in the Czech Republic at a big traffic accident. With the growth of means of transport and higher and higher speed originates also the risk of the growth of traffic accidents and their results with which the components of Integrated Rescue System have to deal in current traffic. The theoretical part of this bachelor thesis explains the principal concepts and the problematics associated with traffic accidents and components of Interated Rescue System.

In the practical part there is a model situation of an traffic accident, its description explains the reader the work of individual components of the Integrated Rescue System at the spot of an traffic accident. Then in the practical part there are mentioned three real traffic accidents which happened in the past.

Keywords:

Integrated Rescue System, traffic accident, road, e-Call

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval doc. Ing. Otakaru Mikovi, CSc., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení, za vstřícnost a odborné rady. Dále bych rád poděkoval mé rodině za morální podporu a toleranci v průběhu celého studia. Ještě bych rád poděkoval kolegům pprap. Marku Skřivánkovi, pprap. Lukáši Vrtalovi a pprap. Arpádu Szeinerovi, kteří mi umožnili vytvořit fotografie vložené v této bakalářské práci.

Čestně prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická, nahraná do IS/STAG jsou totožné ve znění: SOUČINNOST SLOŽEK IZS PŘI VELKÉ DOPRAVNÍ NEHODĚ

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM	12
1.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY (HZS ČR).....	14
1.1.1 Generální ředitelství HZS ČR.....	15
1.1.2 Hasičský záchranný sbor kraje.....	15
1.1.3 Záchraný útvar HZS ČR.....	16
1.2 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY.....	16
1.2.1 Druhy jednotek požární ochrany.....	16
1.2.1.1 Jednotka hasičského záchranného sboru kraje.....	16
1.2.1.2 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku.....	16
1.2.1.3 Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce.....	16
1.2.1.4 Jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku.....	17
1.2.2 Kategorie jednotek požární ochrany.....	17
1.2.3 Operační hodnota jednotek požární ochrany.....	17
1.3 POSKYTOVATEL ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY.....	18
1.3.1 Zdravotnická záchranná služba (ZZS).....	19
1.4 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY (PČR).....	21
1.4.1 Pořádková policie.....	23
1.4.2 Cizinecká policie.....	24
1.4.3 Dopravní policie.....	24
1.5 OSTATNÍ SLOŽKY IZS.....	25
2 DOPRAVNÍ NEHODA	27
2.1 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY.....	28
2.1.1 Nejčastější příčiny dopravní nehody.....	28
2.1.2 Další příčina dopravní nehody.....	29
3 POZEMNÍ KOMUNIKACE	30
3.1 DÁLNIČE.....	30
3.2 SILNIČE.....	30
3.3 MÍSTNÍ KOMUNIKACE.....	30
3.4 ÚČELOVÁ KOMUNIKACE.....	31
II PRAKTICKÁ ČÁST	32
4 SOUČINNOST SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ	33
4.1 ČINNOST IZS PŘI PŘÍJMU OZNÁMENÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI (DOPRAVNÍ NEHODY).....	33
4.1.1 e-Call.....	37
4.1.2 Vyslání HZS ČR na místo DN.....	37
4.1.3 Vyslání ZZS na místo DN.....	38
4.1.4 Vyslání PČR na místo DN.....	38

4.2	PŘÍJEZD SLOŽEK IZS NA MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY	38
4.3	ČINNOST JEDNOTLIVÝCH SLOŽEK NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY	39
4.3.1	Činnost HZS ČR na místě DN	41
4.3.2	Činnost ZZS na místě DN	44
4.3.3	Činnost PČR na místě DN.....	45
4.4	UKONČENÍ PRACÍ SLOŽEK IZS NA MÍSTĚ DN.....	46
5	VYTVOŘENÍ SCÉNÁŘE VLASTNÍ DOPRAVNÍ NEHODY.....	47
5.1	MODELOVÁ SITUACE DOPRAVNÍ NEHODY.....	47
5.2	VYHODNOCENÍ SCÉNÁŘE DOPRAVNÍ NEHODY	52
5.3	PŘÍKLADY REÁLNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD	53
5.3.1	Dopravní nehoda nákladního a osobního vozidla na silnici I. třídy.....	53
5.3.2	Dopravní nehoda nákladního vozidla a osobních vozidel na dálnici.....	54
5.3.3	Dopravní nehoda dvou osobních vozidel ve městě.....	55
5.4	NÁVRH VLASTNÍCH OPATŘENÍ NA ZLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU	56
	ZÁVĚR	58
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	59
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	62
	SEZNAM OBRÁZKŮ	63
	SEZNAM TABULEK.....	64
	SEZNAM PŘÍLOH.....	65

ÚVOD

V roce 1885 byl vynalezen první automobil Karlem Benzem. V roce 2018 to bude 120 let, kdy se stala první dopravní nehoda, při které se stalo smrtelné zranění. Od té doby se stala na pozemních komunikacích spousta dopravních nehod. V 90. letech minulého stolení se zdvojnásobil počet vozidel na území tehdejšího Československa a s tím i nárůst dopravních nehod.

Dnes nejvyužívanější silniční doprava měla od počátku 90. let minulého stolení vzestupnou tendenci až do roku 1999. Během 4 let se však nehodovost zmírnila na úroveň roku 1995.

V roce 2017 šetřila Policie České republiky 103821 dopravních nehod, při kterých bylo 502 lidí usmrceno. Škod, kterou policisté odhadli se pohybovala okolo šesti miliard korun.

Bakalářská práce je zaměřena na práci základních složek integrovaného záchranného systému České republiky při velké dopravní nehodě. Pracuji jako policista obvodního oddělení policie v Bučovicích, ale za svoji 11 letou kariéru u polici jsem si prošel dopravním inspektorátem, kde jsem šetřil dopravní nehody, dále z vlastní iniciativy stážuji u zdravotnické záchranné služby a jsem dobrovolný hasič v naší obci, kde bydlím. Proto je mi problematika dopravních nehod blízká.

Tato práce má za úkol analyzovat práci složek integrovaného záchranného systému. Jen v jihomoravském kraji se stalo 7587 dopravních nehod. Při 2562 dopravních nehod spolupracovali složky integrovaného záchranného systému, což je 1/3 z celého počtu dopravních nehod na území Jihomoravského kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Pro sladění záchranných a likvidačních prací při mimořádných událostech a také havárii a živelných pohrom slouží integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“). Tímto je naplňováno ústavní právo občana na pomoc při ohrožení života a zdraví. IZS vznikl pro potřeby každodenní činnosti záchranářů, hlavně při složitých haváriích, nehodách přírodních pohromách, kdy je potřeba zorganizovat společnou práci všech, kdo svými silami a prostředky nebo jinými možnostmi mohou přispět k provedení záchrany osob, majetku nebo životního prostředí. Ve své podstatě spolu spolupracují různé složky, orgány státní správy a samosprávy, fyzické a právnické osoby při společné záchranné a likvidacích, tak, aby “se na nikoho nezapomnělo a aby v místě zásahu nikdo nepřekážel“. Což je v dnešní hektické době mimořádných událostí velice složitý úkol, který musí mít svá pravidla. [1]

IZS je využíván v případě vzniku mimořádné události a při potřebě provádět záchranné a zároveň likvidační práce více složkami IZS. [2]

Koordinace záchranných a likvidačních prací se odehrává na třech úrovních:

- **TAKTICKÁ** – tato se děje přímo na místě zásahu, kde se mimořádná událost stala nebo kde se předpokládá, že by mohla mimořádná událost nastat. Za záchranné a likvidační práce odpovídá velitel jednotky požární ochrany, pokud zákon nestanoví jinak,
- **OPERAČNÍ** – tato se děje na krajském sále operačního střediska základních složek IZS a na operačním sále Ministerstva vnitra. Každá složka IZS obsluhuje svoji linku tísňového volání 150 – HASIČI, 155 – ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA a 158 – POLICIE ČR. Součástí je i linka 112, která slouží pro ohlášení jakékoli tísně pro občany z cizích zemí a také pro občany ČR, provozuje ji Hasičský záchranný sbor České republiky. Velitel zásahu prostřednictvím operačního střediska povolává na místo zásahu ostatní složky IZS dle poplachového plánu, [3]
- **STRATEGICKÁ** – v tomto případě se do spolupráce zapojuje starosta obce s rozšířenou působností, hejtman kraje nebo ministra vnitra při záchranných a likvidačních pracích. O to musí však požádat velitel zásahu. Ve věci je zde zřízen krizový štáb, který využívá zpracované krizové plány. Složení, činnost a funkce krizového štábu jsou stanoveny nařízením vlády č. 462/2000 Sb., k provedení některých ustanovení krizového zákona v platném znění a směrnicí ministerstva vnitra č. j.: MV-117572-2/PO-OKR. [4]

Základní složky IZS jsou:

- Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS ČR“),
- Jednoty požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- Poskytovatelé zdravotnické záchranné složky,
- Policie České republiky (dále jen „PČR“).

Další složky IZS poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání. Jsou to tyto složky:

- 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. [2]

Další část bakalářské práce se zaměří na legislativu a práci základních složek integrovaného záchranného systému.



Obrázek 1 Vozidla složek IZS. Zdroj nstržm. Lukáš Bubeníček, PS Bučovice

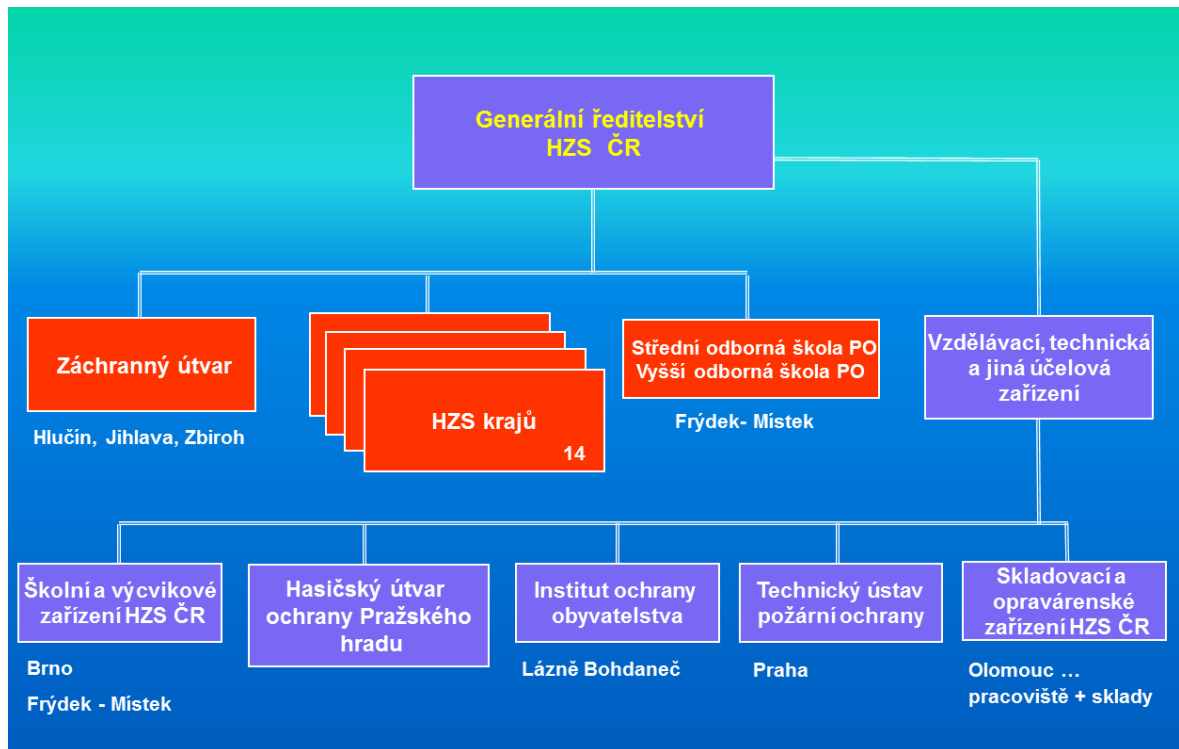
1.1 Hasičský záchranný sbor České republiky (HZS ČR)

Je jednotný bezpečnostní sbor, jehož základním úkolem je chránit životy a zdraví obyvatel, životní prostředí, zvířata a majetek před požáry a jinými mimořádnými událostmi a krizovými situacemi. HZS ČR se podílí na zajišťování bezpečnosti České republiky plněním a organizováním úkolů požární ochrany, ochrany obyvatelstva, civilního nouzového plánování, integrovaného záchranného systému, krizového řízení a dalších úkolů v rozsahu a za podmínek stanovených zákonem o HZS ČR a dalšími právními předpisy. [5]

Hasičský záchranný sbor plní mimořádně i úkoly, jejichž splnění je nezbytné v zájmu ochrany života nebo zdraví obyvatel, životního prostředí, zvířat nebo majetku, pokud toto plnění nenáleží jinému orgánu veřejné správy nebo plnění takového úkolu orgánem veřejné správy není za daných podmínek možné a tento orgán o takové plnění požádá nebo je k plnění takového úkolu způsobilý nebo takovým plněním není ohrožena jeho činnost a hrozí nebezpečí z prodlení. [5]

Organizační struktura Hasičského záchranného sboru České republiky:

- generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR,
- 14 hasičských záchranných sborů krajů,
- Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany,
- Záchranný útvar Hasičského záchranného sboru ČR (Hlučín, Zbiroh a Jihlava). [6]



Obrázek 2 Struktura HZS ČR. [7]

1.1.1 Generální ředitelství HZS ČR

V čele je generální ředitel hasičského záchranného sboru a je jmenován ministrem vnitra. Plní úkoly na úseku požární ochrany, ochrany obyvatelstva, civilního nouzového plánování, integrovaného záchranného systému nebo na úseku krizového řízení, s výjimkou oblasti veřejného pořádku a vnitřní bezpečnosti. [5]

1.1.2 Hasičský záchranný sbor kraje

V jeho čele sedí krajský ředitel. Hasičský záchranný sbor kraje je tvořen všemi silami a prostředky hasičského záchranného sboru České republiky. Tyto síly a prostředky slouží pro hašení požárů a likvidaci mimořádných událostí. Nejčastější mimořádné události, které hasičský záchranný sbor kraje likviduje, jsou:

- požáry,
- dopravní nehody,
- technické havárie,
- živelné pohromy např. povodně. [8]

1.1.3 Záchranný útvar HZS ČR

Jedná se o centrálně řízenou zálohovou jednotkou GŘ HZS ČR. Tyto jednotky jsou předurčeny pro řešení mimořádných událostí velkého rozsahu, přírodních katastrof, velkých požárů a technických zásahů s využitím speciální techniky, kterou jednotky disponují.

Jednotka záchranného útvaru je v rovině velení jako jednotka hasičského záchranného sboru kraje bez místní příslušnosti. Tedy v případě, že budou společně zasahovat záchranný útvar a jednotka hasičského záchranného sboru kraje má přednost jednotka s místní příslušností, pokud není rozhodnuto jinak v souladu vyhláškou č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. [9]

1.2 Jednotky požární ochrany

Jedná se o organizovaný systém tvořený hasiči, kteří prošli odborným školením, požárními automobily s výbavou pro požární ochranu. [9]

1.2.1 Druhy jednotek požární ochrany

Rozdělení jednotek dle zřizovatele:

1.2.1.1 Jednotka hasičského záchranného sboru kraje

Je složena z hasičů určených k výkonu služby na požárních stanicích. Je součástí HZS kraje. Ve směně vykonávají službu hasiči předurčení pro zásahovou činnost (tzv. „výjezdoví hasiči“) a také zabezpečují chod jednotky a činnost podpůrných speciálních služeb. [9]

1.2.1.2 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku

Je složena ze zaměstnanců firmy a jejich pracovní náplní je práce v této jednotce, za kterou pobírají plat od právnické osoby nebo osoby podnikající. [8]

1.2.1.3 Jednotka sboru dobrovolných hasičů obce

Jedná se o tzv. dobrovolníci, kteří mají svá zaměstnání a v jednotce sboru dobrovolných hasičů jsou dobrovolně a svoji činnost v jednotce berou jako svoji občanskou povinnost. Jednotku zřizuje a spravuje obec, ve které jednotka působí. [8]

1.2.1.4 Jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku

Tato jednotka je kombinací dvou předchozích, tzn. že členy jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku tvoří zaměstnanci firmy. Tito v případě požáru nebo jiné mimořádné události ukončí svoji běžnou pracovní činnost a začnou se záchrannými a likvidačními pracemi. [8]

1.2.2 Kategorie jednotek požární ochrany

Jednotky jsou rozděleny dle plošného pokrytí a označují se zkratkou JPO:

- S územní působností zasahující i mimo území svého zřizovatele:
 - **JPO I** – je tvořena tzv. profesionálními hasiči, jednotka má svoji územní působnost s dojezdovým časem do 20 minut do místa zásahu.
 - **JPO II** – jednotka tvořená dobrovolnými hasiči, kteří slouží dobrovolně na požárních stanicích ve službách, jednotka má územní působnost s dojezdovým časem do 10 minut do místa zásahu.
 - **JPO III** – jednotka tvořená dobrovolnými hasiči, kteří vykonávají službu dobrovolně, na požární stanici jsou přivoláváni z místa svého trvalého bydliště, jednotka má územní působnost s dojezdovým časem do 10 minut do místa zásahu.
- S místní působností zasahující na území svého zřizovatele:
 - **JPO IV** – jednotka tvořená členy, kteří jsou zaměstnání v podniku (firmě) jako hasiči.
 - **JPO V** – jednotka s členy, kteří vykonávají službu dobrovolně.
 - **JPO VI** – jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku. [8]

1.2.3 Operační hodnota jednotek požární ochrany

Každý druh JPO má v systému operačního řízení určitou hodnotu. Tato hodnota vypovídá o schopnostech JPO začít a provádět činnosti v operačním řízení na místě zásahu.

Operační hodnotu JPO tvoří:

- Doba výjezdu JPO z místa své trvalé základny po vyhlášení poplachu. Doba výjezdu JPO je stanovena vyhláškou č.247/2001, o organizaci a činnosti JPO. Tato doba je maximálně:
 - 2 minuty pro JPO složené výlučně z hasičů z povolání (JPO I, JPO IV),
 - 10 minut pro JPO složené výlučně z hasičů, kteří nevykonávají službu v jednotce jako své povolání (JPO III, JPO V, JPO VI),
 - 5 minut pro JPO složené z hasičů uvedených v předchozích dvou bodech nebo hasičů, jimž byla určena pracovní pohotovost mimo pracoviště (JPO II). [4]
- Územní působnost je optimální vzdálenost pro dojezd určitého druhu JPO k místu zásahu vyjádřená dobou jízdy v minutách, která vymezuje teritorium jejího standardního působení, tzv. hasební obvod. [8]

1.3 Poskytovatel zdravotnické záchranné služby

Zdravotnická záchranná služba je zdravotní službou, v jejímž rámci je na základě tísňové výzvy, není-li dále stanoveno jinak, poskytována zejména přednemocniční neodkladná péče osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života. [10]

Zdravotnická záchranná služba zahrnuje činnosti:

- nepřetržitý kvalifikovaný bezodkladný příjem volání na národní číslo tísňového volání 155 a výzev předaných operačním střediskem jiné základní složky integrovaného záchranného systému (dále jen „tísňové volání“) operátorem zdravotnického operačního střediska nebo pomocného operačního střediska,
- vyhodnocování stupně naléhavosti tísňového volání, rozhodování o nejvhodnějším okamžitém řešení tísňové výzvy podle zdravotního stavu pacienta, rozhodování o vyslání výjezdové skupiny, rozhodování o přesměrování výjezdové skupiny a operační řízení výjezdových skupin,
- řízení a organizaci přednemocniční neodkladné péče na místě události a spolupráci s velitelem zásahu složek integrovaného záchranného systému,
- spolupráci s cílovým poskytovatelem akutní lůžkové péče,
- poskytování instrukcí k zajištění první pomoci prostřednictvím sítě elektronických komunikací v případě, že je nezbytné poskytnout první pomoc do příjezdu výjezdové skupiny na místo události,

- vyšetření pacienta a poskytnutí zdravotní péče, včetně případných neodkladných výkonů k záchraně života, provedené na místě události, které směřují k obnovení nebo stabilizaci základních životních funkcí pacienta,
 - soustavnou zdravotní péči a nepřetržité sledování ukazatelů základních životních funkcí pacienta během jeho přepravy k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče, a to až do okamžiku osobního předání pacienta zdravotnickému pracovníkovi cílového poskytovatele akutní lůžkové péče,
 - přepravu pacienta letadlem mezi poskytovateli akutní lůžkové péče za podmínek soustavného poskytování neodkladné péče během přepravy, hrozí-li nebezpečí z prodlení a nelze-li přepravu zajistit jinak,
 - přepravu tkání a orgánů k transplantaci letadlem, hrozí-li nebezpečí z prodlení a nelze-li přepravu zajistit jinak,
 - třídění osob postižených na zdraví podle odborných hledisek urgentní medicíny při hromadném postižení osob v důsledku mimořádných událostí nebo krizových situací.
- [10]

1.3.1 Zdravotnická záchranná služba (ZZS)

Působí na celém území České republiky, její zřizovatel je kraj, tedy máme 14 zřizovatelů (ZZS). Plán pokrytí území kraje výjezdovými základnami stanoví počet a rozmístění výjezdových základen v závislosti na demografických, topografických a rizikových parametrech území jednotlivých obcí a městských částí hlavního města Prahy tak, aby místo události na území jednotlivých obcí a městských částí bylo dosažitelné z nejbližší výjezdové základny v dojezdové době do 20 minut. [10]

V rámci ZZS jsou vytvořeny 3 druhy výjezdových skupin:

- RZP (rychlá zdravotnická pomoc) – posádka tvoří 2 nebo více zdravotnických záchranářů. Tato posádka je bez lékaře. (zpravidla 2 záchranáři v běžném sanitním voze s kompletním vybavením např. Mercedes-Benz Sprinter),
- RLP (rychlá lékařská pomoc) – posádka tvoří 2 nebo více zdravotnických záchranářů a 1 nebo více lékařů (zpravidla 2 záchranáři a jeden lékař v běžném sanitním voze s kompletním vybavením např. Mercedes-Benz Sprinter),
- RV (tzv. systém Rendez – Vous) – posádka tvoří jeden záchranář a jeden lékař. Tato posádka zpravidla jezdí menším vozidlem, např. Škoda Octavia, kde v tomto vozidle

má posádka vybavení pro rychlý zásah, nicméně tato posádka vyjíždí společně se sanitním vozem a v místě události se setkají,

- LZS (letecká zdravotnická služba) je ze strany ZZS tvořena zdravotnických záchranářem a lékařem. [11]



Obrázek 3 Vozidla ZZS JmK, VZ Vyškov. Zdroj vlastní



Obrázek 4 Vozidlo ZZS JmK v systému RV. Zdroj vlastní

1.4 Policie České republiky (PČR)

- běžná činnost policie, jejíž rozsah může být ovlivněn vznikem mimořádné události

- Policie chrání bezpečnost osob a majetku, spolupůsobí při zajišťování veřejného pořádku, a byl-li porušen, činí opatření k jeho obnovení, dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu a spolupůsobí při jeho řízení.

- činnosti ve prospěch řešení mimořádných událostí mimo rámec společného zásahu

- Policie zabezpečuje regulaci dopravy na trasách odsunu zraněných do zdravotnických zařízení nebo na trasách, po kterých jsou přepravovány síly a prostředky jednotek.

- činnost policejních orgánů činných v trestním řízení

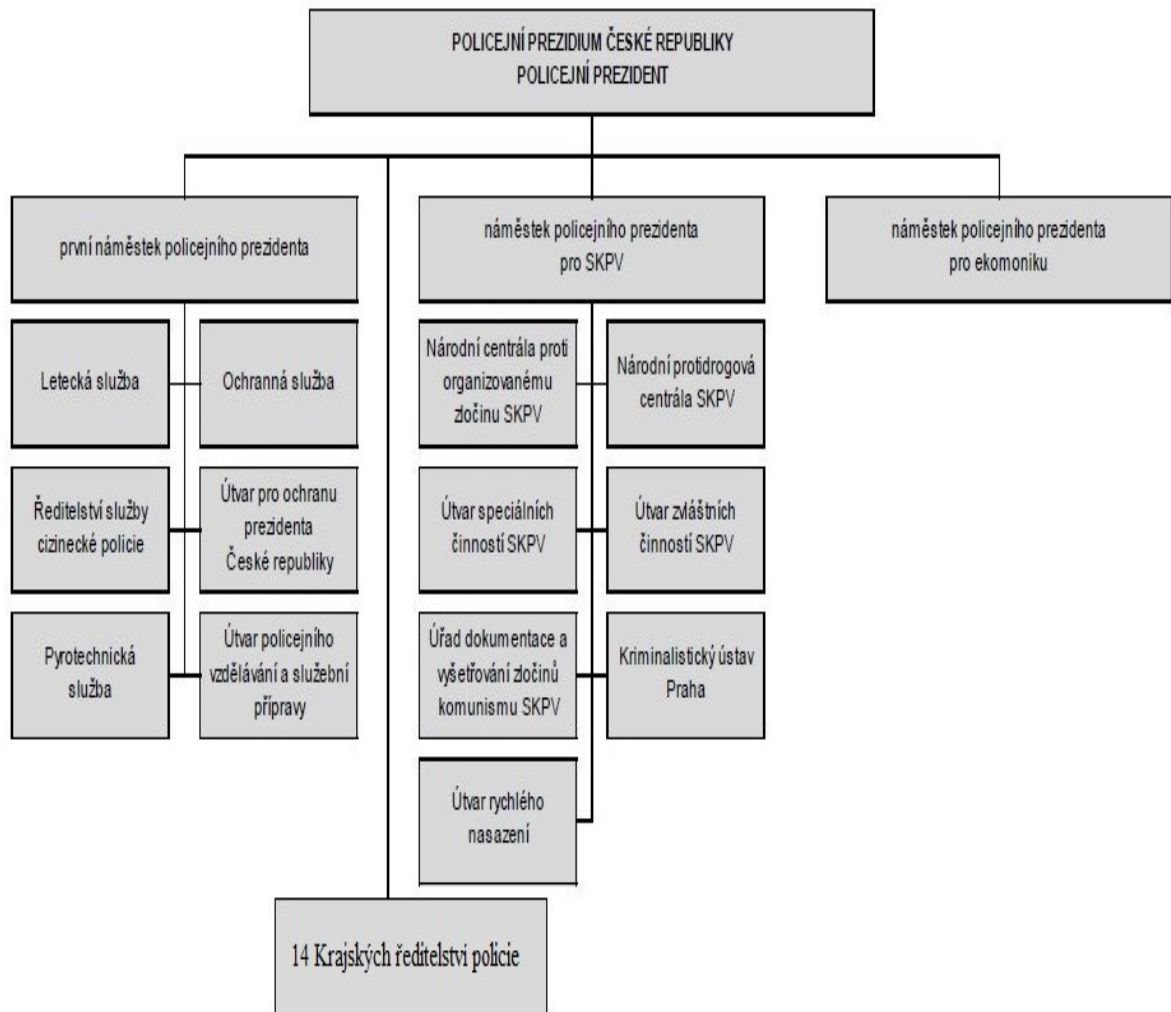
- Souběžně se zásahem probíhá samostatné řízení o trestných činech prováděné policejními orgány činnými v trestním řízení. [12]

- činnosti policie jako základní složky v rámci společného zásahu

- Policie poskytuje nezbytné informace o mimořádné události obyvatelstvu, hlídky uzavírají obsazením určených pevných stanovišť vnější zónu a regulují vjezd vozidel a vstup osob do vnější zóny, podílí se na evakuaci nebo evidenci osob. [2]

Činnost Policie České republiky je řízena policejním prezidiem v čele s policejním prezidentem. Policejní prezident odpovídá za činnost policie ministru vnitra. Policejnímu prezidiu jsou podřízeny jednak útvary s celostátní působností a jednak krajská ředitelství policie. Útvary s celostátní působností zřizuje ministr vnitra na návrh policejního prezidenta. Krajská ředitelství policie jsou zřízena zákonem.

Krajská ředitelství policie jsou útvary s územně vymezenou působností. Slouží veřejnosti na vymezeném teritoriu. V rámci krajských ředitelství mohou působit další teritoriální útvary, které jsou jim podřízeny. Tyto zřizuje policejní prezident na návrh krajského ředitele. Existují v hlavním městě Praze a dalších velkých městech. [13]



Obrázek 5 Struktura Policie ČR. [14]

Policie ČR se laicky rozděluje na uniformovanou a neuniformovanou. Nejčastěji se lidé setkávají s policií uniformovanou. Tato uniformovaná část policie se dělí na:

1.4.1 Pořádková policie

Základní pilíř Policie ČR, Co do počtu policistů je službou nejpočetnější a co do obsahu činnosti službou nejuniverzálnější. K přímému kontaktu pořádkové policie s veřejností slouží síť obvodních oddělení na území celé republiky a místních oddělení na území hlavního města Prahy.

Nejviditelnější činností pořádkové policie je obchůzková a hlídková služba. Policisté ji vykonávají ve svěřených okresech nebo na určených úsecích a stanovištích. Při výkonu

služby předcházejí a zabraňují přestupkům a trestným činům, odhalují je a zakročují proti jejich pachatelům. [13]



Obrázek 6 Policista pořádkové policie zajišťující zámek FAB. Zdroj vlastní

1.4.2 Cizinecká policie

Do působnosti služby cizinecké policie spadá zejména plnění úkolů vyplývajících ze zákona o pobytu cizinců na území České republiky a plnění dalších úkolů vyplývajících z mezinárodních smluv a právních předpisů Evropských společenství. [13]

1.4.3 Dopravní policie

Tato policie provádí dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Dopravní policie disponuje také vozidly v civilním provedení, se kterými vykonává skrytý dohled, zejména dodržování předepsané rychlosti.

Specializovaná pracoviště dopravní policie se zabývají šetřením dopravních nehod. Zjišťují a dokumentují trestné činy spáchané v souvislosti s porušením zákona o silničním provozu

a plní úkoly policejního orgánu podle trestního řádu. Zjišťují rovněž dopravní přestupky, a buď je sami projednávají, nebo oznamují příslušnému správnímu orgánu. [13]



Obrázek 7 Hlídky dopravní policie. Zdroj vlastní

1.5 Ostatní složky IZS

Ostatními složkami integrovaného záchranného systému jsou některé útvary Armády České republiky, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory (např. Celní správa České republiky, Vězeňská služba České republiky, atd.), ostatní záchranné sbory (např. Báňská záchranná služba, Horská služba), orgány ochrany veřejného zdraví (např. hygienická stanice), havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby (např. havarijní služba v oblasti plynárenské, energetické, vodní,...), zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů (např. Český červený kříž) [2]

Ostatní složky poskytují plánovanou pomoc na vyžádání. Poskytování plánované pomoci na vyžádání se zahrnuje do poplachového plánu integrovaného záchranného systému; plánovanou pomocí je předem písemně dohodnutý způsob poskytnutí pomoci ostatními slož-

kami integrovaného záchranného systému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, krajskému úřadu, Ministerstvu vnitra nebo základním složkám integrovaného záchranného systému při provádění záchranných a likvidačních prací [2]

Plánovanou pomoc na vyžádání jsou povinny poskytnout:

- ministerstva, územní správní úřady, orgány krajů a obcí v mezích své působnosti,
- právnické a fyzické osoby, které jsou vlastníkem nebo uživatelem stavby civilní ochrany nebo stavby dotčené požadavky civilní ochrany,
- poskytovatelé akutní lůžkové péče, kteří mají zřízen urgentní příjem,
- ostatní složky integrovaného záchranného systému,
- vojenské záchranné útvary,
- ostatní osoby, které se k tomu smluvně zavázaly. [2]

2 DOPRAVNÍ NEHODA

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. [15]

Dopravní nehoda je mimořádná událost, při které je ohrožen život nebo zdraví osob v souvislosti s provozem na pozemní komunikaci. Také to může být mimořádná událost, kde hrozí nebo vznikla škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti. [16]

V případě, že u dopravní nehody zasahují složky IZS, je třeba využít jejich kompetencí např. řízení dopravy, hlášení o sjízdnosti pozemních komunikací, atd.

Při dopravních nehodách dochází k:

- úmrtí osob,
- zranění osob,
- vzniku požáru
- ohrožení životního prostředí únikem pohonných a provozních kapalin,
- znehodnocení převáženého nákladu,
- dopravním zácpám,
- poškození komunikace nebo dopravních zařízení,

Klasifikace dopravní nehody

Dopravní nehody lze klasifikovat dle řady kritérií. Nejčastěji to je z hlediska charakteru dopravních nehod a z hlediska průběhu dopravních nehod (tzv. nehodové jednání) [17]

Z hlediska charakteru dopravní nehody se dělí na:

- **srážka** – střet dvou a více účastníků, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle. Může jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku do pevné překážky, střed dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,
- **havárie** – na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. převrácení vozidla,
- **jiné nehody** – lze je zařadit do kategorie srážek nebo havárií, např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úraz ve vozidlech při náhlém brzdění, atd. [17]

Z hlediska nehodového jednání se dopravní nehody dělí na:

- nepřiměřenou rychlost,
- nedání přednosti v jízdě,
- nedodržení bezpeční vzdálenosti,
- jízda po nesprávné straně,
- jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. [17]

2.1 Příčina dopravní nehody

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika příčin a podmínek. Pravidla silničního provozu stanoví podmínky, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Porušení konkrétních podmínek v silniční dopravě je základní příčinou dopravní nehody. Příčiny dopravních nehod však mohou být i technického charakteru (např. závada na brzdovém systému vozidla), ale i špatný stav pozemní komunikace (např. neoznačená překážka v silničním provozu)

Příčiny silniční dopravní nehody mohou spočívat v:

- chování účastníků nehody,
- technickém stavu zúčastněných vozidel,
- situaci silničního provozu (např. hustota provozu, povětrnostní vlivy, viditelnost, atd.),
- jiných okolnostech (např. stav pozemní komunikace)

Z teoretického hlediska je silniční dopravní nehoda výsledkem rozporného jednání subjektu (účastníka silničního provozu) s danými podmínkami silniční dopravy, která spočívá v:

- nerespektování pravidel silničního provozu,
- neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě, tzv. dopravní značení. [17]

2.1.1 Nejčastější příčiny dopravní nehody

Ty jsou rozděleny dle statistik Policie ČR na:

- Nesprávný způsob jízdy – např., že řidič nedodržel bezpečnou vzdálenost a narazil do vozidla jedoucím před ním,

- Nedání přednosti – např., že řidič nerespektoval dopravní značení, nezastavil na příkaz dopravní značky „STOP, dej přednost v jízdě!“ a narazil na vozidlo jedoucí po hlavní silnici,
- Nepřiměřená rychlost – např., že řidič nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky (např. na zledovatělé vozovce),
- Nesprávné předjíždění – např. při předjíždění řidič zavadil svým vozidlem o vozidlo jiné. [17]

2.1.2 Další příčina dopravní nehody

Další příčiny dopravní nehody můžou být

- Dopravní nehoda zaviněná technickým stavem vozidla – tato nehoda souvisí s uložením a zajištěním přepravovaného nákladu, kdy řidič řádně nezabezpečil tento náklad,
- Dopravní nehoda nezaviněná řidičem – tato nehoda může vzniknout např. při srážce se zvířím, kdy řidič nedokáže ovlivnit příčinu této dopravní nehody.

Každá z těchto příčin může být dále rozdělena, zda řidič **požil** alkohol nebo jinou návykovou látku, či **nepožil**.

Ze statistik Policie ČR, Ředitelství služby dopravní policie je patrné, že nejčastější příčinou dopravních nehod na území České republiky za první pololetí 2017 je téměř 66 % dopravních nehod, zaviněných řidiči motorových vozidel, nesprávným způsobem jízdy. [18]

3 POZEMNÍ KOMUNIKACE

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

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace. [19]

3.1 Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. [19]

3.2 Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Rozděluje se na tyto tři druhy tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. [19]

3.3 Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Rozdělují se podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd:

- místní komunikace I. třídy,
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,

- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz. [19]

3.4 Účelová komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [19]

Z toho lze odvodit, že k dopravní nehodě může dojít od dálnice až po účelovou komunikaci, kde tato účelová komunikace může být polní nebo lesní cesta. Na těchto pozemních komunikacích jsou všichni uživatelé/účastníci povinni se řídit platnými zákony. Jako základní zákon lze uvést zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. S tímto jsou spojeny další zákony, např. zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Tyto zákony dále upravují vyhlášky, např. vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti vozidel.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 SOUČINNOST SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ

V praktické části se bakalářská práce zabývá modelovou situací dopravní nehody. Modelová situace je vytvořena tak, jak by se v reálném světě stala. V modelové situaci je popsáno, jak místo dopravní nehody, tak zúčastněná vozidla. Tato modelová situace ukazuje střet osobního vozidla s autobusem převážející osoby. Tato dopravní nehoda je spojení dvou mimořádných událostí a to samotná dopravní nehoda a velký počet zraněných lidí.

4.1 Činnost IZS při příjmu oznámení mimořádné události (dopravní nehody)

V současné době je v České republice zřízen Národní informační systém IZS (dále jen „NIS IZS“), kdy si jednotlivé složky IZS předávají informace o mimořádné události (dopravní nehodě) prostřednictvím datových zpráv.

Policie provozuje linku tísňového volání s číslem 158 na každém Krajském ředitelství policie. Na této lince sedí policisté, kteří přijímají hovory a zapisují je do informačního systému Jitka. Při příjmu oznámení, policista hned vytěžuje osobu oznamovatele. Při vytěžování se policista snaží zodpovědět na 7+1 kriminalistických otázek (Kdo? Co? Kde? Kdy? Jak? Čím? Proč? + Škoda?) Během vytěžování oznamovatele policista pošle datovou zprávu operačnímu důstojníkovi, který na místo vyšle hlídku obvodního oddělení nebo hlídku dopravní policie. Tento operační důstojník je stále v kontaktu s hlídkou popř. hlídkami jedoucí na místo dopravní nehody prostřednictvím radiostanice nebo služebního telefonu. V případě, že je na místo potřeba přivolat další složky IZS, operační důstojník prostřednictvím krátké datové zprávy informuje tyto ostatní složky, které vyšlou na místo události své síly a prostředky.

Následně policista vloží informaci o vzniklé dopravní nehodě do informačního systému CDI2, kde jsou uvedeny informace o místě dopravní nehody, kódové označení místa dopravní nehody uznávané v Evropské unii. Informace o vzniklé dopravní nehodě se automaticky odešlou do centrálního datového skladu Národního dopravního informačního centra Ostrava provozovaného Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky, na internetové stránky policie a do aplikace OLDA (On Line Dopravní Aktuality). Tato aplikace slouží pouze pro vnitřní potřebu policie. Zajišťuje okamžitou dostupnost všech dopravních informací za využití intranetového prohlížeče pro všechny pracovníky policie bez nutnosti registrace a

instalace na klientském PC. Lokalizace dopravních událostí probíhá v mapových podkladech standardizovaných v České republice.

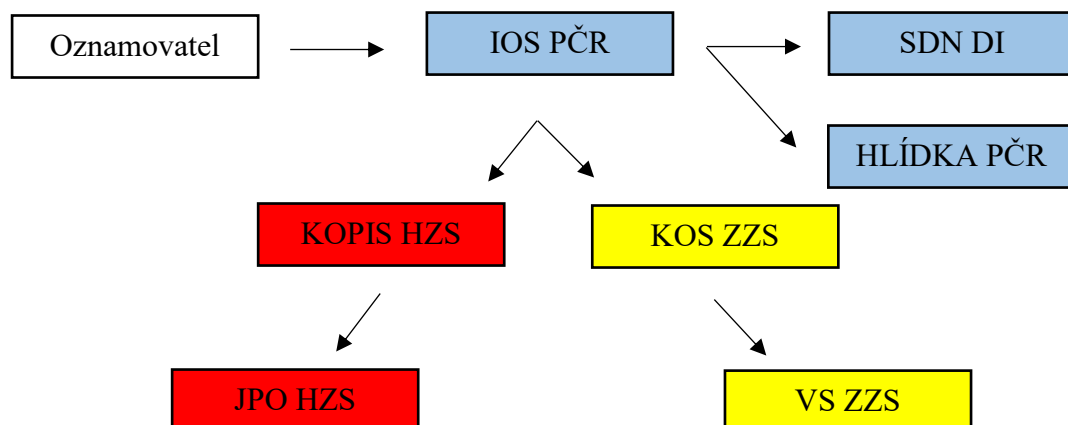
Vznik dopravní nehody lze oznámit také na tísňovou linku 150, kterou provozuje HZS ČR, kde operační důstojník vytěžuje oznamovatele velmi podobně jako v případě policista na lince 158. Zde se doptává na skutečnosti, aby vyslal na místo dopravní nehody příslušné síly a prostředky. Zejména se dotazuje na orientační body a místní zvláštnosti, aby mohl určit místo; počet uvězněných osob ve vozidle a počet zraněných, kdy o tomto následně zašle datovou zprávu na dispečink ZZS a tato zajistí dostatečný počet svých sil a prostředků, tedy sanitních vozů; počet a druh dopravních prostředků; poloha vozidel (např. o jakou komunikaci se jedná nebo zda se dopravní nehoda stala na železniční trati, kdy se musí vyzrozumět České dráhy, aby omezily nebo zastavily provoz v daném místě); označení vozidel (např. zda nepřeváží nebezpečné látky) a druh nákladu (sypký, zvířata, atd.).

Další možností přivolání složek IZS na místo události, v tomto případě dopravní nehody, že oznamovatel zavolá na linku 112, kterou provozuje HZS ČR. Na této lince civilní pracovníky vytěží v krátkosti oznamovatele. Následně odešle datovou zprávu složkám IZS, ve které je uvedena informace o místě dopravní nehody, účastníci dopravní nehody a další informace.

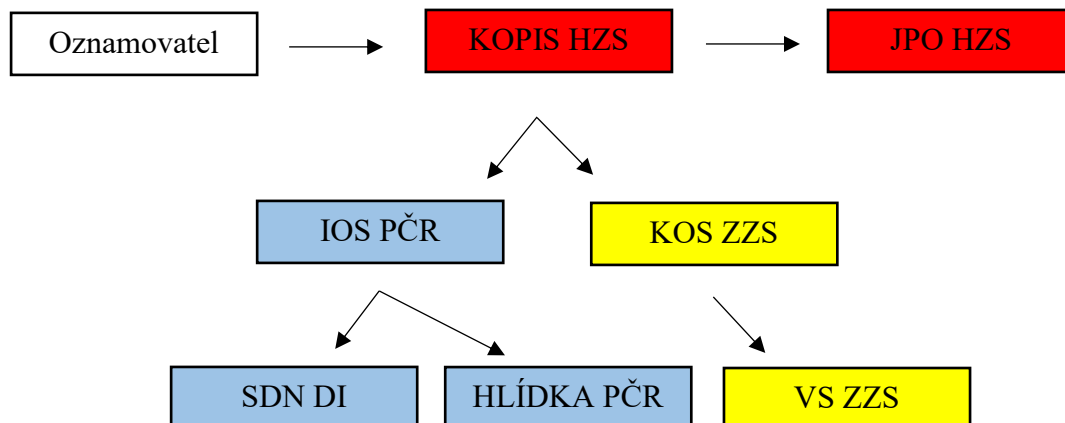
Rozdíl mezi informačním systémem Policie ČR a ostatními složkami IZS (ZZS a HZS ČR) je ten, že Policie ČR má možnost neomezeného počtu znaků v datové zprávě, kdežto ZZS a HZS ČR mají omezený počet znaků a není v jejich silách co možná nejvíc vytěžit oznamovatele.

Existuje více možností, jak jsou složky IZS o dopravní nehodě informovány:

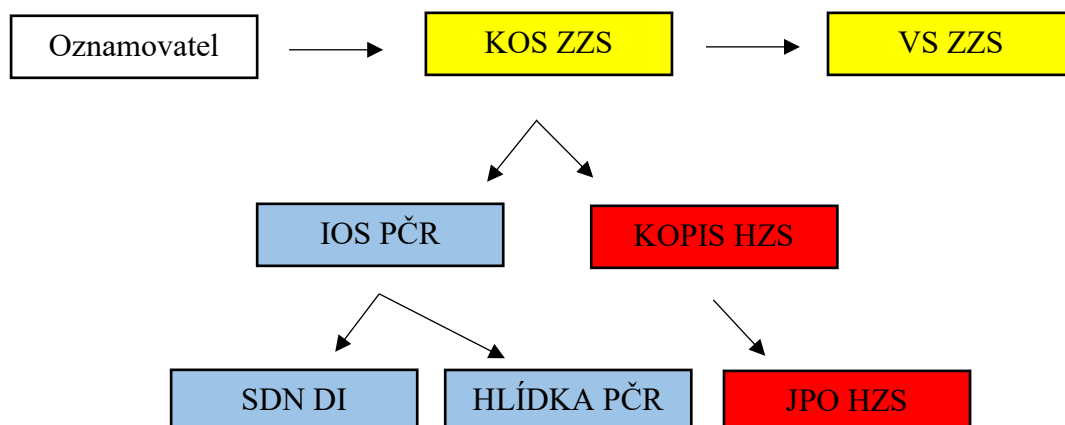
1. varianta



2. varianta



3. varianta



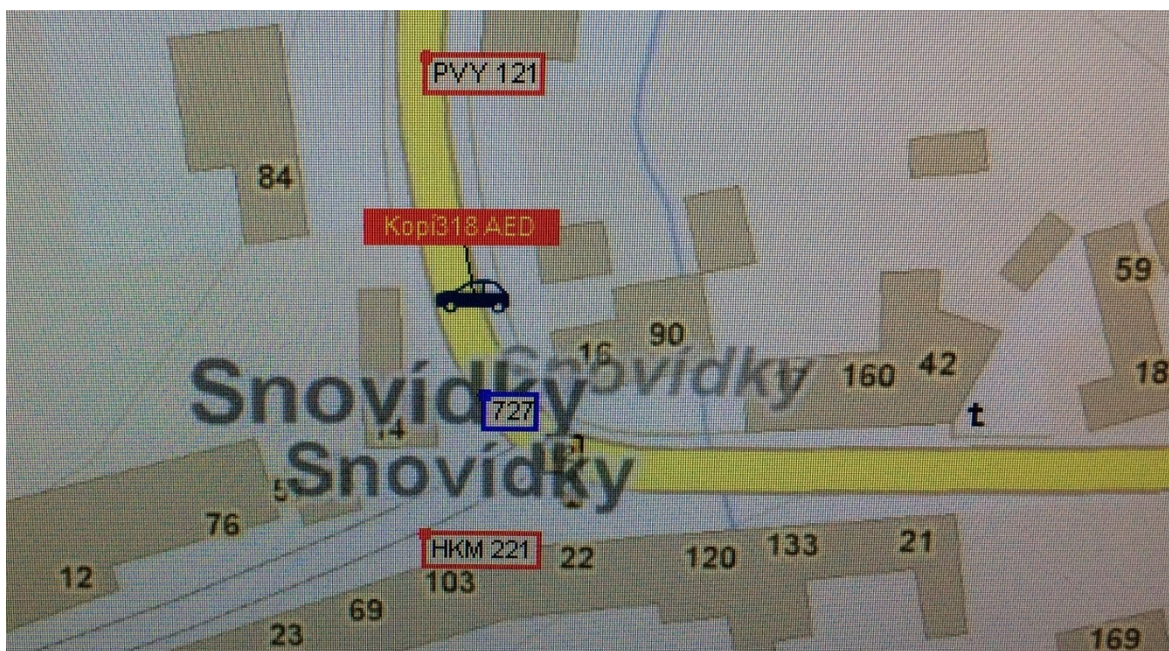
Legenda použitých zkratk:

IOS PČR	Integrované operační středisko Policie České republiky
SDN DI	Skupina dopravních nehod dopravního inspektorátu
HLÍDKA PČR	Hlídky Policie České republiky
KOPIS HZS	Krajské operační a informační středisko hasičského záchranného sboru
JPO HZS	Jednotka požární ochrany Hasičského záchranného sboru
KOS ZZS	Krajské operační středisko zdravotnické záchranné služby
VS ZZS	Výjezdová skupina zdravotnické záchranné služby

Výše uvedené možnosti jsou pouze základní. Oznámení může probíhat dalšími kombinacemi.

Počet hlídek PČR, výjezdových skupin ZZS a jednotek požární ochrany HZS je závislá na charakteru dopravní nehody a může se lišit jak v množství, tak ve specializaci hlídek, skupin a jednotek.

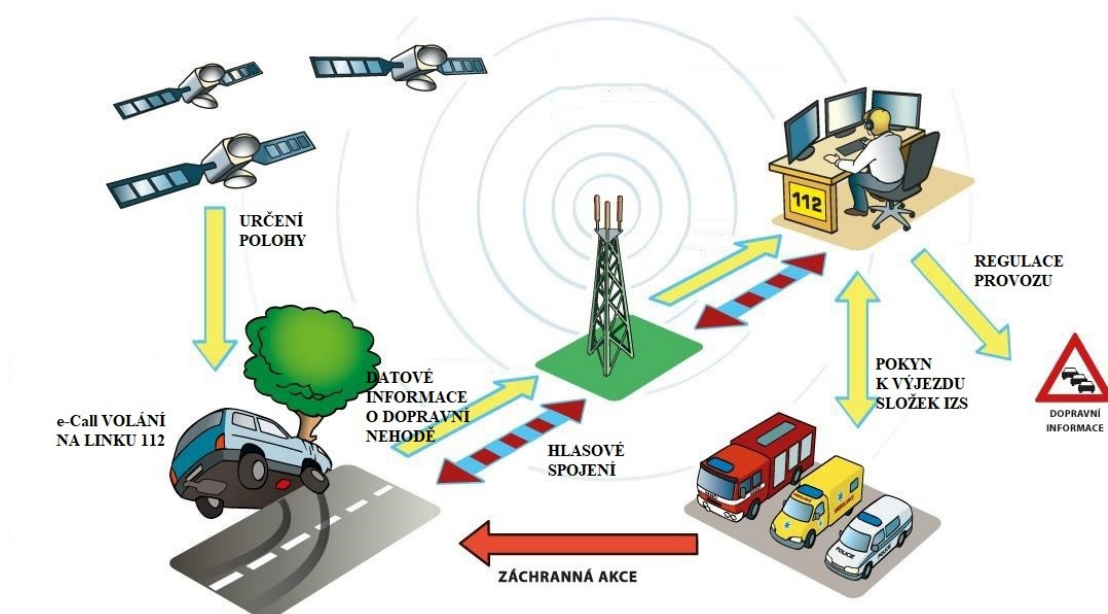
Při součinnosti složek IZS vidí pracovník ZZS a operační důstojníci PČR a HZS ČR polohu všech sil a prostředků na mapovém podkladě na monitoru počítače. Tímto můžou jednotlivé složky IZS navádět své síly a prostředky k místu dopravní nehody a také je možné sledovat ostatní složky IZS kde se právě nacházejí. Na přiloženém obrázku 8 viz níže je vidět popis obce, ve které se mimořádná událost stala s čísli popisnými domů v dané lokalitě a pozemní komunikace. V tomto případě vozidlo ZZS je znázorněno modrým rámečkem s popisem 727, kde toto číslo označuje číslo sanitního vozu. Vozidlo hlídky policie je vyznačeno symbolem vozidla a s popisem o jakou hlídku policie se jedná. HZS ČR má v tomto případě červený rámeček s popisem vozidla „PVY 121“ a jednotka sboru dobrovolných hasičů v červeném rámečku s popisem „HKM 221“



Obrázek 8 Mapa se silami a prostředky složek IZS. Zdroj vlastní

4.1.1 e-Call

Nejnovější možností jak přivolat složky IZS na místo dopravní nehody je systém e-Call, který je povinně montován výrobcem do vozidel kategorie M1 – osobní vozidla a N1 - nákladní vozidla do 3,5 t schválených do výroby od 01. dubna 2018. Tento systém je propojen s palubním systémem vozidla a jeho snímači. Systém e-Call se automaticky aktivuje v případě dopravní nehody vozidla. Při této aktivaci systém zašle přesnou GPS pozici vozidla, zašle technické informace o vozidle (např. VIN, umístění autobaterie, výztuhy karoserie, umístění airbagů, umístění palivové nádrže, počet cestujících ve vozidle na základě informací o zapnutí bezpečnostních pásů, atd.) a spojí pracovníka linky 112 s posádkou havarovaného vozidla.



Obrázek 9 Základní schéma systému e-Call [20]

4.1.2 Vyslání HZS ČR na místo DN

Jednotka požární ochrany je vylána na místo dopravní nehody prostřednictvím výjezdového příkazu, který je zaslán operačním důstojníkem z KOPISu na požární stanici. Současně se na požární stanici ozve zvukové a světelné zařízení, které upozorní jednotku o vzniklé události. Od této doby se začíná odpočítat zákonná dvouminutová doba výjezdu jednotky. Během této doby se musí členové jednotky požární ochrany stihnout obléci do zásahových obleků, velitel na stanici musí převzít příkaz a jednotka musí vyjet k místu dopravní nehody.

dy. V příkazu je uvedeno: o jakou nehodu se jedná, jestli je třeba osobu vyprostit, kde se dopravní nehoda stala, a jaká technika má výjezd z požární stanice na místo.

4.1.3 Vyslání ZZS na místo DN

Výjezdová skupina je na místo dopravní nehody vyslána prostřednictvím tzv. „výzvy“, která je na výjezdovou základnu zaslána pracovníkem z KOSu. Výjezdová skupina je upozorněna hlasovým zařízením: „Výjezdová skupina č. _ _ _ má výjezd!“, současně musí člen výjezdové skupiny potvrdit na výjezdovém počítači převzetí výzvy a odebrat si vytištěný lístek, kde je uvedeno číslo výjezdové skupiny, její členové, k jaké události vyjíždějí, její místo, kdo je zraněn a jaké má zranění. Přijetím výzvy se začne odečítat zákonná dvouminutová doba výjezdu ZZS. Vytištěná výzva má však omezení ve velikosti papíru a v počtu znaků. Takže diagnóza je velmi stručná a členové výjezdové skupiny zjistí informace až na místě dopravní nehody.

4.1.4 Vyslání PČR na místo DN

Hlídku policie na místo vysílá operační důstojník IOS PČR, který tzv. přizve do akce organizační článek (Dopravní inspektorát nebo Obvodní oddělení) v systému, ve kterém je již uvedeno vše potřebné, tj. zodpovězených 7 kriminalistických otázek. Tato akce se přidáním organizačního článku objeví na monitoru dozorčí služby a upozorní policistu o nové události svým zvukovým záznamem. Po převzetí akce zvukový záznam přestane vyzvánět a otevře se náhled na celou akci s časovou posloupností jednotlivých úkonů, zařazených hlídek policie, jednotek požární ochrany, výjezdových skupin a případně další informace. Policista vykonávající dozorčí službu následně vyšle hlídku policie na místo dopravní nehody a poskytne jí potřebné informace. V případě, že není zřízena dozorčí služba, tak hlídku policie vysílá operační důstojník IOS PČR. Poslední možností předání akce hlídce je ta, že je hlídka na oddělení a dozorčí služba vytiskne událost i s informacemi a tento výtisk předá hlídce, která vyjede na místo dopravní nehody. Policie jako jediná složka IZS nemá zákonem určenou bodu výjezdu.

4.2 Příjezd složek IZS na místo dopravní nehody

Jednotlivé hlídky, skupiny, jednotky přijíždí na místo dopravní nehody podle toho, jakou tísňovou linku oznamovatel vytočil a také jak jsou jednotlivé složky od místa dopravní nehody vzdáleny. Není však pravidlem, že když oznamovatel bude volat např. na linku

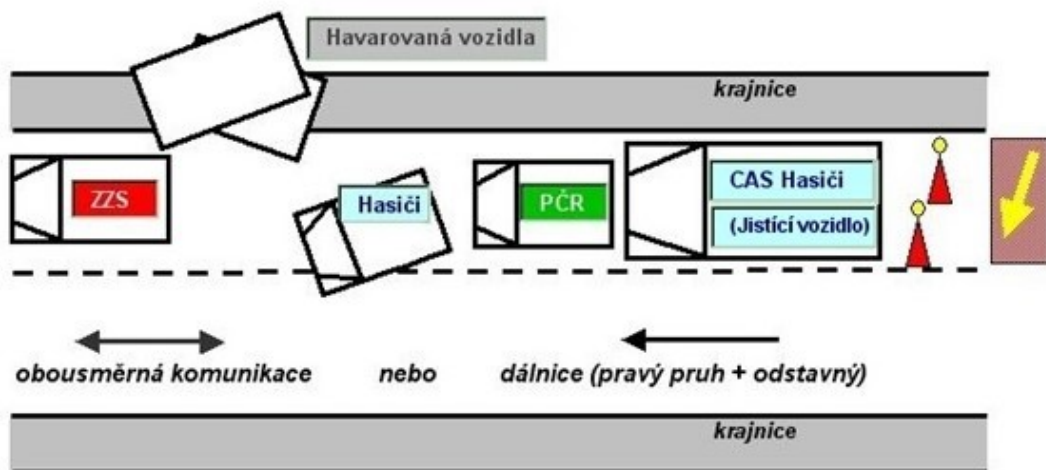
155, že na místo přijede výjezdová skupina ZZS jako první. Dalším faktorem je také hustota provozu, stavu vozovky, povětrnostním vlivům, jak schopný řidič je a jakou má místní znalost.

Jednotlivé složky IZS musí na místo přijíždět velmi opatrně, kdy musejí počítat s povětrnostními vlivy a také s možností nebezpečí, které by je mohlo ohrozit při záchranných a likvidačních pracích.

4.3 Činnost jednotlivých složek na místě dopravní nehody

Každá složka IZS má své specifické úkoly na místě dopravní nehody. Všechny však spojuje způsob příjezdu na místo a poskytnutí první pomoci zraněným osobám.

Po příjezdu na místo dopravní nehody všechny vozidla složek IZS musejí mít zapnutá světla modré barvy (výstražné světelné zařízení modré barvy) a zabezpečit místo dopravní nehody tak, aby nebyli ohroženi zasahující členové složek IZS např. vhodným postavením svých vozidel. Nejčastěji to bývá tak, že největší vozidlo HZS ČR vytvoří nárazovou bariéru. Stane se z něj tzv. „jistící vozidlo“.



Obrázek 10 Postavení zásahových vozidel složek IZS při šetření DN [16]

V případě, že je v místě dopravní nehody víc zraněných osob, použijí složky IZS třídící metodu zraněných osoby, která se nazývá START. Při této metodě jsou zraněné osoby označeny barevnými štítky:

- **červená** „těžce zranění – postižení?“ selhávající životní funkce,
- **žlutá** „středně těžce zranění?“ neschopní samostatného pohybu,
- **zelená** „lehce zranění?“ soběstační, odložitelně ošetřitelní,
- **černá** - bez známek životních funkcí – mrtví.



Obrázek 11 Schéma třídící metody START. [21]

4.3.1 Činnost HZS ČR na místě DN

Na místě dopravní nehody velí a koordinuje jednotlivé zasahující jednotky IZS „velitel zásahu“, který musí být označen vestou s nápisem „velitel zásahu“. Tento rozhoduje o postupu činnosti a vytváří plán návaznosti jednotlivých úkonů. Namísto se rozhoduje o tom, zda přivolá další síly a prostředky složek IZS prostřednictvím operačního důstojníka. Na místě musí sledovat, co a kdo provádí za práce a ve věci se rozhoduje o použití jiných ochranných prostředcích. Po příjezdu dalších složek IZS a to PČR a ZZS tento komunikuje s jejími zástupci.

Jednota požární ochrany na místě zásahu pod velením výše uvedeného velitele zásahu provádí případný požár vozidel. Po uhašení požáru jednotka požární ochrany provede odpojení akumulátorů vozidel, aby bylo zamezeno v případném dalším požáru nebo poranění zasahujících členů IZS nebo dalšímu poranění zraněných osob např. airbagem. Současně další členové HZS ČR zabezpečí únik provozních kapalin a zajistí, aby stabilitu vozidel (zamezit převrácení nebo nechtěnému pohybu vozidla).

Po těchto pracích jednotka požární ochrany vytvoří prostor pro poskytnutí první pomoci a upřesnění zdravotního stavu zachraňovaných osob. Prostor vytváří dvěma způsoby:

- standartní - otevření dveří nebo prosklenými částmi v karoserii
- nestandardní – jednotka požární ochrany se ke zraněným osobám dostane pomocí hydraulické vyprošťovací techniky.

Jakmile je jednotka uvnitř vozidla, tak provedou eliminaci pasivních bezpečnostních prvků vozidla, např. nasazením zachycovače airbagu nebo přeříznutí bezpečnostního pásu. Při těchto pracích neustále komunikují zachraňující členové jednotky se zraněnými osobami.



Obrázek 12 Nestandardní způsob vytváření přístupu ke zraněné osobě. Zdroj vlastní

Po vytvoření dostatečného prostoru pro přístup ke zraněným osobám jednotka zajistí u zraněných osob základní životní funkce a při komunikaci s nimi tyto osoby uklidňuje. Když jsou osoby stabilizovány, velitel zásahu určí postup při vyproštění těchto zraněných osob. Je-li na místě lékař, tak s tímto konzultuje jakým způsobem je nejlepší osoby vyprostit, aby proběhlo vyproštění co nejšetrněji. K tomuto můžou zasahující členové jednotky využít prostředky pro zamezení nežádoucího pohybu zraněné osoby. Toto může být transportní deska tzv. scoop-rám nebo páteřní deska nebo krční límec.



Obrázek 13 Scoop-rám. Zdroj vlastní

Po vyproštění zraněných osob jednotka požární ochrany předává tyto do péče ZZS k transportu do zdravotnického zařízení.



Obrázek 14 Předání zraněné osoby do péče ZZS. Zdroj vlastní

4.3.2 Činnost ZZS na místě DN

Výjezdová skupina, která přijede na místo dopravní nehody, kde se již zpravidla nachází jednotka požární ochrany HZS ČR. Zde se členové výjezdové skupiny ZZS zkontaktují s velitelem zásahu HZS ČR. Na základě jeho pokynu, neohrožuje-li poškození vozidel, zahájí ošetření zraněných osob. V případě, že by hrozilo riziko zranění členů výjezdové skupiny ZZS, velitel zásahu neumožní členům výjezdové skupiny přiblížit se k vozidlům, resp. ke zraněným osobám. Jednotka požární ochrany tedy zraněné osoby tedy vyprostí a členové výjezdové skupiny si tyto zraněné osoby převezmou do své péče.

Do sanitního vozidla je možné umístit pouze jednu osobu. Je-li na místě dopravní nehody více osob zraněných, jsou na místo přivolány další výjezdové skupiny se sanitními vozidly.

V případě, že se jedná o vážné zranění, může člen výjezdové skupiny (zpravidla lékař) na místo přivolat leteckou záchranou službu. Tuto na území Jihomoravského kraje provozuje od 1. ledna 2017 Policie ČR, která má na letišti v Brně svoji leteckou základnu. Zde provozuje helikoptéru Eurocopter EC-135.

Jakmile je možné zraněnou osobu umístit na sanitní nosítka, je tato zraněná osoba přemísťována dovnitř sanitního vozidla, kde jsou dostupné léky, obvazový materiál a přístroje na zajištění životních funkcí. Jakmile je zraněná osoba ošetřena tak, že je schopna transportu do zdravotnického zařízení, zahájí posádka transport.



Obrázek 15 Vybavení sanitního vozidla. Zdroj vlastní

Po příjezdu do zdravotnického zařízení je personál již připraven pro příjem zraněné osoby. Personál je informován cestou pracovníka KOS ZZS, se kterým výjezdová skupina komunikuje během transportu zraněné osoby prostřednictvím radiostanice.

V případě, že se na místo dopravní nehody dostaví výjezdová skupina ZZS jako první složka IZS, tak provedou monitorování situace, kde nejdříve zjistí, zda je možné zraněnou osobu ošetřit bez toho aniž by byli sami ohroženi na životě. Nejsou-li ohroženi na životě a zraněná osoba není nikterak zaklíněna, tuto osobu z vozidla vytáhnou, přesunou ji na nosítka a následně do sanitního vozidla. Dále postupují stejně, jako v předchozím případě.

4.3.3 Činnost PČR na místě DN

Hlídka policie, ať už se jedná o dopravní policii nebo policii pořádkovou, je v případě příjezdu na místo jako první poskytnout první pomoc zraněným osobám. Zpravidla se tak však neděje, jelikož hlídka přijede na místo dopravní nehody jako poslední ze všech složek IZS. Není to dáno tím, že by žádný z policistů nechtěl poskytnout první pomoc, ale je to dáno tím, že Policie nemá dānu zákonem určenou dvouminutovou dobu výjezdu jako v případě ZZS a HZS ČR. Hlídka PČR může řešit dopravní nehodu, která se stala před novou dopravní nehodou, při které došlo ke zranění osob.

Hlídka policie tedy po příjezdu zajistí místo dopravní nehody tak, že úplně uzavře pozemní komunikaci. O uzavření komunikaci informuje operačního důstojníka IOS PČR, který následně určí objízdnou trasu. Po uzavření pozemní komunikace hlídka policie ztotožní zúčastněné osoby na dopravní nehodě a případné svědky dopravní nehody. Po tomto úkonu

začnou vyšetřovat příčinu dopravní nehody a celé místo dopravní nehody zadokumentují. V případě, že se jedná o dopravní nehodu se zvlášť závažnými důsledky, přivolá hlídka policie výjezd policistů kriminální policie a vyšetřování prostřednictvím důstojníka IOS PČR. Policisté SKPV po příjezdu na místo dopravní nehody převezmou vyšetřování. Tito také mohou vyžádat na místo k fotografickému zadokumentování a zpracování plánu místa dopravní nehody kriminalistického technika.

4.4 Ukončení prací složek IZS na místě DN

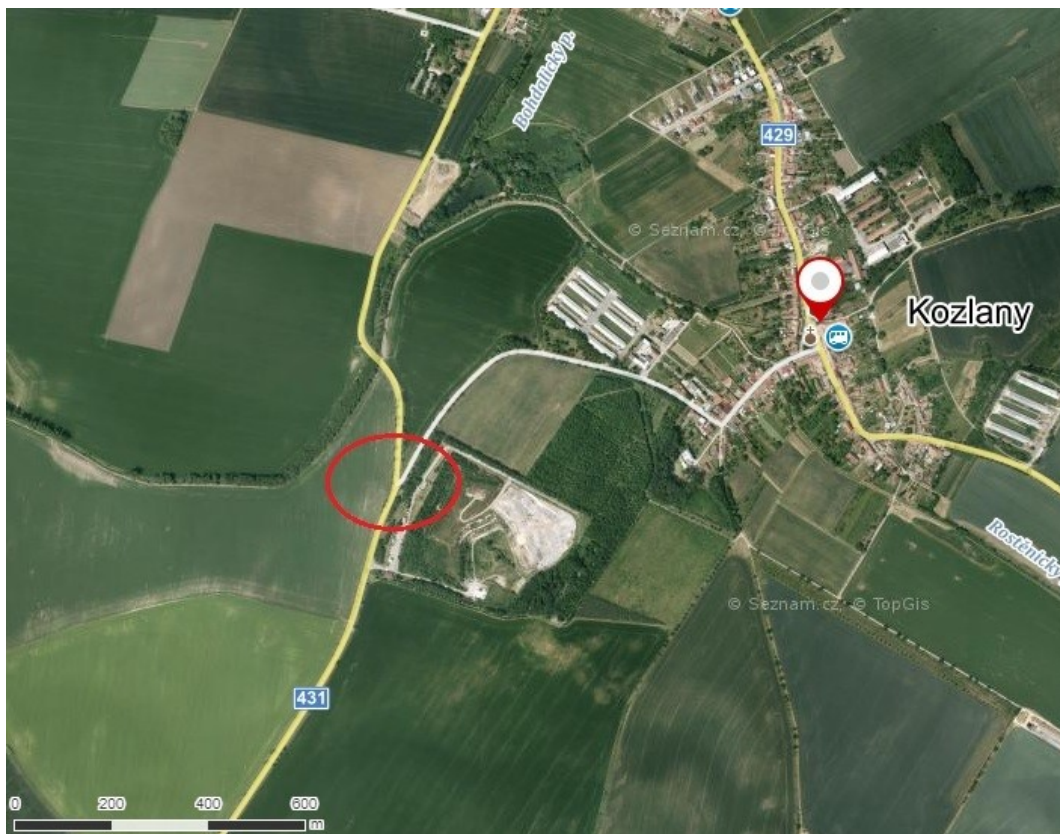
Po ukončení práce PČR na místě dopravní nehody, kdy jsou již všechny zraněné osoby zdravotnickou záchrannou službou převezeny do zdravotnických zařízení, hlídka policie po dohodě s velitelem zásahu, nechá odklidit následky dopravní nehody, kdy jednotka požární ochrany provede úklidové práce. Zúčastněná vozidla na dopravní nehodě jsou převezena prostřednictvím odtahových služeb na místa, která si zvolili majitelé, resp. řidiči. V případě, že není možné zjistit od majitele resp. řidiče místo uložení poškozeného vozidla, je toto vozidlo převezeno na záchranné parkoviště odtahové služby. V případě, že bude potřeba vozidlo zajistit pro další šetření policií, je toto vozidlo převezeno odtahovou službou na místo, které určí policista vyšetřující dopravní nehodu.

5 VYTVOŘENÍ SCÉNÁŘE VLASTNÍ DOPRAVNÍ NEHODY

V rámci praktické části bakalářské práce jsem se rozhodl vytvořit vlastní scénář dopravní nehody. V dopravní nehodě figurojí všechny složky IZS. Při zpracovávání těchto scénářů vycházím z dopravních nehod, které se již staly a byl jsem jim přítomen v roli policisty nebo záchranáře.

5.1 Modelová situace dopravní nehody

Dopravní nehoda se stala v období jara za slunečného dne v odpoledních hodinách při teplotě 23°C, kdy většinou jezdí lidé z práce. Jednalo se o dopravní nehodu prostředku hromadné přepravy osob (autobusu) s osobním vozidlem. Díky nevhodnému způsobu jízdy (vysoká rychlost) osobního vozidla jedoucího z obce Bohdalice do obce Bohaté Málkovice došlo k jeho vjetí do protisměru a následnému čelnímu středu s autobusem jedoucím od obce Bohaté Málkovice. Ke střetu došlo v prostoru křižovatky sil. č. II/431 a sil. č. III/4291. Řidič autobusu se snažil do poslední chvíle středu zabránit, což se mu nepodařilo a navíc díky úhybnému manévru, převrátil autobus na pravý bok (na dveře). Obě havarovaná vozidla byla v prostoru u křižovatky.



Obrázek 16 Letecký pohled na místo dopravní nehody z portálu mapy.cz

Při této dopravní nehodě zahynuli oba řidiči, u 2 osob vzniklo těžké zranění (spolujezdec na předním sedadle osobního vozidla a jeden cestující z autobusu), u 6 osob vzniklo lehké zranění a 5 osob bylo bez zranění.

Po střetu zavolal jeden z cestujících na tísňovou linku 150 a od té doby se začal počítat čas jednotlivých složek IZS.

Pro přehlednost činností složek IZS jsem vytvořil tabulku, kde je uveden v prvním sloupci čas, ve druhém sloupci jaká situace nastala a ve třetím sloupci je uvedena činnost.

Tabulka 1 Činnost složek IZS v čase

Čas	Situace	Činnost
00:00	Vznik dopravní nehody	Na křižovatce sil. č. II/431 a sil. č. III/4291 dochází ke střetu autobusu a osobního vozidla
00:01	Ohlášení dopravní nehody	Událost je oznámena jedním z účastníků dopravní nehody na KOPIS. Informace jsou značně kusé a nepřesné.
00:02	Převzetí informací KOPIS, vyhlášení poplachu	KOPIS, s ohledem na získané informace, vyhláší poplach pro jednotky předurčené na dopravní nehody: PS Bučovice PS Vyškov Důstojník v dosahu Současně prostřednictvím datové zprávy informuje ZZS a PČR o vzniklé DN, kteří vysílají své SaP
00:04	Výjezd PS Bučovice a PS Vyškov	Na místo vyjíždí zásahová vozidla HZS určená k výjezdům k dopravním nehodám.
00:04	Výjezd výjezdových skupin ZZS	Na místo dopravní nehody vyjíždí: RLP Vyškov RZP Vyškov IP Brno
00:05	Výjezd hlídky PČR	Na místo dopravní nehody jsou vyslány IOS PČR nejbližší hlídky PČR: OOP Bučovice DI Vyškov Do systému CDI je vložena informace o DN
00:15	PČR DI Vyškov na místě	Jeden policista DI uzavírá sil. č. II/431 ve směru od obce Bohdalice a druhý policista DI uzavírá sil. č.

		III/4291
00:16	PČR OOP Bučovice na místě	Hlídká OOP uzavírá sil. č. II/431 ve směru od obce Bohaté Málkovice
00:17	Na místě JPO PS Bučovice, provádí průzkum místa dopravní nehody	Velitel JPO PS Bučovice provádí prvotní průzkum na místě události, dochází k upřesnění místa dopravní nehody, komunikuje přes radiostanici s KOPIS a důstojníkem v dosahu, který jede na místo. Blíže upřesňuje situaci na místě.
00:18	Výsledek průzkumu	Zjištěna dopravní nehoda autobusu a osobního vozu, autobus na boku, větší počet zraněných uvnitř autobusu (cca 10) a dvě zaklíněné osoby v osobním voze (jedna bez známek života, jedna těžce zraněná)
00:19	Činnost JPO PS Bučovice na místě dopravní nehody	JPO PS Bučovice provádí činnost k zabezpečení místa události – protipožární opatření, odpojení akumulátorů, zabezpečení místa dopravní nehody, stabilizace vozidel, přibližné zjištění stavu a počtu zraněných, možnosti vyproštění zraněných a jejich transportu. Zjištěno: řidič OA bez známek života, cca 10 zraněných různého stupně uvnitř autobusu, nikdo nedokáže přesně konstatovat počet cestujících. JPO PS Bučovice započne zásah na osobním vozidle s cílem vyproštění osob. Jeden z členů JPO PS Bučovice se pokusí vniknout do autobusu a komunikovat se zraněnými.
00:20	Příjezd ZZS RLP a RZP Vyškov na místo dopravní nehody	Kontakt velitele JPO PS Bučovice s lékařem RLP Vyškov, předběžné dohodnutí postupu pro třídění a transport zraněných osob, vytyčení obvyklých a odjezdových tras. Další SaP ZZS si dovolává lékař RLP Vyškov prostřednictvím KOS ZZS.
00:22	Příjezd JPO PS Vyškov	Velitel JPO PS Vyškov kontaktuje velitele JPO PS Bučovice, aby se dohodli o dalším postupu
00:24	Činnost složek JPO na místě	Rozdělení místa dopravní na dva úseky: 1. Úsek – osobní automobil – JPO PS Bučovice 2. Úsek – autobus – JPO PS Vyškov Stanovené úkoly: 1) Vytvořit na jednotlivých úsecích skupiny pro práci s technickými prostředky pro vyprošťování a urgentně: - vyprostit osoby z osobního vozidla, - vytvořit otvory do zadního skla a střechy autobusu pro vstup dovnitř a následné vynášení zraněných ven z autobusu. 2) Pomoc první jednotce s dokončením stabilizace havarovaných vozidel, se zajištěním místa

		<p>DN a s PPO</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) Vytvořit skupinu (dvojici) pro třídění metodou START. Vybavit zdravotnickým materiálem pro akutní první pomoc. Vybavit barevnými páskami pro označení priority transportu (komunikace s vedoucím lékařem ZZS) na 2. Úseku 4) Vytvořit vynášecí skupiny (po dvojicích) vybavenou nosítky a dalšími technickými prostředky 5) S ohledem na počet zraněných bude prioritní rozřídění zraněných tak, aby byly odděleny nejzávažnější případy od těch, které snesou odklad, tzn. rozřídění zraněných metodou START. 6) Zranění budou podle priority odsunu (barevného označení dle metody START) vynášeni na místo pro ošetření a další transport, které si určí ZZS (lékařská TRIAGE) 7) Mobilní, nezraněné osoby označit zeleně a tyto budou soustředěny na jednom místě, povolát evakuační autobus a poskytnout jim péči dle možností.
00:25	Příjezd důstojníka HZS v dosahu na místo	Důstojník v dosahu si přebírá velení na místě dopravní nehody od velitele zásahu JPO PS Bučovice
00:26	Žádost důstojníka v dosahu	S ohledem na možnou délku zásahu žádost důstojníka v dosahu na KOPIS o povolání jednotek předurčených pro zajištění občerstvení: JSDH Brankovice. Povolání psychologa na místo.
00:26	Příjezd RLP Bučovice na místo dopravní nehody	Lékař RLP Bučovice kontaktuje lékaře RLP Vyškov a dohodnou se o dalším postupu.
00:28	Příjezd hlídky OOP Vyškov na místo dopravní nehody	Hlídka OOP Vyškov na místě dopravní nehody poskytuje součinnost při ověřování totožnosti.
00:30	Vytvoření bezpečného vstupu do autobusu	JPO PS Vyškov vytváří vstup do autobusu rozbitím zadního skla autobusu pro bezpečný přístup ke zraněným osobám.
00:33	Rozkaz důstojníka v dosahu	Vybavit se transportními prostředky (nosítka)
00:36	Zahájeno třídění zraněných osob metodou START	Ve spolupráci se ZZS zahájeno třídění zraněných metodou START a jejich označování barevnými páskami. Transportní skupiny (dvojice) připraveny na vynášení raněných.
00:38	Rozkaz důstojníka v dosahu	Vytvořit pátrací skupinu pro propátrání okolí události a hledání dalších případných zraněných v bezprostředním okolí.
00:39	Zahájení transportu zraněných	První červený zraněný z autobusu vynesena na lékařskou TRIAGE a předán do péče ZZS.

00:40	Příjezd hlídky DN DI Vyškov	Hlídky pro šetření dopravních nehod kontaktuje důstojníka v dosahu HZS ČR a hlídku OOP Vyškov, od kterých si přebírá informace o dopravní nehodě.
00:41	Rozkaz důstojníka v dosahu	Volné síly a prostředky v maximální možné míře využít pro spolupráci se ZZS při ošetřování zraněných a jejich následnému transportu do lékařských zařízení (pomoc při naložení do sanitek či vrtulníků).
00:41	Příjezd RZP Slavkov u Brna	Příprava pacientů k odsunu
00:43	Zrušení 1. úseku, přeskupení sil a prostředků	1. úsek (zásah na osobní vozidlo) zrušen, ponechána mrtvá osoba (řidič) zakryta plachtou a střežena jedním zasahujícím. Zasahující přesunuti na stanoviště lékařské TRIAGE k asistenci ZZS dle jejich potřeb.
00:45	Transport červeně označeného zraněného	Zahájeno vynášení červeně označeného zraněného na lékařskou TRIAGE z autobusu.
00:45	Konec rozřídění metodou START	Všichni zranění označení dle metody START barevnými páskami dle priority ošetření.
00:45	Odsun ZZS JMK	Odsun prvního pacienta do vhodného zdravotnického zařízení.
00:46	Příjezd ZZS JMK - IP	Dle svého uvážení převezme funkci Vedoucího zdravotnické složky.
00:50	Červeně označení zranění předání do péče ZZS	Všichni červeně označení zranění transportováni na lékařskou TRIAGE.
00:50	Transport žlutě (zeleně) označených zraněných	Započato s transportem žlutých (zelených) označených zraněných
01:00	Průzkum okolí negativní	Členové JPO určené na propátrání okolí nenašly žádnou další zraněnou osobu. Jednotky zůstávají na místě jako záloha.
01:00	Žlutě (zeleně) označení zranění předání do péče ZZS	Všichni žlutě (zeleně) označení zranění předání do péče ZZS k ošetření.
01:10	Rozkaz důstojníka v dosahu	V maximální míře spolupracovat se ZZS při ošetřování a následném transportu; určit místo pro uložení mrtvých osob a obě mrtvé osoby sem transportovat, přikrýt a střežit.
01:15	Činnost VS ZZS	Ukončení transportu všech pacientů do zdravotnického zařízení ze strany ZZS JMK
01:17	Ukončení činnosti některých složek HZS	Z místa odjíždí důstojník v dosahu HZS ČR a JPO PS Vyškov, na místě zůstává JPO PS Bučovice
01:18	Hlídky DN DI Vyškov na místě dopravní nehody	Provádí šetření vzniku dopravní nehody, přebírá si dostupné informace od hlídky OOP Vyškov. Provádí zde fotodokumentaci a zaměření místa pro budoucí

		sestavení plánu místa dopravní nehody. Prostřednictvím IOS PČR volá na místo odtahovou službu a pohřební službu.
01:20	Ukončení činnost některých hlídek PČR	Z místa dopravní nehody odjíždí hlídka OOP Vyškov
02:15	Hlídka DN DI Vyškov na místě dopravní nehody	Ukončila šetření a velitel hlídky dává pokyn veliteli zásahu JPO PS Bučovice k úklidu pozemní komunikace.
02:20	Na místo přijíždí pohřební služba	Pohřební služba nakládá a odváží usmrčenou osobu.
02:30	Na místo dopravní nehody přijíždí odtahová služba	Odtahová služba nakládá poškozené osobní vozidlo a odjíždí z místa dopravní nehody.
03:00	Na místo dopravní nehody přijíždí odtahová služba pro autobus	Odtahová služba za pomoci JPO PS Bučovice převrací autobus na kola, nakládá jej a odjíždí z místa dopravní nehody.
03:30	Úklid vozovky	JPO PS Bučovice provádí úklid místa dopravní nehody
03:45	Ukončení uzavírky komunikace	Hlídka DN DI Vyškov prostřednictvím IOS PČR obnovuje provoz na pozemních komunikacích
03:46	Plně obnoven provoz na komunikaci	Z místa odjíždí všechny SaP PČR

Během spolupráce na místě dopravní nehody složky IZS spolu komunikují prostřednictvím radiostanic. I když každá složka IZS má vlastní skupinu, kdy se při běžné komunikaci neslyší, tak v každé radiostanici jsou naprogramovány hovorové skupiny a přímý režim, kde můžou společně mezi sebou komunikovat.

5.2 Vyhodnocení scénáře dopravní nehody

Zpracování a tvorbu tabulky jsem provedl dle nasbíraných zkušeností u dopravní policie, pořádkové policie a zdravotnické záchranné služby. Cílem vytvoření tabulky bylo přiblížit čtenáři práci složek IZS na místě dopravní nehody a časový sled událostí, jelikož spousta obyvatel v České republice nemá vůbec ponětí o tom, co se na místě dopravní nehody děje a jak je tato práce v „terénu“ náročná.

Z celé přehledné tabulky lze vyčíst, že díky systému NIS IZS, kde si všechny základní složky IZS přepošlou informace o vzniklé mimořádné události, v tomto případě dopravní nehodě a hned vyšlou na místo své síly a prostředky, čímž je zajištěna rychlá pomoc zraněným osobám. Jiný problém však vzniká tím, že je po určitou dobu uzavřena pozemní komunikace pro běžný provoz. V tomto případě policie prostřednictvím svých systémů

informuje média o vzniklé dopravní nehodě a objízdné trase. Tato média následně můžou informovat obyvatele o vzniklé situaci a tito se můžou podle toho zařídit. Dále je z tabulky patrné, co všechno musí složky IZS na místě provádět.

V tabulce nejsou zahrnuty činnosti policejních hlídek, které uzavírají příjezdové pozemní komunikace k místu dopravní nehody. Tito policisté musí být velmi trpěliví, jelikož velké množství lidí během jízdy ve svých vozidlech rádia neposlouchají a tím pádem nejsou informováni o vzniklé dopravní nehodě. Následně tito lidé různě reagují na vzniklou situaci. Někteří jsou agresivní a chtějí za každou cenu projet, jiní se neustále vyptávají z jakého důvodu je místo uzavřené. Všem těmto lidem musí hlídky neustále opakovat objízdnou trasu. Z toho jsou pak všichni tito lidé znechuceni a nadávají na policii.

5.3 Příklady reálných dopravních nehod

K představě o dění na pozemních komunikacích v České republice jsem vybral 3 reálné dopravní nehody, které se v minulosti udály. Z důvodů ochrany osobních údajů a utajovaných údajů, kterým jako policista podléhám a záměrně neuvádím žádná jména, žádné registrační značky a žádné jiné bližší označení zúčastněných vozidel. Datum, čas a místo jsou smyšlené.

5.3.1 Dopravní nehoda nákladního a osobního vozidla na silnici I. třídy

Datum: 19. února 2018

Čas: 09:00 hod.

Místo: Silnice č. I/43

Zranění: 1x těžké zranění s následným úmrtím, 1x lehké zranění

Škoda: Celková škoda 345.000,- Kč

Dne 19. února 2018 v 09:00 hod. řídil řidič nákladní mot. Vozidlo s připojeným nákladním návěsem po silnici I/43. Při sjíždění klesání silnice I/43 řidič nákladního vozidla s návěsem přešel přes vodorovné dopravní značení "Podélná čára souvislá" do protisměru, kde se čelně střetl s jedoucím osobním mot. vozidlem. Osobní vozidlo řídil řidič po silnici I/43 ve směru do stoupání. Po střetu nákladního vozidla s osobním vozidlem došlo k odmrštění osobního vozidla vzad směrem do blízké křižovatky s místní komunikací vedoucí k nedaleké obci. Osobní vozidlo narazilo zadní částí do silničního svodidla, které se nachá-

zí za uvedenou křižovatkou. Dále osobní vozidlo pokračovalo v pohybu vzad, kde za svodidly narazilo do sloupku svislé dopravní značky, sloupu vedení kabelové tel. a také do boxu na posypový materiál. Osobní vozidlo se zastavilo na hraně místní komunikace vedoucí k nedaleké obci a travnaté stráni. Nákladní vozidlo s návěsem po střetu dál pokračovalo v jízdě vpřed, kdy projelo křižovatkou silnice I/43 a místní komunikace k nedaleké obci, kdy následně opustilo povrch komunikace v místě rohu výše uvedené křižovatky, vpravo před odbočkou do nedaleké obce. Nákladní vozidlo s návěsem zastavilo mimo komunikaci pod strání vlevo vedle komunikace I/43 a převrátilo se i s návěsem na levý bok. Při popisované dopravní nehodě zůstal v osobním vozidle zaklíněn řidič, který byl z vozidla vyproštěn až za pomoci speciální vyprošťovací techniky HZS. Při dopravní nehodě došlo k jeho těžkému zranění. Tento řidič byl z místa dopravní nehody transportován leteckou záchrannou službou do nemocnice na oddělení urgentního příjmu. Řidič nákladního vozidla byl při dopravní nehodě lehce zraněn a z místa dopravní nehody byl převezen vozidlem ZZS do nemocnice na oddělení traumatologie. Řidič osobního vozidla po převozu do nemocnice svému zranění z dopravní nehody podlehl. Při dopravní nehodě dále došlo ke kontaminaci zeminy od provozních kapalin nákladního vozidla o objemu cca 100 litrů a dále ke kontaminaci vodního toku v délce cca 30 m. Na místě dopravní nehody přítomná osoba z obce s rozšířenou působností za odbor životního prostředí. Jednotky HZS na místě nehody provedli sanační práce a úklid vozovky.

5.3.2 Dopravní nehoda nákladního vozidla a osobních vozidel na dálnici

Datum: 27.února.2018

Čas: 12:00 hod.

Místo: D1

Zranění: 1x lehké zranění

Škoda: Celková škoda 310.000,- Kč

Dne 27. února 2018 v 12:00 hod. řidič řídil jízdní soupravu složenou z nákladního automobilu a návěsu v pravém jízdním pruhu dálnice D1 směrem na Prahu, kde nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla (jízdní soupravy) a nákladu, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat a narazil levou přední částí svého vozidla do pravé zadní části osobního automobilu. Osobní automobil byl po nárazu odmrštěn směrem dopředu, kde narazil svou přední částí do před ním

jedoucího osobního dodávkového automobilu. Jízdní souprava dále pokračovala v jízdě směrem dopředu a narazila svou přední částí do zadní části přední jedoucího druhého osobního automobilu. Druhý osobní automobil odrazila jízdní souprava směrem dopředu, kde druhé osobní vozidlo následně narazilo svou přední částí do před ním jedoucího třetího osobního automobilu. Třetí osobní automobil a druhý osobní automobil dále narazily do osobního dodávkového vozidla a do pravých dálničních svodidel. Výše uvedená jízdní souprava dále narazila svou pravou boční částí do pravých dálničních svodidel. Po výše uvedené události zůstala zúčastněná vozidla stát v pravém jízdním pruhu a v odstavné části dálnice. Před příjezdem hlídky PČR na místo byla převezena jedna osoba k vyšetření do nemocnice na vyšetření. Po vyšetření byla osoba propuštěna.

5.3.3 Dopravní nehoda dvou osobních vozidel ve městě

Datum: 14. dubna.2018

Čas: 22:00 hod.

Místo: město

Zranění: 3x těžké zranění

Škoda: Celková škoda 250.000,- Kč

Dne 14. dubna 2018 v 22:00 hod. řídil řidič osobní motorové vozidlo po ulici č. 1 v okresním městě, ve směru do centra města. Na křižovatce s ulicí č. 2 odbočoval vlevo na tuto ulici, přičemž nedal přednost v jízdě po hlavní pozemní komunikaci jedoucímu druhému osobnímu vozidlu, které jelo ve směru od centra okresního města. V prostoru křižovatky došlo ke střetu obou vozidel. Po dopravní nehodě bylo první osobní vozidlo odhozeno vpravo mimo komunikaci, kde postupně narazilo do sloupu pouličního osvětlení, dále do fasády domu a následně zůstalo stát na vyvýšené betonové zídce. Druhé osobní vozidlo zůstalo stát vpravo na komunikaci. Při dopravní nehodě došlo k bližší nespecifikovanému zranění obou řidičů, kteří byli odvezeni ZZS k lékařskému ošetření do místní nemocnice a spolujedoucího v druhém osobním vozidle, který byl odvezen do nemocnice v krajském městě.

5.4 Návrh vlastních opatření na zlepšení stávajícího stavu

Zlepšení stávajícího stavu v případě dopravních nehod na pozemních komunikacích lze zlepšit především prevencí. Tato prevence by měla začít už při výchově malých dětí. V dnešní době není dopravní výchova v mateřských školách, základních školách a už vůbec ne na středních školách moc probírané téma. Dopravní výchovu mají v mateřských školách pouze jako takový doplněk během školního roku. Tato dopravní výchova by se měla rozšířit u dětí, které se připravují jít na základní školu, kdy by jim mělo být vysvětleno základní chování v prostorách pozemní komunikace už během tohoto posledního školního roku.

V případě škol základních se v některých obcích či městech situace s dopravní výchovou liší. Tam, kde je možnost navštívit dopravní hřiště jsou děti lépe informovány. Tam, kde dopravní hřiště navštívit nelze navštěvuje základní školy např. hlídka PČR, která dětem vysvětluje, jak se chovat na pozemních komunikacích. Policie však nemůže nahradit výchovu dětí v rodině. Sám jsem byl svědkem toho, jak jsem byl na přednášce na základní škole, kdy nás poprosil starosta obce Nesovice udělat přednášku o využití přechodu pro chodce vedoucí přes silnici č. I/50 a přecházení přes něj. Děti to pochopili a uvědomili si, co se může stát. V odpoledních hodinách jsem byl v obci Nesovice, kde jsem vykonával hlídkovou činnost v blízkosti tohoto přechodu pro chodce. Po chodníku šla matka s dítětem, které bylo na přednášce, tato matka vedla dítě přímo přes střed křižovatky, kdy jí dítě říkalo, že tudy se nesmí a že musí jít přes přechod. Na to jen matka odpověděla, aby bylo dítě potichu, že budou na druhé straně rychleji. Z toho plyne další návrh na zlepšení situace ze strany účastníků a to, provádění seminářů pro rodiny, které může provádět nadace BESIP.

Dalším opatřením ke snížení nehodovosti u mladých řidičů by bylo umožnit jízdou mladému řidiči po určitou dobu a určitém nájezdu kilometrů pod dohledem osoby, která má již řidičské oprávnění nějakou dobu. Toto by se dalo kontrolovat tak, že vy ve vozidle nainstalováno zařízení pro zápis jízdních dat na řidičský průkaz s čipem a zařízení bylo opatřeno čtečkou otisků prstů, kdy v dnešní době není tato technologie nikterak drahá. Jiným problémem jsou senioři. Tito se mnohdy přeceňují a nejsou k sobě kritičtí. Už jen to, že jsou držiteli řidičského oprávnění od dob, kdy platila pouze vyhláška č. 196/1953 Ú. l., o provozu na silnicích. Od té doby uplynulo 65 let a pravidla se několikrát změnila. Proto by bylo potřeba ty seniory opakovaně proškolovat. Se seniory se pojí ještě jedna negativní věc. To je při zvyšujícím se věku snižování jejich reakcí při řízení. Při pravidelných lékař-

ských prohlídkách, jsou mnohdy lékařem pouze senioři prohlédnutí tzv. „jen na oko“, zaplatí za provedený úkon a dostanou potvrzení o tom, že jsou schopni řídit motorové vozidlo. Tato skutečnost je třeba kontrolovat. Kontrola by probíhala stejně jako v případě kontroly technického stavu policí v provozu. Při nějakých pochybnostech by policista vyzval seniora, aby jej následoval k nejbližšímu lékařskému zařízení, kde by byl senior vyšetřen. K celkovému vyšetření by se také mohlo přidat vyšetření na rychlost reakce při nenadálé situaci.

Co se týče řidičů, který požili alkohol nebo jinou návykovou látku a způsobili dopravní nehodu nebo byli pouze účastníky dopravní nehody, neměli by mít možnost navrácení řidičského oprávnění.

K postupu složek integrovaného záchranného systému při velké dopravní nehodě v současné době není co vytknout. Složky integrovaného záchranného systému provádí každoročně několik cvičení, kde se zdokonalují ve svých činnostech a spolupráci. Co bych navrhol k lepší komunikaci a spolupráci těchto složek je, že by navzájem jednotlivci procházeli stáží, kde by se seznámili s praxí u vybrané složky. Dále bych navrhl, aby jednotlivá operační střediska složek integrovaného záchranného systému navzájem viděla polohu jednotlivých vozidel a mohli pohotově reagovat na vzniklou mimořádnou událost. Dnes totiž vozidla policie a vozidla hasičského záchranného systému jsou vybavena automatickým externím defibrilátorem a v případě záchrany lidského života jde mnohdy o vteřiny.

ZÁVĚR

Dopravní nehoda se dnes netýká jen řidičů na silnicích, ale i ostatních účastníků na všech pozemních komunikacích. S nárůstem hustoty provozu se zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. Současná legislativa ochraňuje ostatní účastníky v provozu na pozemních komunikacích, ale mnozí řidiči zákony nedodržují.

Tito řidiči nedodržující zákony, jezdí agresivně a nervózně. Z toho následně vznikají dopravní nehody, za které jsou následně policií sankcionováni. Při těchto vzniklých dopravních nehodách zasahují složky integrovaného záchranného systému. I když se to může jevit, že každá složka dělá svou práci: hasičský záchranný sbor likviduje následky dopravní nehody, vyprošťuje zaklíněné osoby, zdravotnická záchranná služba zraněné ošetří a odveze do zdravotnického zařízení a policie prošetřuje vznik dopravní nehody a zjišťuje viníka, ve skutečnosti všechny složky navzájem spolupracují.

I když je celková připravenost složek integrovaného záchranného systému na vysoké úrovni, nejlepší forma, jak zlepšovat spolupráci jejich složek při velké dopravní nehodě je provádět častěji společná taktická a prověřovací cvičení v různých lokalitách a různými jednotlivci ze složek integrovaného záchranného systému.

I když jsou tato cvičení finančně velmi nákladná, určitě se při ostré dopravní nehodě zasahující složky jistě využijí nasbírané zkušenosti při cvičení. Následně zachráněný život má nevyčíslitelnou cenu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] SKALSKÁ, Květoslava, Zdeněk HANUŠKA a Milan DUBSKÝ. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594.
- [2] Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů. In: *Beck-online*[online]. [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqgayf6mrthewtcma>. Dostupné pouze po přihlášení.
- [3] ŠENOVSKÝ, Michail, Vilém ADAMEC a Zdeněk HANUŠKA. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-807-3850-074.
- [4] VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-802-4624-778.
- [5] Zákon č. 320/2015 Sb. o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů. In: *Beck-online.cz* [online]. 2015 [cit. 2018-05-04]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqge2v6mzsgawtc>. Dostupné pouze po přihlášení.
- [6] Mimořádné události: Terminologický slovník - krizové řízení a plánování obrany státu. In: *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. Praha, 2016 [cit. 2017-12-10]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/terminologicky-slovník-krizove-řízení-a-planovani-obrany-statu.aspx>
- [7] Struktura HZS ČR. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha, 2015 [cit. 2018-05-04]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/imgDetail.aspx?docid=21757249>
- [8] VÍŠEK, Jiří. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. ISBN 978-807-4520-280.
- [9] Hasičský záchranný sbor ČR [online]. Generální ředitelství HZS ČR, 2016 [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/>

- [10] Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ve znění pozdějších předpisů. n: *Beck-online* [online]. [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqgeyv6mzxgqwte#>. Dostupné pouze po přihlášení.
- [11] Vozový park a technika. In: *ZZS JMK* [online]. Brno [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: <https://www.zzsjmek.cz/vozovy-park-technika>
- [12] Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Beck-online* [online]. 2008 [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqga4f6mrxgmwtenq>. Dostupné pouze po přihlášení.
- [13] *Policie České republiky: Police of the Czech Republic*. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-0664-9.
- [14] MAŘÁK, Robert. *Policie České republiky: Organizační struktura policie*. Zlín. Dostupné také z: <http://docplayer.cz/17745638-Policie-ceske-republiky-krajske-reeditelstvi-policie-ve-zline-vysetrovani-hospodarske-trestne-cinnosti.html>
- [15] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších novel. In: *Beck-online* [online]. [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/seam/resource/exporthtml/docx/onrf6mrqgayf6mzwwgewtini/361-2000-Sb.docx>. Dostupné pouze po přihlášení.
- [16] *Katalogový soubor - typová činnost složek IZS při společném zásahu: Dopravní nehoda STČ - 08/IZS*[online]. In: . Praha, 2008 [cit. 2018-12-01]. Dostupné z: <http://metodika.cahd.cz/stc/STC%2008-IZS%20Dopravni%20nehoda.pdf>
- [17] CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998.
- [18] INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017. In: *policie ČR* [online]. 5.1.2018 [cit. 2018-01-19]. Dostupné z <http://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2017-pdf.aspx>
- [19] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Beck-online* [online]. 1997 [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <https://beck-online.cz/bo/chapterview->

document.seam?documentId=onrf6mjzhe3v6mjtfuzte. Dostupné pouze po přihlášení.

- [20] URBÁNEK, Jan. Zavedení služby e-Call v České republice. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky*[online]. 2018 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: www.hzscr.cz/soubor/ecall-tiskovka-pdf.aspx
- [21] PECKA, Vladimír. *Prezentace k typové činnosti STČ 09/IZS: Mimořádná událost s velkým počtem raněných a obětí*. Jihlava.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

IZS	Integrovaný záchranný systém
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
PČR	Policie České republiky
JPO	Jednotka požární ochrany
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
RLP	Rychlá lékařská pomoc
RZP	Rychlá zdravotnická pomoc
RV	Rendez-vous
LZS	Letecká zdravotnická služba
IOS PČR	Integrované operační středisko Policie České republiky
SDN DI	Skupina dopravních nehod dopravního inspektorátu
KOPIS HZS	Krajské operační středisko Hasičského záchranného sboru
KOS ZZS	Krajské operační středisko zdravotnické záchranné služby
VS ZZS	Výjezdová skupina zdravotnické záchranné služby
NIS IZS	Národní informační systém integrovaného záchranného systému
VIN	Vehicle identification number – Identifikační číslo vozidla
SaP	Síly a prostředky
PS	Požární stanice
OOP	Obvodní oddělení policie
JMK	Jihomoravský kraj
CDI2	Centrální dopravní informace 2
OLDA	On-line dopravní aktuality

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Vozidla složek IZS. Zdroj nstržm. Lukáš Bubeníček, PS Bučovice.....	13
Obrázek 2 Struktura HZS ČR. [7]	15
Obrázek 3 Vozidla ZZS JmK, VZ Vyškov. Zdroj vlastní	20
Obrázek 4 Vozidlo ZZS JmK v systému RV. Zdroj vlastní	21
Obrázek 5 Struktura Policie ČR. [14].....	23
Obrázek 6 Policista pořádkové policie zajišťující zámeck FAB. Zdroj vlastní	24
Obrázek 7 Hlídka dopravní policie. Zdroj vlastní	25
Obrázek 8 Mapa se silami a prostředky složek IZS. Zdroj vlastní	36
Obrázek 9 Základní schéma systému e-Call [20]	37
Obrázek 10 Postavení zásahových vozidel složek IZS při šetření DN [16]	39
Obrázek 11 Schéma třídící metody START. [21]	40
Obrázek 12 Nestandardní způsob vytváření přístupu ke zraněné osobě. Zdroj vlastní.....	42
Obrázek 13 Scoop-rám. Zdroj vlastní.....	43
Obrázek 14 Předání zraněné osoby do péče ZZS. Zdroj vlastní.....	44
Obrázek 15 Vybavení sanitního vozidla. Zdroj vlastní	45
Obrázek 16 Letecký pohled na místo dopravní nehody z portálu mapy.cz.....	47
Obrázek 17 Výhled od obce Bohaté Málkovice	66
Obrázek 18 Výhled od obce Kozlany	66
Obrázek 19 Výhled od obce Bohdalice	67
Obrázek 20 Výhled na seřadiště vozidel ZZS a obvaziště.....	67
Obrázek 21 Situační obrázek rozmístění složek IZS	68

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Činnost složek IZS v čase.....	48
--	----

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Fotografie místa dopravní nehody

PŘÍLOHA P I: FOTOGRAFIE MÍSTA DOPRVNÍ NEHODY



Obrázek 17 Výhled od obce Bohaté Málkovice



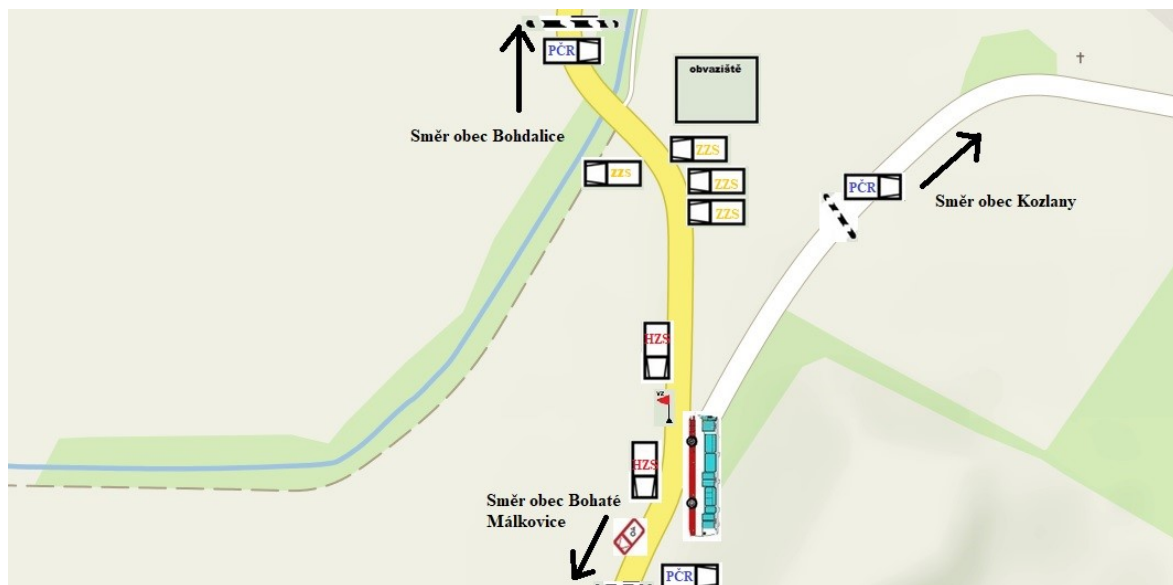
Obrázek 18 Výhled od obce Kozlany



Obrázek 19 Výhled od obce Bohdalice



Obrázek 20 Výhled na seřadiště vozidel ZZS a obvaziště



Obrázek 21 Situační obrázek rozmístění složek IZS