

DOPRAVNÍ NEHODY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A ČINNOST SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU PŘI ZÁSAHU

ACCIDENTS IN ROAD TRANSPORT AND THE ACTIVITIES OF THE INTEGRATED EMERGENCY SYSTEM COMPONENTS DURING THE INTERVENTION

Zdeněk ŠAFAŘÍK¹, Martina SÁBLÍKOVÁ²

ABSTRACT:

The presented work Accidents in Road Transport and the Activities of the Integrated Emergency System Components during the Intervention is focused on the problems of road traffic accidents in the Czech Republic in 2016. Last year 98,869 traffic accidents occurred in the Czech Republic. In traffic accidents, 545 people died. Approximately 16.31 % of drivers have been driven from the accident site. The work is based on the own topic situation, which is evaluated by SWOT analysis. The activities of individual Integrated Emergency System (IES) components are shown graphically in SW Practis.

KEYWORDS: Analysis, Traffic, Accident, Cause, Vehicle.

ÚVOD

Silniční doprava je v současné době na vzestupu a představa, že by lidé při dnešním životním stylu existovali bez jakékoli dopravy, je téměř nemožná. S přibývajícím počtem dopravních prostředků nedochází pouze k znečišťování složek životního prostředí, především ovzduší, ale i k většímu počtu dopravních nehod. Nehody spojené s dopravou jsou na denním pořádku. Lidé riskují za volantem velmi často. Jedná se například o požití alkoholu, návykových látek, či nepřízpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky a okolí. Stres a časové vytížení se často podepisují na vitálních schopnostech lidí a ovlivňují tím i chování za volantem. Každoroční statistiky, vyjadřující počet a příčiny silničních dopravních nehod v České republice, jsou alarmující.

Cílem příspěvku je uvést přehled dopravních nehod za rok 2016, který může sloužit k zamyšlení se nad vážností celkového počtu dopravních nehod v České republice. Součástí předložené práce je vytvoření a zhodnocení

námětové situace pomocí SWOT analýzy v oblasti dopravních nehod v silniční dopravě.

1. DOPRAVNÍ NEHODY V ČESKÉ REPUBLICE V ROCE 2016

V roce 2016 Policie České republiky šetřila celkem 98 864 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 545 osob usmrceno, 2 580 osob zraněno těžce a 24 501 osob bylo zraněno lehce. Celková hmotná škoda, odhadnutá policisty na místě dopravní nehody, dosáhla asi 5 804 milionů Kč. V porovnání se statistikami od roku 1961 je počet usmrcených osob za rok 2016 nejnižší spolu s počtem těžce zraněných osob, který je druhý nejnižší od roku 1961 (Obrázek 1).

Při dopravních nehodách na pozemních komunikacích bylo usmrceno 209 řidičů osobních automobilů, 111 chodců, 91 spolujezdců v osobním vozidle, 59 řidičů motocyklů a 39 cyklistů. Nejvýraznější meziroční pokles počtu usmrcených zaznamenáváme u cyklistů (o 29 usmrcených

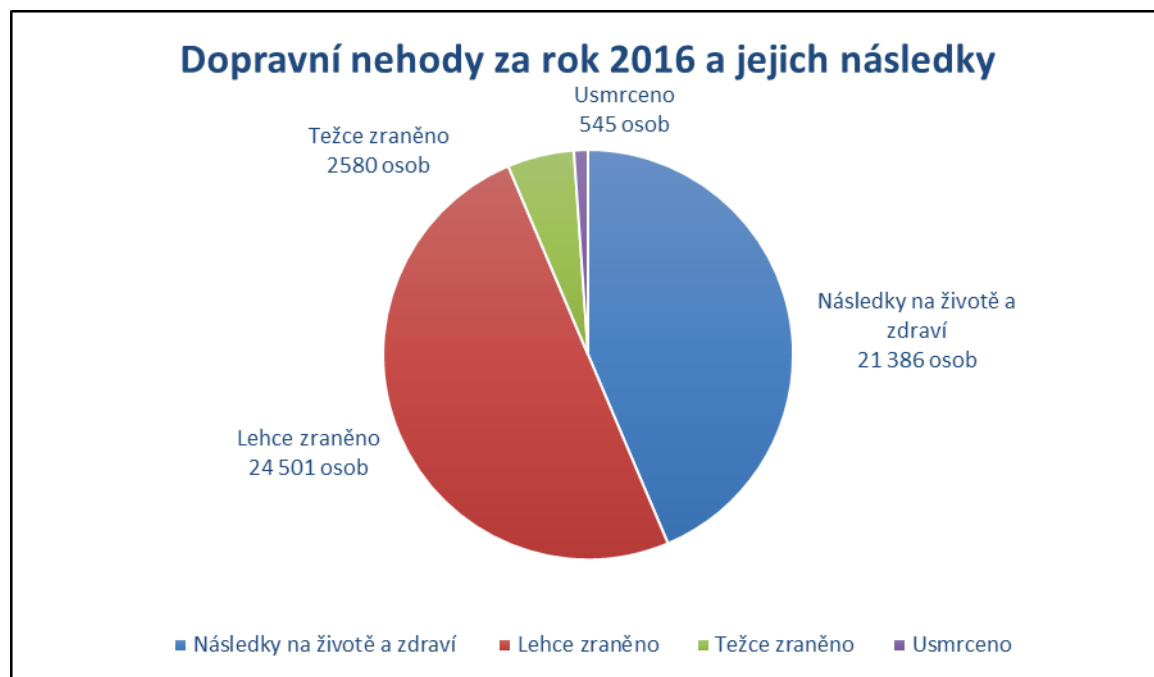
¹ Zdeněk Šafařík, RNDr., Ph.D., Fakulta logistiky a krizového řízení, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, tel.: +420 576 032 090, safarik@utb.cz.

² Martina Sáblíková, Bc., Fakulta logistiky a krizového řízení, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, martinkaaa2121993@seznam.cz.

osob) a řidičů motocyklů (o 22 usmrcených). Meziročně se nejvíce zvýšil počet řidičů nákladních automobilů (o 7 osob) usmrcených při dopravních nehodách.

Nejtragičtějším měsícem na silnicích v roce 2016 byl říjen. Během tohoto měsíce došlo

k 9 286 dopravním nehodám, při nichž došlo k usmrcení 62 osob. Nejvíce kritický den, ve kterém byl zaznamenán nejvyšší počet dopravních nehod, byl pátek. Celkový počet dopravních nehod, které se staly v pátek, byl 16 502. Naopak nejnižší počet dopravních nehod se stal v neděli [1].



Obrázek 1 Dopravní nehody za rok 2016 a jejich následky [2]

Řidiči motorových vozidel zavinili největší počet dopravních nehod, při nichž přišlo o život 496 osob (což představuje 91 % všech osob usmrcených při dopravních nehodách v roce 2016). Nezanedbatelnou nehodovost můžeme pozorovat i u nehod zaviněných lesní zvěří nebo domácím zvířetem. Tyto situace byly v roce 2016 příčinou 10 917 nehod.

Hlavní příčinou dopravních nehod v roce 2016, zaviněných řidiči motorových vozidel, byl nesprávný způsob jízdy. V roce 2016 bylo usmrceno při těchto nehodách 193 osob. Podobně je tomu v případě dopravních nehod, zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí, při nichž bylo usmrceno 192 osob. Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2016 nevěnování se řízení vozidla (téměř 19,8 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem a další.

Ze statistik dále vyplývá, že největší roli v zavinění dopravních nehod hraje lidský

faktor. Dokázat zapříčinění účastníkům dopravních nehod je ve většině případů zdoluhavý a komplikovaný proces. Neustále přibývá případů, jako jsou ujetí z místa činu, či nepřiznání si viny. Celkem 16 127 nehod z celkového počtu bylo zaviněno řidičem, který z místa dopravní nehody ujel (o 1 026 nehod více než v roce 2015). Při nehodách, kdy viník z místa ujel, bylo usmrceno celkem 10 osob. Vzhledem k charakteru dnešní dopravní situace, rychlosti ztrát stop a porušení celistvosti místa dopravní nehody, neochotě občanů svědčit a přihlásit se na výzvu ve sdělovacích prostředcích, jsou úkony složek na místě nehody neopakovatelné.

Pod vlivem alkoholu nebo návykových látek bylo v roce 2016 zaviněno 4 373 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 52 osob. Nejvíce zaviněných nehod a usmrcených osob zapříčinili viníci, kterým byla naměřena přítomnost alkoholu v krvi více než 1,5 ‰. Je zřejmé, že účastníci provozu pod vyšším vlivem alkoholu riskují více a neuvědomují si rizika spojená s danou situací.

U 251 nehod byla zjištěna přítomnost návykových látek (drogy), 10 osob bylo usmrceno a v 59 případech byla zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně. [2]

2. NÁMĚTOVÁ SITUACE DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehoda je nehoda související s provozem dopravního prostředku v pohybu, při níž došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku. Za dopravní nehodu je považován i případ, kdy jednotky požární ochrany (JPO) odstraňují pouze drobné následky nehody (očištění komunikace nebo odstranění úniků látek – provozních náplní vozidel apod.). Námětová situace pojednává o dopravní nehodě, jež se stala v době, kdy přetrvávalo období silných mrazů v zimním období.

Zvláště při těchto situacích by řidiči měli být více opatrní a přizpůsobit jízdu stavu a povaze vozovky, jenž odpovídá bezpečné jízdě. Stav vozovky se stává stále častěji podceňovaným faktorem ze strany řidičů. Pro vlastní tvorbu námětové situace bylo zvoleno datum 3. leden 2017. Příčinou této dopravní nehody bylo nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky. Následkem byla hromadná nehoda třech vozidel s celkovým počtem 12 osob na pozemní komunikaci s četnými zraněními a usmrcením osob, které byly účastníky dopravní nehody. Z osobních automobilů byly vyprostěny čtyři mrtvé osoby, které byly odvezeny místní pohřební službou. Spolujezdkyní byla těhotná žena, která byla vážně zraněná. Z tohoto důvodu bylo nutné přivolat leteckou záchrannou službu (LZS).

Ostatní osoby byly ošetřeny na místě a některé z nich byly převezeny do nejbližšího nemocničního zařízení. Osobám, které utrpěly po autonehodě šok, byla poskytnuta psychologická pomoc. Auta byla zajištěna proti dalšímu úniku provozních kapalin a provedena likvidace vraků, kvůli průjezdnosti komunikace. Vozovka byla zbavena provozních kapalin pomocí sorbentů. Policie ČR v místě nehody regulovala dopravu a došlo k uzavření daného úseku. Bylo zahájeno vyšetřování nehody a vyzumívání rodin a blízkých.

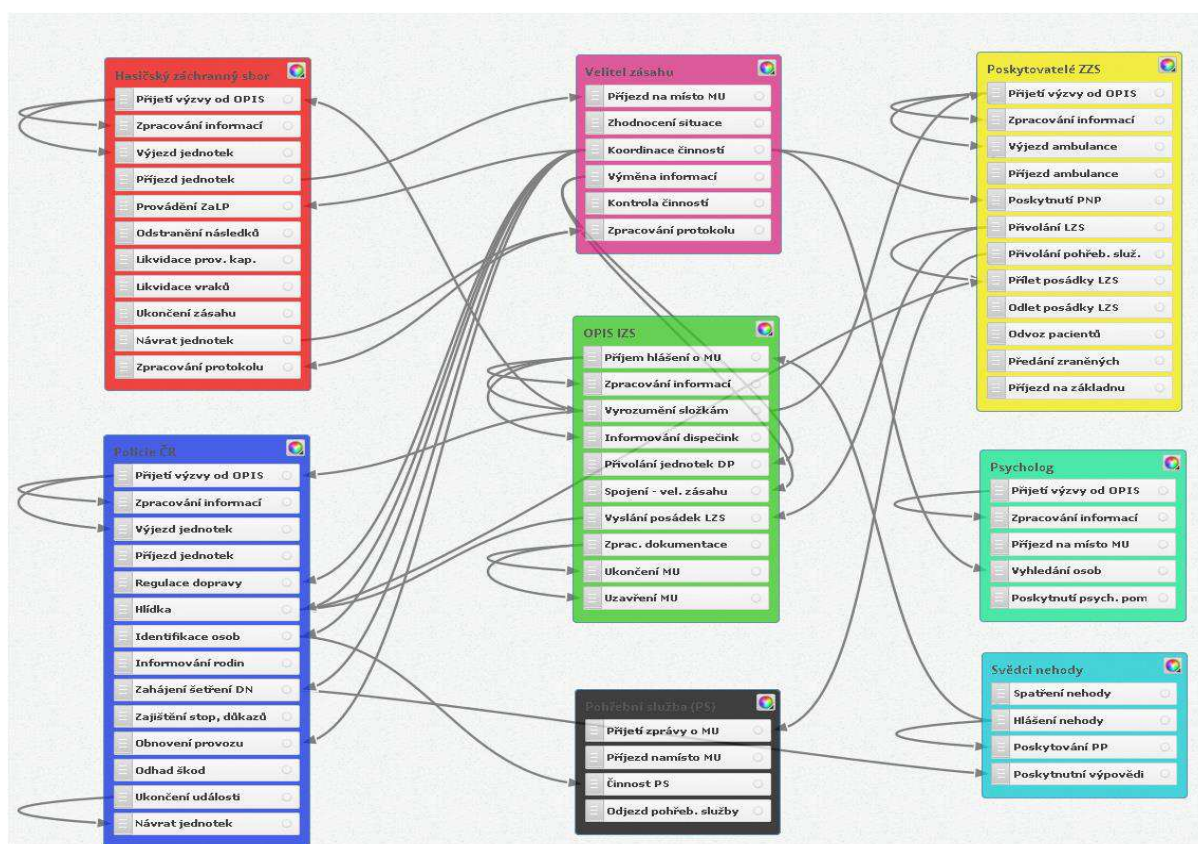
Pro efektivnější průběh vyšetřování dané nehody byli součástí šetření i příslušníci dopravní a kriminální policie. Po všech záchranných a likvidačních pracích, úkonech a povinnostech, jež vykonává každá složka v průběhu zásahu, se tyto vrací na svou základnu. Každá složka zpracovává

dokumentaci související se zásahem. Uvádíme celkem 8 účastníků této námětové situace, kteří během zásahu vykonávali konkrétní činnosti. Činnosti jednotlivých účastníků byly zvoleny tak, aby byly při cvičení postupně realizovány. Činnostmi v námětové situaci dané dopravní nehody jsou:

- Operační a informační středisko Integrovaného záchranného systému (OPIS IZS),
 - příjem hlášení o mimořádné události (MU),
 - zpracování informací,
 - vyzumění složkám,
 - informování dispečinku,
 - přivolání jednotek dopravní policie,
 - spojení – velitel zásahu,
 - vyslání posádek lékařské záchranné služby,
 - zpracování dokumentace,
 - ukončení MU,
 - uzavření MU.
- Hasičský záchranný sbor ČR (HZS ČR),
 - přijetí výzvy od OPIS IZS,
 - zpracování informací,
 - výjezd jednotek,
 - příjezd jednotek,
 - provádění záchranných a likvidačních prací,
 - odstranění následků
 - likvidace provozních kapalin,
 - likvidace vraků,
 - ukončení zásahu,
 - návrat jednotek,
 - zpracování protokolu.
- Policie ČR,
 - přijetí výzvy od OPIS IZS,
 - zpracování informací,
 - výjezd jednotek,
 - příjezd jednotek,
 - regulace dopravy,
 - hlídka,
 - identifikace osob,
 - informování rodin,
 - zahájení šetření dopravní nehody,
 - zajištění stop a důkazů,
 - obnovení provozu,
 - odhad škod,
 - ukončení události,
 - návrat jednotek.
- Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby (ZZS),
 - přijetí výzvy od OPIS IZS,
 - zpracování informací,
 - výjezd ambulance,
 - příjezd ambulance,
 - poskytnutí přednemocniční péče,
 - přivolání LZS,
 - přivolání pohřební služby,
 - přilet posádky LZS,

- odlet posádky LZS,
- odvoz pacientů,
- předání zraněných,
- příjezd na základnu.
- Velitel zásahu,
 - příjezd na místo MU,
 - zhodnocení situace,
 - koordinace činností,
 - výměna informací,
 - kontrola činností,
 - zpracování protokolu.
- Svědek nehody,
 - spatření nehody,
 - hlášení nehody,
 - poskytování první pomoci,
 - poskytnutí výpovědi.
- Psycholog,
 - přijetí výzvy od OPIS IZS,
 - zpracování informací,
 - příjezd na místo MU,
 - vyhledání osob,
 - poskytnutí psychologické pomoci.
- Pohřební služba (PS),
 - přijetí zprávy o MU,
 - příjezd na místo MU,
 - činnost pohřební služby (v Obrázku 2 označeno jako PS),
 - odjezd pohřební služby.

Po nastavení těchto účastníků a činností jsme přiřadili vazby a návaznosti (Obrázek 2).



Obrázek 2 Grafické zobrazení činností v SW Practis [1]

3. ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ NORMY V OBLASTI PŮSOBNOSTI IZS A DALŠÍCH ZÚČASTNĚNÝCH SUBJEKTŮ V SOUVISLOSTI S DOPRAVNÍMI NEHODAMI

V této souvislosti je potřebné zmínit zákon o integrovaném záchranném systému a jednotlivé právní normy z oblasti působnosti základních a ostatních složek integrovaného záchranného systému, včetně zákona o krizovém řízení (Zákon č. 240/2000 Sb.).

Jedná se tedy o Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon vymezuje integrovaný záchranný systém, stanoví složky integrovaného záchranného systému a jejich působnost, pokud tak nestanoví zvláštní právní předpis, působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků, práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na mimořádné

události a při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva před a po dobu vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu („krizové stavy“) [3].

Na zákon o integrovaném záchranném systému navazuje Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění Vyhlášky č. 429/2003 Sb [4].

Z odvětví požární ochrany uvádíme Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru) a Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů [5] [6].

Z oblasti působnosti Policie České republiky je potřebné uvést Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. V souladu se zákonem je Policie České republiky jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor. Policie slouží veřejnosti, jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetek a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu [7].

Z oblasti poskytování zdravotnické záchranné služby platí Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje podmínky poskytování zdravotnické záchranné služby, práva a povinnosti poskytovatele zdravotnické záchranné služby, povinnosti poskytovatelů akutní lůžkové péče k zajištění návaznosti jimi poskytovaných zdravotních služeb na zdravotnickou záchrannou službu, podmínky pro zajištění připravenosti poskytovatele zdravotnické záchranné služby na řešení mimořádných událostí a krizových situací a výkon veřejné správy v oblasti zdravotnické záchranné služby [8].

Důležité místo po nehodě má poskytnutí psychologické služby, resp. pomoci postiženým. V rámci Koncepce psychologické služby Hasičského záchranného sboru České republiky k cílům patří zabezpečovat úkoly psychologické služby u HZS ČR odborným personálem, obeznámeným se specifickými činnostmi a podmínkami služby příslušníků HZS ČR.

K hlavním úkolům můžeme zařadit pomoc obětem mimořádných událostí, poskytování psychologické pomoci obětem nehod a katastrof, podílet se na přípravě zdrojů psychologické pomoci v regionu a koordinovat jejich využití při mimořádných událostech většího rozsahu, podle potřeby, související s výkonem služby, poskytovat psychologické služby rodinám příslušníků.

Činnost pohřební služby je stanovena Zákonem č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších úprav [9].

4. SWOT ANALÝZA

Tato použitá metoda je analytickým nástrojem, který je tvořen čtyřmi kvadranty, a to:

- interní – silné (**S**trengths) a slabé stránky (**W**eaknesses),
- externí – příležitosti (**O**pportunities) a hrozby (**T**hreats); odtud zkratka SWOT (analýza).

Interní část se týká přímo zkoumaného objektu, v podstatě se jedná o soupis kladů a záporů. Externí část lze vyjádřit jako kladný či záporný vliv prostředí, a to i s výhledem do budoucnosti. Tato získaná data jsou kvalitativní, nicméně můžeme je ještě doplnit o údaje kvantitativní, a to o váhu a hodnocení dané vlastnosti, přičemž hodnocení je následovné:

- u silných stránek a příležitostí se využívá kladná stupnice od 1 do 5, kde 5 je nejvyšší spokojenost a 1 nejnižší spokojenost,
- u slabých stránek a hrozeb se využívá záporná stupnice od -1 (nejnižší nespokojenost) až -5 (nejvyšší nespokojenost) [10].

V případě určování váhy platí, že to, co má pro nás vyšší váhu, dostane vyšší číslo, součet všech čísel v dané skupině musí být roven 1. Výslednou hodnotu získáme vynásobením váhy s hodnocením. Tyto údaje sečteme pro jednotlivé skupiny (např. silné stránky). Následně se sečtou silné stránky se slabými stránkami, příležitosti s hrozbami a tyto hodnoty se sečtou dohromady. Pokud vyjde záporná hodnota, je objekt zkoumání negativní. Pokud vyjde kladný výsledek, je objekt zkoumání pozitivní. Platí, že čím vyšší hodnota, tím lepší je zkoumaný objekt.

SILNÉ STRÁNKY

- *Využitelnost* – námětovou situaci lze využít k realizaci cvičení složek IZS. Může sloužit

jako obecný postup nebo jako pomůcka pro stanovení úkolů a postupů.

- **Univerzálnost** – jedná se o jedno z mnoha řešení dané dopravní nehody. Námětová situace není zpracována komplikovaně a lze ji uplatnit, či z ní čerpat při jiných dopravních situacích.
- **Jednoduchost** – námětová situace je zpracována obecně a jednoduchou formou, což zaručuje přehlednost, čitelnost, ale i orientovanost při realizaci, či pro pouhé nahlédnutí.
- **Minimální zatížení složek** – s ohledem na dopravní situaci bylo cílem zapojení všech složek IZS a jiných účastníků. Složkám v případě tohoto zásahu byly

uděleny základní činnosti a úkony, které provádějí u většiny dopravních nehod.

- **Přehlednost** – námětová situace je zpracována tak, aby byla přehledná. Přehlednost nám v tomto případě zaručuje, že v případě její realizace bude orientace v činnostech snadnější a rychlejší.
- **Časová posloupnost** – čas v tomto případě je z části orientační a v případě reálného cvičení slouží pro kontrolu, zda daná námětová situace byla vypracována v souladu s objektivními časy a nenastal žádný razantní časový skluz. Pro laika může sloužit k představě, jak daný zásah dlouho trvá.

Tabulka 1 **SWOT** analýza hodnocení námětové situace [1]

SWOT	POMOCNÉ	ŠKODLIVÉ
VNITŘNÍ PŮVOD	Silné stránky • využitelnost • univerzálnost • jednoduchost • minimální zatížení složek • přehlednost • časová posloupnost	Slabé stránky • nerealizované cvičení • časová náročnost
VNĚJŠÍ PŮVOD	Příležitosti • realizace cvičení • využití námětové situace • možnost podrobnějšího rozpracování	Hrozby • nefunkčnost programu • nefunkčnost techniky • nedostatečná zpracovanost • odmítnutí realizace

SLABÉ STRÁNKY

- **Nerealizované cvičení** – slabou stránkou je, že námětová situace nebyla doposud reálně uskutečněna, a tím nebyla plně ověřena funkčnost možného cvičení.
- **Časová náročnost** – velkým negativem v případě námětové situace je čas, který je potřebné vynaložit při jejím vytváření.

PŘÍLEŽITOSTI

- **Realizace cvičení** – jednou z příležitostí je realizace cvičení. Lze po domluvě s pracovníky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulty logistiky a krizového řízení (UTB FLKŘ) a ostatními složkami provést reálné cvičení.
- **Využití námětové situace** – v případě zájmu ze strany HZS, Policie ČR atd., jež by měly zájem o předmětnou námětovou situaci, lze ji poskytnout v plném rozsahu.
- **Možnost dalšího rozpracování** – další příležitostí je pokračovat, či dále nebo více

rozpracovat danou problematiku, a kdykoli se k ní vrátit.

HROZBY

- **Nefunkčnost programu** – jednou z hrozeb, která může ovlivnit realizaci či tvorbu, je selhání daného programu.
- **Nefunkčnost techniky** – nefungující počítačová, či jiná technika, může výrazně negativně ovlivnit průběh práce.
- **Nedostatečná zpracovanost** – pro tvorbu námětové situace bylo zvoleno zpracování jednoduchého námětu činností složek IZS při dané dopravní situaci. V případě reálného cvičení by mohlo dojít k nalezení chyb, či zaregistrování činností, které jsou potřeba u každého zásahu.
- **Odmítnutí reálného cvičení** – v případě uskutečnění reálného cvičení může dojít k odmítnutí zrealizovat tento zásah.

Tabulka 2 **Vyčíslení slabých stránek** [1]

SLABÉ STRÁNKY	HODNOCENÍ	VÁHA	
Nerealizované cvičení	-2	0,3	-0,6
Časová náročnost	-2	0,7	-1,40
CELKEM			-2

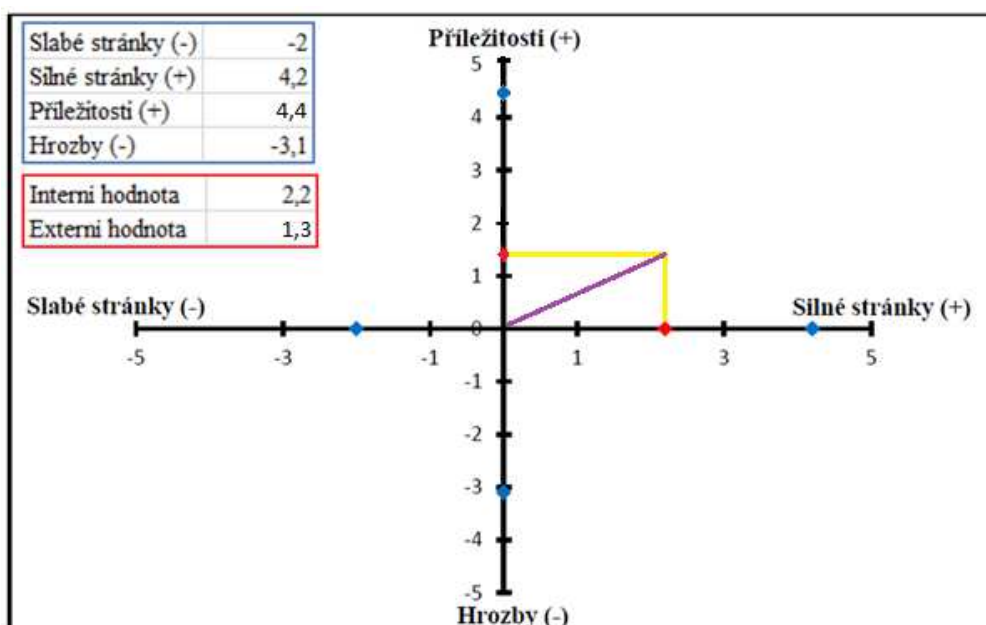
Tabulka 3 **Vyčíslení silných stránek** [1]

SILNÉ STRÁNKY	HODNOCENÍ	VÁHA	
Využitelnost	5	0,2	1
Univerzálnost	5	0,2	1
Jednoduchost	4	0,2	0,8
Přehlednost	4	0,2	0,8
Minimální zatížení složek	3	0,1	0,3
Časová posloupnost	3	0,1	0,3
CELKEM			4,20

Interní hodnota = silné stránky + slabé stránky
 = 4,2 – 2 = 2,2.

Externí hodnota = příležitosti + hrozby
 = 4,4 – 3,1 = 1,3.

Výsledná hodnota = Interní hodnota + Externí hodnota
 = 2,2 + 1,3 = 3,5.



Obrázek 3 **Výsledné hodnoty SWOT analýzy** podle [1]

Jak vyplývá z Tabulek 1-3 a výsledné hodnoty SWOT analýzy (Obrázek 3), výsledek dosahuje pozitivní úrovně. Nejsilnějšími stránkami námětové situace jsou využitelnost a univerzálnost. Univerzálnost v tomto případě může být využitelná i v jiných nehodových situacích, než pro jakou byla daná námětová situace zpracována. Slabým článkem daného stavu je, že nebyl dostatečný prostor k tomu,

aby bylo realizováno cvičení, což by bylo pozitivní a platnost údajů by byla ověřena, či vyvrácena v praxi [1].

ZÁVĚR

V příspěvku jsme se věnovali dopravním nehodám v silniční dopravě v roce 2016

a činností zainteresovaných složek integrovaného záchranného systému. Za hodnocené období se na území České republiky stalo 98 869 dopravních nehod s celkovým počtem 545 obětí a s celkovou hmotnou škodou 5 804 milionů Kč. K hlavním příčinám nehod patřil nesprávný způsob jízdy na komunikacích (bylo usmrceno 193 osob). Jednou z hlavních příčin byla nepřiměřená rychlost, přičemž bylo usmrceno 192 osob. Přibližně 20 % z celkového počtu dopravních nehod v České republice, zaviněných řidiči motorových vozidel, bylo nevěnování se řízení vozidla. Přibýlo případů ujetí řidičů z místa dopravní nehody (bylo usmrceno 10 osob), nebo nepřiznání si viny. V porovnání s rokem 2015 bylo případů ujetí řidičů o 1 026 více. Z celkového počtu dopravních nehod, ke kterým došlo v roce 2016, skutečnost, že řidiči z místa dopravní nehody ujeli, činila 16,31 %. Pod vlivem alkoholu nebo návykových látek bylo řidiči motorových vozidel zapříčiněno 4,42 % dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 52

osob. V tomto příspěvku jsme se snažili vypracovat námětovou situaci, kterou byla dopravní nehoda motorových vozidel v zimním období. Příčinou nehody bylo nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze pozemní komunikace. Následkem byla nehoda třech vozidel, při které z celkového počtu 12 účastníků dopravní nehody byly 4 osoby usmrceny. Řešení námětové situace se zúčastnilo celkem 8 subjektů, kterých činnost uvádíme v textu příspěvku (s. 3-4). Jednotlivé činnosti složek IZS byly zobrazeny graficky v SW Practis (Obrázek 2). Následně s pomocí SWOT analýzy byla vyhodnocena námětová situace (Obrázek 3). Zkoumanou problematikou se zabývají i jiní autoři ve svých odborných příspěvcích [12] [13] [14] [15].

Tento článek vznikl za podpory grantu IGA Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulty logistiky a krizového řízení, číslo IGA/FLKR/2017/003.

LITERATURA

- [1] SÁBLÍKOVÁ, M., 2017. *Havárie v silniční dopravě a činnost složek IZS při zásahu*. Bakalářská práce. UTB FLKŘ ve Zlíně.
- [2] *Statistika nehodovosti: Statistické údaje nehodovosti na území ČR*. In: Policie ČR [online]. Praha, b.r. [cit.2017-06-19]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.
- [3] *Úplné znění zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>.
- [4] *Úplné znění vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-328>.
- [5] *Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-320>.
- [6] *Úplné znění zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133>.
- [7] *Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>.
- [8] *Úplné znění zákona č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-374>.
- [9] *Úplné znění zákona č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví a o změně některých zákonů* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-256>.
- [10] *SWOT analýza v excelu*. In: *Excel návody* [online]. Fotis Fotopulos, 2011 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://excel-navod.fotopulos.net/swot-analyza.html>.
- [11] *Úplné znění zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích* [Cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.
- [12] VIDRIKOVÁ, D., 2010. *City logistika a jej význam pri prevencii krízových situácií v meste. KRÍZOVÝ MANAŽMENT* [online]. Žilina: Fakulta bezpečnostného inžinierstva, Žilinská univerzita v Žiline, 2010. st. 78-83 [cit. 2018-04-11]. ISSN 1336-0019. Dostupné z: <http://fsi.uniza.sk/kkm/files/admincasopis/KM%202%202010/ODBORNE/Vidrikova.pdf>.
- [13] VIDRIKOVÁ, D., 2011. *Možné využitie modelovania dopravy ako preventívneho nástroja na zvýšenie bezpečnosti na cestách. Krízový manažment* [online]. Žilina: Fakulta bezpečnostného inžinierstva, Žilinská univerzita v Žiline, 2011(1), 98-103 [cit. 2018-04-11]. ISSN 1336-0019. Dostupné z: <http://fsi.uniza.sk/kkm/files/admincasopis/KM%201%202011/ODBORNE/Vidrikova.pdf>.
- [14] BENEŠOVÁ, S., BRADÁČOVÁ, I., 2015. *Integrovaný záchranný systém a osoby se zdravotním postižením. Krízový manažment* [online]. Žilina: Fakulta bezpečnostného inžinierstva, Žilinská univerzita v Žiline, 2015(2), 39-42 [cit. 2018-04-11]. ISSN 1336-0019. Dostupné z: <http://fsi.uniza.sk/kkm/files/admincasopis/KM%202%202015/09%20Benesova.pdf>.
- [15] LAŠOVÁ, L., TOMEK, M., 2011. *Analýza využívania pozemnej záchrannej zdravotnej služby. Krízový manažment* [online]. Žilina: Fakulta bezpečnostného inžinierstva, Žilinská univerzita v Žiline, 2011(3), 41-45 [cit. 2018-04-11]. ISSN 1336-0019. Dostupné z: <http://fsi.uniza.sk/kkm/files/admincasopis/KM%203%202011/ODBORNE/Lasova.pdf>.