



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

---

FAKULTA BIOMEDICÍNSKÉHO INŽENÝRSTVÍ

Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

**Plánování, organizování a řízení činnosti  
základní složky IZS na místě zásahu při  
dopravní nehodě na silniční komunikaci**

**Planning, Organization and Management of  
the Basic Components of the IRS at the Scene  
of Intervention in a Traffic Accident on the  
Road**

Diplomová práce

Studijní program: Civilní nouzové plánování

Autor diplomové práce: Bc. Martin Procházka

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jan Sýkora

---

Kladno 2023

## I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Procházka** Jméno: **Martin** Osobní číslo: **474154**  
Fakulta: **Fakulta biomedicínského inženýrství**  
Garantující katedra: **Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva**  
Studijní program: **Civilní nouzové plánování**

## II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

**Plánování, organizování a řízení činnosti základní složky IZS na místě zásahu při dopravní nehodě na silniční komunikaci**

Název diplomové práce anglicky:

**Planning, Organization and Management of the Basic Components of the IRS at the Scene of Intervention in a Traffic Accident on the Road**

Pokyny pro vypracování:

Předmětem diplomové práce bude analýza činností základní složky integrovaného záchranného systému (IZS), představované jednotkami požární ochrany (JPO) HZS kraje a SDH obce, při řešení dopravní nehody (DN) na silniční komunikaci. V teoretické části bude popsána a analyzována charakteristika a problematika DN na silniční komunikaci a definovány pojmy s ní související. Dále budou analyzovány plánovací, organizační a řídicí dokumentace výše definované základní složky IZS při záchranných a likvidačních pracích (ZaLP) na místě zásahu u DN na silniční komunikaci. Na základě realizovaných analýz budou syntetizovány základní aktivity, zajišťující optimální realizaci ZaLP na místě zásahu. V praktické části budou na základě deskripce dvou již proběhlých DN komparována realizovaná řešení DN s teoretickými a výcvikovými postupy sil a prostředků (SaP) definované základní složky IZS při DN. Cílem práce bude, na základě této komparace a polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky definované složky IZS (velitel čety, velitel družstva, řadový příslušník), zhodnotit plnění teoretických a výcvikových postupů a na jejich základě definovat doporučení na zkvalitnění či rozšíření efektivního řešení DN na silniční komunikaci.

Seznam doporučené literatury:

- [1] ŠTĚTINA, Jiří, Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách, Praha: Grada, 2014, ISBN 978-80-247-4578-7
- [2] CHMELÍK, Jan a kol., Dopravní nehody, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s., ISBN 978-80-7380-211-0
- [3] REMEŠ, Roman, TRNOVSKÁ, Silvia, Praktická příručka přednemocniční urgentní medicíny, Praha: Grada, 2013, ISBN 978-80-247-4530-5

Jméno a příjmení vedoucí(ho) diplomové práce:

**Ing. Jan Sýkora**

Jméno a příjmení konzultanta(ky) diplomové práce:

Datum zadání diplomové práce: **19.09.2022**

Platnost zadání diplomové práce: **20.09.2024**

doc. Mgr. Zdeněk Hon, Ph.D.  
vedoucí katedry

prof. MUDr. Jozef Rosina, Ph.D., MBA  
děkan

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem Plánování, organizování a řízení činnosti základní složky IZS na místě zásahu při dopravní nehodě na silniční komunikaci vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů, které uvádím v seznamu bibliografických odkazů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V Kladně dne 16.05.2023

.....  
Bc. Martin Procházka

## **PODĚKOVÁNÍ**

Tímto bych rád poděkoval panu prof. Ing. Gustavu Šafrovi, DrSc. a panu Ing. Janu Sýkorovi za jejich trpělivost, ochotu a cenné rady při vedení této diplomové práce. Rád bych také poděkoval všem příslušníkům HZS ČR za jejich čas a ochotu zúčastnit se výzkumu.

## **ABSTRAKT**

Tato diplomová práce se zabývá plánováním, organizováním a řízením činností jednotek požární ochrany hasičského záchranného sboru kraje a sboru dobrovolných hasičů obce při dopravní nehodě na silniční komunikaci.

Teoretická část práce se zaměřuje na problematiku dopravní nehodovosti, definuje některé pojmy s ní související a popisuje příčiny dopravních nehod. Dále analyzuje dokumentaci a základní činnosti výše uvedené složky, jež úzce souvisejí s řešením dopravní nehody na silniční komunikaci a zajišťují optimální realizaci záchranných a likvidačních prací na místě události.

Praktická část popisuje dvě již proběhlé dopravní nehody a jejich realizovaná řešení jsou následně komparovány s teoretickými a výcvikovými postupy výše uvedené složky integrovaného záchranného systému. Dále je tato část doplněna o polostrukturované rozhovory s příslušníky této složky.

Na základě této komparace a provedených rozhovorů je v další části práce provedeno zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů a jsou uvedena doporučení na zkvalitnění a zefektivnění řešení těchto dvou dopravních nehod.

### **Klíčová slova**

Dopravní nehoda; integrovaný záchranný systém; hasičský záchranný sbor

## **ABSTRACT**

This master thesis discusses planning, organizing and managing the activities of the fire protection units, of the fire rescue service on the region basis and the volunteer fire brigade of the municipality in the event of a traffic accident on the road.

The theoretical part of the thesis focuses on the issue of traffic accidents, defines some terms related to it and describes the causes. This part also analyzes the documentation and basic activities of the above-mentioned component, which are closely related to the solution of a traffic accident on the road and ensure the optimal implementation of rescue and liquidation work at the scene of the event.

The practical part of the thesis describes two traffic accidents that have already taken place on the road in the Czech republic. Their implemented solutions are subsequently compared with the theoretical and training procedures of the above-mentioned component of the integrated rescue system. Furthermore, this part is supplemented by semi-structured interviews with fire fighters of fire fire protection units.

On the basis of this comparison and the conducted interviews, in the next part of the work, an evaluation of the implementation of theoretical and training procedures is carried out, and recommendations are given for improving the quality and efficiency of solving these two traffic accidents on road traffic.

## **Keywords**

Traffic accident; integrated rescue system; fire rescue brigade

## Obsah

1	Úvod.....	10
2	Cíle práce.....	11
2.1	Výzkumné otázky.....	11
3	Přehled současného stavu.....	12
3.1	Dopravní nehodovost v České republice.....	12
3.2	Srovnání s dalšími zeměmi EU.....	13
3.3	Příčiny dopravních nehod.....	14
3.3.1	Nejčastější příčiny v ČR.....	14
3.3.2	Intervence EU.....	16
3.4	Právní rámec dopravních nehod a základní pojmy.....	17
3.4.1	Dělení dopravních nehod.....	19
3.5	Dopravní nehody z pohledu HZS ČR.....	20
3.5.1	Počet dopravních nehod.....	20
3.5.2	Dopravní nehodovost v krajích.....	20
3.6	Dokumentace HZS ČR pro řešení dopravních nehod.....	22
3.6.1	Typová činnost složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody	23
3.6.2	Bojový řád jednotek požární ochrany.....	24
3.6.3	Konspekty odborné přípravy.....	24
3.7	Základní činnosti HZS při řešení dopravní nehody.....	25
3.7.1	Převzetí výzvy.....	25
3.7.2	Příjezd na místo zásahu.....	25
3.7.3	Ustavení techniky, označení místa zásahu.....	26

3.7.4	Průzkum .....	28
3.7.5	Vyproštění osob.....	29
3.7.6	Odstranění následků nehody .....	30
3.8	Předurčenost JPO pro dopravní nehody .....	31
4	Metodika.....	32
4.1	Analýza získaných zdrojů.....	32
4.2	Polostrukturované rozhovory.....	33
4.3	Komparace řešení nehod s teoretickými postupy .....	34
5	Výsledky.....	35
5.1	Dopravní nehoda Žebrák .....	35
5.1.1	Popis nehody .....	35
5.1.2	Průběh zásahu .....	37
5.1.3	Zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů .....	41
5.2	Dopravní nehoda Jezvé .....	49
5.2.1	Popis nehody .....	49
5.2.2	Průběh zásahu .....	50
5.3	Zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů .....	52
5.4	Souhrn a návrhy doporučení pro zkvalitnění či rozšíření řešení dopravních nehod.....	59
5.4.1	Rozdíly v teoretických postupech a provedených činnostech ....	60
5.4.2	Navrhovaná doporučení pro zkvalitnění či rozšíření řešení dopravních nehod.....	61
6	Diskuze .....	64
7	Závěr .....	74



8	Seznam použitých zkratek.....	75
9	Seznam použité literatury.....	76
10	Seznam použitých obrázků .....	82
11	SEZNAM PŘÍLOH.....	83

# 1 ÚVOD

Již odnepaměti je naše společnost vystavena nejrůznějším mimořádným událostem, které svým vznikem, charakterem a následky poškozují a ničí nejenom majetek a životní prostředí, ale ohrožují i to nejdůležitější – zdraví a životy obyvatel. Mezi nepříznivé události, ohrožující tyto chráněné zájmy, se jednoznačně řadí i dopravní nehody.

I přes veškeré naše snahy vytvářet a zajistit co nejvíce vhodné podmínky a bezpečnost na silničních komunikacích, je doprava velmi proměnlivé a specifické prostředí s mnoha faktory, které člověk svým působením nedokáže ovlivnit vůbec, nebo jen minimálně. I z tohoto důvodu jsou dopravní nehody stále častým důvodem k výjezdu všech základních složek integrovaného záchranného systému. Ty na místě dopravní nehody zabezpečují plnění celé řady činností a úkolů, a přestože některé z nich mají odlišné zaměření, musí spolu zasahující složky na místě takové události velmi úzce spolupracovat, aby dopady na chráněné zájmy byly co nejmenší. Tato diplomová práce analyzuje činnosti jednotek požární ochrany při dopravní nehodě na silniční komunikaci, jejichž role je pro řešení mimořádné události tohoto typu zcela zásadní.

Důvodů, proč jsem si toto téma zvolil, je hned několik. Problematika dopravních nehod mě zajímá jak z hlediska osobního, tak i profesního, kdy jsem se v rámci vykonávání své odborné praxe na zdravotnické záchranné službě s dopravními nehodami opakovaně setkával, a to z pozice zdravotnického záchranáře. Tuto profesi bych rád vykonával i v budoucnu. Zpracování této diplomové práce mi tak pomůže získat další znalosti týkající se řešení dopravních nehod nejen z pohledu zdravotnického záchranáře, ale i dalších zasahujících složek a získat tak komplexní náhled na danou problematiku v celé její šíři.

## **2 CÍLE PRÁCE**

Cílem této diplomové práce je zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů Hasičského záchranného sboru České republiky při řešení dopravních nehod na silniční komunikaci a stanovení doporučení na zkvalitnění a zefektivnění jejich řešení. Tohoto cíle bude dosaženo na základě analýzy zdrojů a následné syntézy stěžejních činností výše zmíněného záchranného sboru, které budou následně zhodnoceny a komparovány s realizovaným řešením 2 vybraných dopravních nehod. Tyto činnosti budou rovněž diskutovány s příslušníky HZS ČR v polostrukturovaných rozhovorech.

### **2.1 Výzkumné otázky**

Pro tuto diplomovou práci byly stanoveny 2 výzkumné otázky, a to:

Výzkumná otázka č. 1: Jsou významné rozdíly v teoretických postupech a skutečně prováděných činnostech HZS ČR při řešení dopravních nehod na silniční komunikaci?

Výzkumná otázka č. 2: Jaká doporučení na základě zjištěných skutečností u dvou vybraných dopravních nehod lze navrhnout pro zlepšení řešení dopravních nehod?

### **3 PŘEHLED SOUČASNÉHO STAVU**

V současné době se prakticky nikdo neobejde bez dopravních prostředků, které lidé musí používat dennodenně z mnoha různých důvodů. Ať už se jedná o cestování do zaměstnání, školy, vyřizování všedních záležitostí či turismus, je využití dopravních prostředků dnes pokládáno za zcela běžné a samozřejmé. Díky neustálému vývoji automobilového průmyslu se osobní dopravní prostředky staly lehce dostupnými a lidé je tak postupně začali nahrazovat za prostředky hromadné dopravy. Cestování osobními automobily sebou jistě přináší řadu pozitiv, ovšem skutečnost, že se zvyšuje počet automobilů a tím samozřejmě i hustota provozu, má za následek také větší riziko vzniku dopravní nehody.

#### **3.1 Dopravní nehodovost v České republice**

S přibývajícím počtem dopravních prostředků na silničních komunikacích bohužel během času narůstal i počet dopravních nehod, v jejímž důsledku došlo k zranění či usmrcení osob. V České republice byl vůbec nejtragičtějším rokem rok 1969, kdy na pozemních komunikacích zahynulo 1758 osob. Toto rekordní číslo jen dokresluje tehdejší nehodovost s úmrtím osob v tuzemsku na konci 60. a začátku 70. let minulého století, jejíž hodnoty jsou až doposud historicky nejvyšší. Vystala tak potřeba hledat příčiny vzniku nehod a dané problematice věnovat soustavně daleko větší pozornost. V této oblasti tehdy figurovala převážně dopravní policie, která disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti již od roku 1961. [1]

V současné době ovšem sbírá a vyhodnocuje data související s dopravní nehodovostí řada dalších subjektů. Kromě již zmíněné dopravní policie můžeme podobné statistiky nalézt například u základních složek integrovaného záchranného systému (dále jen IZS). Ty ovšem působí v této oblasti pouze na

krajské (či národní) úrovni. Česká republika ale zdaleka nebyla jedinou zemí, která byla nucena se dopravní nehodovostí na svém území zabývat. Členské státy Evropské unie se proto dohodly na mezinárodním společném postupu i v této oblasti a vytyčily si za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu. Tato priorita byla Evropskou komisí zanesena do *Bílé knihy Evropské komise 2002 – 2010* a posléze byla zohledněna i při tvorbě strategických dokumentů zabývajících se danou problematikou v České republice - *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (NSBSP)*, respektive *Strategie BESIP 2021 – 2030*. [2]

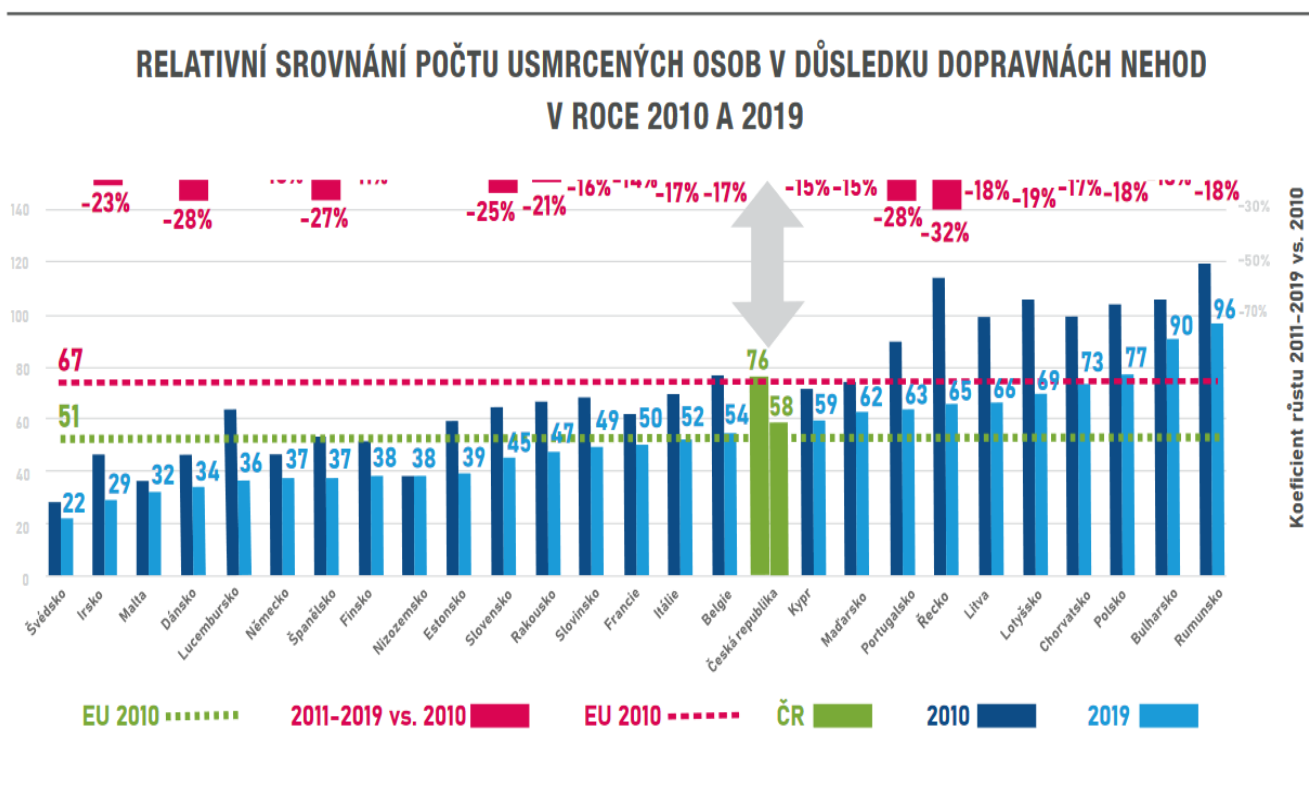
České republice se, stejně jako dalším evropským zemím, sice nepodařilo úplné splnění výše uvedeného cíle, nicméně i tak měly jejich snahy a působení v oblasti dopravní nehodovosti výrazný efekt. Pokud totiž porovnáme počet usmrčených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích mezi sledovanými obdobími, zjistíme, že v letech 2011 – 2020 na českých silnicích zahynulo dohromady 5 879 osob a 25 463 osob bylo těžce zraněno. Oproti předešlému období mezi lety 2001 – 2010 tak Česká republika zaznamenala výrazný pokles počtu zemřelých, a to o 46 %, u těžce zraněných pak o 42 %. [2]

Další oblastí, na kterou mají dopravní nehody významný negativní dopad, je ekonomika. Finanční ztráty mají, na rozdíl od počtu úmrtí, stoupající tendenci. Podle kvalifikovaného odhadu ekonomické ztráty v letech 2001 - 2010 činily asi 506 miliard korun. V následujícím období, v letech 2011 – 2020, pak byly ekonomické ztráty v důsledku nehod odhadnuty na 660 miliard. [2]

### **3.2 Srovnání s dalšími zeměmi EU**

Co se týká rychlosti snižování počtu zemřelých či těžce zraněných na pozemních komunikacích, patří Česká republika do evropského průměru. Jedním z vypovídajících kritérií je přepočtený počet usmrčených osob na 1 milion

obyvatel daného státu. Například v roce 2019 v tomto žebříčku figurovala Česká republika na 17. místě, konkrétně s 58 zemřelými na 1 milion obyvatel. Úplně nejlépe se v této statistice umístilo Švédsko s 22 zemřelými na 1 milion obyvatel, Irsko s 29 a Malta s 32. Na opačném konci žebříčku pak figurovalo Rumunsko s 96, Bulharsko s 90 a Polsko se 77 oběťmi na 1 milion obyvatel. Přehled o údajích z dalších zemí Evropské unie zobrazuje obrázek 1. [2]



Zdroj dat: databáze EUROPEAN COMMISSION, ETSC a Eurostat; Copyright © BESIP/CDV

Obrázek 1 Srovnání počtu usmrčených osob v důsledku dopravních nehod v roce 2010 a 2019 [2]

### 3.3 Příčiny dopravních nehod

#### 3.3.1 Nejčastější příčiny v ČR

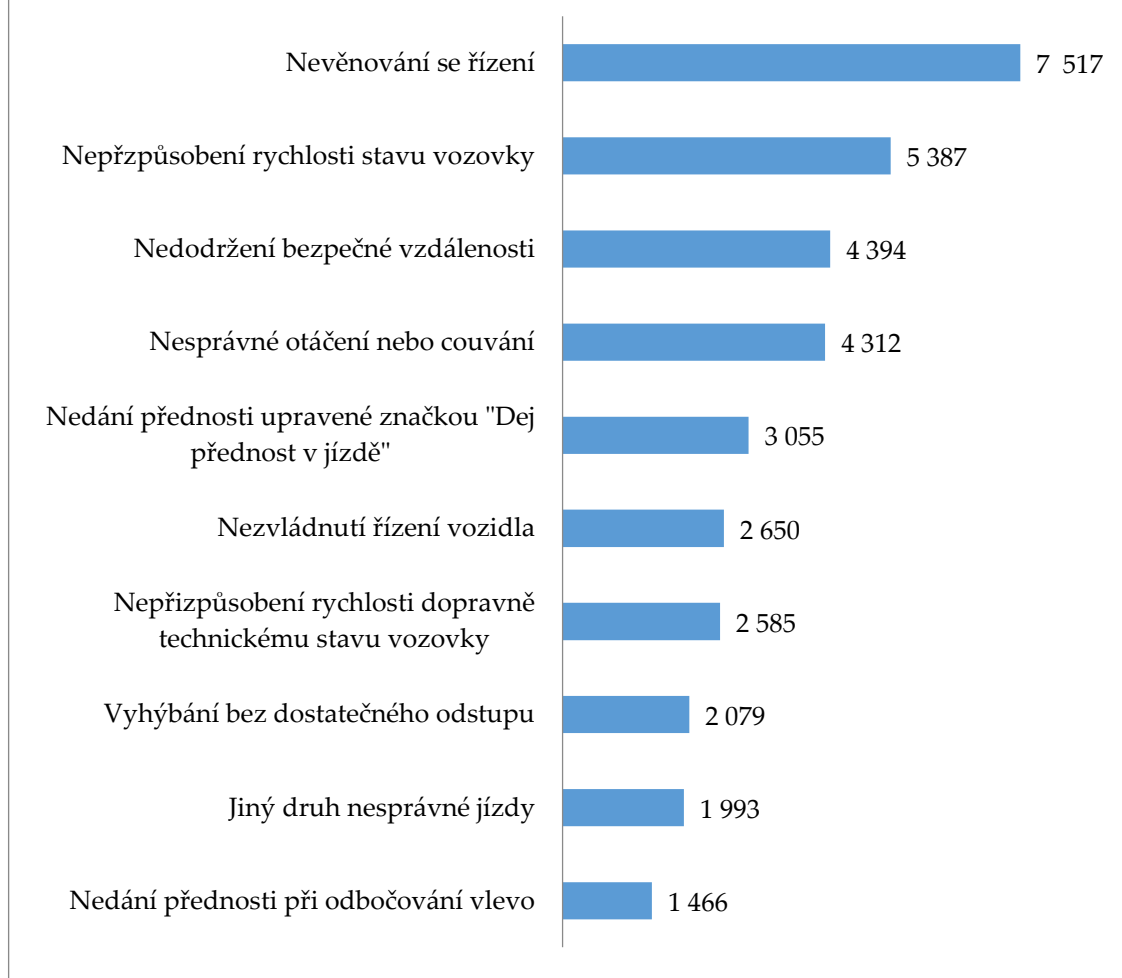
Faktorů a okolností, které mají významný vliv na vznik dopravní nehody, nebo jí přímo způsobí, je celá řada. Ze statistik dopravní policie, která tyto

příčiny vzniklých nehod vyšetřuje, však můžeme vypožorovat určité jevy, které se na tuzemských silničních komunikacích objevují v hojné míře a které mají opakovaně na zavinění nehody největší podíl. Vůbec nejvíce dopravních nehod každoročně způsobí řidiči motorových vozidel, kteří zaviní kolem 80 % všech dopravních nehod v České republice, přičemž z tohoto množství asi 60 % připadá na řidiče osobních automobilů. Druhou největší skupinou je pak lesní či domácí zvěř, které každý rok zaviní asi 15 % všech nehod. Zbýlých 5 % z celkového počtu si pak mimo jiné rozdělují řidiči nemotorových vozidel, chodci, technické závady na osobních automobilech aj. Jak již ale bylo zmíněno výše, největší množství dopravních nehod v tuzemsku způsobí řidiči osobních vozidel. Například v roce 2021 policisté šetřili 99 332 nehod, přičemž mezi 5 nejčastějších příčin vzniku nehody se řadilo nedostatečné věnování se řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání a nedání přednosti upravené dopravním značením „*Dej přednost v jízdě!*“. [3]

Pokud pomíneme přejetí do protisměru, které si v roce 2021 vyžádalo nejvíce lidských obětí (konkrétně 48), mělo nevěnování se řízení a nepřizpůsobení rychlosti v tomto roce na svědomí dohromady 76 usmrcených. Tyto 2 důvody jsou tedy v rámci jednotlivých let na českých silnicích nejen nejpočetnější, ale zároveň i nejtragičtější, co se týká počtu obětí těchto mimořádných událostí. [3]

Celkový počet dopravních nehod za rok 2021, jež zavinili řidiči osobních automobilů a které vznikly nejen z výše uvedených příčin, ukazuje obrázek 2.

### Příčiny a počet dopravních nehod způsobených řidiči osobních vozidel za rok 2021



Obrázek 2 Příčiny a počet dopravních nehod způsobených řidiči osobních vozidel za rok 2021 [Vlastní]

#### 3.3.2 Intervence EU

S těmito uvedenými a dalšími příčinami se ovšem nepotýká jen Česká republika, ale i ostatní země. Evropská unie proto stanovila 8 klíčových faktorů, které budou jednotlivými členskými státy v probíhající dekádě do roku 2030 vyhodnoceny. Mezi tyto klíčové ukazatele byla zařazena rychlost, bezpečnostní pásy, ochranné vybavení, alkohol, distrakce neboli rozptýlení pozornosti, bezpečnost vozidel, infrastruktura a ponehodová péče. [2]



Právě distrakce, rychlost a alkohol se z výše uvedených klíčových ukazatelů do statistik dopravní nehodovosti v České republice promítají nejvíce. Nevěnování se řízení a ztráta pozornosti v provozu zaviní přibližně 20 % všech dopravních nehod. Pozornost řidičů je ovlivněna nejen elektronickými systémy, jež jsou součástí vozidla, ale také například používání mobilního telefonu za jízdy, kdy se riziko vzniku nehody při telefonování zvyšuje přibližně 12x, při psaní textové zprávy pak 6x. [2]

Co se týká vlivu alkoholu, jeho působení patří rovněž k často rozhodujícím faktorům. Například v roce 2021 osoby pod jeho vlivem způsobili 4 452 dopravních nehod, v jejichž důsledku přišlo o život 41 osob a dalších 158 osob bylo těžce zraněno. Zajímavým faktem je, že z celkového množství řidičů motorových vozidel, kteří zavinili dopravní nehodu, jich bylo pouze 4,4 % pod vlivem alkoholu. Daleko větších čísel pak, možná pro někoho překvapivě, dosahují řidiči vozidel nemotorových. Například u cyklistů tento podíl dosahuje téměř 27 %, u chodců pak necelých 14 %. [3]

Pokud by se v následujících letech podařilo odstranit, nebo alespoň částečně omezit působení těchto negativních vlivů, výrazným způsobem by se tak zvýšila bezpečnost na silničních komunikacích a snížil počet dopravních nehod v České republice.

### **3.4 Právní rámec dopravních nehod a základní pojmy**

Cílem České republiky jako státu by mělo být vybudování takového dopravního systému, který pro jeho účastníky bude co možná nejbezpečnější. Tím, že se takový prostor podaří vytvořit, dojde primárně k ušetření lidských životů, ale také ke snížení značných ekonomických ztrát plynoucích z těchto mimořádných událostí. Přestože stát nemůže ovlivnit selhání lidského faktoru v konkrétních případech, může i tak k bezpečnosti silničního provozu přispět

významným způsobem, a to například budováním infrastruktury silničního provozu, zefektivněním záchranného systému aj. Jednou z těchto oblastí je rovněž i tvorba strategií, koncepcí a hlavně legislativy, která přispěje k naplnění požadovaných cílů.

V současné době je jednou ze základních právních norem v této oblasti zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Ten, mimo jiné, upravuje pravidla silničního provozu, práva a povinnosti jeho účastníků a vymezuje základní pojmy, mezi které patří i termín dopravní nehoda. Tu tento zákon definuje jako *„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.“* [4]

Druhým a rovněž zcela zásadním předpisem, týkající se silniční dopravy, potažmo dopravních nehod na silničních komunikacích, je Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Každá doprava, například železniční nebo letecká, ale i jiné, mají svá vlastní specifika a odlišnosti. Proto má také každá doprava svoji dohodu o přepravě nebezpečných věcí. V případě silniční dopravy se jedná o dohodu ADR, jež se aktualizuje každé 2 roky a mimo jiné stanovuje a třídí nebezpečné látky podle jejich vlastností, stanovuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení, uvádí požadavky na přepravní doklady a dopravní prostředky, a to včetně jejich vybavení a značení aj. Tyto informace jsou důležité zvláště při řešení dopravní nehody s únikem nebezpečných látek, neboť zasahujícím složkám IZS, zejména hasičskému záchrannému sboru, a zabezpečují takovou informační podporu, aby byly následné záchranné a likvidační práce provedeny tím nejbezpečnějším a nejefektivnějším způsobem. [5]

### 3.4.1 Dělení dopravních nehod

Samotných dělení dopravních nehod existuje mnoho. Podle výše zmíněného zákona o silničním provozu je dělení dopravních nehod upraveno podle jejich závažnosti a povinnosti tuto nehodu nahlásit na tzv. **malé** a **velké**.

V případě, že nedojde k usmrcení nebo zranění osoby a odhadovaná hmotná škoda nepřesahuje 100 000 Kč, jedná se o tzv. malou dopravní nehodu a není povinností takovou dopravní nehodu ohlásit Policii České republiky. V takové situaci je pouze povinností sepsat tzv. *Společný záznam o dopravní nehodě*, který je poté neprodleně předán pojistiteli.

Ovšem v případě, že dojde k usmrcení nebo zranění osoby, nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jedná se o velkou dopravní nehodu a její účastníci této dopravní nehody ze zákona ohlašovací povinnost. [4]

Podle vzniku je pak možné dopravní nehody na silničních komunikacích dělit na **havárie, srážky a jiné nehody**. Při havárii má účast na vzniklé dopravní nehodě pouze jeden dopravní prostředek, nedojde ke střetu s jiným účastníkem silničního provozu ani překážkou, ale přesto vznikne škoda. Naproti tomu srážka je dopravní nehoda, při které dojde ke střetu dvou a více účastníků silničního provozu, kdy byl alespoň jeden z těchto účastníků v pohybu. Jiná nehoda pak označuje takovou situaci, kterou nelze zařadit do předchozích dvou kategorií a při níž dojde k zdravotní újmě v souvislosti s jízdou ve vozidle. [6]

## **3.5 Dopravní nehody z pohledu HZS ČR**

Počet dopravních nehod se ovšem v současné době nedaří snižovat tak výrazným způsobem, jako tomu bylo v minulých letech. Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen HZS ČR) společně s jednotkami sborů dobrovolných hasičů obcí (dále jen JSDHO) plní při jejich řešení nezastupitelnou roli.

### **3.5.1 Počet dopravních nehod**

Jen za rok 2021 se jednotky požární ochrany (dále jen JPO) účastnily zásahu u celkem 20 413 dopravních nehod, při nichž bylo zachráněno nebo evakuováno 15 457 osob. Velmi podobně tomu bylo o rok dříve, kdy bylo HZS ČR evidováno 20 178 dopravních nehod. Přestože tato čísla rozhodně nejsou zanedbatelná a představují podle statistik třetí nejčastější událost se zásahem JPO, došlo oproti třem předchozím rokům k mírnému poklesu. V letech 2017 až 2019 totiž celkový počet dopravních nehod, u kterých musely zasahovat i JPO, pokaždé přesáhl číslo 22 000. [7]

Snížení dopravní nehodovosti v roce 2020 oproti rokům předchozím bylo rovněž zapříčiněno i celosvětovou pandemií SARS-CoV-2, v jejímž důsledku byl na území České republiky vyhlášen nouzový stav, a to v obdobích 13. března až 6. května a 5. října až 31. prosince. [8]

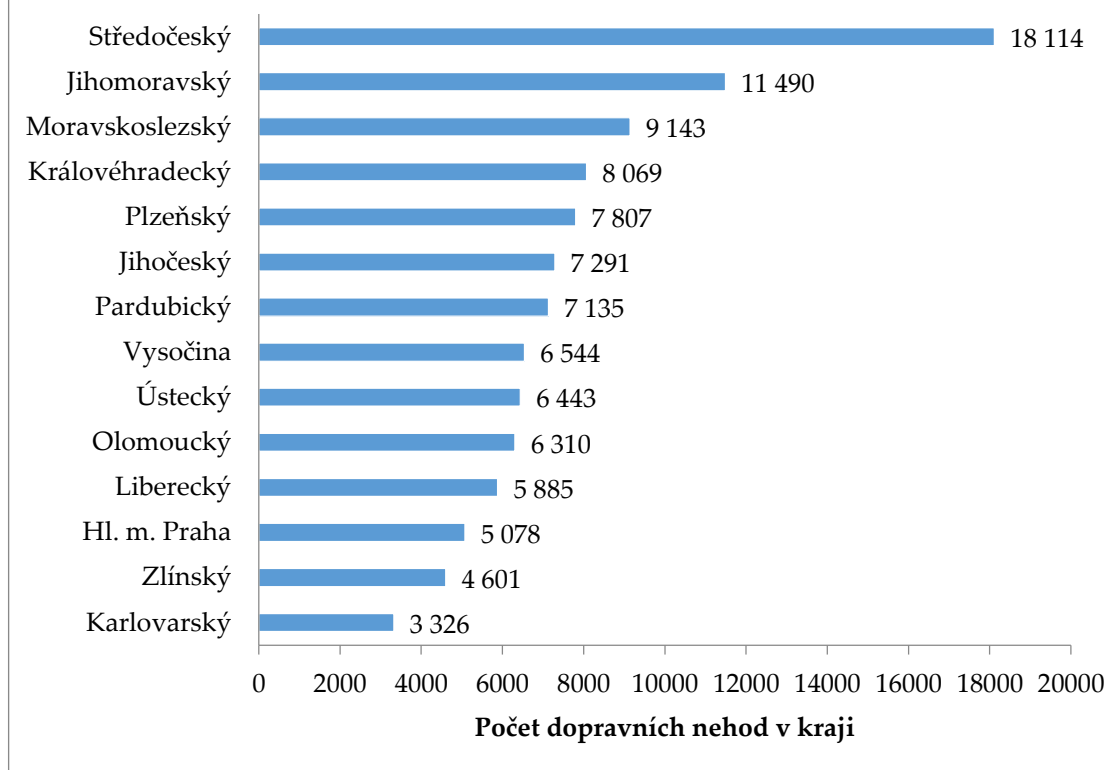
### **3.5.2 Dopravní nehodovost v krajích**

Vznik a množství dopravních nehod ovlivňuje celá řada faktorů. Jejich výsledný počet je tak přirozeně proměnlivý jak v jednotlivých krajích, tak i v jednotlivých letech. V rámci statistik zabývajících se touto problematikou ovšem i zde můžeme nalézt určité podobnosti, které se v rámci daných územních celků i let opakovaně objevují.

Co se týká oblasti řešení dopravních nehod, vůbec nejvytíženější jsou hasiči ve Středočeském kraji. Například v roce 2019 museli středočeští hasiči zasahovat u 3 909 nehod, v roce 2020 pak u 3 295 nehod. Středočeský kraj si bohužel dlouhodobě drží pozici kraje, kde je každoročně zaznamenán absolutně nejvyšší počet zásahů JPO u tohoto typu mimořádné události, a to už od roku 2001. [9]

Naopak k nejmenšímu počtu dopravních nehod musejí vyjíždět hasiči ve Zlínském a Karlovarském kraji. V roce 2019 zasahovali hasiči ve Zlínském a Karlovarském kraji u 688, respektive u 689 dopravních nehod. O rok později pak bylo na území Zlínského kraje evidováno 703 nehod, v Karlovarském kraji pak 655 nehod. Pokud porovnáme statistiky z těchto vybraných i ostatních krajů v rámci jednotlivých let, zjistíme, že dopravní nehodovost na silničních komunikacích ve Středočeském kraji je v průměru dvakrát, někdy i třikrát vyšší. Bohužel, zatím nic nenasvědčuje tomu, že by se v příštích letech tento smutný trend nějakým způsobem změnil. Celkovou představu o tom, jak si jednotlivé kraje stojí v rámci dopravní nehodovosti, pak dokresluje obrázek 2, ve kterém je uveden počet dopravních nehod na daném území v letech 2017 až 2021, které si vyžádaly zásah JPO. [9]

## Počet dopravních nehod se zásahem JPO v krajích v letech 2017-2021



Obrázek 3 Počet dopravních nehod se zásahem JPO v krajích ČR v letech 2017-2021 [9]

### 3.6 Dokumentace HZS ČR pro řešení dopravních nehod

S dopravními nehodami, obzvláště na silničních komunikacích, se hasiči setkávají dennodenně. Když pomíneme požáry a technické havárie, je právě tento typ mimořádné události z pohledu HZS ČR tou nejfrekventovanější. Vzhledem k této významné četnosti a možným následkům v podobě bezprostředního ohrožení života a zdraví osob, ale třeba i životního prostředí je nutné, aby byli hasiči připraveni řešit a zvládat takové situace jak teoreticky, tak prakticky. Problematika řešení dopravních nehod je velice komplexní a široké téma. Úroveň potřebných znalostí, dovedností a zkušeností potenciálních zasahujících je proto zajišťována jak v podobě vzdělávacích materiálů, například formou metodik, doporučených postupů, interních předpisů, ale

i odborných školení, kurzů a cvičení. Tato kapitola se zaměřuje na dokumentaci, která je pro HZS ČR pro řešení dopravních nehod zcela zásadní a z níž vychází všechny úkoly, povinnosti a činnosti, které vedou k úspěšnému zvládnutí zásahu takového charakteru.

### **3.6.1 Typová činnost složek IZS při společném zásahu u dopravní nehody**

Tato dokumentace je právně zakotvena a zpracovávána dle vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb. o některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky 429/2003 Sb., konkrétně v § 18. Typové činnosti složek IZS při společném zásahu (dále jen typové činnosti) vydává Ministerstvo vnitra - Generální ředitelství hasičského záchranného sboru (dále jen MV - GŘ HZS ČR) a obsahuje postup složek IZS při záchranných a likvidačních pracích (dále jen ZaLP), a to s ohledem na druh a charakter mimořádné události. [10]

Jak již z názvu vyplývá, tyto tzv. typové činnosti nejsou určeny pouze pro HZS ČR nebo základní složky IZS, představované Policií ČR a poskytovatelem zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS), ale i dalším složkám či subjektům, které pomáhají v rámci řešení konkrétní mimořádné události a podílí se na ZaLP, a to v závislosti na druhu mimořádné události. Jako příklad zde můžeme uvést orgány ochrany veřejného zdraví, operační střediska IZS, krajské úřady, správce komunikace aj. MV – GŘ HZS ČR zpracovalo dohromady 17 takovýchto typových činností, přičemž typová činnost číslo 16 je ještě navíc zpracována ve dvou vyhotoveních, lišících se v místě výskytu vysoko nakažlivé nemoci. Dopravních nehod se však bezprostředně týkají jiné typové činnosti, a to *STČ 08/IZS Dopravní nehoda*, popřípadě *STČ 10/IZS Nebezpečná porucha plynulosti provozu na dálnici*.

### 3.6.2 Bojový řád jednotek požární ochrany

Bojový řád slouží jak pro vzdělání příslušníků, zaměstnanců a členů jednotek požární ochrany (dále jen JPO), tak pro následné prohlubování jejich odborných znalostí. Je vydáván na základě pokynu generálního ředitele HZS ČR a obsahuje taktické postupy, jež jsou závazné pro všechny JPO a zajišťují tak jednotný postup při výkonu služby. Bojový řád je členěn podle obsahu do kapitol a metodických listů. Jedna z těchto kapitol se věnuje právě dopravním nehodám a metodické listy v ní obsažené postupně popisují zásahovou činnost u dopravních nehod obecně, vyprošťování, dále u nehod s velkým počtem zraněných osob, odstraňování následků dopravních nehod na pozemních komunikacích a dále u automobilů s pohonem LPG, CNG a u automobilů s hybridním pohonem. [11,12]

### 3.6.3 Konspekty odborné přípravy

Tato dokumentace je zpracovávána a vydávána rovněž MV - GŘ HZS ČR pro služební potřebu HZS ČR a stejně jako metodické listy postupně popisují jednotlivé činnosti, jejichž provedení je pro úspěšné zvládnutí konkrétní mimořádné události důležité. Konspekty ovšem dále tyto jednotlivé činnosti podrobně rozebírají krok po kroku, velkou výhodou je pak doplnění textové části o fotografie či grafické znázornění, jakým způsobem by měla být daná činnost správně provedena. Odborná příprava je tak pro příslušníky v dané oblasti lépe představitelná a osvojení si správných postupů snadnější. Konspekty mají různá zaměření, od obecných témat (např. proces hoření, rozdělení hořlavých látek) až po konkrétní postupy (např. hašení požárů a řezání konstrukcí vysokotlakým řezacím a hasicím zařízením COBRA). Řešením dopravních nehod se ovšem přímo zabývá konspekt *Taktika zásahu při dopravních nehodách*, ovšem zcela jistě do této problematiky můžeme zařadit



i konspekty *Pracovní postupy při vyprošťování, Konstrukce vozidel, Speciální technické prostředky pro vyprošťování* aj. [13]

### **3.7 Základní činnosti HZS při řešení dopravní nehody**

#### **3.7.1 Převzetí výzvy**

Ohlášení mimořádné události bývá zpravidla přijímáno operačním a informačním střediskem HZS kraje (dále jen OPIS HZS kraje), jež přijímané informace vyhodnocuje a následně vysílá potřebné síly a prostředky (dále jen SaP) na místo události. V této fázi je hlavní prioritou získání základních, důležitých informací, které je nutné v co nejkratší možné době předat vyslaným jednotkám, respektive veliteli vyjíždějící JPO. Mezi tyto zásadní informace patří zejména:

1. Orientační body, příjezdové trasy a jejich zvláštnosti, osoby čekající na příjezd JPO
2. Počet zraněných na místě události, počet osob zaklíněných ve vozidlech
3. Počet a druh dopravních prostředků (osobní či nákladní automobil, prostředek hromadné dopravy aj.)
4. Poloha vozidel a jejich umístění na komunikaci
5. Označení vozidel z hlediska nebezpečných látek (ADR)
6. Druh nákladu [14]

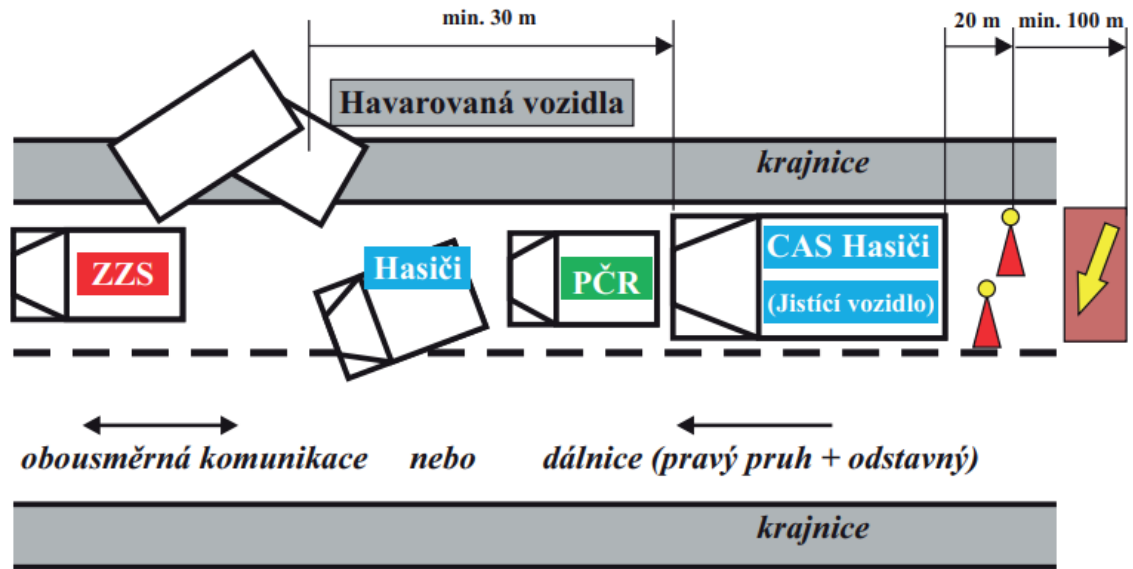
#### **3.7.2 Příjezd na místo zásahu**

K místu dopravní nehody by se vyslané jednotky měly přibližovat obezřetně, a to s ohledem na povětrnostní podmínky (snížená viditelnost, náledí aj.), nebo jiné nebezpečí (např. uniklé pohonné hmoty). Ještě před příjezdem na místo události mohou jednotky provádět částečný průzkum pomocí měřicích zařízení

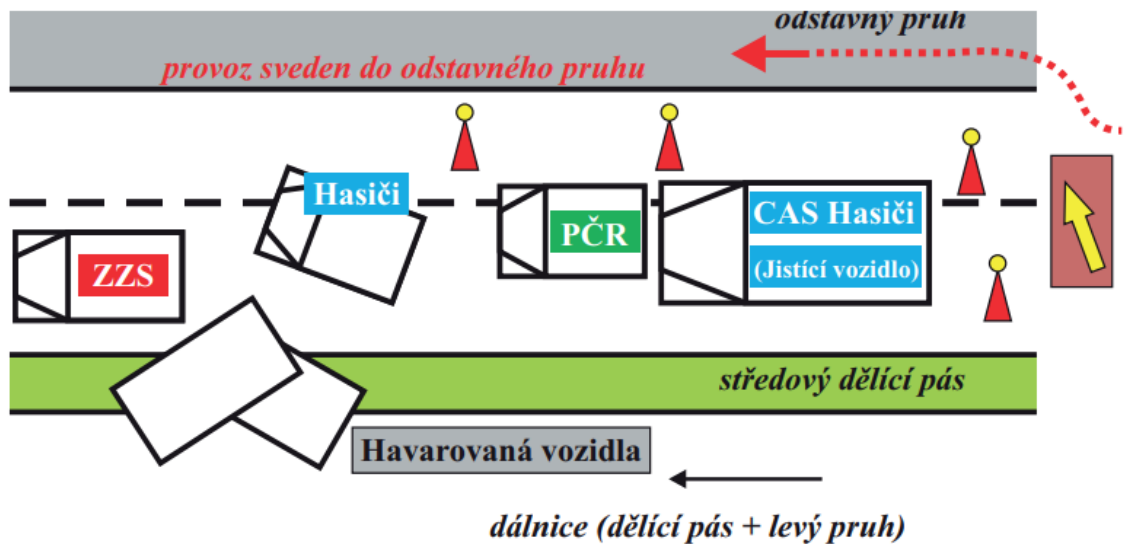
(dozimetry, explozometry aj.). V této fázi hraje roli také určení vhodných příjezdových cest, jejich stav a počet. V případě nutnosti se provádí hledání jiných, náhradních přístupů. Jednou z možných variant je tak příjezd jednotek z opačného směru nebo po souběžné komunikaci. Ve výjimečných případech se k místu dopravní nehody mohou jednotky dostat i jízdou v protisměru, tento způsob ovšem vyžaduje i koordinaci a zabezpečení ze strany PČR. [14, 15]

### 3.7.3 Ustavení techniky, označení místa zásahu

Správné ustavení techniky na místě dopravní nehody je obzvlášť důležité z hlediska bezpečnosti, a to jak pro zachraňované, tak i pro samotné zasahující. Požární vozidla by měla vytvořit tzv. *nárazníkové postavení*, které částečně odděluje místo zásahu od probíhajícího provozu a výrazným způsobem tak snižuje riziko vzniku vážných následků, plynoucích z případné další havárie. Nárazníkové postavení je rozlišováno do 3 základních variant, přičemž každá tato varianta je dále rozpracována do provedení A až D. Volba jednotlivých variant a jejich provedení se odvíjí zejména podle množství a typu dostupné zasahující techniky a typu komunikace, nicméně základním prvkem každého nárazníkového postavení je tzv. *jistící vozidlo* v podobě cisternové automobilové stříkačky (dále jen CAS), která by možnou další nehodu a s ní spojený náraz tlumila. U tohoto jistícího vozidla je dále doporučeno nasměrovat jeho kola přední nápravy takovým způsobem, aby v případě nárazu bylo zamezeno pohybu do prostoru zachraňujících osob. Následují vozidla PČR, případně další zásahová technika HZS a poté vozidla ZZS. Jednotlivé základní varianty nárazníkového postavení znázorňují obrázky 4 až 6. [12, 15]

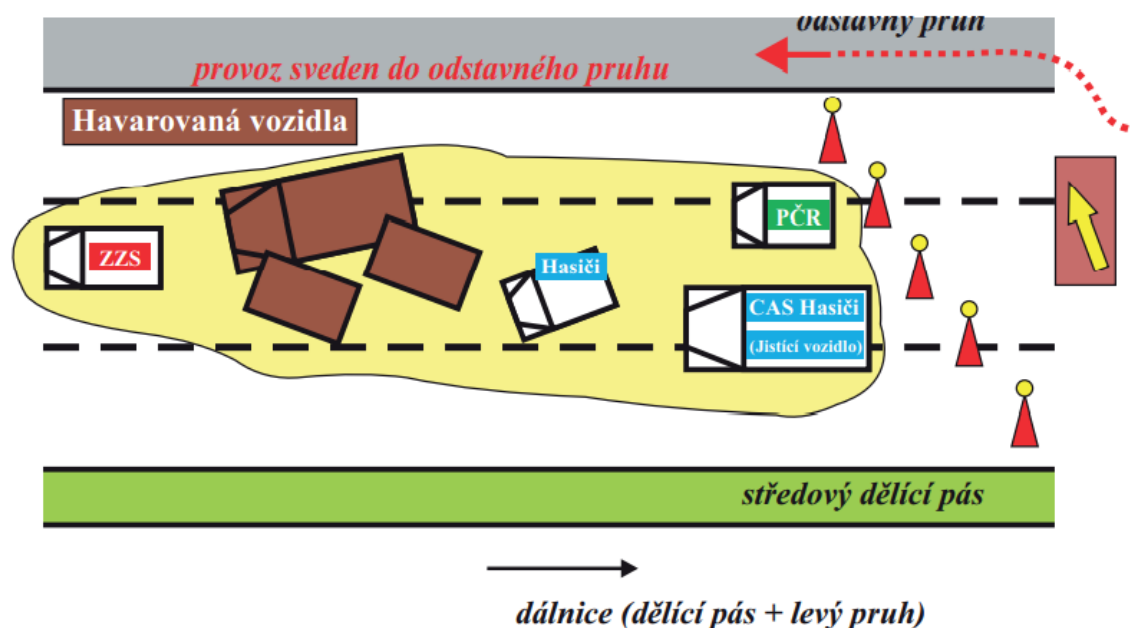


Obrázek 4 Varianta 1 - běžná obousměrná komunikace [15]



Obrázek 5 Varianta 2 - dálnice nebo silnice I. třídy s dvěma jízdními pruhy v jednom směru [15]

Dalším bodem je pak uzavření alespoň jedné strany komunikace v situaci, kdy se dopravní nehoda nachází ve středových pruzích. V opačném případě by hrozil vznik tzv. záchranářského ostrova - prostoru, ve kterém by byli jednotliví zasahující uvězněni provozem z obou stran. Doporučené nárazníkové postavení znázorňuje obrázek 6. [14]



Obrázek 6 Varianta 3 - dálnice nebo silnice I. třídy se třemi jízdními pruhy v jednom směru [15]

Dalším nezbytným opatřením je označení místa zásahu pomocí všech dostupných prostředků, jakými jsou například zvláštní výstražná zařízení, varovná světla, výstražné trojúhelníky, přenosné zábrany a kužely, vytyčovací pásy aj. Na včasém varování ostatních řidičů a označení dopravní nehody se může podílet i správce komunikace, jehož prostředky (např. výstražné mobilní vozíky) se mohou využít zvláště u déletrvajících mimořádných událostí. [15]

### 3.7.4 Průzkum

Průzkum je jednou z nejdůležitějších a zároveň nejnebezpečnějších činností. Na základě jeho výsledků a zjištěných skutečností pak velitel zásahu určí, jakým způsobem bude mimořádná událost řešena. Podle Bojového řádu JPO jsou v případě dopravní nehody klíčové zejména tyto informace:

1. Počet a druh havarovaných vozidel
2. Možná ohrožení pro zasahující (např. převáženým nákladem, předměty, možnost vzniku požáru aj.)

3. Počet a poloha zraněných osob, popřípadě zvířat, rozsah jejich poranění
4. Ohrožení převážených zvířat a životního prostředí
5. Stabilita havarovaných vozidel
6. Možný únik pohonných hmot a provozních kapalin, nebezpečí vyplývající z pohonu vozidel (benzin, LPG, elektrický proud aj.)
7. Potřeba nasazení dalších prostředků či speciální vyprošťovací techniky [12]

V případě dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob, jež lze předpokládat například u srážky více jak 4 vozidel nebo u prostředků hromadné dopravy, je průzkum zaměřen zvláště na počet a druh těchto havarovaných vozidel a počet zasažených osob. [16]

### **3.7.5 Vyproštění osob**

Vyprošťování osob, popřípadě zvířat nebo majetku probíhá za nepřetržité spolupráce s dalšími složkami IZS, a to zejména se ZZS. Hlavním cílem vyprošťovacích prací je vytvořit přístup a dostatečný prostor pro poskytnutí přednemocniční neodkladné péče, nejčastěji v podobě zajištění základních životních funkcí a tlumení bolesti zklíněným osobám. Postup a způsob provedení vyprošťovacích činností stanovuje velitel zásahu. [14]

Ještě před samotným vyprošťováním je nutné zajistit další činnosti, jejichž provedení snižuje riziko vzniku dalších nežádoucích událostí a chrání tak nejen zachraňované, ale i zasahující osoby. Jednou z těchto činností je zajištění protipožárních opatření, v souvislosti s dopravní nehodou je pak prioritou odpojení akumulátorů a případné rozpojení elektrických obvodů, zamezení úniku provozních kapalin, vyloučení přítomnosti iniciačních zdrojů a příprava na požární zásah (zavodněný útočný proud, hasicí přístroj aj.). [17]

Další jistící činností, která je nezbytnou součástí řešení dopravní nehody, je stabilizace havarovaného vozidla. Pro zamezení pohybu či sesunutí dopravního prostředku by zasahující hasiči měli využít všechny stabilizační prostředky, které mají v danou chvíli k dispozici. Podle konkrétní situace a polohy vozidla používají JPO při stabilizaci vozidla nejen věcné prostředky k tomu určené, jako jsou například zakládací klíny, jistící lana, řetězy, nastavovací žebříky, stabilizační podpěry aj., ale i dostupné funkční systémy samotných havarovaných vozidel (zde je typickým příkladem použití ruční brzdy) a prvky okolního prostředí, například v podobě pevných konstrukcí, stromů, svodidel apod. [17]

Samotné vyprošťovací práce se provádí především ve dvojicích, čímž je posílena vzájemná kontrola, jištění a bezpečnost zasahujících. Kromě obsluhy vyprošťovacích hydraulických a pneumatických zařízení je dále nutné omezit další nebezpečí plynoucí například z prvků aktivní i pasivní bezpečnosti vozidel (airbagy, výztuhy karoserií aj.), dále pak z nádrží, tlakových nádob, nestabilních částí apod. V důsledku vyprošťovacích prací navíc hrozí další poranění zaklíněných osob. Veškeré činnosti jsou proto prováděny co možná nejšetrnějším způsobem (zamezení otřesům, krytí postiženého před střepy, ostrými hranami apod.). Důležitá je rovněž komunikace, která, pokud je zachraňovaný při vědomí, probíhá po celou dobu zásahu. [14, 17]

### **3.7.6 Odstranění následků nehody**

Odstranění následků dopravních nehod provádí zasahující složky vždy až po provedení záchranných prací. I v této oblasti je nutná součinnost jednotlivých složek IZS a věcně příslušných orgánů. Pro zabezpečení regulace dopravy či úplné uzavření pozemní komunikace během probíhajících likvidačních prací bývá zpravidla využívána Policie ČR, ovšem tato opatření mohou být zajištěna i vlastníkem komunikace. Pro řešení následků dopravních

nehod mohou být podle konkrétní situace využity i další orgány veřejné správy, jakými jsou například veterinární správa, vodoprávní úřad, správce vodního toku apod. [12, 15]

Bojový řád JPO, konkrétně metodický list č. 4 uvádí, že *„Jednotky provádí odstraňování následků dopravních nehod pouze tehdy, jestliže je bezprostředně ohroženo zdraví, životy osob, zvířat nebo životní prostředí, nebo při provádění odstraňování následků nehody hrozí riziko vzniku požáru, výbuchu nebo úniku nebezpečných látek nebo jiné ohrožení a je nutné provádět záchranné práce.“*. [18]

Mezi vůbec ty nejdůležitější činnosti, jež jsou prováděny JPO při likvidaci následků nehody, zcela jistě můžeme zařadit zejména odklizení trosk či odtažení havarovaných vozidel pro zprůjezdnění pozemní komunikace, a dále zásyp a neutralizace uniklých provozních látek. [15]

### **3.8 Předurčenost JPO pro dopravní nehody**

Každá mimořádná událost má různé nároky na množství potřebných SaP. Aby byla příprava na tyto události a jejich následné řešení co nejefektivnější, byl v rámci plošného pokrytí území JPO vytvořen systém předurčenosti. V tomto systému jsou zařazené a vybrané jednotky, které se zaměřují na zvládnutí konkrétních druhů mimořádných událostí a které jsou na tyto typy zásahů jak personálně, tak materiálně zajištěny. Tato tzv. předurčenost je stanovena nejen na zásahy u dopravních nehod, ale třeba i na zásahy na nebezpečné látky. Předurčené JPO jsou pak podle Pokynu generálního ředitele HZS ČR ze dne 17. března 2017 rozděleny podle jejich rozsahu vybavení a speciálních záchranných činností do kategorie A až F, přičemž jsou v jednotlivých kategoriích zahrnuty jak běžné jednotky HZS krajů, tak i SDH obcí nebo třeba jednotka Záchraného útvaru HZS ČR. [19]

## 4 METODIKA

Pro získání veškerých poznatků a dosažení cílů diplomové práce byly využity následující metody. První metodou je analýza níže uvedených zdrojů a dokumentů, na jejímž základě jsou syntetizovány nejdůležitější činnosti HZS ČR při řešení dopravních nehod. Druhá výzkumná metoda je pak zastoupena několika polostrukturovanými rozhovory s příslušníky HZS ČR. Třetí a neméně důležitou metodou pak byla komparace řešení dvou konkrétních dopravních nehod s teoretickými a výcvikovými postupy HZS ČR. Na základě těchto tří metod pak byly vypracovány závěry pro tuto diplomovou práci.

### 4.1 Analýza získaných zdrojů

Teoretická část této diplomové práce byla vypracována na základě rešerše a následného zpracování dat vycházejících z odborné literatury, zákonů a vyhlášek. Dalšími zdroji byly rovněž dostupné organizační, plánovací a řídicí dokumentace jednotlivých složek IZS, zvláště pak HZS ČR, které úzce souvisejí s tématem dopravních nehod na silničních komunikacích a jejich řešením.

V rámci této analýzy byly všechny zdroje, jež byly použity v rámci zpracovávání diplomové práce, podrobeny pečlivému zkoumání, na jehož základě poté byly postupně vybrány a následně charakterizovány základní a zcela stěžejní činnosti, které má v gesci HZS ČR a bez kterých by řešení dopravních nehod nebylo absolutně možné. Jedná se o převzetí výzvy, příjezd na místo události, ustavení techniky, průzkum, vyproštění zaklíněných osob a odstranění následků dopravní nehody. Mezi zkoumané zdroje patřila především dostupná plánovací, organizační a řídicí dokumentace jednotlivých složek IZS, zastoupená například dostupnými statistikami, ročenkami či strategickými dokumenty, především pak se zaměřením na dokumentaci HZS ČR. Zde mezi klíčové materiály tohoto bezpečnostního sboru patřila převážně



výcviková a dopravní nehody podrobně rozebírající dokumentace v podobě bojových řádů, konspektů, metodických listů, doporučených postupů a statistických ročenek. Společně s těmito dokumenty byly rovněž analyzovány i právní předpisy a odborná literatura týkající se daného tématu.

## 4.2 Polostrukturované rozhovory

V rámci zpracování praktické části diplomové práce byly provedeny polostrukturované rozhovory s příslušníky HZS ČR. Ještě před samotným začátkem rozhovorů byli zpovídání příslušníci rámcově seznámeni s průběhem získávání dat a s cíli práce. Do výzkumu zapojení příslušníci poté podepsali informovaný souhlas, jehož přesné znění najdete v Příloze 1.

Polostrukturovaných rozhovorů jako metody pro další získání dat bylo využito z několika důvodů. Počet otázek ani délka takového rozhovoru totiž není nějakým způsobem limitována, zpovídání příslušníci tedy měli v rámci tohoto výzkumu dostatečný prostor se k pokládaným otázkám, respektive k danému tématu, vyjádřit. Velkou výhodou pak rovněž byla možnost pokládání dalších doplňujících otázek, které sice původně nebyly v připravené struktuře rozhovoru, ale přirozeně vyplynuly z probíhajícího dialogu a informačně rozšiřovaly nebo lépe vysvětlovaly konkrétní problematiku.

Předem připravený rozhovor se skládal z 3 okruhů, které dohromady tvořilo 16 otázek (schéma rozhovoru viz Příloha 2). První okruh obsahoval úvodní otázky, které se zaměřovaly na profesní zkušenost a dosažené vzdělání respondenta v oblasti řešení dopravních nehod. Druhý okruh se skládal ze 7 otázek a zaměřoval se na řešení dopravních nehod obecně. Nejdůležitější je pak třetí okruh, jehož zbývajících 7 otázek bylo věnováno konkrétní dopravní nehodě.

Během tohoto výzkumu se totiž podařilo získat a zpracovat polostrukturované rozhovory s příslušníky, kteří osobně zasahovali u jedné z dopravních nehod, jež je zároveň předmětem této diplomové práce. Informace a osobní pohled takto přímo zasahujících příslušníků tak přinesly další, velmi přínosné informace, které pomohly zhodnotit plnění teoretických a výcvikových postupů či popsat možnosti, jak zkvalitnit řešení dopravních nehod, a to i s ohledem na konkrétní dopravní nehodu.

Pro diplomovou práci byly získány, zpracovány a vyhodnoceny 4 rozhovory, které byly vedeny s řadovým příslušníkem HZS, strojníkem požární techniky, velitelem družstva a s velitelem požární stanice. Celkový čas poskytnutých rozhovorů se pak lišil hlavně v závislosti na počtu doplňujících otázek tazatele, nejkratší rozhovor trval přes 13 minut, nejdelší pak přes 24 minut.

### **4.3 Komparace řešení nehod s teoretickými postupy**

Tato část práce obsahuje podrobný popis dvou skutečných dopravních nehod. Popis byl následně doplněn o porovnání na místě realizovaných řešení a činností HZS ČR u dvou konkrétních, proběhlých dopravních nehod s teoretickými a výcvikovými postupy. Pro tuto diplomovou práci byla vybrána hromadná dopravní nehoda na dálnici D5 u města Žebrák z roku 2022, která se svým rozsahem řadí mezi vůbec největší dosud řešené nehody. Jako druhá byla vybrána dopravní nehoda 2 osobních automobilů v obci Jezvé z roku 2016.

Na základě této komparace, výše popsaného rozboru zdrojů a polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky HZS ČR byla následně definována doporučení na zkvalitnění či zefektivnění řešení dopravních nehod na silničních komunikacích.

## 5 VÝSLEDKY

### 5.1 Dopravní nehoda Žebrák

V této kapitole je zpracován popis nehody společně s prováděnými činnostmi HZS ČR na místě zásahu. V navazující podkapitole je pak provedeno zhodnocení stěžejních činností určených teoretickou částí, na jehož základě jsou posléze navržena doporučení pro zkvalitnění či rozšíření efektivního řešení dopravních nehod na silničních komunikacích. Informace o nehodě jsou čerpány z uvedených zdrojů a poskytnutých rozhovorů se zasahujícími příslušníky HZS ČR.

#### 5.1.1 Popis nehody

Tato hromadná dopravní nehoda se stala 20. ledna roku 2022 nedaleko města Žebrák, a to na 33. kilometru dálnice D5, ve směru z Plzně do Prahy. Na vznik dopravní nehody mělo významný vliv nenadálé zhoršení meteorologických podmínek a nepřizpůsobení rychlosti jízdy vnějším podmínkám. Okolo 11. hodiny dopoledne došlo k velmi intenzivnímu sněžení, v jehož důsledku nastala tzv. bílá tma. Tento meteorologický jev, charakteristický svým rychlým nástupem, silným sněžením a větrem, společně s vzniklou mlhou způsobily prakticky nulovou viditelnost. Na úseku dálnice dlouhém asi 150 metrů postupně došlo k srážce celkově 22 osobních a 14 nákladních vozidel. [20,21]



Obrázek 7 Místo dopravní nehody 1 [22]



Obrázek 8 Fotografie 1 z dopravní nehody Žebrák [20]



Obrázek 9 Fotografie 2 z dopravní nehody Žebrák [21]

### 5.1.2 Průběh zásahu

V této podkapitole bude popsán skutečný průběh zásahu a realizovaná řešení na místě proběhlé dopravní nehody. Následně budou provedené činnosti HZS ČR komparovány s teoretickými postupy a úkony v podkapitole 5.1.3.

#### Převzetí výzvy

Prvotní informace o vzniku dopravní nehody byla na tísňovou linku 112 HZS hl. m. Prahy ohlášena v 11:14 od centrály asistenční služby ve Spolkové republice Německo (dále jen SRN). Hlášení poté bylo přepojeno na místně příslušné krajské operační a informační středisko (dále jen KOPIS) HZS Středočeského kraje.

Vyslaným jednotkám bylo sděleno, že se jedná o nehodu 7 vozidel. V průběhu ovšem byly informace upřesňovány a postupně narůstal jak počet havarovaných vozidel, tak počet zaklíněných a zraněných osob. Na místo mimořádné události proto byly vyslány jednotky HZS ze stanice Hořovice

a Beroun a dále jednotka SDH města Zdice, jež je předurčena pro řešení dopravních nehod.

Vyslání dalších jednotek již na samém začátku komplikovala skutečnost, že v danou chvíli musely být řešeny další 3 mimořádné události. S ohledem na hlášení o vážnosti zranění osob byl na místo zásahu vyslán kromě pozemních jednotek ZZS Středočeského kraje také vrtulník Letecké záchranné služby Praha (dále jen LZS Praha). [20]

### **Příjezd a průzkum na místě zásahu**

Jako první na místo hromadné dopravní nehody dorazila v čase 11:24 jednotka HZS ze stanice Hořovice. Prvotním průzkumem se veliteli této jednotky podařilo zjistit, že se jedná o hromadnou dopravní nehodu toho času už 10 nákladních a 15 osobních vozidel. Po zjištění této skutečnosti velitel zásahu (dále jen VZ) ihned požádal o vyslání dalších potřebných jednotek. Na místo události tak byly ještě vyslány jednotky SDH města Králův Dvůr a obce Komárov, rovněž předurčené pro zásah u dopravních nehod. Společně s těmito jednotkami byly v rámci mezikrajské pomoci vyslány i jednotka HZS z Rokycan a JSDHO Zbiroh z Plzeňského kraje. Následně byl vyhlášen 2. stupeň poplachu a informován územní a krajský řídicí důstojník (dále jen ŘD). Jako poslední byla na místo události vyslána vyprošťovací technika Záchranného útvaru HZS ČR (dále jen ZÚ).

Za neustálého průzkumu dojížděli na místo povolané jednotky, probíhalo zjišťování možné přítomnosti nebezpečných látek, informování účastníků nehody o probíhajících záchranných pracích a správném chování na místě nehody. V 11:37 si velení zásahu od velitele družstva ze stanice Hořovice přebíral velitel čety ze stanice Beroun, v 11:52 si pak velení definitivně převzal ŘD územního odboru (dále jen ÚO) Beroun. [20]

## Vyproštění osob a záchranné práce

V tomto časovém období byl průzkumem stanoven přesný počet a druh jak havarovaných vozidel, tak hlavně počet zraněných a zaklíněných osob. Jednalo se o 4 těžce zraněné a 2 lehce zraněné osoby, jež musely být ošetřeny a transportovány k sanitním vozům či vrtulníku ZZS. Tyto záchranné práce probíhaly ve spolupráci se ZZS Středočeského kraje. Byla informována Správa a údržba silnic s požadavkem o dodání prostředků k zachycení a odstranění uniklých provozních kapalin. Za stálého průzkumu jednotky HZS prováděly na havarovaných vozidlech protipožární opatření. Takto zajištěná vozidla byla také v rámci systematického postupu označena.

Bylo zřejmé, že řešení takové hromadné nehody bude náročné i z časového hlediska. V 11:56 proto byly na místo zásahu VZ vyžádány evakuační autobus ze stanice Slaný a týlový kontejner JSDHO Králův Dvůr, které by zajišťovaly jak účastníkům nehody, tak i zasahujícím složkám alespoň částečný prostor pro odpočinek a tepelný komfort. Mezikrajská pomoc byla využita i v rámci ZZS. Pro dostatečné zajištění přednemocniční neodkladné péče byly posádky ZZS Středočeského kraje z Hořovic a Zdic, kromě již zmíněné LZS Praha, doplněny posádkou ZZS Plzeňského kraje z Rokycan. [20]

Ve spolupráci s PČR pak bylo řešeno nezbytné řízení dopravy, odklon dalších vozidel na objízdné trasy a uzavření celé dálnice, a to i v opačném směru na Plzeň, z důvodu získání dalšího místa využitelného jako přistávací prostor pro vrtulník LZS. PČR toho času operovala s 6 policejními hlídkami, které působily přímo na místě zásahu. Ty na celém postiženém úseku dálnice zaevidovaly a zadokumentovaly dohromady 15 dopravních nehod. Další jednotky z pohotovostního oddělení a z odboru služby dopravní policie se pak podílely na řízení dopravy a odklon dalších vozidel. Pro lepší přehled o celkové

situaci bylo místo zásahu rozděleno na 3 úseky, které pomáhal sledovat rovněž policejní dron a vrtulník letecké služby PČR (dále jen LS PČR). [21]

V 12:36 byla situace na místě dopravní nehody zasahujícími složkami IZS stabilizována. Všechny osoby vyžadující ošetření byly předány do péče ZZS, na všech dopravních prostředcích bylo dokončeno zajištění protipožárních opatření. Z důvodu získání snadnějšího přístupu a prostoru pro vyprošťovací techniku byla postupně evakuována nehavarovaná vozidla. O 2 minuty později dorazil evakuační autobus, který vytvořil požadované zázemí pro dohromady 16 zúčastněných osob. [20]

### **Odstranění následků dopravní nehody**

Po stabilizaci situace již zásah nevyžadoval tolik SaP a postupně docházelo k jejich snižování. V čase 12:49 byla zpět na stanici odeslána jednotka HZS z Rokycan, následně i JSDHO Zbiroh. V dalších minutách zasahující hasiči prováděli odsun havarovaných vozidel, která znemožňovala použití a přístup další vyprošťovací techniky a odtahových služeb. Z důvodu zjištění velkého úniku provozních hmot byl na místo nehody vyžádán i zástupce odboru životního prostředí z obce s rozšířenou působností (dále jen ORP) Hořovice, s kterým byl konzultován další postup.

V 16:00 proběhlo střídání zasahujících, přičemž velení zásahu bylo předáno veliteli stanice Beroun. Díky rychle postupujícím likvidačním pracím se v tuto dobu podařilo, alespoň částečně, jedním jízdním pruhem znovu obnovit provoz na dálnici. V 18:27 byla dálnice zprůjezdněna úplně. Za necelou hodinu začalo provádění pokračujících likvidačních prací znovu komplikovat intenzivní sněžení, v 19:21 tak byl na místo zásahu vyžádán sypač k odhrnutí sněhu a posypu komunikace.



Veškeré ZaLP prováděné složkami IZS skončily po 11 hodinách. Odjezd poslední techniky HZS Středočeského kraje z místa zásahu byl ohlášen v 21:41, ovšem poslední havarované vozidlo bylo odtahovou službou odvezeno až v 22:20, kdy se dálnice vrátila do původního stavu před nehodou. Celkové škody této hromadné dopravní nehody dosáhly bezmála 11 milionů korun. [20, 21]

### **5.1.3 Zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů**

Jak již bylo v diplomové práci zmíněno, na základě provedené analýzy získaných zdrojů byly určeny nejdůležitější činnosti HZS ČR pro optimální realizaci ZaLP na místě zásahu u dopravní nehody na silniční komunikaci. Mezi tyto činnosti bylo zařazeno převzetí výzvy, příjezd na místo události, ustavení techniky, označení místa zásahu, průzkum, vyproštění osob a odstranění následků dopravní nehody. Tyto činnosti, jež jsou základním stavebním kamenem teoretických a výcvikových materiálů a postupů a jejich plnění, jsou komparovány se skutečným stavem a realizovaným řešením konkrétních dopravních nehod.

#### **Převzetí výzvy**

Ohlášení oznamovatele mimořádné události zpravidla bývá přijato přímo na místně příslušném KOPIS. V případě této hromadné nehody ovšem byla informace o vzniku této mimořádné události převzata od centrály asistenční služby v SRN. Samotné ohlášení, respektive výjezd složek IZS, tak nabral větší časovou prodlevu oproti běžnému stavu.

Jednotka HZS vyslaná na místo události dostala informaci o 7 havarovaných vozidel, později byl počet navýšen na 10 vozidel. Po příjezdu na místo události však bylo zjištěno, že zjištěné a předané informace zdaleka neodpovídají

skutečnosti, což se také potvrdilo hned několika rozhovory se zasahujícími příslušníky, kteří odpovídali na otázku, zda hlášené informace pro výjezd byly dostatečné či přesné.

**Respondent č. 1:** „No, hele, já nevím, jestli to můžu říct, byly absolutně nedostačující. Ale protože jsme vyjžděli na dopravní nehodu 7 vozidel bez zranění, tak nám to bylo daný. A ještě to bylo v době, kdy naše prvovýjezdová cisterna vyjela na nějaký padlej strom někam do nějaký vesnice, ale informace byla 7. Myslím, že 7 vozidel bez zranění.“

### **A nakonec tam bylo kolik?**

„Vlastně 40 vozidel a, ted' nevím, asi bylo 5 zraněnejch. Jo, cestou nám dávali zprávu, že tam letí vrtulník. Tak jsem si říkal, proč tam letí vrtulník na takovouhle banalitu. Takže ty informace měly bejt lepší podle mě. Nebo respektive, když potom ten začátek, když tu událost nabírali, tak třeba tam bylo těch 7 aut, že jo. Ale potom maj vytěžit dále toho oznamovatele a zjistit, jestli tam prostě ty auta nepříbyly a nepříbyli ty zranění.“

**Respondent č. 2:** „... No a kluci odjeli a do toho tady kolega šel okolo toho našeho výjezdního monitoru a říká hele, tady je dopravní nehoda, 7, 7 aut na dálnici v Žebráce. Tak jsme říkali, tak asi pojedem ještě za nima. A víceméně, my jsme, ty jo, až někam před Žebrák, tak jsme jeli s tím, že je tam prostě 7 aut a až potom, až potom vlastně došlo k tomu, že to je hromadná nehoda, jako by z více, víc aut. Takže až někdy jako před Žebrákem jsme se dozvídali, což je pro nás 5 minut jízdy že jo...“

**Respondent č. 3:** „Nebyly přesný. Nebyly přesný a nebyly ani dostatečný. Já jsem byl řidič na prvním výjezdu, myslím a vyjžděli jsme, nám se to tady rozsvítilo, my jsme měli každoroční přezkoušení, jsme tady byli všichni. Vyjžděli jsme na padlý strom do Březový, jsme sedli do auta, tady jsme vyjeli ze vrat a tadyhle hned na rohu, jak máte

*ty první majáky, tam najednou byla zpráva, že změna, že jedeme na dálnici na dopravní nehodu 2 aut, pak najednou 3 aut, pak 7 aut bez zranění a tím to skončilo.“*

### **Takže jste počítali se 7 autama?**

*„No. Na tom, voni pak snad ještě upřesnili, to už jsme byli skoro u dálnice, ale to už jsme viděli, jak to tam stojí až někam bůhvíkam, tak upřesňovali, že je to hromadná nehoda více aut, ale nebyli schopni vůbec jako zjistit nebo říct kolik nebo co je.“*

**Respondent č. 4:** *„No tak dostatečný a přesný nebyly a ani být nemohly, jo, protože ze záběrů, následně, po té dopravní nehodě, co lidi sdíleli na sociálních sítích, bylo několika, několikanásobně vidět, jak ta nehoda v uvozkách vznikala... A první informace tuším zněla něco o nějakých 7 autech. Ale samozřejmě během té jízdy to operační středisko nabíralo tu informaci, že se to tam hromadí. A jak byla ta bílá tma, nepostihla jenom nás, tak trošku větší území, takže ostatní stanice taky jezdily, takže na tom operačním středisku byl frkot. No a vlastně, až když tam kluci přijeli, tak zjistili, že vlastně v tu chvíli se jedná o jakoby hromadnou dopravní nehodu.“*

### **Příjezd na místo zásahu**

Už samotná doprava a příjezd vyslaných SaP na místo zásahu byly komplikované. Hlavní nebezpečí plynulo z krajně nepříznivých meteorologických podmínek. Kvůli tzv. bílé tmě byla viditelnost prakticky nulová, přijíždějící jednotky tak musely dbát zvýšené opatrnosti ještě více, než obvykle, protože se mohly poměrně snadno stát dalšími účastníky nehody.

**Respondent č. 1:** *„Problém byl vlastně to, co to způsobilo hlavně, že jo. Probíhala ta bílá tma a ten den, kdy se změnila situace z tady toho počasí, jako je dneska, jasno, pěkně, začal foukat vítr a sněžení, který bylo, já nevím, třeba 10 minutový.“*

Nutnost pomalé jízdy rovněž způsobila delší čas dojezdu složek na místo události. Tyto skutečnosti ostatně potvrzují i zpracované rozhovory se zasahujícími.

**Respondent č. 1:** *„Příjezd, to jsme se tam taky, vlastně tady sjížděli s Hořovicema, no, to bylo všechno zasněžený, neupravený cesty, takže to dost klouzalo. Další věc vlastně v průběhu zásahu, potom odpoledne se to stalo ještě jednou, zase znova ten sníh do toho.“*

**Respondent č. 4:** *„A vlastně došlo k tzv. bílý tmě, jo, že se úplně zatáhlo. Teda vopravdu začalo nehorázně sněžit, že nebylo vidět z oken na pět, deset metrů.“*

### **Ustavení techniky, označení místa zásahu**

Po příjezdu na místo události bylo nutné co nejrychleji provést průzkum, který hned po ustavení techniky v klasickém, tzv. nárazníkovém postavení a v bezpečné vzdálenosti před dopravní nehodou velitel první jednotky ihned zahájil. Označení místa zásahu bylo ztížené tím, že na místě události byl toho času značný nedostatek SaP, a dále pak již zmíněnou, značně omezenou viditelností z důvodu bílé tmy. Místo zásahu bylo naštěstí přirozeně ohraničeno svodidly a terénem v blízkosti dálnice, v té chvíli už navíc byl provoz na dálnici ve všech jízdnicích úplně přerušen. [20]

### **Průzkum**

I přes značně sníženou viditelnost, která ztěžovala orientaci na místě zásahu a zjištění rozsahu nehody, počtu zraněných či hrozící další nebezpečí, se průzkumem podařilo zjistit téměř všechny zásadní informace, a to jen během několika minut. Současně s tímto prvotním průzkumem byly zahájeny další

práce, a to hlavně v podobě informování zúčastněných osob a jejich evakuace z místa zásahu do bezpečného prostoru. [20]

**Respondent č. 1:** *„Bylo tam spousta lidí, který vlastně byli vystreslí a kouřili tam, že jo. Takže jsem dal je, aby vodcouvali se dál někam, aby nekouřili u toho. Je to nenapadlo v tu chvíli ty lidi, že jo? Tak všude pochodovalo spousta těch lidí. Hrozný.“*

### **Jak dlouho trval průzkum téhle nehody?**

**Respondent č. 2:** *„No my jsme se tam potom bavili, nějakých okolo těch pěti minut. Do pěti minut to prostě bylo jako oběhlý celý...“*

**Respondent č. 3:** *„No, to tady dlouho, protože jenom než jsme se dostali na začátek, tak to bylo opravdu docela dlouhá doba, no. Tam se nenechalo místama vůbec projít mezi těma autama. My jsme museli za svodidlama obíhat snad všude. To klouzalo, jak byl čerstvě napadaný ten sníh, takže to bylo docela blbý. Tady počítám, že tak kolem těch 5 minut.“*

### **No takže řádově to nebyly desítky minut, ale minuty?**

**Respondent č. 3:** *„Ten prvotní průzkum si myslím, že byl v minutách. Že jako vopravdu 5, 10 minut bylo maximum, kdy jsme se dostali až vlastně na ten začátek, na to rychlý proběhnutí, abychom koukli, jestli někde není opravdu někdo zaklíněnej, nezačíná něco hořet. Naštěstí teda musím říct, že tady na to, jak to bylo nebo kolik tam bylo aut, tak opravdu z naší strany, tam nic tak extrémního nebylo, i proto ten prvotní průzkum byl relativně rychlej.“*

**Respondent č. 4:** *„Já na to nedokážu odpovědět, protože to by vám musel říct (zde bylo zmíněno jméno jednoho z respondentů), s kterým jste mluvil, protože on tam byl první. Jak dlouho mu ten průzkum trval, nejsem schopen říct, ale myslím si, že do*

5 minut měl tak nějaký jakoby padesátiprocentní informace důležitého typu, že to nehoří, že se tam nenacházejí nebezpečné látky a že nemá někde někoho zaklíněného, přímo.“

V rámci dalších navazujících činností bylo nutné také řídit dopravu a zajistit odklon dalších vozidel na dálničních nájezdech zajištění objízdných tras. Tuto regulaci dopravy má v gesci PČR. [15] Dle vyjádření jednoho ze zasahujících na otázku, zda se vyskytl během zásahu problém, který by zásah ztěžoval nebo ovlivnil, označil právě řízení dopravy.

**Respondent č. 3:** „A druhá věc, co byl velkej problém, tak bylo řízení dopravy, protože na řízení dopravy jsem skončil já, ještě s 2 kolegama a policajti seděli v autech a nebyli schopný vylízt a něco tam dělat jako. Mrznul jsem tam, než to skončilo. Na nájezdu na dálnici. Vlastně žebráci. Byl to docela problém, protože spousta lidí, když najíždí na dálnici, zastaví je hasiči, že tam nemůžou, tak jsou vulgární a jakkoli je nerespektuju, to kdyby tam byli ty policajti, myslím si, že by to bylo mnohem snazší.“

### **Takže ti policisti se vůbec nevěnovali řízení dopravy?**

**Respondent č. 3:** „Ne. Ty tam byli jenom chvílku, pak odjeli a co jsem slyšel od kluků, tak jenom seděli v autech a předávali si informace. Jezdili jedním autem sem tam nebo dvěma jak blázni. To přijel tenhle ten se na to podívat, tu přijel támhle ten se na to podívat a my jsme jenom pouštěli na nájezdu a nic.“

### **Vyproštění osob**

Po provedení průzkumu a příjezdu dalších potřebných SaP v čase 11:37 byly zahájeny záchranné práce. Ty byly zaměřené hlavně na bezpečnou evakuaci zúčastněných osob z místa nehody a vyproštění zaklíněných osob. Počet zraněných, či zaklíněných osob však zůstal v řádu jednotek, což vzhledem

k charakteru a rozsahu této dopravní nehody bylo v konečném důsledku poměrně příznivé. [20]

**Respondent č. 2:** „...tam ještě byli chlapi v náklad'ákách, ten byl zmáčeklej, ani né zmáčeklej, jiné zmáčkli, ale prostě ten náklad'ák byl tak blbě zajetej mezi dvě auta, že on prostě s náma mluvil z vokna, říká kluci, já bych vylez tím oknem, ale já mám boty na schodech a tak se mu prostě pomáhalo vylézt.“

V některých případech zaklínění lidé nepotřebovali žádné ošetření, vlivem následků dopravní nehody však zůstali v podstatě uvěznění ve svých vozidlech.

**Respondent č. 1:** „U jednoho vozidla, to prostě člověk udělá. Tu stabilizaci, protipožární opatření, všechno rychlejš, o hodně rychlejš a efektivnějš než u 40 vozů, do kterých se vlastně prostě ani nedalo dostat. Tedy i když vlastně ze 2 jízdních pruhů byly třeba 4, 5, možná tam byly zaparkovaný ty auta, že jsme tam vlastně dostávali nějaký lidi ven asi až třeba po půl hodině, který nebyli zranění, ale prostě nemohli se přes hromadu aut nikudy dostat ven.“

Nedílnou součástí vyprošťování zaklíněných osob je stabilizace vozidel, jejímž cílem je zamezení pohybu nebo sesunutí vozidla. Tím je minimalizováno riziko způsobení dalšího zranění zaklíněným i zasahujícím osobám. Při řešení této dopravní nehody však podle zasahujících příslušníků stabilizace vozidel prováděna nebyla.

### **Prováděla se na místě události stabilizace vozidel?**

**Respondent č. 1:** „Tady v tom, když se nabourá 1 auto, tak se to dělá, protože se to stíhá a pojme se to. Ale 40 vozidel a zajistit 40 vozidel jenom proti pohybu by bylo strašně náročný. Jak u zásahu vezmeme klín, zajistíme to klínem, zatáhneme brzdu, tak

*jsme se k těm vozidlům ani nemohli dostat nikdy. A navíc ani tady ty prostředky na to nebyly, takže improvizovaně. Naštěstí to bylo jako na nějakém rovném místě, že to nebylo nějakým stoupáním nebo klesáním.“*

**Respondent č. 2:** *„Ne. Tam se nic nestabilizovalo. Tam vlastně všechno bylo na kolech. Tam i ta nejrozmlácenější, ta 1 dodávka, co byla nejvíce rozmlácená, tak stála na kolech, takže tam nebylo vlastně zapotřebí.“*

**Respondent č. 3:** *„No vzhledem k tomu, jak byly napasovány na sobě, tak asi se tam nikde nic nestabilizovalo. Ono snad bylo všechno i více méně na kolech. Co jsme tak nějak tam brali padaný nárazníky, na 2 nákladáčkách se rozsypal náklad, tak jsme lidi vyhnali za svodidla. Prostě v tu chvíli a vzhledem k tomu, že to nebylo nikde zkraje, tak ani nebylo dostatečně možný v našich silách prostě to nějak zajistit, nebo něco s tím dělat, takže pro nás v tu chvíli stabilizace prostě spočívala v tom všechny lidi, co tam byli, dát odtamtad pryč a budou tam jenom hasiči.“*

### **Odstranění následků nehody**

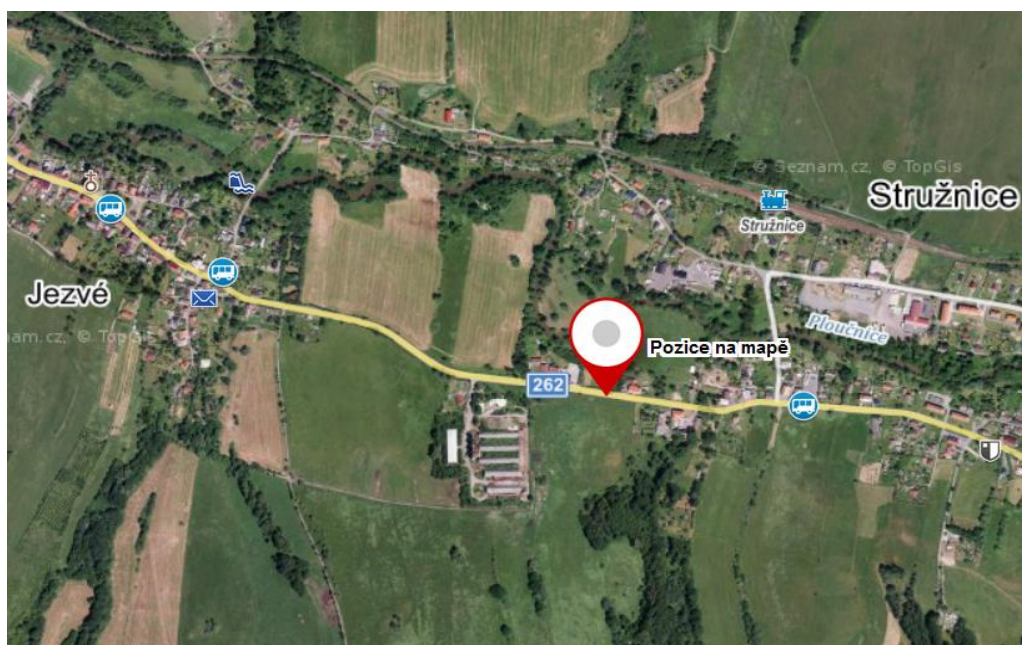
Po skončení záchranných prací zasahující jednotky přistoupily k odstraňování následků. V tomto případě se likvidační práce soustředily převážně na oddělování do sebe zaklíněných vozidel a zachycení uniklých provozních kapalin a opětovné zprůjezdění dálnice ve všech pruzích. Se zamezením úniku škodlivých látek do okolního životního prostředí zasahujícím jednotkám pomohla Správa a údržba silnic, která pro tyto účely zajistila dostatek prostředků. Odtahování vozidel pak probíhalo podle běžné praxe v součinnosti se soukromými odtahovými službami. [20]



## 5.2 Dopravní nehoda Jezvé

### 5.2.1 Popis nehody

K této dopravní nehodě došlo 16. února roku 2016 na silniční komunikaci spojující obce Jezvé a Stružnice, ležících na Českolipsku v Libereckém kraji. V ranních hodinách zde na rovném a přehledném úseku řidič osobního automobilu z dosud nezjištěných příčin vjel do protisměru. Vlivem této skutečnosti došlo k čelní srážce s protijedoucím malým nákladním vozidlem značky Volkswagen Transporter, ve kterém cestovalo dohromady 5 osob. [23]



Obrázek 10 Místo dopravní nehody Jezvé [22]



Obrázek 11 Fotografie 1 dopravní nehody Jezvė [24]



Obrázek 12 Fotografie 2 dopravní nehody Jezvė [24]

## 5.2.2 Průběh zásahu

### Převzetí výzvy

Dopravní nehoda byla nahlášena v 7:20. Podle informací od oznamovatele se jednalo o srážku 2 osobních vozidel se zraněním a počínajícím požárem. Na

místo dopravní nehody tak byla vyslána jak profesionální, tak dobrovolná jednotka z České Lípy, a dobrovolná jednotka ze Stružnice. [25]

### **Příjezd a průzkum místa zásahu**

První jednotka v počátečních minutách průzkumem zjistila, že původně hlášený počet vozidel a účastníků nehody se shoduje se skutečnou situací na místě zásahu. Jednomu z havarovaných vozidel stoupala pára z chladiče, což bylo oznamovatelem mylně považováno za požár, zasahující hasiči tak naštěstí nemuseli zahajovat hasební práce. Dále bylo zjištěno, že řidič vozidla, který zřejmě způsobil dopravní nehodu, má středně těžká zranění a bude nutné ho ze značně zdeformovaného vozidla vyprostit. Silnice byla kompletně uzavřena. [25]

### **Vyproštění osob**

Během vyprošťovacích prací zasahující hasiči použili vyprošťovací prostředky v podobě hydraulických nůžek a rozpínáku. Těmi pak po otevření a zajištění předních dveří odstranili středový sloupek vozidla, čímž si vytvořili prostor pro použití speciálních nosítek (tzv. scoop rám) a následné bezpečné vyproštění a předání zraněného posádce ZZS, která řidiče transportovala do krajské liberecké nemocnice. ZZS poskytla ošetření dalším 2 lehce zraněným osobám z druhého vozidla, jednalo se o řidiče a jeho spolujezdce. Ti byli nakonec převezeni do nemocnice v České Lípě. Zbylé 3 osoby, jež seděly v zadní části vozidla, vyvázly bez jakéhokoli zranění. [24, 25]

### **Odstranění následků dopravní nehody**

Po zajištění protipožárních opatření a dokončení záchranných prací hasiči provedli zachycení a odstranění uniklých provozních kapalin. Zásah složek IZS

byl ukončen okolo půl 9 ranní, do úplného odstranění následků nehody byl provoz kyvadlový. Celková škoda byla vyčíslena asi na 130 000 korun. [23, 25]

### 5.3 Zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů

#### Převzetí výzvy

V tomto případě bylo ohlášení o vzniku dopravní nehody přijato místně příslušným KOPIS, nevznikla tak časová prodleva jako například v případě první, v diplomové práci rozebírané nehody. Prvotní udané informace, až na domnělý požár v podobě páry z chladiče vozidla, rovněž souhlasily se skutečným stavem na místě události, což také potvrzují dostupné zdroje. Zjištění a předání informací tak bylo dostatečné. [24, 25]

#### Příjezd na místo zásahu

Jako první na místo zásahu k této konkrétní nehodě dorazila profesionální jednotka HZS z České Lípy. Provedením průzkumu tak mohlo dojít k rychlému potvrzení hlášených informací a zahájení vyprošťovacích prací, na kterých mnohdy závisí život zaklíněných osob. Ne vždy je však HZS ČR u dopravní nehody jako první, což také dokládají rozhovory s příslušníky HZS ČR. Ti také odpovídali na otázku, jak často jsou na místě dopravní jako první.

**Respondent č. 1:** *„No, policie možná je tam dřív, občas, pak, pak záchranná služba.“*

**Respondent č. 2:** *„Záleží, kdo řídí. Těch je tak tam je spousta jako specifík. Jestli to nabírá 112, 155 a jestli to třeba nenaberu v jiným kraji a nedostane se to k záchrance. Ale většinou s tou záchranku jsme tam tak nějak nastejno. Někdy je tam rozdíl třeba minuta.“*

**Respondent č. 4:** „No tak to já už nedokážu dneska posoudit, ale tak samozřejmě, já si myslím, že to je, možná bych to rozdělil na třetiny. My jako hasiči třetina, větší třetina záchranka, třetina policie. Záleží samozřejmě, kde to je, kde kdo má ty stanoviště a kde kdo se pohybuje. Třeba ty policajti zrovna můžou bejt někde hlídková činnost, takže tam můžou bejt dříve. Jo, někdy ta záchranka tam může bejt dříve, protože to nabere nebo se odněkud vrací. Nebo taky se může stát, že tam prostě jsme my dříve, protože můžeme jet kolem. Anebo to máme bližší.“

### **Vyproštění a záchranné práce**

Navzdory skutečnosti, že k nehodě 2 osobních automobilů došlo v poměrně vysoké rychlosti, navíc přímým čelním nárazem, a vyššímu počtu účastníků, bylo příznivé, že k vážnějšímu zranění a nutnosti vyprošťování došlo jen u jedné osoby. Pozornost veškerých SaP HZS ČR se mohla zaměřit pouze na jednoho vyprošťovaného. [25]

Stejně, jako tomu bylo v případě první rozebírané dopravní nehody na dálnici u Žebráku, probíhaly vyprošťovací práce v součinnosti s jednotkami SDH. Jak často dopravní nehody pomáhají řešit i dobrovolné jednotky zjišťovaly i provedené rozhovory.

**Respondent č. 1:** „To je jako málo. Málo. Jako dřív vůbec. A teď se to zlepšilo, co vlastně ty dobrovolný jednotky dostaly předurčenost na dopravní nehody. Tady to máme tři jednotky u nás. To nevím, jak často se setkávám, tak jednou za měsíc.“

**Respondent č. 2:** „No, tak zaprový tady předurčenost na nehody pro dobráky je, ty jo, nějaký 3, 4 roky zpátky to začalo. Že začali jezdit. My tady máme vlastně předurčenou jednotku Komárov a Zdice. Takže když je pošlou, zrovna s Komárovem jsme byli, to je asi 4 šichty zpátky na vyproštění. Takže já nevím, jednou za čas. Prostě se to povede jednou za 2 měsíce.“

**Respondent 3:** „Minimálně. Opravdu se sborem dobrovolných hasičů minimálně. Sbor dobrovolných hasičů, i když mají dneska některý sbory a jsou předurčený na dopravní nehody, tak řekněme, ty tam spousta kluků, který prostě to dělají jenom jako koníček, takže nemůžeme se vyloženě spolehnout na to, že by prostě fungovali, jak mají. Je to prostě opěrný bod, víceméně pro nějaký krizový situace, že přijedou s dalším vybavením a s dalšíma lidma. Nelze se jakoby na ně prioritně spolehnout. Prostě to není možný. Nebo aspoň podle mě to není možný. Nehledě na to, že ani nemají to vybavení na takové úrovni jako my prostě. Takže...“

**Respondent č. 4:** „Je už dneska na celorepublikový úrovni, ale spíš se budu bavit dneska spíš o středních Čechách. Takže ve Středočeském kraji máme už 50 dobrovolných jednotek předurčených pro systém prací při dopravních nehodách, který jsou teda vybaveny a hlavně vyškoleni teda. To školíme taky my, teda mimo jiné, takže vyškoleni a vybaveny nějakým tím, teda tímto technickým prostředkem na ty dopravní nehody. A my máme takovej jakoby tady systém, protože někteří jednotky jsou běžně povolováni k dopravním nehodám, kde je horší dojezdovej čas profesionální jednotky, Někteří, ty jednotky, jsou povolováni, pokud to operační vyhodnotí, že jsou tam potřeba a jsou dislokované někde poblíž. Ale pak máme ten systém těch jednotek, spíš že zálohují tu stanici, jo...“

Je ovšem otázkou, zda jednotky SDH obcí obecně dovedou zajistit a provést potřebné ZaL při řešení dopravních nehod na požadované úrovni, či zda jsou k tomuto účelu dostatečně dobře vybaveny. Touto problematikou se v rámci poskytnutých rozhovorů zabývali i příslušníci HZS ČR v rámci svých rozhovorů.

**Respondent č. 1:** „Mají vyprošťování starý, co se vyřazovalo u HZS, který už HZS vyřazovala, jako že už je dávno přežitý tím vším, tak se dalo do vybavení těmhle

*jednotkám, takže konkrétně třeba Komárov, který jezděj docela dost často, tak ty mají to nejhorsí vybavení, co můžou mít.“*

### **Myslíš, že jsou dostatečně vybavený pro řešení dopravních nehod?**

**Respondent č. 2:** *„Já to nebudu komentovat... Nebo ne, takhle, já ti to okomentuju, že jo, nikde to nebude. Já si osobně myslím, že zrovna třeba dobrovolní hasiči nemaj na nehodách co dělat. Protože jako, ehh...“*

### **Třeba, že nemají jako dostatečný vzdělání v tom nebo...?**

**Respondent č. 2:** *„Za mě. Ta prostě ta výbava, ta výbava je nějaká. Tam je to vlastně úplně jedno, s čím tam kdo přijede, ale těch lidí je tam třeba 50, 30 v tý jednotce a těch 30 lidí nedává, jakoby né... Není vycvičenejch stejně. Když si vezmu tady, tak tady se minimálně jednou za měsíc prostě se dostane nějaký auto alespoň ostříhat, vyzkoušet. Ty lidi to viděj třeba jednou a pak to viděj zase za rok, jo. Co se týče zodpovědnosti, oni si vůbec neuvědomuju, že třeba s tím člověkem můžu nějak blbě pohnout, blbě. Bude z něj prostě mrzák nebo něco. Jo a jsou strašně hrr, jak říkáme, maj vyplašenky v kapse jo, takže jako že jim to tam prostě, jsou takový neřízený střely. Ono to je i u těch požárů. No prostě tady procházejí lidi nějakým sítem a u těch dobrovolných hasičů, prostě tam prostě každej kdo přijde, tak je tam, že jo. Takže jako myslím si, že by to chtělo víc selektovat, jakoby ne...hm...“*

### **Že někdy je to až kontraproduktivní?**

**Respondent č. 2:** *„Tak. No, jsou tady prostě rozumnější, rozumnější jednotky, kde jsou třeba starší chlapi, který se nikam nehrnou, prostě v klidu a pak jsou prostě neřízené střely, no.“*

### **A je to velká pomoc ve vašich očích? Tyto sbory?**

**Respondent č. 4:** „Vyškolených, jakože vyškolení jsou, pokud cvičí, jakože cvičit musí, tak samozřejmě ta pomoc je. My jsme konkrétně teda ve vztahu k týhle té nehodě (dopravní nehoda Žebrák) tam vlastně vyslali veškeré dostupné okolní jednotky předurčené na systém těch dopravních nehod.“

### **Jsou podle vás teda dobře vyškolení, dobře vybavené?**

**Respondent č. 4:** „...jsou vyškolení, prochází vlastně základním odborným výcvikem, to je speciální 40 hodinový kurz a každým rokem a to se netýká jenom dobráků, ale i profiků, je 16 hodinový školení, vyprošťování, dopravy. Dneska se to jmenuje vyprošťování u dopravních nehod, jo, ten název jsme změnili, jo. Takže samozřejmě to přínos má a musí se teda vždycky tohle cvičit a školit. Nejlepší výcvik je praxe teda, samozřejmě, ale ne vždycky se každě k tomu dostane, no.“

### **Odstranění následků dopravní nehody**

V případě této dopravní nehody byly likvidační práce omezeny pouze na zajištění protipožárních opatření a zasypaní uniklých provozních kapalin z havarovaných vozidel sorbentem pro jejich zachycení a likvidaci, což je v rámci odstraňování následků běžná činnost, jak dokládají i získané informace z provedených rozhovorů. [25]

### **Jakým způsobem provádíte odstraňování následků dopravní nehody?**

**Respondent č. 1:** „To myslíte potom ty vozidla, když tam jsou? Bud', když je to nějaký kamiony, že jo, na to nejsme úplně vybavený, tak potom se domluvíme s policií a se soukromou firmou, která si to potom udělá. Soukromá firma na vlastní triko. My zajistíme ten základ, aby jsme zajistili ty provozní kapaliny, úniky, se to tam posype, to místo zajistí...odpojení baterky, aby nedošlo nějakému problému jako zahoření a pak si to udělá speciální firma. A osobáky taky speciální firma.“



**Jakým způsobem provádíš, nebo provádíte odstraňování následků dopravní nehody?**

**Respondent č. 2:** „No, tak pro nás je prvořadá záchrana osob, že jo. No, chráníme osoby, pak nějaký životní prostředí, takže se to posype sorbentem a takovýhle věci a pak ten následnej jakoby úklid toho auta je většinou na vodtahovce. Pro nás je to zprovoznit komunikaci, dát bokem, popřípadě auto, když je na střeše, platí u nás nebo neodjíždíme dokavad' není auto na kolech, pořád z něj může něco utíkat. Takže otočit na kola někam na krajnici a tím to pro nás jako končí.“

**Jakým způsobem provádíte odstraňování následků dopravní nehody? Jaká je vaše činnost?**

**Respondent č. 3:** „My odstraňujeme jenom ty nejzákladnější následky. To znamená pokavad' to bude, když to řeknu, padne strom, porazí strom a ten strom spadne někam do pole, tak my ho tam necháme. To není naše starost. My ovlivňujeme komunikace, zprovozníme to, aby to bylo prostě průjezdný, aby to tam po nás neklouzalo, aby tam nezůstaly voleje, nějaký velký střepy, množství a tohle, tak to prostě jakoby uklidíme. Nicméně když je to po tom nějaký, tak se zavolaj i normální silničáři, ať si to zametou, uklidí, protože nebudeme přeci zametat půl kilometru dálnice, že jo.“

**Respondent č. 4:** „No, tak pokud skončí, pokud skončí záchranný práce, tak se může přecházet tzv. k likvidačním pracím, ale likvidační práce jsou na rozhodnutí velitele zásahu, jestli je to vůbec nutné nebo není nutné. Jo, to znamená, že samozřejmě pokud mají odsun zraněnejch, zajištění protipožární a zajištění nějakým způsobem úniky a dále to nehrozí, tak není nutné, aby my jsme ty likvidační práce dělali. Od toho

*už jsou soukromé subjekty, a nebo pokud je to třeba na žádost policie, tak samozřejmě my s tím můžeme dělat, ale většinou teda se snažíme u tý dopravní nehody to vyřešit tak, abysme odjížděli s tím, že auto by mělo být minimálně na kolech, odpojená autobaterie, nemohlo dojít k vzniku požáru a zajištěný ty úniky provozních, všeobecně provozních náplní i za cenu z toho, kdyby tam něco ještě dokapávalo, tak tam ponechat nějakou sorpční rohož nebo sorbenty a předat to. Vlastně většinou to stejně předáváme tý policii, nebo která pak vlastně s tím majitel řeší nějaký ty odtahy a následný úklidy.“*

Společným znakem obou dopravních nehod je samozřejmě prostředí silniční komunikace, které je specifické mnoha faktory a z kterého pro zasahující plynou nebezpečí různého charakteru. K této problematice se rovněž vyjadřovali příslušníci HZS ČR v rozhovoru, kdy odpovídali na otázku, jaká jsou podle nich největší nebezpečí plynoucí z dopravních nehod.

**Respondent č. 1:** *„Ted'kon pozor na to, možná tak to, že dřív byly auta jenom na naftu a na benzín, takže ted'kon to je na další paliva, že jo. Alternativní pohony. Když už je to CNGéčko, hybridy, vodík, že jo... Tak tady to. Další věc, možná, nějaký věci, co jsou v autě a co by nás mohlo překvapit jako v náklad'ákách, že jo, a nemá to v kontrolních listech.“*

**Respondent č. 2:** *„No, tak určitě to bylo neukáznění řidiči. To jako to je problém, jo, protože třeba v noci na dálnici, když má člověk zastavenej, stojí odstavnejs a pomalejš pruh, tak to ty kamiony jezděj třeba 90 jako. A jako další, pak je problém, že kdyby třeba došlo k nějaký nepředvídatelný události, třeba bouchly airbagy nebo něco, ten člověk tam někde bude, tak todle, ale mi nějak jako nebezpečí... a pak možná, když třeba ten člověk krvácí, že jo, nějakěj přenos nějakějch chorob. Ale jako, jinak to jako nebezpečný není, že jo. Ve chvíli, kdy budeš mít zastavenou dálnici, nebude tam nikdo krvácet a nevytáhne pistoli, tak se tam nic dít nemusí. Je to jako klidná věc.“*

**Respondent č. 3:** *„Okolní provoz. Jednoznačně.“*

### **To byste viděl jako nejdůležitější?**

**Respondent č. 3:** „Uřčitě. Momentálně, kor na těch dálnicích jako to, co předvádějí momentálně lidi, jak se cpou okolo a projížděj. Nebylo by to poprvé, kdy nám někdo přešel kužely, který jsme si tam dali a tak dále. Jako takže, ono pak, když už tam strháte někoho z auta, dáte si tam vedle kužely a najednou se přijede, přiřítí nákladák, kterej má 40 tun za sebou, máme je tam 2, tak je to docela jako v tu chvíli je to opravdu asi největší riziko.“

**Respondent č. 4:** „Tak největší riziko je, že se pohybujeme na silnicích, kde je provoz, to je daný. Druhý samozřejmě riziko je zachovat maximální bezpečnost práce, to znamená použití maximálních ochranných prostředků, což je každěj hasič vybaven nejdříve svym oděvem, rukavicema, přilbou, ochranou zraku... Navíc se ještě používá u dopravních nehod respirátory při řezání skla nebo železa, protože ten prach, pokud by se vdechnul, tak už to ten člověk z plic nedostane. No a samozřejmě ta vlastní taktika, to používání, protože samozřejmě s tím nástrojem asi dokážete dělat i vy, ale já vás asi u toho budu těžce peskovat, že stojíte špatně, že to špatně držíte a tyhlety věci. Takže i tam je vždycky, vždycky prvořadá bezpečnost i zasahujících.“

## **5.4 Souhrn a návrhy doporučení pro zkvalitnění či rozšíření řešení dopravních nehod**

V této kapitole jsou shrnuty výsledky a skutečnosti, které byly získány na základě vyhodnocení rozhovorů s příslušníky HZS ČR a provedení výše popsaných zhodnocení a komparace teoretických a výcvikových postupů s reálně provedenými činnostmi u dvou konkrétních dopravních nehod.

První výzkumná otázka, která byla pro tuto diplomovou práci stanovena, zjišťovala, zda jsou významné rozdíly v teoretických postupech a skutečně prováděných činnostech HZS ČR při řešení dopravních nehod na silniční

komunikaci. Důkladný rozbor všech dostupných informací o průběhu zásahu 2 vybraných nehod, na místě provedených rozhodnutích a řešeních společně s poskytnutými rozhovory ukázaly pouze 2 oblasti, které se v daných případech od naplnění všech teoretických požadavků mírně lišily.

#### 5.4.1 Rozdíly v teoretických postupech a provedených činnostech

První takovou oblastí bylo **převzetí výzvy**, respektive vytěžení veškerých informací. V případě hromadné nehody u města Žebrák totiž s přibývajícím časem nedošlo k potřebné aktualizaci těchto informací, hlavně pak v podobě počtu havarovaných vozidel a počtu zraněných. První zasahující jednotky tak nebyly dostatečně informovány a po příjezdu se setkaly s úplně jinou a nečekanou celkovou situací na místě události. To posléze komplikovalo a prodlužovalo další navazující činnosti zasahujících.

Druhou oblastí je **stabilizace vozidel**. V rámci teoretických a výcvikových postupů je na stabilizaci kladen velký důraz, hlavně z důvodu zajištění bezpečnosti zasahujících i vyprošťovaných. V případě hromadné dopravní nehody u města Žebrák se však stabilizace vozidel prakticky vůbec neprováděla. S ohledem na průběh a okolnosti mimořádné události však byla možnost stabilizace vozidel limitována. Její provedení znemožňoval zejména nedostatek potřebných SaP, které v úvodních několika desítkách minut na místě zásahu nebyly dostupné.

Provedení těchto 2 činností, jež byly rovněž určeny jako jedny ze stěžejních pro úspěšné zvládnutí dopravní nehody, se tedy od teoreticky správného lišilo. Zbývající zkoumané činnosti HZS ČR, které byly na místě vybraných dopravních nehod prováděny, pak byly prováděny shodně, v souladu s teoretickými a výcvikovými postupy dané složky. **Lze tedy konstatovat, že v rámci řešení dopravních nehod na silničních komunikacích nejsou**

**významné rozdíly mezi teoretickými postupy a skutečně prováděných činnostech HZS ČR.**

#### **5.4.2 Navrhovaná doporučení pro zkvalitnění či rozšíření řešení dopravních nehod**

Tato podkapitola odpovídá na druhou výzkumnou otázku, jaká doporučení na základě zjištěných skutečností u dvou vybraných dopravních nehod lze navrhnout pro zlepšení řešení DN.

Jednotky HZS ČR musely souběžně s první vybranou dopravní nehodou řešit další mimořádné události. Vznik náhle zvýšeného počtu mimořádných událostí způsobil, že množství SaP pro řešení vzniklé hromadné nehody nebyly, minimálně během počáteční fáze, dostatečné. Vzhledem k tomu, že opakování meteorologického jevu, v jehož důsledku byly mimořádné události způsobeny, a vysoké četnosti dopravních nehod obecně, je nutné, aby byl systém i v takových případech schopný zabezpečit svoji činností chráněné zájmy. **Jedním z možných řešení je tedy navýšení početních stavů příslušníků a techniky HZS ČR pro tyto účely, či zvýšit počet jednotek SDH obcí s předurčeností na řešení dopravních nehod.**

Během provádění průzkumu první jednotkou HZS ČR na místě hromadné dopravní nehody u města Žebrák bylo na základě zdrojů i rozhovorů zjištěno, že tuto činnost komplikovali samotní účastníci dopravní nehody, respektive přihlížející, kteří se pohybovali v bezprostřední blízkosti místa zásahu, řada z nich přímo na místě kouřila cigarety. Tito lidé museli být upozorňováni a z místa zásahu vykazováni zasahujícími příslušníky, což komplikovalo jejich činnost na místě nehody. Vystavili se také riziku srážky s dalšími vozidly, odhozené nedopalky pak snadno mohly být iniciačním zdrojem pro vznik požáru uniklých provozních kapalin. Svým chováním tak ohrozili bezpečnost

nejen svou, ale i přítomných zasahujících a zaklíněných osob. Možným řešením, aby se tento jev dále neobjevoval, nebo alespoň snížila pravděpodobnost jeho výskytu, je klást zvýšený důraz na edukaci a osvětu běžných občanů, jak se správně zachovat v případě tak stresové situace, jakou dopravní nehoda bezesporu je. Tuto edukaci sice má v gesci hlavně ministerstvo dopravy, respektive jeho oddělení BESIP, nicméně zvýšený a frekventovanější důraz na edukaci o správném chování u dopravních nehod zúčastněných osob ze strany HZS ČR by jistě mělo další pozitivní vliv na občany a zlepšilo by povědomí o dané problematice v rámci široké veřejnosti. Tuto edukaci by HZS ČR mohlo provádět nejen při soutěžích ve vyprošťování osob, ale například i v rámci dalších předváděcích akcí, dnů otevřených dveří, dětských dnů, dnů IZS apod.

U obou vybraných zásahů na místě události spolupracovaly profesionální a dobrovolné jednotky. Z rozhovorů s příslušníky vyplynulo, že jednotky SDH obcí mají zastaralé technické prostředky pro vyprošťování osob, s řešením dopravních nehod navíc mnohdy nemají praktické zkušenosti, což může mít negativní dopady na kvalitu a správnost provedení činností v rámci jejich řešení. V tomto případě může být řešením komplexnější zapojení členů JSDHO do vyprošťování a řešení dopravních nehod, které by bylo uskutečňováno pravidelným společným výcvikem jednotek na požárních stanicích profesionálních jednotek, které mají možnost pravidelné dodávky automobilů právě pro praktický výcvik, a tím by došlo k prohloubení jejich praktických dovedností a znalostí. Další navrhovaným řešením je investice a dovybavení těch dobrovolných jednotek, které nedisponují novými, moderními a kvalitními technickými prostředky pro vyprošťování, jež jsou nezbytné pro co nejlepší provedení ZaLP na místě dopravní nehody.

Vybavenosti technickými prostředky pro řešení dopravních nehod se týká i další navrhované doporučení. U první vybrané nehody se prakticky neprováděla stabilizace vozidel, jedním z důvodů byl nedostatek technických prostředků pro její zajištění. Pokud by do výjezdových vozidel byla přidána další výbava pro stabilizaci vozidel, například v podobě dalších zakládacích klínů, mohla by být v případě řešení podobných mimořádných událostí provedena alespoň ta nejzákladnější stabilizace u více havarovaných vozidel, u kterých by to situace vyžadovala. **S ohledem na tuto skutečnost a vysoké množství dopravních nehod je tak dalším navrhovaným řešením zvýšit počet technických prostředků pro základní stabilizaci vozidel. Dalším možným řešením je rovněž zařadit simulace takové hromadné nehody do cvičení HZS, se zaměřením na problematiku nedostatku vybavení a jak vozidla stabilizovat alespoň improvizovaným způsobem, vyžaduje-li to situace.**

## 6 DISKUZE

Dopravní nehody na silničních komunikacích se řadí k vůbec nejčastějším mimořádným událostem, které vyžadují zásah všech základních složek IZS. Ukazuje se, že vynakládané úsilí a prostředky jak těchto složek, tak všech ostatních subjektů, zaměřených na prevenci a snahu zvýšit bezpečnost na silničních komunikacích a snížit dopravní nehodovost, mají pozitivní výsledky. Počty osob, které zemřou v důsledku dopravních nehod, se daří v České republice snižovat. V průměru však stále připadá na každý den 1 usmrcená osoba. Klesající tendence celkového počtu takových úmrtí v rámci let však naznačují, že vynaložení dostatečného množství prostředků a věnování potřebné pozornosti této problematice, může v budoucích letech snížit počet dopravních nehod a úmrtí ještě výrazněji. Kromě ochrany těch nejdůležitějších hodnot – života a zdraví osob - může být dalším motivačním faktorem pro udržení podpory a dalšího rozvoje prevence v oblasti dopravní nehodovosti i ekonomické hledisko. V poslední dekádě byly finanční ztráty, způsobené v důsledku dopravních nehod, odhadnuty na 660 miliard. Snížením dopravní nehodovosti by se tak podařilo dosáhnout úspor ve veřejném rozpočtu, ze kterého jsou tyto náklady hrazeny.

Výsledky provedeného výzkumu ukázaly, že při řešení dopravních nehod nejsou mezi teoretickými postupy a skutečnými, na místě prováděnými činnostmi HZS ČR významné rozdíly. Tato skutečnost může být dána několika důvody. Prvním důvodem je odpovídající teoretická připravenost příslušníků HZS ČR, kterou zajišťuje snadná dostupnost teoretických materiálů, například v podobě bojových řádů jednotek požární ochrany nebo konspektů odborné přípravy, které všichni příslušníci znají a které obsahují všechny důležité a potřebné informace o dané problematice a činnostech. Teoretická připravenost je navíc zajišťována pravidelnými školeními. Dalším důvodem jsou praktické výcviky a cvičení, při kterých si příslušníci HZS ČR poznatky a teoretické



postupy vyzkouší v praxi, čímž rovněž dochází k získávání dalších zkušeností a osvojování si praktických dovedností. S tímto také souvisí například pořádání tzv. rescue meetingů pořádaných GŘ HZS ČR ve vyprošťování osob z havarovaných vozidel, které je realizováno jak pro profesionální, tak dobrovolné jednotky a které rovněž prohlubují teoretickou i praktickou odbornost v oblasti problematiky řešení dopravních nehod na silničních komunikacích. Dalším a asi nejvýznamnějším důvodem je samotná četnost výjezdů k dopravním nehodám. Příslušníci HZS ČR získávají zkušenosti a prohlubují si svou teoretickou i praktickou odbornost právě i během výkonu svého povolání v rámci běžné, výjezdové činnosti.

Cílem této diplomové práce bylo na základě zhodnocení plnění teoretických a výcvikových postupů HZS ČR při řešení 2 vybraných dopravních nehod stanovit doporučení, které by pomohlo zkvalitnit či rozšířit efektivní řešení dopravních nehod na silniční komunikaci. Jedním z navržených doporučení bylo větší zapojení členů JSDHO do teoretických a hlavně praktických výcviků profesionálních jednotek, se zaměřením na řešení dopravních nehod a vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel. Cílem tohoto doporučení je zlepšit teoretické znalosti a praktické dovednosti členů JSDHO na stejnou, nebo alespoň velmi podobnou úroveň, jako je tomu u profesionálních jednotek, aby mohli v případě potřeby plnohodnotně tyto jednotky zastoupit. Z poskytnutých rozhovorů vyplývá, že členové JSDHO teoretickou přípravou prochází, a to v podobě základního odborného výcviku s časovou dotací 40 hodin, zabývající se touto problematikou. Jednotky SDH obcí, které jsou předurčené na řešení dopravních nehod, navíc musí každý rok absolvovat povinné školení o časové dotaci 16 hodin, jehož součástí je rovněž vyprošťování. Mnohdy je však úroveň znalostí a praktických dovedností u členů JSDHO odlišná, u dopravních nehod navíc nezasahují tak často, aby si dostatečně osvojili správné praktické provedení vyprošťovacích činností. Tyto 2 faktory

mohou v konečném důsledku ohrozit život a zdraví jak zachraňovaných, například v důsledku nesprávně provedeného vyproštění, tak i samotných příslušníků, například vlivem nedodržení zásad bezpečnosti práce při vyprošťování apod. Navrhované řešení, totiž zapojení členů JSDHO do praktických výcviků s profesionálními jednotkami, které mají možnost dostupnosti vozidel či vraků k účelům nácviku správných vyprošťovacích postupů, by pomohly tyto rozdíly do určité míry odstranit. Je ovšem otázkou, do jaké míry by se členové JSDHO, v případě realizace takovýchto pravidelných, praktických výcviků, chtěli nebo byli schopni zapojit. Dobrovolní hasiči svoji činnost nevykonávají v rámci svého povolání, tato cvičení by tak museli s největší pravděpodobností absolvovat ve svém vlastním osobním volnu. Dalším, poměrně velkým otazníkem by bylo finanční zajištění takových kombinovaných výcviků. Téma možnosti zajištění takových kurzů, jejich financování a zájem o ně by tak mohlo sloužit jako námět pro další výzkum.

K efektivnímu řešení dopravních nehod HZS ČR přispívají také další subjekty, které na první pohled nemusí mít s touto složkou, potažmo celým IZS žádnou souvislost. Díky spolupráci HZS ČR a automobilové společnosti Škoda Auto a.s., která probíhá již řadu let, se uskutečňují pravidelné praktické výcviky vyprošťování osob z havarovaných vozidel. Škoda Auto a.s. pro tyto výcviky poskytuje starší i nejnovější modely vozidel ze své vlastní výroby, které jsou například součástí zkušebních sérií, určené k likvidaci apod. Při tomto druhu výcviku mají příslušníci HZS ČR, ale i členové JSDHO možnost získat nové informace a teoretické znalosti důležité pro bezpečné provedení záchranných prací přímo od výrobců vozidel. Jedná se například o umístění a konstrukci prvků pasivní bezpečnosti, ukázka nejvhodnějších míst pro provádění vyprošťovacích prací, informace o počtu a umístění akumulátorových baterií apod. Součástí těchto programů jsou i praktické výcviky, kde si příslušníci mohou všechny nové informace a postupy vyzkoušet v praxi. Dle poskytnutých

rozhovorů a dostupných zdrojů navíc dochází v rámci těchto kurzů k vyhotovení a poskytnutí teoretických materiálů od samotného výrobce vozidel v tištěné i elektronické podobě, což poskytne důležité informace o dané problematice dalším hasičům, kteří se daného výcviku přímo neúčastnili. [26]

Škoda Auto a.s. samozřejmě není jediným subjektem, který vozidla nebo vraky HZS ČR pro provádění praktických výcviků poskytuje. Automobily nebo jejich vraky k těmto účelům poskytuje řada dalších subjektů, například v podobě místních kovošrotů, vrakovišť a podobně. Vývoj výrobních materiálů, konstrukčních prvků, používání stále odolnějších materiálů, to vše stěžuje vyprošťovací jako takové. V této oblasti je tak velmi důležité dále rozvíjet spolupráci se subjekty, které by takové prostředky v podobě vozidel, vraků a dalších materiálů poskytly. Navázání spolupráce a její rozvoj s takovými subjekty má totiž pro výcvik jednotek HZS ČR i JSDHO velký přínos. Poskytnuté prostředky a na nich prováděné praktické výcviky společně s novými poznatky a informacemi napomáhají tomu, aby provedení ZaLP při řešení dopravních nehod bylo co nejrychlejší a co možná nejbezpečnější jak pro zasahující, tak pro zachraňované. [26]

Neustálý vývoj a zdokonalování se ovšem netýká pouze výše uvedených automobilových prvků a materiálů, ale například i alternativních pohonů. Ty kromě svých výhod přirozeně přináší i další rizika, plynoucí z jejich vlastností. V současné době příslušníci HZS ČR ještě stále nezasahují u dopravních nehod vozidel s alternativními pohony ve velké míře, dá se však předpokládat, že počet takových nehod bude s rozvojem alternativních pohonů časem přibývat. Z poskytnutých rozhovorů s příslušníky HZS ČR vyplynulo, že kromě samotného provozu a neukázněnosti řidičů jsou jedním z největších nebezpečí pro zasahující u dopravních nehod na silničních komunikacích právě vozidla s alternativními pohony. Ty stále nejsou tak úplně běžné, a tak nejen příslušníci

HZS ČR s řešením takových nehod nemají tak velké praktické zkušenosti a jistotu provádění ZaLP, jako je tomu u benzínem nebo naftou poháněných automobilů. To ostatně potvrzuje například i zahraniční studie z roku 2017, která zkoumala připravenost hasičských sborů ve třech největších švédských městech na zásahy u dopravních nehod vozidel na elektrický pohon. Výsledky této studie ukázaly, že záchranné složky s řešením dopravních nehod vozidel na alternativní pohon, v tomto případě elektromobilů, mají málo zkušeností a učí se tzv. za pochodu, což v konečném důsledku může ohrozit zdraví jak zachraňovaných, tak samotných příslušníků záchranných složek. V budoucnu tak bude důležité zajistit teoretické znalosti a praktické dovednosti s řešením dopravních nehod vozidel s alternativními pohony na stejné úrovni, jako je tomu dnes u automobilů se spalovacími motory.[27]

Jedním z výsledných a v této diplomové práci navrhovaných řešení pro zefektivnění či rozšíření ZaLP při řešení dopravních nehod byla větší investice a dovybavení těch dobrovolných jednotek, které nedisponují novými, moderními a kvalitními technickými prostředky pro vyprošťování, jež jsou nezbytné pro co nejlepší provedení ZaLP na místě dopravní nehody. Dostatečná vybavenost JSDHO vyprošťovacími prostředky a jejich kvalita byla jedním z probíraných témat této diplomové práce. Z poskytnutých rozhovorů s příslušníky HZS ČR vyplynulo, že JSDHO mají tyto prostředky zastaralé nebo dávno vyřazené a převzaté od jednotek profesionálních. Tuto skutečnost ovšem nelze v žádném případě generalizovat na celorepublikové měřítko. Rozhovory byly prováděny s příslušníky z jednoho územního odboru. Z tohoto důvodu nelze vnímat problém zastaralého nebo nedostatečného vyprošťovacího vybavení JSDHO jako obecný, což také dokazují výsledky výzkumu Miloše Mužíka z roku 2021. Výsledky jeho výzkumu v bakalářské práci, jež se zabývala porovnáním vybavenosti vybraných jednotek HZS SČK a JSDHO ve stejném kraji vyprošťovacími prostředky ukázaly, že vybavenost těchto jednotek těmito

prostředky je na velmi dobré úrovni. Vybavenost všech jednotek SDH obcí dostatečně efektivními vyprošťovacími prostředky je tak námět pro další výzkum. [28]

Jak již bylo zmíněno výše, vývoj nových materiálů, konstrukčních prvků a jejich vlastností pro výrobu automobilů jde neustále dopředu. Rychlosti tohoto vývoje by však měla dosahovat i modernizace vyprošťovacích prostředků, kterými jsou vybavené jednotky HZS i JSDHO. V případě, že by nedocházelo k potřebné modernizaci a obměně prostředků používaných k vyprošťování osob u všech jednotek, které by mohly zasahovat u dopravních nehod, mohlo by dojít k negativním dopadům na provádění ZaLP, například k prodloužení času stříhání materiálů, a tím pádem i k negativním dopadům na včasnou záchranu a vyproštění vážně zraněných osob. [29]

Velkým pomocníkem pro řešení dopravních nehod jsou i moderní technologie, například v podobě sofistikovaných systémů, aplikací a přístrojů. Ty mohou být, stejně jako klasická papírová dokumentace, spolehlivým zdrojem informací a správných postupů. Z poskytnutých rozhovorů vyplynulo, že jednotky HZS ČR mají v současnosti možnost zjistit si požadované informace ještě před tím, než se ocitnou na místě zásahu. To sebou přináší celou řadu výhod, například většího množství informací získaných během průzkumu, které jsou pro zásah důležité apod. V rámci těchto moderních technologií lze uvést tablety ve výjezdových vozidlech, které může v případě potřeby velitel jednotky či zásahu pro zjištění těchto informací využít. V oblasti přípravy a řešení dopravních nehod můžeme jako příklad zmínit aplikaci RESCAR, která nabízí údaje o osobních i dodávkových vozidlech různých značek, včetně jejich rizikových prvků, konstrukcí vozidel apod. Další moderní technologií, jež by mohla pomoci při výcviku a přípravě na mimořádné události, včetně dopravních, je virtuální realita. Studie dle Wijkmarka et. al (2021) popisuje

využití virtuální reality a její možnosti pro řešení situací u instruktorů, hasičů a studentů. Samotní hasiči hodnotili tuto inovaci jako velmi přínosnou a efektivní formu přípravy. [30]

Investice do těchto moderních technologií, jejich rozvoj a používání by tak mohlo být dalším způsobem, jak by příslušníci záchranných sborů mohli cvičit řešení různých mimořádných událostí a jejich správné postupy v prostředí virtuální reality. Pozitivní přínos v této oblasti rovněž popisuje i studie od Davida Narcisa et al. (2020). Cílem tohoto výzkumu bylo vyhodnotit účinnost výcviku hasičů ve virtuálním prostředí. Hasičům zapojeným do výzkumu bylo pomocí virtuální reality simulováno cvičení, které v minulosti prováděli i v rámci reálné přípravy. V rámci výzkumu bylo nasimulované prostředí vyhodnoceno jako věrohodné. Pocit nebezpečí a míra stresu u příslušníků byly v dané situaci sice zaznamenány, nedosahovaly však takových hodnot, jako tomu bylo při reálném cvičení. Je tak pravděpodobné, že výcvik pomocí této metody by měl další přínos jak v oblasti teoretického i praktického výcviku příslušníků, tak i snížení jejich psychické zátěže. [31]

V současné době zkouší technologii virtuální reality pro výcvikovou činnost i hasiči v České republice, a to konkrétně v Pardubickém kraji. V rámci mezinárodního projektu Erasmus FightARs hololens, kterého se mimo jiné zúčastnila například Estonská akademie bezpečnostních věd, firma Flaim, univerzita v Žilině nebo pardubická Střední průmyslová škola chemická, si mohli příslušníci HZS Pardubického kraje vyzkoušet řešení mimořádné události v prostředí virtuální reality. Moderní technologie a jejich téměř reálné prostředí mohou být v budoucnu důležitým bodem v oblasti odborného výcviku nejen HZS ČR, ale všech složek IZS. [32]

V rámci polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky HZS ČR bylo také zjišťováno, jaké je podle nich pro zasahující největší nebezpečí v rámci zásahů u dopravních nehod. Většina příslušníků označila jako největší nebezpečí okolní provoz, respektive neukázněné nebo nepozorné řidiče, kteří by mohli, zvláště za nepříznivých meteorologických podmínek a snížené viditelnosti, zasahující ohrozit. V jednom z rozhovorů také příslušník HZS ČR popisuje opakovanou osobní zkušenost, kdy došlo právě nepozorným řidičem k sražení věcných prostředků sloužících k označení místa dopravní nehody. Rovněž popisoval opakovanou osobní zkušenost se situací, kdy při řešení jedné dopravní nehody dojde k srážce vozidel v dalších jízdách pruzích silniční komunikace. Tyto dopravní nehody jsou rovněž způsobeny nepozorností protijedoucích řidičů, kteří věnují svoji pozornost řešené mimořádné události. Hlavním cílem této diplomové práce sice nebylo najít a jednoznačně označit největší nebezpečí pro zasahující plynoucí z dopravních nehod, při dosažení tohoto množství polostrukturovaných rozhovorů by takový výzkum navíc zcela jistě neodpovídal skutečnosti. Získané odpovědi nicméně přináší alespoň částečnou orientaci či pohled subjektivního vnímání této problematiky samotnými hasiči. Pro to, abychom tomuto tématu věnovali potřebnou pozornost, ovšem mluví několik skutečností. Jedním z důvodů jsou výše zmíněné osobní zkušenosti příslušníků, nebezpečnost celého problému umocňuje rovněž statistika dopravní nehodovosti v České republice, kdy právě nevěnování se řízení je vůbec nejčastějším důvodem vzniku dopravní nehody. Možná i z těchto důvodů je tak okolní provoz příslušníky HZS ČR vnímán jako největší nebezpečí pro zasahující.

Okolní provoz a možné sražení zasahujícího hasiče nepozorným či neukázněným řidičem ovšem není jediné nebezpečí, které příslušníci v poskytnutých rozhovorech zmínili. Kromě výše uvedeného problému bylo mezi dalšími nebezpečími uvedeno přítomnost nebezpečných látek, přenosu

infekčních chorob nebo třeba porušení či nedodržení zásad bezpečnosti práce při provádění vyprošťovacích prací. Právě bezpečnost práce při provádění ZaLP při řešení dopravních nehod může být rovněž tématem, na které by se mohla zaměřit pozornost ještě více. Nebezpečí úrazu zasahujících příslušníků v rámci těchto situací popisuje studie dle Jin-Ha Yoona et al. (2016). Tento výzkum zjišťoval množství a druh pracovních úrazů korejských příslušníků záchranných sborů při řešení mimořádných událostí. Data byla získána od 19 119 pracovníků, kteří byly rozděleny podle svého oboru do 3 zkoumaných kategorií, a to konkrétně hasičů, zaměstnanců ZZS a důstojníky či velitele zásahu a policistů. Tímto výzkumem se podařilo zjistit, že mimořádnou událostí, při jejímž řešení došlo k pracovnímu úrazu hasičů, je právě dopravní nehoda, v rámci které vzniklo 24, 5 % všech pracovních úrazů. Druhou nejčastější příčinou byl požár. Nejčastějším typem pracovního úrazu bylo řezné nebo bodné poranění, následovalo podvrtnutí, vykloubení či poranění vazů. Jako třetí pak bylo poranění vnitřních orgánů. [33]

Dalším z navrhovaných řešení v této diplomové práci bylo zvýšení počtu technických prostředků pro základní stabilizaci vozidel, a to z toho důvodu, že v rámci řešení první vybrané hromadné dopravní nehody na dálnici D5 u města Žebrák byl na místě události těchto stabilizačních prostředků nedostatek. Nutnost provedení, rozsah a způsob stabilizace vozidel jsou u každé dopravní nehody, zcela přirozeně, jiný a záleží na zhodnocení dané situace VZ. V jeho kompetencích, potažmo v kompetencích KOPIS, je možnost vyžádání si na místo události vyprošťovací kontejner, který mají HZS krajů ve své výbavě a který disponuje zásobou dalšího materiálu potřebného pro řešení dopravních nehod většího rozsahu, včetně vyprošťovacího zařízení a stabilizačních prostředků. V tomto případě naštěstí nebylo nutné provádět stabilizaci vozidel až v takovém rozsahu, v jakém by se v danou chvíli dalo předpokládat. Pokud by však k stabilizaci všech nebo většiny vozidel dojít muselo, zasahující



jednotky by měly velmi omezené možnosti, jak nutnou stabilizaci provést. Pokud by nastaly stejné nepříznivé okolnosti, jako krajně nepříznivé meteorologické podmínky nebo více řešených mimořádných událostí najednou, jako tomu bylo v případě této vybrané hromadné dopravní nehody, dojezdová doba vyžádaného vyprošťovacího kontejneru by pravděpodobně byla delší, než je tomu za běžných podmínek. V tomto případě by toto navrhované doporučení pro zkvalitnění či rozšíření efektivního řešení dopravních nehod, totiž zvýšení počtu technických prostředků pro stabilizaci vozidel, sice nepřineslo úplné řešení tohoto problému, ale alespoň by částečně zmírnilo jeho možné negativní dopady na včasné a dostatečné provedení nutných ZaLP na místě dopravní nehody.

## 7 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo zhodnotit plnění teoretických a výcvikových postupů HZS ČR při řešení 2 vybraných dopravních nehod a na základě tohoto zhodnocení stanovit doporučení, které by pomohlo zkvalitnit či rozšířit efektivní řešení dopravních nehod na silniční komunikaci. V rámci zpracování diplomové práce byly stanoveny 2 výzkumné otázky. První se zabývala tím, zda jsou významné rozdíly v teoretických postupech a skutečně prováděných činnostech HZS ČR při řešení dopravních nehod na silniční komunikaci. **Výsledky výzkumu ukázaly, že mezi teoretickými postupy a prováděnými činnostmi HZS ČR při řešení dopravních nehod nejsou významné rozdíly.**

Druhá výzkumná otázka se zabývala tím, jaká doporučení na základě zjištěných skutečností u 2 vybraných dopravních nehod lze navrhnout pro zlepšení řešení dopravních nehod. Na základě zhodnocení prováděných činností a polostrukturovaných rozhovorů byly stanoveny 4 doporučení pro zkvalitnění či rozšíření ZaLP při řešení dopravních nehod. **Tato doporučení se týkala navýšení početních stavů příslušníků HZS ČR, vybavenosti profesionálních i dobrovolných jednotek HZS ČR a SDH obcí technickými prostředky používané u dopravních nehod, edukace široké veřejnosti o problematice a správném chování na místě dopravní nehody a většího zapojení JSDHO do praktických výcviků či cvičení zabývajících se řešením dopravních nehod.**

## 8 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

HZS ČR – hasičský záchranný sbor České republiky

IZS – integrovaný záchranný systém

JPO – jednotky požární ochrany

JSDHO – jednotka sboru dobrovolných hasičů obce

KOPIS – krajské operační a informační středisko

LS PČR – Letecká služba Policie České republiky

LZS Praha – Letecká záhranná služba Praha

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

ŘD – řídicí důstojník

SaP – síly a prostředky

SRN – Spolková republika Německo

ÚO – územní odbor

VZ – velitel zásahu

ZaLP – záchranné a likvidační práce

ZZS – zdravotnická záchranná služba

## 9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. POLICIE ČR. INFORMACE O NEHODOVOSTI na pozemních komunikacích v české republice v roce 2021. In: *Policie.cz* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2022, 6. ledna 2022 [cit. 2022-12-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/statistika-2021-informace-o-nehodovosti-zari-2021-pdf.aspx>
2. STRATEGIE BESIP 2021-2030. In: *BESIP* [online]. Praha: Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy, 2021 [cit. 2022-12-02]. Dostupné z: [https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030\\_ceska-verze-final\\_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ](https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ)
3. STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. ROČENKA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2021. In: *Policie České republiky* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022, 2022 [cit. 2023-02-23]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2021-docx-pdf.aspx>
4. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *psp.cz* [online]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=361&r=2000>
5. Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. New York a Geneva: United Nations, 2020, 2021 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021)
6. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

7. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. STATISTICKÁ ROČENKA 2021 Hasičského záchranného sboru České republiky. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: MV-GŘ HZS ČR, 2022, 2022 [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/informacni-servis-statistiky-rocenka-2021-pdf.aspx>
8. POLICIE ČR. INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020. In: *Policie.cz* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2021, 8. ledna 2021 [cit. 2022-12-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>
9. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. STATISTICKÁ ROČENKA 2001–2020. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: MV-generální ředitelství HZS ČR, 2021, 2021 [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/rocenka-2001-2020-tisk-pdf.aspx>
10. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY. Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb. o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In: *psp.cz* [online]. [cit. 2023-02-23] Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=328&r=2001>
11. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2023-02-23] Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/siar-ca-41-2017-pokyn-41-z-30-11-doc.aspx>
12. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Bojový řád jednotek požární ochrany (1. 1. 2018). In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2023-04-23] Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-v-dokumentech-491249.aspx>
13. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Konspekty odborné přípravy I. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: Generální

- ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, c2023 [cit. 2023-03-08].  
Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/konspekty-odborne-pripravy-i.aspx?q=Y2hudW09MTg%3d>
14. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Konspekty odborné přípravy I: Taktika zásahu při dopravních nehodách. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, c2023 [cit. 2023-03-08]. [cit. 2023-04-08]. ISBN 80-866-4077-9. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/konspekty-odborne-pripravy-i.aspx?q=Y2hudW09MTg%3d>
  15. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Dopravní nehoda STČ 08/IZS. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2023-04-23] STČ/IZS08 Dopravní nehoda Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>
  16. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Bojový řád jednotek požární ochrany (1. 1. 2018): Hromadná nehoda. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2023-04-23] Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-v-dokumentech-491249.aspx>
  17. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Bojový řád jednotek požární ochrany (1. 1. 2018): Vyprošťování u dopravních nehod. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2023-04-23] Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-v-dokumentech-491249.aspx>
  18. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR. Bojový řád jednotek požární ochrany (1. 1. 2018): Odstraňování následků nehody. In: *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. [cit. 2023-04-23] Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bojovy-rad-jednotek-pozarni-ochrany-v-dokumentech-491249.aspx>

19. POKYN generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky ze dne 17. března 2017 [online]. In: *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR* [cit. 2023-04-03] Dostupné z: <https://storage.pozary.cz/article/6/3/6373e51687e46/siar-2017-16-opernebody-hzscr-a-typy-predurcenosti-jpo.hopfdm8fzf.pdf>
20. ŠIMEK, Pavel a Zdeněk LAUBE. Hromadná dopravní nehoda na dálnici D5 [online]. *Časopis 112*. Ročník XXII, 1/2023. Praha: MV-generální ředitelství HZS ČR, 2023. ISSN 1213-7057 In: *hzs.cz* [cit. 2023-04-03] Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/casopis-112-rocnik-xxii-cislo-1-2023.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
21. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY – KŘP STŘEDOČESKÉHO KRAJE. Hromadná nehoda uzavřela na jedenáct hodin D5 směrem na Prahu. [online] In: *policie.cz* 21. ledna 2022 [cit. 2023-04-03] Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/hromadna-nehoda-uzavrela-na-jedenact-hodin-d5-smerem-na-prahu.aspx>
22. Mapy.cz [online] [cit. 2023-04-03] Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovanitrasy&rc=9hBrx1WEX&rs=coor&rs=&ri=&ri=&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rut=1&x=14.4204844&y=50.6984284&z=14>
23. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY – KŘP LIBERECKÉHO KRAJE. Řidič peugeotu se těžce zranil. [online] In: *policie.cz*. 16. 2. 2016 [cit. 2023-05-03] Dostupné z: <https://www.policie.cz/docDetail.aspx?docid=22153592&doctype=ART&>
24. MODRÁ HVĚZDA ŽIVOTA. O záchranářích pro záchranáře: U nehody hasiči použili hydraulické vyprošťovací nástroje, zraněného řidiče si od nich převzala záchranná služba. [online] In: *modrahvezdazivota.cz*. 16. 2. 2016 [cit. 2023-05-03] Dostupné z: <http://modrahvezdazivota.cz/2016/02/16/u-nehody-hasici-pouzili->

[hydraulicke-vyprostovaci-nastroje-zraneneho-ridice-si-od-nich-prevzala-zachranna-sluzba/](#)

25. ŠTRAUCHOVÁ, Zdenka. HZS LK: Nehoda dvou vozů se na Českolipsku neobešla bez vyproštění zaklíněného řidiče. [online] In: *tydenikpolici.cz*. 17. 2. 2016 [cit. 2023-05-03] Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/nehoda-dvou-vozu-se-na-ceskolipsku-neobesla-bez-vyprosteni-zaklineneho-ridice/>
26. Výcvik hasičů ve vyprošťování zraněných osob z havarovaných vozidel, zaměřený na nové konstrukční prvky vozidel ŠKODA. [online] In: *bezpecnecesty.cz* 8. 2. 2016 [cit. 2023-05-03] Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/clanky/51-vycvik-hasicu-ve-vyprostovani-zranenych-osob-z-havarovanych-vozidel-zamereny-na-nove-konstrukcni-prvky-vozidel-skoda>
27. STAVE, Christina a Annelie CARLSON. A case study exploring firefighters' and municipal officials' preparedness for electrical vehicles. *European Transport Research Review*. 2017, 9(2), 10. ISSN 1867-0717. Dostupné z: doi:10.1007/s12544-017-0240-1
28. MILOŠ, Mužík. *Porovnání vybavenosti hasičského záchranného sboru kraje a jednotek sboru dobrovolných hasičů obce vybraného regionu věcnými prostředky požární ochrany pro vyprošťování osob při dopravních nehodách*. 2021. Bachelor's Thesis. České vysoké učení technické v Praze. Vypočetní a informační centrum.
29. METEŇKO, Jozef; MARCINEK, Milan. Hydraulic rescue equipment for firefighters. *Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie. Technika, Informatyka, Inżynieria Bezpieczeństwa*, 2018, 6 DOI: [10.16926/tiib.2018.06.59](https://doi.org/10.16926/tiib.2018.06.59)
30. WIJMARK, Cecilia Hammar; HELDAL, Ilona; LOG, Maria-Monika Metallinou. Experiencing immersive VR simulation for firefighter skills training. 2021 Doi: [10.1109/CVR55417.2022.9967649](https://doi.org/10.1109/CVR55417.2022.9967649)



31. NARCISO, David, Miguel MELO, José Vasconcelos RAPOSO, João CUNHA a Maximino BESSA. Virtual reality in training: an experimental study with firefighters. *Multimedia Tools and Applications*. 2020, **79**(9-10), 6227-6245. ISSN 1380-7501. Dostupné z: doi:10.1007/s11042-019-08323-4
32. HORÁKOVÁ, Vendula. V Pardubicích si hasiči vyzkoušeli systémy virtuální reality firmy Flaim a brýle HoloLens od Microsoftu. In: *pozary.cz* [online] 28. 2. 2023 4:00 [cit. 2023-05-13] Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/269277-v-pardubicich-si-hasici-vyzkoušeli-systemy-virtualni-reality-firmy-flaim-a-brýle-hololens-od-microsoftu/>
33. YOON, Jin-Ha, Yeong-Kwang KIM, Kyoo Sang KIM a Yeon-Soon AHN. Characteristics of Workplace Injuries among Nineteen Thousand Korean Firefighters. *Journal of Korean Medical Science*. 2016, **31**(10), 7. ISSN 1011-8934. Dostupné z: doi:10.3346/jkms.2016.31.10.1546

## 10 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1 SROVNÁNÍ POČTU USMRCENÝCH OSOB V DŮSLEDKU DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2010 A 2019 .....	14
OBRÁZEK 2 PŘÍČINY A POČET DOPRAVNÍCH NEHOD ZPŮSOBENÝCH ŘIDIČI OSOBNÍCH VOZIDEL ZA ROK 2021 .....	16
OBRÁZEK 3 POČET DOPRAVNÍCH NEHOD SE ZÁSAHEM JPO V KRAJÍCH ČR V LETECH 2017-2021 [9] .....	22
OBRÁZEK 4 VARIANTA 1 - BĚŽNÁ OBOUSMĚRNÁ KOMUNIKACE [15]....	27
OBRÁZEK 5 VARIANTA 2 - DÁLNICE NEBO SILNICE I. TŘÍDY S DVĚMA JÍZDNÍMI PRUHY V JEDNOM SMĚRU [15].....	27
OBRÁZEK 6 VARIANTA 3 - DÁLNICE NEBO SILNICE I. TŘÍDY SE TŘEMI JÍZDNÍMI PRUHY V JEDNOM SMĚRU [15].....	28
OBRÁZEK 7 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY 1 [22].....	36
OBRÁZEK 8 FOTOGRAFIE 1 Z DOPRAVNÍ NEHODY ŽEBRÁK [20].....	36
OBRÁZEK 9 FOTOGRAFIE 2 Z DOPRAVNÍ NEHODY ŽEBRÁK [21].....	37
OBRÁZEK 10 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY JEZVÉ [22].....	49
OBRÁZEK 11 FOTOGRAFIE 1 DOPRAVNÍ NEHODY JEZVÉ [24].....	50
OBRÁZEK 12 FOTOGRAFIE 2 DOPRAVNÍ NEHODY JEZVÉ [24].....	50

## **11 SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1 – Informovaný souhlas

Příloha 2 – Schéma rozhovoru

Příloha 3 – Rozhovor č. 1

Příloha 4 – Rozhovor č. 2

Příloha 5 – Rozhovor č. 3

Příloha 6 – Rozhovor č. 4

## Příloha 1 – Informovaný souhlas



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA BIOMEDICÍNSKÉHO INŽENÝRSTVÍ  
Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

### INFORMOVANÝ SOUHLAS S ÚČASTÍ VE VÝZKUMU

Jméno a příjmení studenta: Bc. Martin Procházka

Studijní program: Civilní nouzové plánování

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jan Sýkora

Téma diplomové práce: Plánování, organizování a řízení činnosti základní složky IZS na místě zásahu při dopravní nehodě na silniční komunikaci

Technika: polostrukturovaný rozhovor

E-mail: prochm61@cvut.cz

**Prohlášení o důvěrnosti:** V souvislosti se zpracováním diplomové práce bych Vás tímto chtěl požádat o udělení souhlasu s podílením se na výzkumu jako respondent. Výzkum bude realizován formou polostrukturovaného rozhovoru, který bude z důvodu zpracování dat nahráván. Veškeré zjištěné informace, které během výzkumu sdělíte, včetně nahrávek, jsou zcela důvěrné a budou zpracovány hromadně a anonymně.

**Dobrovolná účast:** Vaše rozhodnutí účastnit se tohoto výzkumu je dobrovolné. Vaši účast na výzkumu lze kdykoliv ukončit. Pokud z jakéhokoliv důvodu nechcete na otázky odpovídat, nemusíte.

Vaším podpisem stvrzujete, že jste četl/a informace obsažené v tomto formuláři, měl/a jste možnost se doptat na veškeré otázky a souhlasíte s účastí na výzkumu.

**Jméno účastníka:**

**Datum a místo:** 6. 4. 2023, Hořovice

\_\_\_\_\_

podpis

## **Příloha 2 – Schéma rozhovoru**

### **ÚVOD**

- 1) Jak dlouho sloužíte u HZS?
- 2) Jaké máte vzdělání/kurzy týkající se dopravních nehod?

### **NEHODY OBECNĚ**

- 3) Jak často vyjíždíte k dopravním nehodám?
- 4) Jak často jste u dopravních nehod jako první?
- 5) Jak dlouho trvá prvotní průzkum dopravní nehody? Na co se hlavně zaměřujete?
- 6) Jak často u dopravních nehod spolupracujete s JSDHO?
- 7) Jakou znáte/používáte dokumentaci pro přípravu a řešení dopravních nehod?
- 8) Jakým způsobem provádíte odstraňování následků dopravní nehody?
- 9) Jaká jsou podle vás největší nebezpečí plynoucí z dopravních nehod pro zasahující?

### **NEHODA NA D5**

- 10) Zasahoval jste u hromadné dopravní nehody na D5, 20. 1. 2022?
- 11) Pamatujete si, zda hlášené informace na začátku nebo při příjezdu byly přesné/dostatečné? Popřípadě jaký druh informací chyběl?
- 12) Jak dlouho trval průzkum této hromadné dopravní nehody? Kolik lidí do něj bylo zapojeno?
- 13) Prováděla se na místě události stabilizace vozidel?
- 14) Vyskytl se během této události problém, který zásah ztěžoval nebo ovlivnil?
- 15) V čem hlavně se lišil postup řešení této nehody od řešení běžné dopravní nehody?
- 16) Setkal jste se někdy ve své praxi s ještě větší dopravní nehodou, než byla tato?

### **Příloha 3 – Rozhovor č. 1**

#### **Jak dlouho sloužíte u HZS?**

V létě 18 let to bude.

#### **Jaké máte vzdělání a kurzy týkající se dopravních nehod?**

Jsem členem družstva, které se zabývá vyprošťováním u dopravních nehod od roku 2009.

#### **Patříte mezi členy té předurčené jednotky pro řešení dopravních nehod?**

My nemáme předurčenost. Jako dřív jsme jí měli. Co se týče početního stavu, nás navýšili, tak teď mám centrály, tu předurčenost na dopravní nehody tady, ale tím se nic nemění vlastně, v podstatě.

#### **Jak často vyjíždíte k dopravním nehodám?**

Odhadem bych řekl každou druhou šichtu.

#### **A jak často jste u dopravních nehod jako první?**

Co se týče, co myslíte, že tam bude jako policie, záchranka nebo jiná jednotka?

**Z těch všech složek IZS.**

No, policie možná je tam dřív, občas, pak, pak záchranná služba.

**Takže záchranka úplně jako poslední většinou. No jak dlouho trvá průměrně prvotní průzkum té dopravní nehody?**

Záleží, jestli to je dopravní nehoda 1 nebo 2 aut, nebo potom více aut, jestli to je nákladní vozidlo... U osobního vozidla je to třeba minuta a za minutu hotovo, 2 minutky. Nákladní vozidlo. Musíte zjistit, co převáží, že jo? Když je to zapečetěný, nejde to otevřít, třeba, že jo. Pak papíry od řidiče, sehnat dokumenty.

### **A to dělá celé družstvo? Kolik lidí měl ten velitel?**

Jako tady to jako samozřejmě tenhleten průzkum může dělat se za celý družstvo klidně, ale družstvo má v tu chvíli jediný úkol, kdy dělá třeba protipožární opatření, zajištění toho místa, tý dopravní nehody. Pro menší družstvo, takže to tolik zase nestíháme.

### **A menší družstvo je...?**

Menší družstvo je 1+3. Ale co jsme vlastně teď kon od nového roku v 8, takže to jsou 2 družstva. Momentální stav máme v 6, takže přijedeme většinou vždycky v 6, na tu první my.

**Myslíte, že to je dostačující ten počet? Jestli by třeba nestálo za to zvýšit počet těch lidí u těch dopravních nehod.**

Ale teď, my jsme tady léta sloužili v 6 maximum, teď nás zvedli do 8, takže o 2 lidi jsme tady vlastně navíc. Takže teď se to jako hodně zlepšilo, no.

**Jak často u dopravních nehod spolupracujete se sborem dobrovolných hasičů?**

To je jako málo. Málo. Jako dřív vůbec. A teď se to zlepšilo, co vlastně ty dobrovolný jednotky dostali předurčenost na dopravní nehody. Tady to máme 3 jednotky u nás. To nevím, jak často se setkávám, tak jednou za měsíc.

**No a když už, myslíte si, že jsou dostatečně vybavený a nedochází k tomu, že si půjčujete ty vyprošťovací prostředky?**

Mají vyprošťování starý, co se vyřazovalo u HZS, který už HZS vyřazovala, jako že už je dávno přežitý tím vším, tak se dalo do vybavení těmhle jednotkám, takže konkrétně třeba Komárov, který jezděj docela dost často, tak ty mají to nejhorší vybavení, co můžou mít.

**Jakou znáte nebo používáte dokumentaci pro přípravu a řešení dopravních nehod. Máte třeba i metodický listy...**

Tak tam teď máme kontrolní listy, kde máme vlastně od každého výrobce kde má baterku, kde má přepínač pasů, kde jsou tuhé části toho vozidla, takže když to ten člověk neví, tak si to najde v tom autě. Takže po cestě k zásahu, když jedete na nějaký nejnovější BMW, tak se může člověk podívat, že jo, kde to je, jak budete řešit nějaký auta, který zná - oktávky tady, tak to většinou vždycky ví, kde tu baterku najde a kde to má stříhnout.

**Jakým způsobem provádíte odstraňování následků dopravní nehody?**

To myslíte potom ty vozidla, když tam jsou? Buď, když je to nějaký kamiony, že jo, na to nejsme úplně vybavený, tak potom se domluvíme s policií a se soukromou firmou, která si to potom udělá. Soukromá firma na vlastní triko. My zajistíme ten základ, aby jsme zajistili ty provozní kapaliny, úniky, se to tam posype, to místo zajistí...odpojení baterky, aby nedošlo nějakému problému jako zahoření a pak si to udělá speciální firma. A osobáky taky speciální firma.

**Takže speciální firma.**

Maximálně to třeba dáme na kola, aby to nebylo někde nebezpečný.



**No a jaká jsou podle vás největší nebezpečí plynoucí z dopravních nehod? Pro vás jako pro zasahující? Na co třeba vy si konkrétně dáváte jako největší pozor? Nebo čeho se nejvíc obáváte?**

Teďkon pozor na to, možná tak to, že dřív byly auta jenom na naftu a na benzín, takže teďkon to je na další paliva, žejo. Alternativní pohony. Když už je to CNGéčko, hybridy, vodík, že jo... Tak tady to. Další věc, možná, nějaký věci, co jsou v autě a co by nás mohlo překvapit jako v nákladáčkách, že jo, a nemá to v kontrolních listech.

**Tak a teď už teda k té nehodě na D5. Tam jste tedy zasahoval? Tak pamatujete si, jestli ty hlášené informace na začátku nebo při příjezdu byly přesné nebo dostačující?**

No, hele, já nevím, jestli to můžu říct, byly absolutně nedostačující. Ale protože jsme vyjžděli na dopravní nehodu 7 vozidel bez zranění, tak nám to bylo daný. A ještě to bylo v době, kdy naše prvovýjezdová cisterna vyjela na nějaký padlej strom někam do nějaký vesnice a berounský 2 prvovýjezdový cisterny byly taky vyjetý, takže poslali nás erzetou, takže jsme tam jeli s erzetou. Myslím, že 1 +... 1 + 3, tak ve 4 jsme to měli a otáčeli jsme si 1 cisternu, která nás tam dojela. Ale informace byla 7. Myslím, že 7 vozidel bez zranění.

**A nakonec tam bylo kolik?**

Vlastně 40 vozidel a, teď nevím, asi bylo 5 zraněnejch. Jo, cestou nám dávali zprávu, že tam letí vrtulník. Tak jsem si říkal, proč tam letí vrtulník na takovouhle banalitu. Takže ty informace měly bejt lepší podle mě. Nebo respektive když potom ten začátek, když tu událost nabírali, tak třeba tam bylo těch 7 aut, že jo. Ale potom maj vytěžit dále toho oznamovatele a zjistit, jestli tam prostě ty auta nepříbyly a nepříbyli ty zranění.

### **A vytyčovali jste jako HZS přistávací místo pro ten vrtulník?**

No, já co si uvědomuju, tak pro ten první ne, až pro ten druhý. Ten první přistál na poli. Tady přistával podruhé, tak jsem mu udělal prostor na dálnici. Protože na tom začátku jsme jako neměli čas ještě se starat o vrtulník, protože nás tam bylo asi 6. 6 nás tam bylo na začátku. Takže jsme vlastně to nestíhali nebo tak.

### **A jak dlouho trval průzkum téhle dopravní nehody?**

Průzkum... časovej sled nevim, ale než jsem došel, jako by ten průzkum se dělal 360. Takže ho objet dokola, prostě koukat i zespodu, pak spoustu kamionů, kouknout, co se převážejí, že jo. (jméno zasahujícího příslušníka HZS ČR) došel dopředu, tak už jsem měl asi 5 telefonů od vedení HZS. Jako jak to tam vypadá? Já říkám prostě ještě není hotovej ani průzkum a už mi volá. Generální ředitel mi volal, ze záchranného útvaru mi volal, jmenoval vše, co tam chci za techniku a ještě jsem to měl obejítý, jo. Zpětně jsem pak koukal na telefon, měl jsem asi 12 hovorů. V první fázi jo, zásahu.

### **A ten průzkum jste teda zase dělal sám v jednom člověku?**

Sám a klukům, jak jsem postupoval dopředu, jsem říkal, kde by se mohlo vyprošťovat případně, a kde jsou nejmasivnější úniky, kde je to potřeba co nejdřív zajistit. Bylo tam spousta lidí, který vlastně byli vystreslí a kouřili tam, že jo. Takže jsem dal je, aby vodcouvali se dál někam, aby nekouřili u toho. Je to nenapadlo v tu chvíli ty lidi, že jo? Tak všude pochodovalo spousta těch lidí. Hrozný.

**No na to navazuje moje další otázka, jestli se prováděla na místě události stabilizace vozidel?**

Tady v tom, když, když se nabourá 1 auto, tak se to dělá, protože se to stíhá a pojme se to. Ale 40 vozidel a zajistit 40 vozidel jenom proti pohybu by bylo strašně náročný. Jak u zásahu vezmeme klín, zajistíme to klínem, zatáhneme brzdu, tak jsme se k těm vozidlům ani nemohli dostat nikdy. A navíc ani tady ty prostředky na to nebyly, takže improvizovaně. Naštěstí to bylo jako na nějakém rovném místě, že to nebylo nějakým stoupáním nebo klesáním.

**A za jak dlouho dorazila ta jednotka záchranného útvaru? Vybavíte si?**

Musel bych se podívat. Jestli budete pak dělat rozhovor s klukama a zjistím to.

**Vyskytl se během této události problém, který zásah ztěžoval nebo ovlivnil nějakým výrazným způsobem? Vybavíte si?**

Problém byl vlastně to, co to způsobilo hlavně, že jo. Probíhala ta bílá tma a ten den, kdy se změnila situace z tady toho počasí, jako je dneska, jasno, pěkně, začal foukat vítr a sněžení, který bylo, já nevím, třeba 10 minutový. Takže všude, když tam pak byla rozjetá ta nafta, tak se to blbě, jakoby tím sorbentem pohlcovalo, nějaký ty sorpční dečky, co jsme měli... To tu vlastně mám tady.

**Takže i ten příjezd na to místo zásahu byl...**

Příjezd jsme se tam taky, vlastně tady sjížděli s Hořovicema, no, to bylo všechno zasněžený, neupravený cesty, takže to dost klouzalo. Další věc vlastně v průběhu zásahu, potom odpoledne se to stalo ještě jednou, zase znova ten sníh do toho.

**No v čem hlavně se lišil postup řešení této nehody od řešení běžné dopravní nehody?**

Počtem těch vozidel, jak jsem říkal.

**Masivní počet těch vozidel?**

U jednoho vozidla, to prostě člověk udělá. Tu stabilizaci, protipožární opatření, všechno rychlejš, o hodně rychlejš a efektivnějš než u čtyřiceti vozů, do kterých se vlastně prostě ani nedalo dostat. Tedy i když vlastně ze 2 jízdních pruhů byly třeba 4, 5, možná tam byly zaparkovaný ty auta, že jsme tam vlastně dostávali nějaký lidi ven asi až třeba po půl hodině, který nebyli zraněni, ale prostě nemohli se přes hromadu aut nikudy dostat ven.

**No a poslední otázka. Setkal jste se někdy ve své praxi s ještě větší dopravní nehodou, než byla tato?**

Nesetkal.

**A myslíte, že jste dostatečně připravený, když to takhle řeknu? Na tenhle typ. Víím, že se to nestává často tenhle typ dopravních nehod, že kdyby třeba souběžně nebyly ty mimořádný události, co jste říkal na začátku, že 2 auta byly mimo ještě?**

Já když jsem tam přijel, tak jsem si hned říkal o další jednotky. Když jsem viděl, kolik je tam uvnitř, říkám to prostě nezvládnem. Ale přes operační jsem dával, že to můžeme rozdělit, že jedna, že jedna část bude zasahovat ze směru jakoby od Plzně a druhá od Prahy, že můžou najíždět protisměrem na ulici.

**Takže najížděli i v protisměru?**

Najížděli protisměrem. To jsem dával do vysílačky, že to, že si tam můžeme rozdělit, že část byla zasahovat zezadu, část zepředu a chodili jsme, že jsme si prostě brali popis, ten sprej značkovací, a na levý přední kolo jsme si stříkali prostě kříž, když jsme to auto měli prostě v uvozovkách čistý, udělaný protipožární opatření, lidi venku nebo prostě pro nás už bezpečný, tak jsme ho měli dávno označený, jak už tam bylo těch aut hodně, aby jsme to prostě pro další jednotky, který přijížděli a věděli, který auto maj dál jako řešit.

**A kdo zajišťoval ten příjezd v tom protisměru? To byla policie nebo jste to dělal taky vy?**

Policie tam asi myslím, že v tu chvíli ještě nebyla, takže jsem jenom do vysílačky řekl, že dálnice stojí, takže ty kluci jeli opatrně odstavným pruhem.

**Za jak dlouho přijela policie na místo?**

Hale, velitel zásahu, co tam byl, kterej možná jsem přijede taky, říkal, tak ten to bude mít určitě sepsaný, tak tady ty časy von bude vědět, takže ten to řekne. No já se ho pak můžu stejně podívat do počítače.

**No, to jak si vybavíte...**

Tam bylo pak spoustu policejních aut jako nakonec, ale ten začátek nevím, nebo ta první hlídka vždycky přijede taky rychle, ale ta nemá čas řešit dopravu nebo nějaký objízdne trasy nebo tak.

## **Příloha 4 – Rozhovor č. 2**

### **Tak jak dlouho sloužíš u HZS?**

Prosím tě, já budu teďko v červnu, budu 15 let.

### **No a jaký máš vzdělání nebo kurzy týkající se řešení dopravních nehod?**

Tak ze školy, tak mám normálně středoškolský vzdělání, strojírenskéj obor a základní kurz u hasičů a pak mám kurz RZA, co se týče jakoby nehod, že jo. Jinak vlastně, já jsem jako náhradník ve vyprošťovacím družstvu, takže jako víc toho nemám.

### **No a kdyby sis chtěl dodělat nějaký vzdělání nebo kurz, umožnil by to zaměstnavatel?**

Tak jako to není problém tady. Pokud je s tím člověkem plánováno někam jako dál, tak se ty kurzy postupně rozšiřují jako normálně, ale... A pokud jako co se týče školy, třeba vysoký školy, tak za určitých podmínek se to tady prostě jako toleruje, to studium.

### **No a jak často vyjíždíš k dopravním nehodám?**

Hele, ony ty nehody jsou častější než požáry. Tady máme nějakých 400 výjezdů ročně. To když se stane, tak já nevím dvakrát za měsíc, že se jako jede na něco. Ale co se týče něčeho, ty jsi přišel kvůli tý hromadce, že jo, tak to bylo, já si pamatuju za těch 15 let nějaký 2, 3 takovýhle nehody.

### **Jak často jste u dopravních nehod jako první?**

Záleží, kdo řídí. Těch je tak tam je spoustu jako specifík. Jestli to nabírá 112, 155 a jestli to třeba nenaberu v jiným kraji a nedostane se to k záchrance. Ale většinou s tou záchranku jsme tam tak nějak nastejno. Někdy je tam rozdíl třeba minuta.

### **A je tam fakt rozdíl, když to nabere 112 třeba?**

112, 150 je vlastně stejná. To jsou jedni a ti samí lidi. To jsou jako ten, jakoby naše nabírání. Tam je potom problém, když si to nabírá záchranka třeba. Oni než to předají tou datovou větou, tak tam vzniká nějaký kratší prodlení a říkají, že větší problém je, když to je třeba to operační středisko zahlcený a jde to z Plzně, tak tam říkají, že jsou třeba 2, 3 minuty. Jo, ale to... Ale my to nemáme ověřený, takhle se to k nám vždycky jako donese jo?

### **Takže pro mě je lepší volat rovnou sto padesát?**

150, 112.

### **Jak dlouho trvá prvotní průzkum dopravní nehody? Na co se tam hlavně zaměřuješ?**

Tak takhle, já jsem jako strojník, takže mě se víceméně takovejhle průzkum netýká, to je na tom veliteli, ale většinou stejně, tak když přijedem, tak vidíš vo co de. Tady to bylo teda horší, že jo, tím, že to bylo roztažený na nějakých, nějakým úseku. Takže zrovna já jsem teda šel jednou stranou a ten Honza, co tady bylo přede mnou, tak ten šel po pravý straně mezi lidma. Já jsem šel jakoby po středových svodidlech, takže jsme to tam proběhli, jestli tam vůbec někdo není zaklíněnej. Je to otázka chvilky, že jo, než se jenom tak jako zorientovat.

### **Takže v řádech maximálně nějakých minut?**

No jo, tady to bylo do pěti minut, než to člověk obešel celý jakoby.

### **No, jak často u dopravních nehod spolupracujete s SDH?**

No, tak zaprvý tady předurčenost na nehody pro dobráky je, ty jo, nějaký 3, 4 roky zpátky to začalo. Že začali jezdit. My tady máme vlastně předurčenou jednotku Komárov a Zdice. Takže když je pošlou, zrovna s Komárovem jsme byli, to je asi 4 šichty zpátky na vyproštění. Takže já nevím jednou za čas. Prostě se to povede jednou za 2 měsíce.

### **Myslíš, že jsou dostatečně vybavení pro řešení dopravních nehod?**

Já to nebudu komentovat... Nebo ne, takhle, já ti to okomentuju, že jo, nikde to nebude. Já si osobně myslím, že zrovna třeba dobrovolní hasiči nemaj na nehodách co dělat. Protože jako, ehh...

### **Třeba, že nemají jako dostatečný vzdělání v tom nebo...?**

Za mě. Ta prostě ta výbava, ta výbava je nějaká. Tam je to vlastně úplně jedno, s čím tam kdo přijede, ale těch lidí je tam třeba 50, 30 v tý jednotce a těch 30 lidí nedává, jakoby né... Není vycvičenejch stejně. Když si vezmu tady, tak tady se minimálně jednou za měsíc prostě se dostane nějaký auto alespoň ostříhat, vyzkoušet. Ty lidi to viděj třeba jednou a pak to viděj zase za rok, jo. Co se týče zodpovědnosti, oni si vůbec neuvědomujou, že třeba s tím člověkem můžu nějak blbě pohnout, blbě. Bude z něj prostě mrzák nebo něco. Jo a jsou strašně hrr, jak říkáme, maj vyplašenky v kapse jo, takže jako že jim to tam prostě, jsou takový neřízený střely. Ono to je i u těch požárů. No prostě tady procházejí lidi nějakým sítem a u těch dobrovolných hasičů, prostě tam prostě



každý kdo přijde, tak je tam, že jo. Takže jako myslím si, že by to chtělo víc selektovat, jakoby ne...hm...

### **Že někdy je to až kontraproduktivní?**

Tak. No jsou tady prostě rozumnější, rozumnější jednotky, kde jsou třeba starší chlapi, který se nikam nehrnou, prostě v klidu a pak jsou prostě neřízené střely, no.

### **Jakou znáš nebo používáš dokumentaci pro přípravu nebo řešení dopravních nehod?**

Tak my máme normálně, že jo, školení naše a víc jako nemáme jakoby, nepotřebujeme. Anebo víceméně tady tím, že se tady vlastně jakoby je ta tradice toho vyprošťovacího družstva a můj otec je jeden ze zakladatelů, že jo, vyprošťování v republice, takže vobčas se nějaký takovýhle věci ke mně dostanou, nějaký konspekty a tyhle věci.

### **Konspekty, bojový řád?**

No.

### **Jakým způsobem provádíš, nebo provádíte odstraňování následků dopravní nehody?**

No, tak pro nás je prvořadá záchrana osob, že jo. No, chráníme osoby, pak nějaký životní prostředí, takže se to posype sorbentem a takovýhle věci a pak ten následnej jakoby úklid toho auta je většinou na vodtahovce. Pro nás je to zprovoznit komunikaci, dát bokem, popřípadě auto, když je na střeše, platí u nás nebo neodjíždíme dokavad' není auto na kolech, pořád z něj může něco utíkat. Takže otočit na kola někam na krajnici a tím to pro nás jako končí.

**Kolik ten sorbent jako absorbuje? Odhadem.**

To vůbec netuším.

**Jestli třeba na 2, na 3 auta to stačí při bouračce, když vyteče teda třeba plná nádrž a tak?**

Co se týče benzínu, tak ten se odpařuje, že jo. Takže tam my to jenom zahradit. A ta nafta? To je ten pytel toho sorbentu, ten by měl, ono to teoreticky má pojmout mnohem víc, jakoby žejo, protože to je v laboratorních podmínkách měřený, ale na tu nádrž budou 2 pytle stačit, třeba těch 50 litrů, by to mělo stačit.

**No a jaký jsou pro vás největší nebezpečí plynoucí z dopravních nehod pro zasahující?**

No, tak určitě to bylo neukáznění řidiči. To jako to je problém, jo, protože třeba v noci na dálnici, když má člověk zastavenej, stojí odstavnej a pomalej pruh, tak to ty kamiony jezděj třeba 90 jako. A jako další, pak je problém, že kdyby třeba došlo k nějaký nepředvídatelné události, třeba bouchly airbagy nebo něco, ten člověk tam někde bude, tak tohle, ale mi nějak jako nebezpečí... a pak možná, když třeba ten člověk krvácí, že jo, nějaký přenos nějakých chorob. Ale jako, jinak to jako nebezpečný není, že jo. Ve chvíli, kdy budeš mít zastavenou dálnici, nebude tam nikdo krvácet a nevytáhne pistoli, tak se tam nic dít nemusí. Je to jako klidná věc.

**Tak teď k té nehodě na D5. Pamatuješ si, jestli ty hlášený informace na začátku nebo při příjezdu byly přesný a dostatečný?**

Mno, tak takhle, tady totiž probíhalo přezkoušení. My jsme tady byli v plném početním stavu a probíhalo roční přezkoušení směny, takže postupně jsme chodili, že jo, na potítko. A tady to začalo tím, že se to rozsvítilo na padlý strom, někde Bzová, Březová, teď už si to nevybavím. No a kluci odjeli a do toho tady kolega šel okolo toho našeho výjezdního monitoru a říká hele, tady je dopravní nehoda, sedm, sedm aut na dálnici v Žebráce. Tak jsme říkali, tak asi pojedem ještě za nima. A víceméně, my jsme, ty jo, až někam před Žebrák, tak jsme jeli s tím, že je tam prostě 7 aut a až potom, až potom vlastně došlo k tomu, že to je hromadná nehoda, jako by z více, víc aut. Takže až někdy jako před Žebrákem jsme se dozvíдали, což je pro nás 5 minut jízdy že jo. Tak vono, já chápu, ono v tu chvíli vlastně ona přecházela ta fronta, že jo, toho sněžení a ono těch výjezdů naskakovalo jako spoustu a že věřím tomu, že asi i na tom operačním středisku byl frmol. No, než se to jako dostane ty informace...

### **Jak dlouho trval průzkum týchle nehody?**

No, my jsme se tam potom bavili, nějakých okolo těch 5 minut. Do 5 minut to prostě bylo jako oběhlý celý a víceméně tam se plynule přešlo do nějakýho, hm, tam ještě byli chlapi v nákladáčkách, ten byl zmáčklej, ani né zmáčklej, jiné zmáčkli, ale prostě ten nákladák byl tak blbě zajetej mezi dva 2 auta, že on prostě s náma mluvil z vokna, říká kluci, já bych vylez tím oknem, ale já mám boty na schodech a tak se mu prostě pomáhalo vylézt. Ale taky to z toho průzkumu to přirozeně prošlo jako do toho, no.

### **Prováděla se na místě události stabilizace vozidel?**

Ne. Tam se nic nestabilizovalo. Tam vlastně všechno bylo na kolech. Tam i ta nejrozmlácenější, ta 1 dodávka, co byla nejvíc rozmlácená, tak stála na kolech, takže tam nebylo vlastně zapotřebí.

**Takže vlastně velký štěstí, že všechny zůstaly na kolech?**

Tam jediný potom, co se tohleto řešilo, když se začaly auta tahat od sebe, tak tam byl 1 nákladník červený a ten měl utrženou kabinu, takže ta se chytala k podvozku, aby to nepopadalo. Ale jinak jak stabilizovat se nemuselo.

**A vyskytl se nějaký jako problém, který by zásah ztěžoval nebo ovlivnil výrazným způsobem? Je něco, na co si třeba vzpomeneš?**

Hele za mě, za mě nějak nic tam prostě tadyhle, zaprvý takovýhle zásahy, to je takovej... (zde byl rozhovor přerušen velitelem stanice, který se domlouval s ostatními na běžné práci na stanici apod.)

**V čem hlavně se lišil postup řešení této nehody od řešení běžný dopravní nehody?**

Tak liší se to v tom, že zaprvý je toho hodně a je to na jakoby velkým úseku, že jo, nebo větším úseku. Když je to 1 auto, je to záležitost lokální. A tady nám se to jednalo vo 200 metrů z těch, kde byly rozházený auta. To asi bylo nejvíc co to. Jinak se to jako neliší. Tady akorát došlo k rozdělení na nějaký úseky, že si to prostě ty noví velitelé rozdělili, aby se to líp sepsalo a vyřešilo. Každý si vyřešil svůj úsek.

**Vybavíš si, jak to bylo rozdělený?**

Nevybavím, to už fakt nevím.

**Tam pak ještě se tam přijela jednotka ze záchranného útvaru. Za jak dlouho tam přijeli a s jakou technikou?**

První odtahovka co přijela, tak byl Šimánek z Budějovic soukromá odtahovka. To si pamatuju dodneška.

**Takže ty tam... soukromá firma tam byla dřív?**

No. On ten kluk, my shodou okolností se známe z Facebooku, takže ten přijel. Ten tam byl snad do hodiny.

**Z Budějic?**

Z Budějovic! Blázen jako. A pak vlastně víceméně oni si to řídili tak, že začly najíždět ty soukromý odtahovky a ty ostatní odtahovky přijeli s tím záchranným útvarem.

**No a setkal jsi se někdy ve své praxi s ještě větší dopravní nehodou, než byla tahle?**

Větší určitě ne. Jako zažil jsem třeba, já jsem sloužíval, první 4 roky jsem byl v Berouně, pak jsem přešel sem, tak tam bylo třeba kolem 10 aut, jo. Pak jsem, pak jsem viděl na Humpolci jsem viděl a to jsem jenom míjel v protisměru tam bylo taky pár, nějakých 20 aut. Tohle zatím bylo to největší, co jsem viděl. Ve zprávách jsem teda viděl na D1, na tom stým kilometru, jako tam toho bylo nejvíc asi ale, ale jinak asi největší tohle bylo.

## **Příloha 5 - Rozhovor č. 3**

### **Tak jak dlouho sloužíte u HZS?**

15 let.

### **Jaké máte vzdělání nebo kurzy týkající se dopravních nehod?**

Specializační kurzy na dopravní nehody já nemám žádný, já jsem jako strojník tady na stanici. Já mám školu Příbram, přímo hasičskou, s maturitním vzděláním teda.

Co se týče jakoby kurzů, tak já osobně žádný nemám, nicméně tady se hodně jakoby to vyprošťování na stanici celkově se hodně cvičí, protože tady kluci dělají spoustu soutěží a to, takže i při těch výcvikách. My, co jsme tady dýl, tak jsme hodně věci zažili, když se tady připravovali různý postupy, že jo a hrozně se to cvičilo, že to dělaly různý směny dohromady a tak dále a tak dále.

### **Jak často jsou ty výcviky?**

No, tak třeba teďka před soutěží prakticky každou šichtu no, ale cvičíme, hlavně teda ty kluci, co budou přímo soutěžit. Nicméně oni potřebujou dycky, aby u toho ta směna, co slouží, stejně byla, aby jim třeba něco pomohla připravit, aby jim dělala figuranty nebo něco. Jo, takže vesměs když se cvičí, tak je v tom zapojená celá stanice.

### **Takže že se vám podaří získat 1, 2 auta z vrakoviště nebo jak to, jak to probíhá?**

Teďka jich budeme mít asi 25, jo. My máme takovou větší dohodu tadyhle s jedním kovošrotem a oni nám prostě ty auta zapůjčují. Vesměs to vychází, že

třeba, počítám, poslední dobou to funguje dobře, takže počítám, že tak ty 2, 3 auta za měsíc na to stříhání máme. Jo, když jsou to auta od lidí, tak se to většinou snažíme udělat tak, aby každá směna v tom měsíci, když je jich jakoby víc, prostě měla jedno auto svoje, aby si na něm mohla vyloženě cvičit.

### **A jak často vyjíždíte k dopravním nehodám?**

No to je hrozně těžko říct, jako, protože jsou měsíce, kdy k třeba dopravním nehodám nevyjedeme vůbec a pak jsou měsíce, že třeba během jednoho dne vyjedete na 4 dopravní nehody. Takže opravdu ani odhad nejsem schopnej říct, ale tipnul bych si, že třeba v měsíci, každá ta směna, já nevím, těch 10, 15 nehod by mohla mít. Nicméně nehoda vždycky neznamená, že se stříhá, že jo. A kolikrát se jenom prostě vyloženě udělají nějaký ty základní odpojení těch baterek, to protipožární a uklidí volej, aby to tam neklouzalo, nic víc.

### **Jak dlouho trvá prvotní průzkum dopravní nehody? Na co se zaměřujete hlavně?**

No, v první řadě při každé dopravní nehodě první co je, když je to vostrá nehoda, tak tam přilítáme, když to řeknu blbě, tak tam vyloženě vlítáme jak tajfun a snažíme se v první chvíli zjistit, prostě, kde tam kdo je. Prostě nejdůležitější kde tam kdo je a jestli něco opravdu hoří nebo tam není nějaký problém, aby tam nebyl třeba nějaký elektromobil, z kterého by to jiskřilo nebo se něco nepopojždělo a tak dále. A pokavaď vidíme, že tam jsou lidi relativně při vědomí a v pořádku, tak pak se jde zpátky jakoby znova potom a vlastně se jde potom systémem zajistit ty auta. To znamená od nějakých vypnutí klíčku pouhýho jenom pro začátek až po nějaký odpojení baterií, zastavení úniku a tak dále. Je to dycky podle toho, co se u té nehody najde. Nikdy nejde říct, že průzkum je 5 minut a někdy minutu. To je prostě když bude poražená motorka, tak je to o to jednodušší, že jo. Ale je to taky dopravní nehoda.

## **Jak často u dopravních nehod spolupracujete se sborem dobrovolných hasičů?**

Minimálně. Opravdu se sborem dobrovolných hasičů minimálně. Sbor dobrovolných hasičů, i když mají dneska některý sbory a jsou předurčený na dopravní nehody, tak řekněme, ty tam spousta kluků, který prostě to dělají jenom jako koníček, takže nemůžeme se vyloženě spolehnout na to, že by prostě fungovali, jak mají. Je to prostě opěrný bod, víceméně pro nějaký krizový situace, že přijedou s dalším vybavením a s dalšíma lidma. Nelze se jakoby na ně prioritně spolehnout. Prostě to není možný. Nebo aspoň podle mě to není možný. Nehledě na to, že ani nemají to vybavení na takovej úrovni jako my prostě. Takže...

## **Jakou znáte nebo používáte dokumentaci pro přípravu a řešení dopravních nehod?**

No, tak teď vám úplně nerozumím. Co myslíte dokumentací?

## **Jestli třeba si pročítáte bojový řády, nebo jestli při těch cvičeních máte konspekty...**

No, je víc druhů, spíš jakoby z těch cvičení, jo. Když to řekneme, tak máte papírovou formu cvičení nebo nějaký školení, který jsou teda v rámci odborný přípravy normálně běžně a tam jsou teda jak koncepty, jak cvičební řády, tak máme třeba řeknu ze škodovky určitý jakoby programy nebo takovýchle věci, jo. Takže tam se můžeme na něco podívat. Jezdí, byli teďka několikrát v Boleslavi klucí se podívat, jo atd. Takže zase pracují, když tam jedou, tak to pak zpracují, předají to ostatním směnám jo. Ale potom jsou cvičení, když pak si seženeme vrak tady třeba „na plotě“, který jsou formou uděláme si výcvik s vrakem, dáme si tam auto a buďto si do toho jeden z nás vleze jako na vyndání,



anebo jdeme čistě, že si budeme zkoušet věci. To znamená, zkusíme si, i když se to běžně nedělá, otevřít si to z druhý strany, jo, abychom si oživili i postupy, prostě který běžně neděláme, protože jsou třeba zdlouhavý nebo zbytečně náročný, jo, takže když máme ty auta, tak se snažíme, rozstříháme ho většinou tak, že mu nezbyde pomalu v podstatě nic, ale prostě si tam zkusíme co nejvíc věcí. Jo, zkusíme si i ty nástroje různý, i ty ruční, prostě abysme si to co nejvíc oživili. Ted'ka tady máme mladýho kluka, takže i kvůli tomu vlastně aby i on to viděl. I když my víme, že třeba tu ruční nebudeme používat, protože je to zdlouhavý, tak když je tady on, tak mu, tak si to prostě ten kus auta na to necháme, vyzkoušíme si to a zase když už je to vyndaný, tak si to stejně vyzkoušíme všichni, protože proč ne, že jo.

### **No tak když to máte takhle k dispozici hezky, tak...**

A je to účel i abysme prostě to cvičení mohli takhlenc dělat, jo. A ještě k těm cvičením. Taky se nám stává čas od času, že máme cvičení na dopravní nehody jako vyloženě oficiální. Jako my, byly tady autobusy, se cvičily, že jo, převrácený s lidma a tak dále. Takže i tohle, vlastní cvičení jsou, ty prověřovací a taktický.

### **Jakým způsobem provádíte odstraňování následků dopravní nehody? Jaká je vaše činnost?**

My odstraňujeme jenom ty nejzákladnější následky. To znamená, pokavaď to bude, když to řeknu, padne strom, porazí strom a ten strom spadne někam do pole, tak my ho tam necháme. To není naše starost. My ovlivňujeme komunikace, zprovozníme to, aby to bylo prostě průjezdný, aby to tam po nás neklouzalo, aby tam nezůstaly voleje, nějaký velký střepy, množství a tohle, tak to prostě jakoby uklidíme. Nicméně když je to po tom nějaký, tak se zavolaj

i normální silničáři, ať si to zametou, uklidí, protože nebudeme přeci zametat půl kilometru dálnice, že jo.

**Jaký jsou podle vás největší nebezpečí plynoucí z dopravních nehod pro vás jako pro zasahující?**

Okolní provoz. Jednoznačně.

**To byste viděl jako nejdůležitější?**

Určitě. Momentálně, kor na těch dálnicích jako to, co předvádějí momentálně lidi, jak se cpou okolo a projíždějí. Nebylo by to poprvé, kdy nám někdo přešel kužely, který jsme si tam dali a tak dále. Jako takže ono pak, když už tam stříháte někoho z auta, dáte si tam vedle kužely a najednou se přijede, příítí nákladák, kterej má 40 tun za sebou, máme je tam 2, tak je to docela jako v tu chvíli je to opravdu asi největší riziko.

**Jak to zlepšit? Třeba zlepšit spolupráci s policií nebo...?**

A já si myslím, že ani policie není schopná to dnes uhlídat. Jako to bychom museli při příjezdu k dopravní nehodě zavřít celou dálnici, vždycky. To by byla jediná možnost. Abychom to měli opravdu jako chráněný. Nicméně už se mockrát i stalo, že my jsme stříhali směrem. Teď řeknu třeba na Prahu a samozřejmě ve směru na Plzeň. Protijedoucí auta musíme čumět, musíme fotit, musíme volat honem, co se tam děje a vznikla nehoda i naproti. Byli jsme u toho kolikrát, že jsme to, stříháme, najednou slyšíme ránu, otočíme se a proti, že jo, se střetli, jak na to čuměli. A to prostě dělají vyloženě lidi. Tohlencto to nemůže nikdo uhlídat.

**Tak jo, teď teda k té nehodě na D5. Pamatujete si nebo vybavíte si, jestli hlášený informace na začátku nebo při příjezdu byly přesný nebo dostatečný?**

Nebyly přesný. Nebyly přesný a nebyly ani dostatečný. Já jsem byl řidič na prvním výjezdu myslím a vyjížděli jsme, nám se to tady rozsvítlo, my jsme měli každoroční přezkoušení, jsme tady byli všichni. Vyjížděli jsme na padlý strom do Březový, jsme sedli do auta, tady jsme vyjeli ze vrat a tadyhle hned na rohu, jak máte ty první majáky, tam najednou byla zpráva, že změna, že jedeme na dálnici na dopravní nehodu 2 aut, pak najednou 3 aut, pak 7 aut bez zranění a tím to skončilo.

**Takže jste počítali se 7 autama?**

No. Na tom, voni pak snad ještě upřesnili, to už jsme byli skoro u dálnice, ale to už jsme viděli, jak to tam stojí až někam bůhvíkam tak upřesňovali, že je to hromadná nehoda více aut, ale nebyli schopni vůbec jako zjistit nebo říct kolik nebo co je.

**No jak dlouho trval průzkum této konkrétní nehody?**

No, to tady dlouho, protože jenom než jsme se dostali na začátek, tak to bylo opravdu docela dlouhá doba, no. Tam se nenechalo místama vůbec projít mezi těma autama. My jsme museli za svodidlama obíhat snad všude. To klouzalo jak byl čerstvě napadaný ten sníh, takže to bylo docela blbý. Tady počítám, že tak kolem těch 5 minut.

**No takže řádově to nebyly desítky minut, ale minuty?**

Ten prvotní průzkum si myslím, že byl v minutách. Že jako vopravdu 5, 10 minut bylo maximum, kdy jsme se dostali až vlastně na ten začátek, na to rychlý proběhnutí, abychom koukli, jestli někde není opravdu někdo zaklíněnej, nezačíná něco hořet. Naštěstí teda musím říct, že tady na to, jak to bylo nebo kolik tam bylo aut, tak opravdu z naší strany, tam nic tak extrémního nebylo, i proto ten prvotní průzkum byl relativně rychlejší.

### **A kolik lidí do něj bylo zapojeno?**

Vlastně všichni, co jsme tam přijeli, v tom prvním, no.

### **Prováděla se na místě události stabilizace vozidel?**

No, vzhledem k tomu jak byly napasovány na sobě, tak asi se tam nikde nic nestabilizovalo. Ono snad bylo všechno i více méně na kolech. Co jsme tak nějak tam brali padaný nárazníky, na 2 nákladáčkách se rozsypal náklad, tak jsme lidi vyhnali za svodidla. Prostě v tu chvíli a vzhledem k tomu, že to nebylo nikde zkraje, tak ani nebylo dostatečně možný v našich silách prostě to nějak zajistit nebo něco s tím dělat, takže pro nás v tu chvíli stabilizace prostě spočívala v tom, všechny lidi, co tam byli, dát odtamtad pryč a budou tam jenom hasiči.

**A vyskytl se během této události nějaký problém, který zásah ztěžoval nebo ovlivnil? Jestli si vybavíte nějaký jako zásadní problém, který to pak ztížil?**

Jako zásadní problém... Z mé strany jako zásadní problém vidím chaos ve vedení v našem. To bylo prostě potom, když tam začli jezdit takový ty vyšší, tak si to začli přebírat mezi sebou a řídit hlava na hlavu. Tak to bylo něco. Něco, co předváděli, jako než se nějak dokázali sjednotit, prostě úplně něco hrozného.

A druhá věc, co byl velkej problém, tak bylo řízení dopravy, protože na řízení dopravy jsem skončil já, ještě s 2 kolegama a policajti seděli v autech a nebyli schopný vylízt a něco tam dělat jako. Mrznul jsem tam, než to skončilo. Na nájezdu na dálnici. Vlastně žebráci. Byl to docela problém, protože spousta lidí, když najíždí na dálnici, zastaví je hasiči, že tam nemůžou, tak jsou vulgární a jakkoli je nerespektuju, to kdyby tam byli ty policajti, myslím si, že by to bylo mnohem snazší.

### **Takže ti policisti se vůbec nevěnovali řízení dopravy?**

Ne. Ty tam byli jenom chvílku, pak odjeli a co jsem slyšel od kluků, tak jenom seděli v autech a předávali si informace. Jezdili jedním autem sem tam nebo dvěma jak blázni. To přijel tenhle tenec se na to podívat, tu přijel támhle tenec se na to podívat a my jsme jenom pouštěli na nájezdu a nic.

### **V čem hlavně se lišil postup řešení této nehody od řešení běžné dopravní nehody?**

Hlavně hroznej rozdíl byl v tom, že jak to bylo velký, tak spousta řekněme kancelářských a vysoko postavených funkcionářů jak od nás, tak od policie, tak si na tom chtěla jakoby udělat to svoje. Takže hroznej problém v tom, jak jsem říkal, že prostě si to tam mezi sebou přehazovali, dohadovali se, aby voni to měli jako správně, jako šlo jim víceméně, protože se vědělo už v tu dobu, že tam není nic jako většího, tak jim v tom jich tu chvíli vyložene, z mýho pohledu, jim prostě šlo jenom o to, aby prostě jakoby se ukázali, ale ne aby nám pomohli to tam nějak vyřešit. Říkal jste, že to je anonymní. Já to říkám popravdě.

**Je to anonymní. Nemusíte mít vůbec strach. No a poslední otázka. Setkal jste se někdy ve své praxi s ještě větší dopravní nehodou, než byla tahle?**

No, s větší ne, ale s horší. Tajdlenc v Hořovicích, když se jde ohradou dolů, jsem byl na céčkové směně, tak vlastně večer začalo pršet, k ránu to přimrzlo a tam je docela velkej kopec prudkej a tam bylo asi tenkrát 12 nebo 15 aut v sobě. Tam teda nikdo nejel rychle, ale problém byl, že jedna paní se bála, tak z toho auta chtěla vylízt. Jenže jak to klouzalo, tak to nešlo. A to další auto, jak přijíždělo, doklouzalo k tomu jejímu, strčilo do jejího. Jí to odhodilo a rozlámalo jí ta nohu v koleni. Problém byl v tom, že to byl jeden velkej led a my jsme se tam nemohli dostat, tak mě kluci uvázali na lano a i s nosítkama mě pouštěli po silnici dolů jako na sáňkách. Takže jako tam to byl docela problém a tam byly auta napadaný dole v zahradách, takhle spadlo jedno, druhý bylo na střechu jako. No, jako tam to bylo docela hustý, no. Jinak, jako asi když jsou potom ty nákladáky hodně zapasovaný k sobě, když se musí fakt hodně vystřihovat, ale jakoby většího nic asi z dopravních nehod nebylo.

**Ještě vlastně k tomu, k té nehodě na D5, tam pak byl vrtulník záchranné služby, vytyčovali jste přistávací prostor pro něj?**

Tak to vám nepovím, protože v tu dobu už jsem byl na křižovatce, takže jako nevím, ale většinou, když přilítavaj ty vrtulníky, tak buďto se zastaví prostě celej provoz a oni si nalítavaj podle toho zase, kdo letí a nalítavaj buďto vyloženě sami, že to viděj ze shora kam můžou, kam nemůžou a nebo když potřebujou, tak si řeknou. No, takže tam je to podle toho co voni viděj ze shora. Pravda je, že shora maj lepší přehled, žejo, takže si asi snáž určej a řeknou.

## **Příloha 6 – Rozhovor č. 4**

### **Jak dlouho sloužíte u HZS?**

28 let.

### **Jaké máte vzdělání nebo kurzy týkající se dopravních nehod?**

Já jsem přímo krajskej garant Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje, takže vyprošťování by mělo jít celý kompletně ve středních Čechách za mnou. Pod sebou mám guaranty územních odborů a instruktory. Celkově je nás nějakých 52 těchletých instruktorů. Každá stanice, tadleta malá, když to řeknu, ta béčková má 1 instruktora na stanici a každá centrální stanice má na směnu 1 instruktora. Máme 33 stanic, takže podle toho máme ten adekvátní počet instruktorů a garantů. V odbornosti, já teda ještě postaru mám kurzy vyprošťování zhavarovaných vozidel, to byl specializační kurz. Dneska už se ty kurzy, tyhle ty specializační nevedou. Jsou to, jsou vlastně v rámci základní odborný přípravy a akorát ty instruktoři navíc mají kurz instruktora ve vyprošťování, kde vlastně prakticky se spíš jako učí, jak mají učit, než jako aby se učili něco v tom kurzu. Takže už by to měli bejt takový kovaný lidi.

### **A ten nástupní odborný kurz, ten se obnovuje po nějakých letech?**

Nástupní odborný kurz jako nástupní odborný kurz, pokud je člověk na pozici hasiče, tak po 5 letech se obnovuje. Pokud má vyšší pozici strojníka a technika, velitele, tak obnovuje vždycky jenom ten kurz příslušný k té funkci, takže samozřejmě neobnovuje velitel nováčkovskej.

### **No a obnovuje se celý ten balík jako komplet?**

Ne, ne, ne, vždycky se obnovuje, vždycky se obnovuje jenom ten kurz tedy ten specializační, jo, takže když je velitel družstva, tak obnovuje kurz taktický řízení, ale zároveň ten velitel družstva třeba může si udržovat kurz chemický služby, kterej taky musí po 5 letech obnovovat, nebo strojníka, který musí jako po 5 letech obnovovat. My ještě vlastně tady v té oblasti vyprošťování já ještě dělám rozhodčího na republikový úrovni, takže tam obnovujeme si kurz rozhodčího ve vyprošťování jednou za 5 let.

### **Jak často vyjíždíte k dopravním nehodám?**

Takhle, samozřejmě my držíme služby řídicích důstojníků, to znamená 24 hodinová nepřetržitá pohotovost a záleží na posouzení toho řídicího důstojníka nebo vyhodnocení velitele zásahu nebo operačního střediska, jestli je nutnost ta přítomnost. Jinak jako běžně já teda nevyjíždím, protože jsem nějakým 7. rokem tady jako velitel stanice v denním režimu, ale samozřejmě, když přijde nějaká těžší dopravní nehoda nebo hromadný prostředky nebo železniční, tak samozřejmě jedu s klukama taky.

### **Jak často jste u dopravních nehod jako první?**

No, tak to já už nedokážu dneska posoudit, ale tak samozřejmě, já si myslím, že to je, možná bych to rozdělil na třetiny. My jako hasiči třetina, větší třetina záchranka, třetina policie. Záleží samozřejmě, kde to je, kde kdo má ty stanoviště a kde kdo se pohybuje. Třeba ty policajti zrovna můžou bejt někde hlídková činnost, takže tam můžou bejt dříve. Jo, někdy ta záchranka tam může bejt dříve, protože to nabere nebo se odněkud vrací. Nebo taky se může stát, že tam prostě jsme my dříve, protože můžeme jet kolem. Anebo to máme bližší.

### **Rozdělil byste to teda?**



No, já bych to rozdělil asi pravděpodobně na třetiny, ale ono se tam nejedná o nějaký jako dlouhý dojezdové časy mezi sebou, pokud by se nesháněly nějaký osádky. Ale vždycky si myslím, že to je tak řádově v minutách, než se to sjede ten integrovaný záchranný systém kompletní.

### **Jak dlouho trvá prvotní průzkum dopravní nehody? Na co se zaměřují hasiči?**

Průzkum, průzkum trvá samozřejmě někdy může trvat řádově do nějakých pár minut. Někdy to může trvat dýl, protože asi tady pravděpodobně jste kvůli tý hromadce a ten průzkum někomu může trvat několik minut, možná desítek. Ale při tom průzkumu, tak jasně, my průzkum vlastně děláme už při jízdě v zásahu. To už je průzkum a je to z nějakých informací, který podá operační středisko nebo operační střediska. Oni jsou mezi sebou nějakým způsobem propojený. Pak nějaký vizuální průzkum, když se přijíždí na místo, jestli se z toho kouří, nekouří, jak se, kde ty auta všechny jsou. No a samozřejmě ten průzkum je i daný jo, to znamená hned kolik aut, poloha aut, kolik zraněnejch, kolik zaklíněnejch, co z toho uniká, hoří to, nehoří to, převáží to nebezpečný látky, v jaký je to, je to v nepřehledný křižovatce, je to na dálnici jo, no a tím průzkumem se prostě musí vyhodnotit tyto všechny činnosti a pak se na to navazuje.

### **Jak často u dopravních nehod spolupracujete s JSDHO?**

Je už dneska na celorepublikový úrovni, ale spíš se budu bavit dneska spíš o středních Čechách. Takže ve Středočeském kraji máme už 50 dobrovolných jednotek předurčených pro systém prací při dopravních nehodách, který jsou teda vybaveny a hlavně vyškoleni teda. To školíme taky my, teda mimo jiné, takže vyškoleni a vybaveny nějakým tím, teda tímto technickým prostředkem na ty dopravní nehody. A my máme takovej jakoby tady systém, protože

někteří jednotky jsou běžně povoláváni k dopravním nehodám, kde je horší dojezdovej čas profesionální jednotky, Někteří, ty jednotky, jsou povoláváni, pokud to operačním vyhodnotí, že jsou tam potřeba a jsou dislokované někde poblíž. Ale pak máme ten systém těch jednotek spíš že zálohujou tu stanici jo. Takže my máme třeba každá stanice ve středních Čechách má jednu zbrojnici, dobrovolnou jednotku, která je zálohuje, takže my můžeme klidně vyjet na východní část hasebního obvodu, řeknu na nějakou jinou událost a ta dobrovolná jednotka na západní části může mít tu dopravní nehodu, takže to zajistí. A samozřejmě ten systém je, že je vyslaná už potom další stanice, ale samozřejmě ta dobrovolná jednotka si tam s tím musí řádově 10 třeba 15 minut poradit sama. Asi největší zkušenosti tady z té oblasti mají kluci z Rudný, kde těch dopravních nehod je poměrně často na dálnici hlavně té Prahy a ten dojezdovej čas té stanice z Berouna splňuje ty podmínky, zákonný, ale samozřejmě, je na hraně, hlavně tam můžou bejt dřív, takže ta činnost jejich je rádoby, jako...

### **A je to velká pomoc ve vašich očích? Tyto sbory?**

Vyškolonych, jakože vyškolení jsou, pokud cvičí, jakože cvičit musí, tak samozřejmě ta pomoc je. My jsme konkrétně teda ve vztahu k týdle té nehodě tam vlastně vyslali veškeré dostupné okolní jednotky předurčené na systém těch dopravních nehod.

### **Jsou podle vás teda dobře vyškolení, dobře vybavené?**

Jako když vám řeknou, že by byli špatně vyškolený, tak si řežu větev sám pod sebou, že jo, když je školíme. Né, tak jsou, jsou vyškolení, prochází vlastně základním odborným výcvikem, to je speciální 40ti hodinový kurz a každým rokem a to se netýká jenom dobráků, ale i profíků, je 16 hodinový školení, vyprošťování, dopravy. Dneska se to jmenuje vyprošťování u dopravních

nehod. Ten název jsme změnili, jo? Takže samozřejmě to přínos má a musí se teda vždycky tohle cvičit a školit. Nejlepší výcvik je praxe teda, samozřejmě, ale ne vždycky se každé k tomu dostane, no.

**Jakou znáte nebo používáte dokumentaci pro přípravu a řešení dopravních nehod nebo jakou mají hasiči k dispozici? To je bojový řád nebo takový.**

Tak stoprocentně bojový řád, metodický listy kapitola dopravní nehody, to je jedna věc. Druhá věc jsou konspekty odborné přípravy, taky metodika dopravních nehod.

**A ty jsou trošku rozvinutější?**

Jsou rozvinutější trošičku, ale nicméně, protože aby to bylo zjednodušené, tak vlastně v loňském roce vyšla jedna knižnice o dopravních nehodách. Takže vlastně taková příručka jako školicí materiál, to vám můžu klidně ukázat, jestli ji chcete vidět, na který jsme dělali a vlastně jsme ty materiály se snažili nějakým způsobem sjednotit pro celou republiku, protože samozřejmě bojový řád je daný, to je vlastně kuchařka a dogma hasičů, ty konspekty taky, ale ještě jsme udělali k tomu tyto věci. Samozřejmě se dneska používá v tabletech, máme, no, RESCAR system, to znamená, to jsou takový ty bezpečnostní prvky a konstrukce vozidel. Takže my si dokážeme, nebo to máme i v telefonech velitele, my si dokážeme vo tom autě najít základní informace, kde je baterka, kde jsou airbagy, kde jsou přepínače pasů, kde jsou různé výztuhy.

**To má tedy jenom velitel?**

Mají to k dispozici ve vozidlech, v tabletech. To je každé vozidlo vybaveno tabletem, takže většinou s tím pracuje ten velitel. Anebo to můžeme mít stažený v telefonech. Takže si můžeme najít veškeré informace, kor v dnešní době,

o hybridech, elektromobilitě a tak dále. Jo, takže můžu říct, škodovka, trojková rok výroby 2020, sedan, tak si to tam naboucháme, ono nám tam vyjede obrázek člověk, kde vlastně máme umístěný autobaterie, přepínače pasů, kde jsou různé airbagy, kde jsou ty patrony k airbagům a vlastně je to takovej jakoby nástroj, obrázkový nástroj, aby ty kluci na místě věděli co, kde, jak.

**Jakým způsobem se provádí odstraňování následků dopravní nehody?**

**Jaká je vaše hlavní činnost?**

No, tak pokud skončí, pokud skončí záchranný práce, tak se může přecházet tzv. k likvidačním pracím, ale likvidační práce jsou na rozhodnutí velitele zásahu, jestli je to vůbec nutné nebo není nutné. Jo, to znamená, že samozřejmě pokud mají odsun zraněných, zajištění protipožární a zajištění nějakým způsobem úniky a dále to nehrozí, tak není nutné, aby my jsme ty likvidační práce dělali. Od toho už jsou soukromé subjekty a nebo pokud je to třeba na žádost policie, tak samozřejmě my s tím můžeme dělat, ale většinou teda se snažíme u té dopravní nehody to vyřešit tak, abysme odjízďeli s tím, že auto by mělo být minimálně na kolech, odpojená autobaterie, nemohlo dojít k vzniku požáru a zajištěný ty úniky provozních, všeobecně provozních náplní i za cenu toho, kdyby tam něco ještě dokapávalo, tak tam ponechat nějakou sorpční rohož nebo sorbenty a předat to. Vlastně většinou to stejně předáváme ty policii, nebo která pak vlastně s tím majitel řeší nějaký ty odtahy a následný úklidy.

**Jaké jsou podle vás největší nebezpečí plynoucí z dopravních nehod pro vás jako pro zasahující? Co byste viděl jako největší riziko?**

Tak největší riziko je, že se pohybujeme na silnicích, kde je provoz, to je daný. Druhý samozřejmě riziko je zachovat maximální bezpečnost práce, to znamená použití maximálních ochranných prostředků, což je každéj hasič vybaven

nejdříve svým oděvem, rukavicema, přilbou, ochranou zraku... Navíc se ještě používá u dopravních nehod respirátory při řezání skla nebo železa, protože ten prach, pokud by se vdechnul, tak už to ten člověk z plic nedostane. No a samozřejmě ta vlastní taktika, to používání, protože samozřejmě s tím nástrojem asi dokážete dělat i Vy, ale já vás asi u toho budu těžce peskovat, že stojíte špatně, že to špatně držíte a tyhle věci. Takže i tam je vždycky, vždycky prvořadá bezpečnost i zasahujících, protože ten systém postavený u nás je, že by mělo vždycky vždy minimálně družstvo 1+3. A když to vezmu, že tam bude jenom 1 vozidlo s jedním zaklíněným, tak ten objem prací pro ty 4 hasiče je tak akorát adekvátní k tomu, že 1 kluk tomu musí velet. Takže to je takový, to jsou takový ty voči, ten by měl velet a koukat, co ty kluci dělají, jestli nemají nějakou činnost, že by se mohlo něco stát. Ten druhý kluk má takovou tu roli toho zdravotníka, to znamená, ten by se měl starat o to zranění, jak ošetřovat, tak z psychologického hlediska. A samozřejmě si všichni musí poradit na tom systému, kudy ta osoba pro ní to bude s ohledem na zranění a možnosti lehčí. A pak jsou ty 2 kluci. My říkáme jednomu takovému ten stříhač a druhý takovej ten pomocník, ty se věnujou té práci, takže oni když potom jako začínají tu činnost vyprošťování, pokud je nutná, tak samozřejmě nekoukají za sebe, ani tam nevidí a od toho jsou tam ty oči toho velitele a v okamžiku, kdy si třeba například ten jeden kluk zapomene brýle nasadit a něco mu vleze, vlítne do oka, tak vlastně jsme ho z toho zásahu vyřadili a už máme jednoho zaklíněného, zraněného, našeho zraněného a už jsme jenom 3, na 2 zraněný, takže proto se musí dodržet maximální taktický postupy a bezpečnost, která existuje. Proto se to cvičí a školí.

**Tak a teď už teda k té nehodě na D5. Vybavíte si, jestli hlášené informace na začátku nebo při příjezdu byly dostatečný nebo přesný?**

No, tak dostatečný a přesný nebyly a ani být nemohly, jo, protože ze záběrů, následně, po té dopravní nehodě, co lidi sdíleli na sociálních sítích, bylo několika, několikanásobně vidět, jak ta nehoda v uvozovkách vznikala. My jsme vlastně ten den tady, probíhalo přezkoušení z odborné přípravy, tady bylo vlastně, jelikož nevím, jestli vám to říkali kluci, sloužíme v 8, ale minimum je 6, takže tady bylo i těch 8 lidí plus já plus ještě vedoucí IZS z Berouna. A vlastně došlo k tzv. bílý tmě, jo, že se úplně zatáhlo. Teda vopravdu začalo nehorázně sněžit, že nebylo vidět z oken na 5, 10 metrů. A my jsme vlastně první výjezd měli na padlý strom. Jo, takže vlastně nám se to tady rozsvítilo na pád, padlý strom přes komunikaci, kde jsme poslali teda 1 osádku a zhruba za minutu, za dvě, teďka nevím přesně, se to rozsvítilo na tuhle dopravní nehodu a kluci samozřejmě, je okamžitě operační volalo, ať přejedou na tu nehodu, že ten strom vyřeší dobrovolná jednotka. A první informace tuším zněla něco o nějakých 7 autech. Ale samozřejmě během té jízdy to operační středisko nabíralo tu informaci, že se to tam hromadí. A jak byla ta bílá tma, nepostihla jenom nás, tak trošku větší území, takže ostatní stanice taky jezdily, takže na tom operačním středisku byl frkot. No a vlastně až když tam kluci přijeli, tak zjistili, že vlastně v tu chvíli se jedná o jakoby hromadnou dopravní nehodu. Odhadem, co vám asi řeklo věděčko, nevím, on tam byl první, kde už teda samozřejmě na základě těch dalších informací to operační středisko se snažilo vysílat další síly a prostředky těch předurčených dobrovolných jednotek. A vůbec i mezi krajskými výpomoci z Plzeňského kraje, protože my jsme bohužel, ten Beroun měl asi tuším 3 výjezdy v tu chvíli, takže tam přejížděl velitel čety a přijížděl tam speciální vyprošťovací automobil. Takže vlastně nakonec ten rozsah, proto i ten velitel družstva pak volal sem, abysme ještě udělali průzkum z toho mostu, takže já jsem se pak jel na ten most teda, to vůbec monitorovat ze shora podívat se a vůbec teda vyřešit, jak to bude. Samozřejmě v tu chvíli už to bylo trošičku všechno, tak jako špatně, protože silnice začla namrzlat, začly se tvořit absolutně všude kolony, jo, takže dálnice

samozřejmě byla teda uzavřená v tom směru, kde se stala ta nehoda a pak došlo i k částečnému uzávěru do protisměru. Ale, prostě říkám, tady těžko říct, protože, jeli jsme původně na 7 aut, ale to se prostě během té cesty a každou minutou měnila ta informace.

**Na to navazuje trošku další otázka, jak dlouho trval průzkum téhle hromadný dopravní nehody?**

Já na to nedokážu odpovědět, protože to by vám musel říct Honza, s kterým jste mluvil, protože on tam byl první. Jak dlouho mu ten průzkum trval, nejsem schopen říct, ale myslím si, že do 5 minut měl tak nějaký jakoby 50% informace důležitého typu, že to nehoří, že se tam nenacházejí nebezpečné látky a že nemá někde někoho zaklíněného, přímo.

**Takže to bylo v řádech minut, ne jako desítek minut...?**

Ne, v řádech minut. Ona ta nehoda totiž, jestli se úplně nepletu, byla zhruba na nějakých 200 metrech jo, což na to, že to byla hromadka, tak se to sesunulo do jednoho krásného místa, byť se tam nedalo teda projít tou hromadkou, ale dá se mimo tu dálnici, vlastně z pravé části, takže to nebylo jakoby na nějakým větším úseku, protože kdysi jsem zažil nějakých 95 aut tady u Rudný a to bylo na kilometrech jako, takže tohleto bylo štěstí, že to bylo jakoby v tomhleto krátkým úseku a ještě se to dalo docela hezky monitorovat teda z toho mostu.

**Prováděl se na místě události stabilizace vozidel, byl na to čas?**

Tak ta se musí provádět vždycky. Jo, tady na to se nedá říct, jestli na to byl čas. Prostě samozřejmě některý ty vozidla jsou do sebe tak zaklíněný, že ta stabilizace není v prvopočátku úplně nutná, ale samozřejmě se ta stabilizace musí vždycky provádět, jo. To znamená, aby nedošlo k nějakému

nekontrolovatelnému posunu, pojezdu a samozřejmě ještě potom ve vztahu, když se na vozidlech jakkoliv pracuje, jakkoliv, odpojení baterky, vyprošťování osob, lezení do vozidel a já nevím, tak vždycky musí být zajištění, jak se říká nejdřív proti pohybu a pak jestli je nutný teda přímo nějaký todleto, ta stabilizace.

**Vyskytl se během této události problém, který nějak zásah ztěžoval nebo ovlivnil třeba nějakým výrazným způsobem? Jestli si vybavíte něco, co byste si řekl, tohle fakt zásah komplikuje?**

Já si úplně nemyslím, že by nám to něco komplikovalo. Ve finále ta nehoda vypadala jako možná hrozivě, ale byla to zjedna, jedno z takovejch lehčích hromadných dopravních nehod, protože se nevyprošťovalo, nehasilo... Říkám to jako, samozřejmě potom nějaká následná likvidace potom tý dopravní nehody, ale ta už se nás netýkala úplně nás jako hasičů, tam už byla částečná spolupráce s odtahovejma službama, ale my jsme si vlastně ten zásah rozdělili na nějaký 3 úseky, každý měl něco na starosti. Takže zatím vždycky, vždycky nejdůležitější vyproštění, ošetření odsun raněnejch. Měli jsme tam teda evakuační autobus, tuším ze Slaného, ať nelžu teďka, asi jo. Měli jsme tam týlovej kontejner z Králového Dvora, od jednotky předurčený teda, tam teda byli jak s nůžkama, tak s tím. Takže nějakej ten komfort těch lidí, to tam jako todleto probíhalo a to, že se to potom likvidovalo do nějakých nočních hodin už nás v uvozovkách jako hasiče nebolí, to už je i na správě a údržbě dálnice těch subjektů, který to likvidovali, ale samozřejmě u nějakějch činnostech jsme jim vypomáhali s nějakým zajištěním těch pohonný hmot.

**A to místo zásahů tedy bylo rozdělený na 3 části?**

Na 3 úseky. A to jsme si různě jako, protože velitel, takhle... hierarchie, velitel zásahu byl tady (jméno zasahujícího příslušníka HZS ČR), kterej přijel



první, pak přijel velitel čety, kterej si to po něm převzal, pak přijel řídicí pan (jméno zasahujícího příslušníka HZS ČR), kterej si to musí převzít a že si to převzal. No a ten jako velitel zásahu to rozdělil na 3 úseky. Když to řeknu vlastně podle té dálnice východní část, západní část a týlová část a tam byl vždycky přidělený teda velitel k tomu, na ten úsek a nějaký síly a prostředky ze strany HZS i zdravotníků, policie a vlastně řešili tu nehodu.

**Jak probíhalo to předávání toho velení? Bylo to rychlé, nebo z vašeho pohledu, jak Vy byste to hodnotil?**

Já ani upřímně nevím, protože jsem u toho nebyl, jo. Když jsme si dělali porady ve velení, ale to bylo takový, že si velitel zásahu, jsme mu vždycky z úseku řekli, jakou máme činnost, hotovo, co bude následovat, co se bude dělat, rozhodlo se a zase jsme se vrátili, jako na ty činnosti.

**Setkal jste se někdy ve své praxi s ještě větší dopravní nehodou, než byla tato?**

Jo. Měli jsme asi přes 90 aut někde v úseku Loděnice - Rudná až k Praze, kde teda se vyprošťovalo a došlo i k požáru, takže tam byly, tam byl i nějaký exitus, větší počet zraněných a vyprošťovanejch, protože ta nehoda teda byla na větším, většího rozsahu na větším úseku jo, takže tam jsme tenkrát i jako museli opravdu postupovat pěšky se všema technickejma prostředkama, co jsme kdo kde vzali, unesli a snažili jsme se z protisměru teda vyzvat další jednotky. Říkám tam já jsem k tomu dopředu nedošel, ale tam vepředu došlo k požáru kamionu a osobního auta, takže tam byly snad dva exitusy a my postupně, jak jsme procházeli tou nehodou, tak jsme občas někoho našli zraněného nebo jsme tam někde museli vyprošťovat. Tam se uzavřela komplet dálnice, přeřezali jsme i svodidla, aby se daly ty lidi nějakým způsobem vlastně předat do protisměru záchranným službám.

**Takže se dá říct, že vlastně bylo ještě velké štěstí, jak ta nehoda, tahle konkrétní dopadla, na ty podmínky...**

Na ty podmínky dopadla dobře.

**Čekal jste to horší?**

No, tak to čekal horší. Čekali jsme, že tam bude vícero zraněnejch a třeba vyprošťovaných jo, protože to samozřejmě se tam musí dojít k tomu a zjistit a udělat ten průzkum, jak jsme se bavili z prvopočátku, detailní. No a vlastně taky ty lidi sesumírovat, kdo kde jel, s kým jel, kdo komu chybí, udělat ten soupis těch lidí a bla bla a takhle to všechno okolo. Takže říkám, takhle to dopadlo. V uvozovkách dobře.