

|   |                                      |                 |
|---|--------------------------------------|-----------------|
| <b>Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky</b> |                                      |                 |
| <b>Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu</b>                            |                                      |                 |
| <i>Název:</i><br><b>Dopravní nehoda na pozemních komunikacích – obecně</b>                      | <b>Metodický list číslo</b>          | <b>1<br/>D</b>  |
|   | <i>Vydáno dne: 22. prosince 2004</i> | <i>Stran: 3</i> |

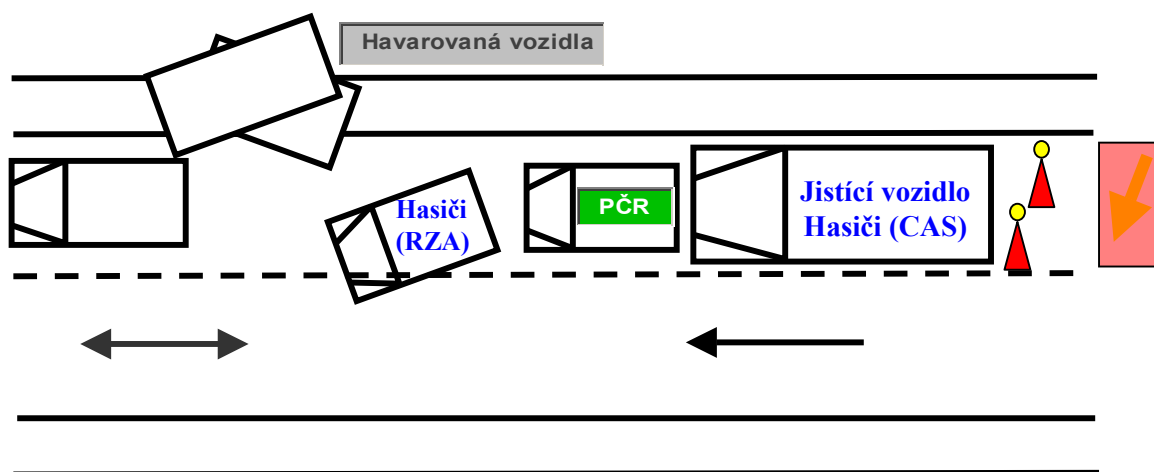
## I. Charakteristika

- 1) *Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*<sup>1</sup>.
- 2) Při záchranných a likvidačních pracích je nutná spolupráce s ostatními složkami IZS a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem např. řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu, sjízdnost vozovky apod.
- 3) Cílem činnosti jednotek při zásahu na dopravních nehodách na pozemních komunikacích je zejména:
  - a) zajištění místa a okolí dopravní nehody,
  - b) poskytnutí první pomoci zraněným,
  - c) provedení protipožárních opatření,
  - d) vyproštění zraněných a ohrožených osob,
  - e) zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí,
  - f) poskytnutí nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám.
- 4) Nasazení sil a prostředků ovlivňuje zejména:
  - a) kategorie pozemní komunikace a hustota silničního provozu (dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace),
  - b) místo nehody (křižovatka, železniční přejezd, nepřehledný úsek apod.),
  - c) druh a počet havarovaných dopravních prostředků (osobní, nákladní, hromadná přeprava osob),
  - d) charakter převáženého nákladu (zvířata, nebezpečné látky),
  - e) meteorologické podmínky (teplota, déšť, mlha, náledí, sníh).
- 5) Při dopravních nehodách dochází k:
  - a) zranění osob,
  - b) vzniku požáru a výbuchu, ohrožení životního prostředí,
  - c) úniku pohonných a provozních kapalin,
  - d) ohrožení převáženým nákladem,
  - e) ohrožení (znehodnocení) převáženého nákladu,
  - f) dopravním zácpám,
  - g) omezení sjízdnosti a poškození komunikace nebo dopravních zařízení.

<sup>1</sup> § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

## II. Úkoly a postup činnosti

- 6) Činnost na místě zásahu spočívá zejména v opatřeních, směřujících k záchraně ohrožených osob a snížení následků dopravních nehod na okolí.
- 7) Po příjezdu na místo zásahu ustavit vhodně techniku, zvláště s ohledem na zajištění bezpečnosti zasahujících před následky silničního provozu. Vhodným řešením je tzv. „nárazníkové“ postavení, kdy požární vozidla oddělují místo zásahu od okolního provozu a tím chrání zasahující.



- 8) Přijetí nezbytných opatření pro ochranu životů a zdraví zahrnuje:
  - a) zvýraznění místa zásahu pomocí všech dostupných prostředků, zejména zvláštních výstražných zařízení, varovných světel, výstražných oranžových blikajících světel na zádi vozidel, přenosné zábrany a kužely, vytyčovací pásy, výstražné trojúhelníky,
  - b) zvýraznění a zajištění vyšší bezpečnosti zasahujících reflexními vestami; pohyb a vstup zasahujících do prostoru s probíhající dopravou omezit na minimum,
  - c) zajištění místa nehody, řízení nebo odklon dopravy apod. provede Policie ČR ve spolupráci s vlastníkem komunikace.
- 9) Průzkumem u dopravních nehod zejména zjišťujeme:
  - a) počet a druh havarovaných vozidel,
  - b) možnost ohrožení převáženým nákladem, možnost vzniku požáru havarovaných vozidel nebo jejich nákladu
  - c) počet a polohu zraněných osob na místě nehody a v okolí, včetně odhadu jejich poranění,
  - d) ohrožení převážených zvířat a životního prostředí,
  - e) nestabilitu havarovaných vozidel,
  - f) možný únik pohonných hmot a provozních kapalin nebo nebezpečí vyplývají z pohonu vozidel (benzin, LPG, elektrický proud),
  - g) potřebu nasazení speciální vyprošťovací techniky a prostředků.
- 10) Možnosti vzniku požáru havarovaných dopravních prostředků nebo jejich nákladu předcházíme provedením tzv. „protipožárních opatření“. Spočívají zejména v:
  - a) odpojení akumulátorů,
  - b) vyloučení přítomnosti možných iniciačních zdrojů (otevřený oheň, kuřáci),
  - c) přípravě na případný požární zásah (zavodněný útočný proud, přenosný hasicí přístroj a jiné).

- 11) Před vyprošťováním zraněných osob je nutné provést stabilizaci havarovaného vozidla. Stabilizací zajistíme havarované vozidlo proti nežádoucímu pohybu po dobu záchranných prací zejména při vyprošťování osob z vozidel.
- 12) Velitel jednotky vyžaduje součinnost s ostatními složkami IZS a věcné příslušnými orgány pro zabezpečení některých činností souvisejících s dopravní nehodou zejména při
  - a) odstranění překážky silničního provozu, zajištění sjízdnosti komunikace (i očištění komunikace), opravě dopravního zařízení (vlastník nebo správce komunikace),
  - b) poskytnutí zdravotnické pomoci zraněným (zdravotnická záchranná služba),
  - c) zabezpečení zraněných zvířat (orgán veterinární správy),
  - d) regulace dopravy nebo uzavření komunikace (Policie ČR),
  - e) havarijní znečištění podzemních a povrchových vod (vodoprávní úřad, správce vodního toku, původce havárie),
  - f) péče o oběti a jejich majetek (obec, asistenční služby působící v dopravě).

### **III.**

#### **Očekávané zvláštnosti**

- 13) Při činnosti na místě zásahu dopravní nehody je nutné počítat zejména s následujícími komplikacemi:
  - a) neúplné informace o dopravní nehodě a jejím místě,
  - b) nepřehlednost místa zásahu (hromadné a řetězové nehody, nepřístupný terén, vozidlo po dopravní nehodě mimo vozovku apod.),
  - c) nemožnost (nepřístupnost) odpojení akumulátorů u havarovaných vozidel (pod sedadly, v nepřístupném prostoru, více kusů akumulátorů v jednom vozidle),
  - d) nedostupnost místa zásahu, obtížný příjezd na místo zásahu (nepřístupnost, vznik kolony vozidel, dopravní neprůjezdnost),
  - e) nedostupné prostředky pro zajištění dostatečné stabilizace,
  - f) velký počet zraněných, obtížná komunikace s nimi (cizinci, postižení),
  - g) ohrožení zasahujících okolní dopravou,
  - h) nepředvídatelné jednání postižených osob vlivem šoku, alkoholu a omamných látek, zvýšené agresivity, popř. snaha z místa dopravní nehody se vzdálit apod.,
  - i) nebezpečí ohrožení zvířaty, která byla převážena v havarovaných vozidlech,
  - j) únik velkého množství pohonných hmot a provozních kapalin, zvláště u dopravních nehod v nákladní přepravě,
  - k) nepředpokládaný výskyt a přítomnost nebezpečné látky,
  - l) různé typy, stáří a technický stav havarovaných vozidel (neznámé a netypické konstrukční provedení vozidel, bezpečnostní prvky),
  - m) nedostatečné prostředky k provádění vyprošťovacích prací,
  - n) potřeba nasazení těžké techniky a dalších speciálních prostředků,
  - o) možnost vzniku další dopravní nehody.

|   |                                      |                 |
|---|--------------------------------------|-----------------|
| <b>Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky</b> |                                      |                 |
| <b>Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu</b>                            |                                      |                 |
| Název:  |                                      | <b>2</b>        |
| <b>Vyprošťování osob z havarovaných vozidel</b>   | <b>Metodický list číslo</b>          | <b>D</b>        |
|   | <i>Vydáno dne: 22. prosince 2004</i> | <i>Stran: 2</i> |

## I.

### Charakteristika

- 1) Cílem vyprošťovacích prací je získat přístup pro poskytnutí pomoci osobám (dále jen „zachraňovaným“) při dopravní nehodě. Součástí vyprošťovacích prací je také vytvoření prostoru pro bezpečné vyproštění zachraňovaných, zvířat a majetku.
- 2) Vyprošťovací práce probíhají ve spolupráci se zasahujícími složkami IZS, především se zdravotnickou záchrannou službou.
- 3) Vyprošťovací práce ovlivňují především:
  - a) druh, typ, technický stav a konstrukce havarovaných vozidel,
  - b) rozsah a způsob poškození havarovaných vozidel,
  - c) poloha a stabilita havarovaných vozidel po dopravní nehodě,
  - d) počet zachraňovaných, rozsah a závažnost zranění,
  - e) technické parametry vyprošťovacích nástrojů,
  - f) okolnosti dopravní nehody a další překážky (předměty, stavby narušené dopravní nehodou apod.).

## II.

### Úkoly a postup činnosti

- 4) Velitel zásahu stanovuje postup a způsob provedení vyprošťovacích prací. Velitel (velitel zásahu, velitel jednotky na místě zásahu, velitel úseku, velitel sektoru nebo vedoucí skupiny) koordinuje vyprošťovací práce s ostatními složkami IZS a vyhledává možná rizika a nebezpečí.
- 5) Postup a způsob vyprošťovacích prací se volí od nejvážnějších zranění k nejlehčím a od nejpřístupnějších míst k nejhůře přístupným. Priorita a způsob vyproštění musí být v souladu s poraněními a pokyny zdravotníků (poranění páteře, zástava dechu, krvácení).
- 6) Vyprošťovací práce se provádí především ve dvojicích s ohledem na zajištění bezpečnosti a ochrany zasahujících.
- 7) Při provádění vyprošťovacích prací je třeba zohlednit způsob a možnosti pro:
  - a) zajištění stabilizace a protipožárních opatření,
  - b) zajištění přístupu pro poskytnutí pomoci zachraňovaným s ohledem na druh zranění
  - c) odvrácení možných rizik a nebezpečí od
    - i) aktivních i pasivních bezpečnostních prvků (airbagy, předpínače pásů, výtuhy karosérií apod.),
    - ii) nádrží, tlakových nádob, elektroinstalačních a ostatních rozvodů),
    - iii) napružených a nestabilních částí,
    - iv) odstranění překážek bránících vyprošťování,
    - v) ochranu zachraňovaných před vlivy vyprošťovacích prací (hluk, nečistoty, střepiny skla, ostré hrany),

- d) komunikaci se zachraňovanými,
- e) vytvoření prostoru pro bezpečné vynesení ohrožených osob, zvířat a majetku,
- f) vynesení zachraňovaných a majetku.

### III.

#### Očekávané zvláštnosti

- 8) Při vyprošťování osob z havarovaných vozidel je nutné počítat zejména s následujícími komplikacemi:
  - a) těžké traumatické stavy zachraňovaných,
  - b) různorodost a neobvyklost konstrukčního řešení vozidel,
  - c) komplikace od aktivních i pasivních bezpečnostních prvků,
  - d) *nebezpečí infekce* od zachraňovaných (HIV, TBC apod.),
  - e) nepříznivé povětrnostní podmínky,
  - f) omezený přístup k osobám v havarovaných vozidlech,
  - g) nestandardní postupy při vyprošťování v důsledku polohy havarovaných vozidel po dopravní nehodě.

|   |                                      |                 |
|---|--------------------------------------|-----------------|
| <b>Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky</b> |                                      |                 |
| <b>Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu</b>                            |                                      |                 |
| <i>Název:</i><br><b>Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob</b>                          | <b>Metodický list číslo</b>          | <b>3<br/>D</b>  |
|   | <i>Vydáno dne: 22. prosince 2004</i> | <i>Stran: 2</i> |

## I. Charakteristika

- 1) Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob lze předpokládat u:
  - a) dopravních nehod prostředků hromadné dopravy osob,
  - b) hromadných dopravních nehod (více než 4 vozidla).
- 2) Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob jsou charakteristické zejména:
  - a) zraněním více osob s různě vážnými poraněními,
  - b) nutností provedení *vyprošťovacích prací* současně na více místech,
  - c) spolupráci při zajišťování podmínek pro poskytnutí zdravotnické pomoci velkého počtu osob,
  - d) vznikem více míst s možností úniku pohonných hmot, provozních kapalin a nebezpečných látek z vozidel,
  - e) zvýšeným nebezpečím vzniku požáru a jeho obtížnou likvidací,
  - f) zvýšenými nároky na síly a prostředky jednotek i ostatních složek IZS.
- 3) Tento druh události má vyšší nároky na řízení společného zásahu složek IZS na místě zásahu. Je proto nutné vytvořit velitelské stanoviště a případně i *štáb velitele zásahu* pro koordinaci na místě zásahu.

## II. Úkoly a postup činnosti

- 4) Po příjezdu na místo události se zaměří průzkum zejména na zjištění počtu havarovaných vozidel, počtu osob, jejich zranění a ohrožení.
- 5) Na základě průzkumu a možnosti složek IZS je nutné stanovit priority v postupu záchranných prací dle závažnosti jednotlivých prostorů, okolností dopravní nehody a předpokládané náročnosti záchranných prací. Je vhodné rozdělit místo zásahu na úseky.
- 6) Pro zajištění *vyprošťovacích prací* se vyčleňují samostatné pracovní skupiny se zaměřením zejména na:
  - a) stanovení pořadí vyprošťování zachraňovaných (skupina s účastí zdravotníka),
  - b) provádění vyprošťovacích prací,
  - c) vyvádění a vynášení zachraňovaných.
- 7) Spolupráce se Zdravotnickou záchrannou službou při organizaci místa zásahu, zejména s ohledem na vytvoření vhodných podmínek pro předání zachraňovaných, jejich rychlý odvoz, popřípadě třídění raněných na místě (TRIAGE).
- 8) Vytvoření dočasných podmínek pro nouzové přežití účastníků dopravní nehody (povětrnostními vlivy, psychosociální pomoc).

### **III.**

#### **Očekávané zvláštnosti**

- 9) Při činnosti na místě zásahu dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob je nutné počítat zejména s následujícími komplikacemi:
- a) rozlehlost a nepřehlednost místa zásahu,
  - b) vysoká psychická i fyzická náročnost (větší počet postižených osob než záchranářů),
  - c) nepředvídatelné jednání postižených osob (vlivem šoku se může projevit zvýšená agresivita, popř. snaha z místa dopravní nehody utéci),
  - d) velké nároky na provedení průzkumu, zvláště s ohledem na vyhledávání záchraňovaných,
  - e) potřeba většího počtu sil a prostředků,
  - f) střídání zasahujících, zejména těch kteří zasahovali v první fázi záchranných prací, popř. poskytnutí posttraumatické péče.

|   |                               |                |
|---|-------------------------------|----------------|
| <b>Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky</b> |                               |                |
| <b>Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu</b>                            |                               |                |
| <b>Název:</b><br><b>Odstraňování následků dopravních nehod na pozemních komunikacích</b>        | <b>Metodický list číslo</b>   | <b>4<br/>D</b> |
|   | Vydáno dne: 22. prosince 2004 | Stran: 2       |

## I.

### Charakteristika

- 1) Následkem dopravních nehod vznikají situace, které ohrožují plynulost a bezpečnost silničního provozu nebo ohrožují životní prostředí. Zpravidla se jedná o ohrožení způsobené
  - a) překážkami silničního provozu, např. havarovanými vozidly, převáženým nákladem, nebo poškozeným dopravním značením a zařízením, která zasahují do komunikace,
  - b) dopravními omezeními vznikajícími i v důsledku omezení sjízdnosti komunikace, způsobené uniklými provozními kapalinami, nebo přepravovanými látkami nebo jiným nákladem.
- 2) *Závadou ve sjízdnosti se rozumí taková změna ve sjízdnosti dálnice, silnice nebo místní komunikace, kterou nemůže řidič vozidla předvídat při pohybu vozidla přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům<sup>1</sup>.*
- 3) *Při znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závady ve sjízdnosti nebo schůdnosti, musí ten, kdo znečištění způsobil, je bez průtahů odstranit a uvést tuto pozemní komunikaci do původního stavu; nestane-li se tak, je povinen uhradit vlastníkovvi této pozemní komunikace náklady spojené s odstraněním znečištění a s uvedením pozemní komunikace do původního stavu. Tím nejsou dotčeny zvláštní předpisy upravující nakládání s nebezpečnými věcmi<sup>2</sup>.*
- 4) *Při poškození dálnice, silnice nebo místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závadu ve sjízdnosti nebo schůdnosti anebo ohrozit bezpečnost silničního provozu podle zvláštního předpisu, musí ten, kdo poškození způsobil, tuto skutečnost neprodleně oznámit vlastníkovvi pozemní komunikace a uhradit mu náklady spojené s odstraněním poškození a s uvedením pozemní komunikace do původního stavu; může se též s vlastníkem pozemní komunikace dohodnout, že poškození odstraní sám<sup>3</sup>.*
- 5) *Pokud závadu ve sjízdnosti nebo schůdnosti pozemní komunikace nelze neprodleně odstranit, je ten, komu povinnost k odstranění znečištění, popřípadě k úhradě nákladů na odstranění poškození náleží, povinen místo alespoň provizorním způsobem neprodleně označit a závadu oznámit vlastníkovvi pozemní komunikace<sup>4</sup>.*
- 6) *V případě nebezpečí z prodlení (živelní pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů) musí příslušnou část pozemní komunikace neprodleně uzavřít*

<sup>1</sup> § 26 odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>2</sup> § 28 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb.

<sup>3</sup> § 28 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb.

<sup>4</sup> § 28 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb.



*a označit alespoň provizorním způsobem její vlastník* <sup>5</sup>. Vlastníka může zastupovat správce komunikace.

- 7) Jednotky provádí odstraňování následků dopravních nehod pouze tehdy, jestliže je 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.
- 8) Jednotky mohou na základě smluvního vztahu <sup>6</sup> s vlastníkem nebo správcem komunikace nebo s tím, kdo havárii způsobil <sup>7</sup>, provádět likvidační práce spojené s odstraňováním drobných úniků provozních látek, nebo znečištění komunikací. V rámci IZS lze k likvidačním pracím použít i jiné složky než jednotky, organizace poskytující služby v silničním provozu nebo využít institutu o osobní nebo věcné pomoci ve smyslu právních předpisů.
- 9) *Je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci vozidlo, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele* <sup>8</sup>.

## II.

### Postup činností

- 10) Obecné činnosti
  - a) odstranění následků dopravní nehody se provádí až po provedení záchranných prací,
  - b) velitel zásahu prostřednictvím Policie ČR nebo vlastníka komunikace zajistí před prováděním odstraňování následků dopravní nehody uzavření místa zásahu, nebo omezení dopravy tak, aby nebyly zasahující jednotky ohroženy okolní dopravou.
- 11) Při odstraňování následků dopravní nehody je vhodné zajistit přítomnost vlastníka nebo provozovatele dopravního prostředku nebo nákladu, se kterým se konzultuje postup pro provedení odstranění následků dopravní nehody, mající charakter likvidačních prací. Velitel zásahu upozorní vlastníka nebo provozovatele na možnost vzniku dalších škod zásahem. Toto upozornění je vhodné vyhotovit v písemné podobě včetně souhlasu vlastníka nebo provozovatele s navrhovaným postupem.

## III.

### Očekávané zvláštnosti

- 12) Při odstraňování následků dopravních nehod na pozemních komunikacích je nutné počítat zejména s následujícími komplikacemi:
  - a) déle trvající zásah,
  - b) nejasné vlastnické vztahy (komunikace, vozidlo, náklad apod.),
  - c) poškozené konstrukční a nosné prvky vozidel,
  - d) při manipulaci s havarovaným vozidlem může dojít k následnému úniku provozních náplní vozidla, případně nákladu,
  - e) nutnost manipulace s nákladem a zajištění jeho ostrahy, prostřednictvím Policie ČR,
  - f) další péče o oběti dopravních nehod.

---

<sup>5</sup> § 24 odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb.

<sup>6</sup> § 97 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>7</sup> Např. § 24 odst. 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb.

<sup>8</sup> § 45 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb.