

# **System vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany**

Bc. Ladislav Dobeš

---

Diplomová práce  
2023



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení  
Ústav ochrany obyvatelstva

Akademický rok: 2022/2023

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Ladislav Dobeš**  
Osobní číslo: **L21747**  
Studijní program: **N1032A020002 Bezpečnost společnosti**  
Specializace: **Ochrana obyvatelstva**  
Forma studia: **Kombinovaná**  
Téma práce: **Systém vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany**

## Zásady pro vypracování

1. Zpracujte rešerši se zaměřením na monografie, stati, články a právní normativy vztahující se k předmětné problematice.
2. Charakterizujte právní rámec odborné přípravy řidičů jednotek požární ochrany.
3. Analyzujte současný stav výcviku řidičů u jednotek požární ochrany.
4. Zpracujte návrhy pro zkvalitnění systému vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany.

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

**Seznam doporučené literatury:**

1. DALY, Chris. *Drive to Survive: The Art of Wheeling the Ring*. Fire Engineering Books & Videos. Tulsa, Oklahoma, USA: Fire Engineering Books & Videos, 2020. ISBN 978-1593704834.
  2. *Krizové zákony: Hasičský záchranný sbor ; Požární ochrana* : redakční uzávěrka .., 2007-. Ostrava: Sagit, (1459). ÚZ, 2021. ISBN 978-80-7488-497-9.
  3. *Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2018. ISBN 978-80-7616-013-2.
- Další odborná literatura dle doporučení vedoucího diplomové práce.

Vedoucí diplomové práce: **doc. RSDr. Václav Lošek, CSc.**  
Ústav ochrany obyvatelstva

Datum zadání diplomové práce: **1. prosince 2022**  
Termín odevzdání diplomové práce: **28. dubna 2023**

L.S.

---

**doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.**  
děkanka

---

**prof. Ing. Dušan Vičar, CSc.**  
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2022

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

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

V Uherském Hradišti, dne: 28.4. 2023

Jméno a příjmení studenta: Bc. Ladislav Dobeš

.....  
podpis studenta

## **ABSTRAKT**

Práce je věnována problematice vzdělávání a výcviku řidičů Hasičského záchranného sboru České republiky. Teoretická část obsahuje rešerši a právní rámec pro výkon příslušníka Hasičského záchranného sboru, speciálně pro zařazení hasič-řidič. Dále je popsáno zhodnocení současného stavu po stránce odborné přípravy u jednotek profesionálních, dobrovolných a vojenských hasičů. Praktická část je věnována vyhodnocení uskutečněných výcviků v rámci evropských projektů na centrální úrovni Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru, mezinárodní spolupráce mezi okolními státy a také jednotlivých krajů České republiky. Součástí této práce je i vyhodnocení dotazníku spokojenosti z jednotlivých výcviků, které budou podkladem pro zkvalitnění výuky hasičů-řidičů.

**Klíčová slova:** Hasičský záchranný sbor, polygon, výcvik, řidič, dopravní nehoda, vzdělávání

## **ABSTRACT**

The work is devoted to the issue of education and training of drivers of the Fire Rescue Service of the Czech Republic. The theoretical part contains research and the legal framework for the performance of a member of the Fire Rescue Service, especially for the classification of firefighter-driver. An evaluation of the current situation in terms of professional training in units of professional, volunteer and military firefighters is also described. The practical part is dedicated to the evaluation of the training carried out within the framework of European projects at the central level of the General Directorate of the Fire Rescue Service, international cooperation between the surrounding states and also individual regions of the Czech Republic. Part of this work is also the evaluation of the satisfaction questionnaire from the individual trainings, which will be the basis for improving the quality of firefighter-driver training.

**Keywords:** Fire Rescue Service, polygon, training, driver, traffic accident, education

Rád bych touto cestou poděkoval panu doc. RSDr. Václavu Loškovi, CSc. za jeho cenné rady, komentáře a podporu při tvorbě této práce. Velké díky patří také mé manželce a dcerám za trpělivost a čas, který mi věnovaly na studium. Děkuji za vše, táto. Dále děkuji všem svým kolegům a Ing. Ladislavu Jánošíkovi, Ph.D. za poskytnutí materiálů a rad pro tvorbu této práce.

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

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍL PRÁCE A POUŽITÉ METODY</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 HISTORIE DOPRAVY POŽÁRNÍKŮ NA MÍSTO POŽÁRU</b> .....	<b>12</b>
<b>2 PRÁVNÍ RÁMEC HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY</b> .....	<b>14</b>
2.1 ZÁKON Č. 133/1985 SB., O POŽÁRNÍ OCHRANĚ.....	14
2.2 ZÁKON Č. 320/2015 SB., O HASIČSKÉM ZÁCHRANNÉM SBORU ČESKÉ REPUBLIKY.....	14
2.3 ZÁKON Č. 239/2000 SB., O INTEGROVANÉM ZÁCHRANNÉM SYSTÉMU.....	15
2.4 VYHLÁŠKA Č. 247/2001 SB., O ORGANIZACI A ČINNOSTI JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY.....	16
2.5 SBÍRKA INTERNÍCH AKTŮ ŘEDITELE Č. 57/2013 PRAVIDELNÉ ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ ....	16
2.6 SBÍRKA INTERNÍCH AKTŮ ŘEDITELE Č. 56/2018 ŘÁD STROJNÍ SLUŽBY.....	17
2.7 SBÍRKA INTERNÍCH AKTŮ ŘEDITELE Č. 43/2014 O PSYCHOLOGICKÉ SLUŽBĚ.....	19
2.8 SBÍRKA INTERNÍCH AKTŮ ŘEDITELE Č. 75/2018 DOPRAVNĚ PROVOZNÍ ŘÁD.....	20
<b>3 SOUČASNÝ STAV ODBORNÉ PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ</b> .....	<b>22</b>
3.1 VÝCVIKY ŘIDIČŮ DLE POKYNŮ GENERÁLNÍHO ŘEDITELSTVÍ.....	22
3.2 VÝCVIKY ŘIDIČŮ V RÁMCI HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU KRAJE.....	23
3.3 PŘÍPRAVA ŘIDIČŮ U JEDNOTKY SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ OBCÍ.....	24
3.4 PŘÍPRAVA ŘIDIČŮ VOZIDEL V ARMÁDĚ ČESKÉ REPUBLIKY.....	25
<b>4 VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCVIK ŘIDIČŮ V ZAHRANIČÍ</b> .....	<b>27</b>
4.1 SLOVENSKÁ REPUBLIKA.....	27
4.2 POLSKÁ REPUBLIKA.....	29
4.3 RAKOUSKO.....	30
<b>5 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI 2011-2022</b> .....	<b>34</b>
5.1 STATISTICKÁ VYHODNOCENÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD U HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY.....	34
5.2 ROZBOR PŘÍČINY OJEDINĚLÉ DOPRAVNÍ NEHODY.....	37
<b>ZÁVĚR TEORETICKÉ ČÁSTI</b> .....	<b>40</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>41</b>
<b>6 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH VÝCVIKOVÝCH PROJEKTŮ</b> .....	<b>42</b>
6.1 VÝCVIK GENERÁLNÍHO ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU.....	42
6.1.1 Projekt „Profesionalizace složek řidičů Integrovaného záchranného sboru České republiky“.....	42

6.1.2	Projekt „Bezpečné pohraničí“ .....	44
6.2	VÝCVIK HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU JIHMORAVSKÉHO KRAJE .....	46
6.2.1	Polygon Brno .....	47
6.2.2	Jízdy v terénu Vyškov-Březina .....	50
6.2.3	Jízdy v terénu Hodonín-Pánov .....	51
6.2.4	Jízdy v terénu Břeclav .....	53
6.3	VÝCVIK ŘIDIČŮ JEDNOTEK SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ OBCE.....	54
<b>7</b>	<b>METODY A VÝZKUM.....</b>	<b>56</b>
7.1	SWOT ANALÝZA .....	56
7.2	VÝVOJOVÝ DIAGRAM .....	60
7.3	ISHIKAWŮV DIAGRAM .....	62
7.4	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	66
<b>8</b>	<b>NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ.....</b>	<b>73</b>
8.1	DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ ZKVALITNĚNÍ PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ.....	73
8.2	NÁVRHY VÝCVIKU ŘIDIČŮ.....	74
8.2.1	Výcvik v řízení speciálního vozidla - čtyřkolky .....	74
8.2.2	Výcvik jízdy vozidla v klidné vodě .....	75
8.3	ZAVEDENÍ KARTY ŘIDIČE .....	77
	<b>ZÁVĚR PRAKTICKÉ ČÁSTI.....</b>	<b>78</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>79</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>81</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>86</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>87</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>88</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>89</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>90</b>



## ÚVOD

Řidiči vozidel, kteří se dnes pohybují na pozemní komunikaci, jsou vystaveni neustálému zvyšování hustoty provozu, velkému počtu vozidel nejen ve městech a vysokým rychlostem nejen na dálnicích. Pokud k tomu přidáme řidiče různého věku a hlavně zkušeností, může být velice náročné se na našich silnicích pohybovat bezpečně.

Při řešení dopravní nehody na pozemní komunikaci nebo při velké mimořádné události přichází pomoc od všech složek Integrovaného záchranného systému. Dle zákona je jednou ze základních složek také Hasičský záchranný sbor. Pokud má být pomoc včasná a účinná, je nutné na místo události dopravit posádku v co nejkratší době. U jednotek požární ochrany se dnes pořizuje nová moderní technika různých značek s vyššími výkonnostními parametry, která je na vysoké úrovni kvality a technické bezpečnosti. V tomto ohledu šel pokrok velice rychle dopředu, protože technická dokonalost automobilů je téměř na samém vrcholu. Co bychom však chtěli rozšířit, jsou schopnosti všech našich příslušníků vozidla ovládat. Ať už máme generaci řidičů s praxí v řízení vozidel z doby povinné vojenské služby, nebo úplné začátečníky bez velkých zkušeností, všechny musíme neustále zdokonalovat v řízení motorových vozidel. Počet profesionálních hasičů se v posledních letech navýšil přibližně na počet 10 500. V současné době tedy připadá na jednoho profesionálního hasiče přibližně 1 000 občanů České republiky. Pro možnost porovnání s okolními státy uvádím, že na Slovensku je to 1 200 občanů na jednoho hasiče, v Rakousku 2 000 občanů a v Polsku 7 300 občanů.

Téma diplomové práce „Systém vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany“ jsem si vybral mimo jiné proto, že tato problematika je jednou ze součástí méj náplně práce. Pracuji na krajském ředitelství u Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje jako koordinátor-metodik na oddělení strojní služby a své bohaté zkušenosti v řízení zásahových vozidel bych rád předal mladším kolegům.

V současné době se o profesi hasiče uchází mladí lidé, kteří přichází často bez řidičského průkazu příslušné skupiny, tedy s nulovou zkušeností. Pro výkon celého systému potřebujeme zvýšit praxi u řidičů našich specifických vozidel, která je nezastupitelná.

Hlavním cílem diplomové práce je odhalit rezervy ve vzdělávání řidičů u jednotek požární ochrany, které by mohly zapříčinit vznik vážné dopravní nehody, a navrhnout další druh výcviků pro zkvalitnění výuky v budoucnosti. Toho bychom chtěli docílit kromě jiného formou provádění výcviků na různých typech povrchů vozovek.

## CÍL PRÁCE A POUŽITÉ METODY

Diplomová práce se zabývá systémem vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany. Hlavním cílem mé práce je zhodnocení současného stavu přípravy řidičů zásahových vozidel a navrhnout následná opatření ke zvýšení jejich praxe na vyšší úroveň.

Dílčí cíle práce:

- zpracovat literární rešerši, uvést právní dokumenty a odbornou literaturu k této problematice,
- zhodnotit současný stav prováděných výcviků a kurzů na všech stupních organizace jednotek požární ochrany,
- navrhnout nové metody a postupy pro zkvalitnění vzdělávání na základě již používaných výcviků řidičů v praxi.

Při zpracování práce jsem použil více metod. Podkladem vypracování rešerše byla metoda vícezdrojového sběru dat z odborných knih, právních úprav, vyhlášek a norem, vnitřních řádů a předpisů vydaných organizací požárního sboru. Po dobu mé dlouholeté praxe u organizace jsem nasbíral cenné zkušenosti, které jsem využil při popsání praktické části diplomové práce. Další metodou byla SWOT analýza, podle které jsem popsal silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby problematiky dopravy u jednotek požární ochrany a všech „stakeholders“, kteří jsou s touto problematikou významně spojeni. Na předchozí metodu navazuje Ishikawův diagram, který rozvíjí jednotlivé příčiny možného vzniku dopravní nehody u řidičů s malou praxí v řízení. Pro vytvoření reálného scénáře systému vzdělávání řidičů byl navržen vývojový graf, který zobrazuje nejlepší možnou volbu jeho provedení. Velice přínosnou metodou bylo dotazníkové šetření, které formou dotazníků a osobních pohovorů zhodnotili sami aktéři praktických výcviků prováděných u Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje.

Pro zpracování diplomové práce byly použity metody: vícezdrojový sběr, poznatky a zkušenosti během praxe, SWOT analýza, Ishikawův diagram, modelování a dotazování.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 HISTORIE DOPRAVY POŽÁRNÍKŮ NA MÍSTO POŽÁRU

*Sleduji a oceňuji záslužnou a nenáročnou práci dobrovolného*

*hasičstva a jeho obětavá činnost je mně dobře známa.*

*Hasičstvo dokazuje činem lásku k bližnímu a mravní hodnotu*

*svých ideálů.*

*T. G. Masaryk*

Oheň je dobrý sluha, ale zlý pán. Uvedené přísloví znali už naši předkové. V kronikách se dočítáme, že při ničivých požárech padla za oběť celá řada domů, ulic a měst.

Pro zvýšení úspěšnosti v boji s ohněm bylo nutné zdokonalit nejen organizaci lidí, ale i samotnou hasičskou techniku. Důležitým mezníkem ke zdokonalení hašení byla stříkačka. V 17. století se začaly objevovat první stříkačky umístěné na trakařích či nosítkách. Roku 1778 vynálezem parního stroje se následně dostalo i na první parní stříkačku, která byla tažena párem koní. Přesun parního stroje a celého spřežení byl pro koňský povoz po komunikaci velmi náročný. Roku 1912 pronikly do profesionálního hasičského sboru první automobily, proto mohla roku 1926 definitivně skončit éra koňských potahů (Szaszo, 2010).

Rozvoj automobilové techniky nebyl však zpočátku také jednoduchý. Ve vydaných rozkazech velitele jednotky se vždy připomínala zodpovědnost šoférů při rychlé jízdě k ohni. Příkladem může být velké neštěstí v Praze roku 1921, při němž se zranilo celkem 9 lidí. Tehdy ještě automobily neměly elektrické osvětlení, proto byla jízda v noci velmi nebezpečná.

Častou příčinou dopravních nehod byla rychlá jízda. V jednom rozkazu bylo uvedeno, že auto dobrovolných hasičů jezdí i od požárů šílenou rychlostí, a to tak, že ohrožují i chodce. Následkem toho byla stanovena maximální rychlost na 60 až 65 km/hod.

V prvních poválečných letech se hasičský sbor zaměřil na obnovu požární techniky. Vždyt koncem války si členové německého sboru přivlastnili část služebních automobilů, aby si zachránili život před postupující armádou. V roce 1950 byla provedena obměna techniky z domácí produkce. Patřila k ní především automobilová stříkačka Praga RN-AS 16. Už v roce 1955 se zaváděl nový řád pro povolování jízd společně s knihou jízd a systémem jízd. S novou, větší, a tím pádem těžší technikou bylo z důvodu velkých havárií automobilových cisteren snížena rychlost vozidel na 40 km/hod. (Haid, Valášek, 2013).

Postupně se požární technika v 60. a 70. letech doplňovala o automobilové stříkačky na podvozcích Škoda, Praga nebo Tatra v různých variantách. Ještě donedávna tato technika vypomáhala u jednotek sboru dobrovolných hasičů (dále jen „JSDH“) v Čechách i na Moravě. Osobně jsem ji zažil. V dnešní době vyjíždějí profesionální hasiči k událostem požárními vozidly jak domácí produkce, tak stále častěji se zahraniční technikou. Jedná se především o cisternové automobilové stříkačky (dále jen „CAS“) s vnitřní nádrží na vodu, automobilové žebříky, kontejnerové nosiče, speciální vozidla na různé druhy hašení (Toulky hasičskou historií, 2021).

## 2 PRÁVNÍ RÁMEC HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Obsahem právního rámce je popsat jednotlivé zákony, prováděcí předpisy, nařízení vlády a vyhlášky Ministerstva vnitra (dále jen „MV“), sbírky interních aktů ředitele (dále jen „SIAR“) a doplňující závazná pravidla a postupy pro činnost všech složek Integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“), které se detailně, či jen okrajově dotýkají problematiky vzdělávání řidičů jednotek požární ochrany.

### 2.1 Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně

Obsahem zákona je stanovit podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a majetku před požáry a pro poskytování pomoci při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech (dále jen „MÚ“) stanovením povinností ministerstev a jiných správních úřadů, právnických a fyzických osob, postavení a působnosti orgánů státní správy a samosprávy na úseku požární ochrany, jakož i postavení a povinností jednotek požární ochrany (dále jen „JPO“) (Krizové zákony, 2007-).

Dle zákona dělíme jednotky požární ochrany jako:

- jednotka hasičského záchranného sboru zřízená jako jednotka hasičského záchranného sboru kraje,
- jednotka hasičského záchranného sboru podniku,
- jednotka sboru dobrovolných hasičů obce,
- jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku.

Odborná způsobilost a příprava v tohoto zákona nám stanoví, že příslušníci sboru na všech pozicích (včetně strojníků) mohou výkon své funkce vykonávat jen na základě platné odborné způsobilosti. Totéž platí i pro členy jednotek sboru dobrovolných hasičů a příslušníků podniku (Česko, 1985).

### 2.2 Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky

Základním úkolem Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „HZS ČR“) je chránit životy a zdraví obyvatel, životní prostředí a majetek před požáry a jinými mimořádnými událostmi a krizovými situacemi.

Organizace HZS je rozdělena na jednotlivé stupně:

- generální ředitelství – je nadřízeným správním orgánem ve věcech, ve kterých rozhoduje hasičský záchranný sbor kraje, záchranný útvar nebo škola,
- hasičské záchranné sbory krajů – jsou správním úřadem s působností v územním obvodu příslušného vyššího územního samosprávného celku pro výkon státní správy, včetně možnosti zřídit a provozovat účelová, vzdělávací a technická zařízení pro plnění svých úkolů,
- záchranný útvar – plní úkoly jednotky požární ochrany při řešení mimořádných událostí nebo krizových situací a slouží jako vzdělávací zařízení, kde se provádí mimo jiné výuka a výcvik k získání řidičského oprávnění pro potřeby složek IZS a k zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- škola – poskytuje vzdělávání v oblasti požární ochrany, ochrany obyvatelstva a krizového řízení za dodržení podmínek stanovených školským zákonem a provádí odbornou přípravu dle zákona o požární ochraně (Krizové zákony, 2007-).

### **2.3 Zákon č. 239/2000 Sb., o Integrovaném záchranném systému**

Základními složkami IZS jsou:

- Hasičský záchranný sbor České republiky,
- jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje,
- poskytovatelé zdravotnické záchranné služby,
- Policie České republiky.

Ostatními složkami integrovaného záchranného systému jsou:

- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil,
- ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory,
- ostatní záchranné sbory,
- orgány ochrany veřejného zdraví,
- havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby,
- zařízení civilní ochrany,
- neziskové organizace a sdružení občanů.

K použití zákona o IZS dojde k přípravě na vznik MÚ a při potřebě provádět záchranné a likvidační práce dvěma nebo více složkami IZS (Česko, 2000a).

## **2.4 Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany**

Vyhláška stanovuje plošné pokrytí území, barevné označení vozidel, vnitřní organizaci a vybavení JPO. Ve vnitřní organizaci jednotky má své místo mimo jiné chemická služba, strojní služba, spojová služba, informační služba a technická služba.

Strojní služba má za úkol udržovat požární techniku a věcné prostředky vybavené pohonnou částí v provozuschopném stavu, provádět kontrolu, údržbu včetně revizí, popř. zajišťovat opravu nefunkčních jednotek pomocí opravárenských, diagnostických a dalších zařízení.

Provádění odborné přípravy na úseku strojní služby je možné provést ve školícím zařízení Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „GŘ HZS ČR“), nebo ve vlastních vyučovacích zařízeních Hasičského záchranného sboru (dále jen „HZS“) krajů. Po úspěšném složení závěrečných zkoušek se osvědčení o odborné způsobilosti (Příloha P I) vydává na dobu 5 kalendářních let s účinností ode dne vydání a opravňuje hasiče nebo ostatního příslušníka k výkonu funkce, kterou zastává.

V rámci operačního řízení se při vyhlášení poplachu pomocí akustického nebo světelného signálu jednotka co nejrychleji dostaví na místo určené k výjezdu. Velitel jednotky nařídí trasu na místo zásahu tak, pokud není již předem stanovena, aby byla trasa co nejrychlejší. K tomu se použije na vozidle zvláštní zvukové a výstražné světelné zařízení, vozidlo se tedy stává vozidlem s právem přednosti v jízdě (Česko, 2001).

## **2.5 Sběrka interních aktů ředitele č. 57/2013 Pravidelné školení řidičů**

K zajištění jednotného postupu při školení řidičů služebních dopravních prostředků HZS ČR v souladu s ustanovením zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, se organizují pro tyto řidiče pravidelná školení s obsahovým zaměřením podle níže uvedených témat.



Témata pravidelného školení řidičů:

- pravidla provozu na pozemních komunikacích, předpisy související s provozem vozidla,
- ekonomické používání vozidel, provozně dopravní směrnice, organizace provozu a údržby, provozní dokumentace, jednání při dopravní nehodě, bezpečnost a ochrana zdraví při práci, provozu a údržbě vozidel a přívěsů,
- odpovědnost řidiče při přepravě cestujících, zvláštnosti provozu vozidel s právem přednostní jízdy – rizika, zásady používání zvláštního výstražného světla modré barvy doplněného zvláštním zvukovým výstražným zařízením, teorie a zásady bezpečné a defenzivní jízdy, jízda v noci, jízda po nezpevněných komunikacích,
- doplňkový rozsah podle aktuálních požadavků, písemný test.

Na závěr školení se provede písemné přezkoušení z veškeré probrané problematiky formou zkušebních testů, ve kterých musí přezkušovaný správně odpovědět alespoň na 80 % zadaných otázek. O provedení školení a výsledcích přezkoušení se vedou prokazatelné záznamy. Školení lze zabezpečit i odborně způsobilou osobou v oblasti řízení vozidel (Pravidelné školení řidičů, 2013).

## 2.6 Sbíрка interních aktů ředitele č. 56/2018 Řád strojní služby

Řád strojní služby je základním dokumentem strojní služby vydaným nově v roce 2018 GŘ HZS ČR. Stanoví základní úkoly při zabezpečení provozuschopnosti požární techniky, provozování, údržbě, skladování prostředků strojní služby a vybraných věcných prostředků požární ochrany. Činnosti strojní služby se úzce dotýká vyhlášky č. 35/2007 Sb., o technických podmínkách požární techniky (dále jen „PT“) a vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany ve znění pozdějších předpisů.

Hlavními úkoly strojní služby jsou:

- metodicky vést organizační složky a ostatní jednotky požární ochrany při plnění úkolů strojní služby,
- usměrňovat výkon strojní služby v jednotkách požární ochrany, kontrolovat a organizovat její činnost,
- kontrolovat vybavení jednotek požární ochrany,
- provádět odbornou přípravu k získání odborné způsobilosti,

- stanovit rozsah odborných znalostí příslušníků včetně přípravy pravidelné,
- podílet se na vývoji, modernizaci a zkouškách vybraných prostředků,
- vyjadřovat se k připravovaným projektům v otázce výstavby, dostavby nebo rekonstrukce nových požárních stanic,
- vydává dopravně provozní řád pro provoz požární techniky na území své působnosti v jednotlivých krajích,
- vytváří podmínky pro dodržování zásad bezpečnosti práce a ochrany zdraví na pracovištích strojní služby.

Obsahem tohoto dokumentu pro provoz techniky u JPO je vymezení základních důležitých pojmů, přičemž některé bych rád uvedl:

- řidič – příslušník, který vlastní řidičské oprávnění a je určen používat motorové vozidlo,
- strojník – příslušník s odbornou způsobilostí hasič – strojník, který je určený k plnění své funkce, dosáhl věku 21 let, má řidičské oprávnění příslušné skupiny, minimálně skupiny C, má určitou praxi v řízení vozidel a úspěšně provedl ověřovací jízdu,
- technik - příslušník s odbornou způsobilostí technik – strojník, který je určený k plnění své funkce,
- odborná způsobilost – praktické dovednosti a odborná způsobilost nutná k výkonu zastávané funkce,
- prostředek strojní služby – požární technika, věcné prostředky požární ochrany a další technické prostředky.

Přílohami řádu strojní služby jsou:

- označení zkratk prostředků strojní služby,
- přehled dokumentace o kontrolách a revizích,
- hlavní zásady pro vytvoření dopravně provozního řádu,
- orientační doba životnosti vybrané požární techniky,
- označení zásahových požárních automobilů,
- podklady pro vytvoření deníku zdvihacího zařízení,

- evidence dopravních nehod,
- prevence dopravní nehodovosti,
- pokyny k provádění kondičních a ověřovacích jízd,
- hlavní zásady pro použití zvláštního výstražného zařízení

(Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR, 2018).

## 2.7 Sbíрка interních aktů ředitele č. 43/2014 o psychologické službě

Posuzování osobnostní způsobilosti uchazeče nebo příslušníka HZS ČR provádějí psychologové daného bezpečnostního sboru. K posouzení osobnostní způsobilosti se využívají laboratoře psychologických pracovišť, které akredituje Ministerstvo vnitra-Generální ředitelství (dále jen „MV-GŘ“) HZS ČR. K posouzení osobnostní způsobilosti uchazečů pro přijetí k HZS ČR a příslušníků k ustanovení na služební místo, pro které je toto zjišťování stanoveno jako jiný zvláštní požadavek – řízení vozidla s právem přednostní jízdy, je povinnost provádět vyšetření pouze na pracovištích s laboratoří, které akredituje MV-GŘ HZS ČR.

Osobnostní charakteristiky stanovuje vyhláška č. 487/2004 Sb., o osobnostní způsobilosti, která je předpokladem pro výkon služby v bezpečnostním sboru, ve znění pozdějších předpisů. Kritéria k posuzování osobnostní způsobilosti pro výkon služby u HZS ČR podrobněji zpracovala pracovní skupina psychologů HZS ČR s přihlédnutím k analýze práce v základních funkcích HZS ČR, provedená v rámci řešení výzkumného úkolu „Stanovení systému pro určení a kontrolu způsobilosti hasičů pro výkon služby“.

Vyšetření řidičů vozidel s právem přednostní jízdy po dopravní nehodě.

Vyšetření řidičů vozidel s právem přednostní jízdy po dopravní nehodě vychází z vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů. Tomuto vyšetření se podrobují řidiči bezodkladně, jestliže měli dopravní nehodu (dále jen „DN“), při níž došlo k úmrtí nebo těžké újmě na zdraví. V souvislosti se systemizací služebních míst HZS ČR, kde jsou strojníci zařazeni na služebním místě, pro které je stanoven jiný zvláštní požadavek osobnostní způsobilosti, se při tomto vyšetření postupuje podle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a dle vyhlášky č. 487/2004 Sb., o osobnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů (O psychologické službě HZS ČR, 2014).

## 2.8 Sbírka interních aktů ředitele č. 75/2018 Dopravně provozní řád

Dopravně-provozní řád slouží k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu dopravních prostředků a pohybu osob po komunikacích uvnitř objektu hasičských stanic ve vlastnictví jednotlivého kraje. Je závazný pro všechny účastníky provozu a subjekty, kteří se pohybují uvnitř areálu. Základní dokument vytváří krajské ředitelství (dále jen „KŘ“), zpravidla úsek strojní služby.

Dopravně provozní řád stanoví zejména:

- postup při povolování jízd,
- podmínky pro vjezd vozidel do objektů a areálů HZS ČR a jejich pohyb v areálu,
- podmínky pro parkování v objektech a areálech HZS ČR a na parkovištích pro zaměstnance.

Dopravně provozní řád vymezuje zejména:

- osoby oprávněné k povolování jízd, jejich pravomoci a způsob povolování jízd,
- rozsah činnosti v souvislosti s prováděním údržby, kontroly a oprav PT, dny v týdnu určené k pravidelným činnostem.

Pro provoz PT mohou být stanoveny další podmínky, které nejsou uvedeny v tomto řádu a které vyplývají z konkrétních potřeb organizační složky. Úpravy pravidel provozu PT mohou být přeneseny interním aktem řízení na ředitele územního odboru HZS kraje. Tyto úpravy z dopravně provozního řádu jednotlivých územních odborů (dále jen „ÚO“) se řeší formou přílohy k dopravně provoznímu řádu HZS kraje.

Dopravní prostředky musí být po ukončení jízdy zaparkovány v objektech nebo areálech HZS ČR nebo na jiných stanovištích vymezených v dopravně provozním řádu. Není-li možné zaparkovat PT podle podmínek uvedených v řádu, rozhodne o místě parkování příslušný služební funkcionář. O této skutečnosti se provede záznam do Příkazu k jízdě. V průběhu služební cesty rozhoduje o místě parkování řidič PT, přičemž postupuje v souladu s podmínkami tak, aby dopravní prostředek byl zabezpečen proti odcizení nebo poškození (Dopravně provozní řád, 2018).

V této kapitole diplomové práce jsou představeny právní dokumenty týkající se souboru základních zákonů o HZS ČR, doplněné vyhláškami upravujícími problematiku výkonu služby hasič-strojník. Dále pak formou interních aktů ředitele je řešena specializace, podmínky a odbornost příslušníka pro řízení služebních vozidel. Dopravně provozní řád jako interní akt ředitele upravuje také organizaci autoprovozu uvnitř organizace.

### 3 SOUČASNÝ STAV ODBORNÉ PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ

Vzhledem k riziku dopravních nehod se závažnými důsledky jsou primární skupinou zájmu řidiči kategorie vozidel nad 3 500 kg, a to hlavně při jízdě k zásahu. Bezpečnost posádky při přepravě je vždy na prvním místě. Další skupinou řidičů jsou příslušníci zařazení na velitelských funkcích. Vozidla jsou vedena jako zásahová a jedná se především o vozidla kategorie SUV, pick-up (obecně vozidla s pohonem 4x4). Výcvik řidičů této kategorie je minimální, vychází pouze z kondičních jízd a z praxe při reálných výjezdech. Vozidla jsou sice oproti nejtěžší kategorii lehčí a lépe ovladatelná, nicméně dosahují vyšší rychlosti, a proto i zde by vzdělávání, a především praktický výcvik, měly být na stejné úrovni jako u řidičů vozidel nejtěžší kategorie.

Neméně početnou skupinou jsou řidiči-referenti, kteří využívají služební vozidla k plnění hospodářských úkolů, většinou důležitých pro chod celé organizace. U této skupiny je vzdělávání pouze v rovině každoročního povinného školení referentů. Praktická stránka je zcela nulová.

#### 3.1 Výcviky řidičů dle pokynů Generálního ředitelství

V níže uvedených kapitolách budou představeny výcviky na různých stupních úrovně organizace HZS ČR. Některé z realizovaných projektů byly financovány za podpory druhého subjektu, většinou se však jednalo o povinnost provádět pravidelné kondiční jízdy dle platných nařízení.

Výcvik řidičů na centrální úrovni - profesionalizace řidičů složek IZS.

V letech 2016-2018 proběhla realizace projektu „Profesionalizace řidičů složek IZS“, který byl spolufinancován z Fondu zábrany škod, prostřednictvím Kanceláře pojistitelů. V rámci tohoto projektu bylo v uvedených letech proškoleny více než 5 000 příslušníků HZS ve všech kategoriích vozidel. Projekt byl realizován jednotlivými zdokonalovacími kurzy bezpečné jízdy, které nastavují systém periodického, profesionálního a zdokonalovacího výcviku pro řidiče vozidel složek Integrovaného záchranného systému České republiky (dále jen „IZS ČR“) skládajícího se z řidičů HZS ČR a Policie České republiky. Výcvik řidičů IZS ČR probíhal na specializovaných Centrech bezpečné jízdy v České republice (dále jen „ČR“), které jsou kvalitativně, systémově a metodicky uzpůsobeny pro výcviky řidičů na zpevněném a nezpevněném povrchu. Principem kurzů v rámci projektu profesionalizace řidičů IZS ČR je odborný výcvik v řízení a bezpečném

ovládání vozidel, především s právem přednosti v jízdě (Profesionalizace řidičů složek IZS, 2022).

### 3.2 Výcviky řidičů v rámci Hasičského záchranného sboru kraje

V rámci HZS jednotlivých krajů jsou realizovány kurzy bezpečné jízdy pro řidiče primárně nákladních vozidel. Uvedené kurzy jsou realizovány v rámci projektů, spolufinancovaných z prostředků Evropské unie, případně financovaných z vlastních rozpočtových prostředků. Většina těchto kurzů je realizována na Centrech bezpečné jízdy a metodika provádění je u všech víceméně podobná, ale není sjednocená. Systém organizace výcviku je ovšem podřízen finančním možnostem zadavatele, proto již nezohledňuje požadavky na systémové řešení. Zvláštní kategorií výcviků řidičů na dané úrovni je výcvik v terénních podmínkách, realizovaných v prostorech k tomu vhodných. Tento výcvik rovněž není systémově řešen.

Výcviky řidičů na jednotlivých stanicích HZS.

Výcvik na nejnižší úrovni vzdělávání, avšak nejdostupnější a svojí povahou nejčastější, vychází z nařízení Generálního ředitelství (dále jen „GŘ“), které v Řádu strojní služby nařizuje vykonávat následující:

- strojník nebo řidič určený k řízení vozidel s právem přednostní jízdy, který v průběhu 4 týdnů neřídil motorové vozidlo stejné nebo vyšší hmotnostní kategorie, absolvuje kondiční jízdu v délce nejméně 10 km,
- strojník nebo řidič určený k řízení vozidel s právem přednostní jízdy, který v průběhu 6 týdnů neřídil motorové vozidlo stejné nebo vyšší hmotnostní kategorie, absolvuje kondiční jízdu v délce nejméně 20 km,
- strojník nebo řidič určený k jízdě k zásahu s přívěsem, který v průběhu 6 měsíců nejel jízdu s přívěsem, absolvuje kondiční jízdu s přívěsem v délce nejméně 10 km,
- strojník nebo řidič, který neabsolvoval kondiční jízdu v předepsaném rozsahu, nesmí být určen k řízení PT určené pro výjezd k zásahu, a to až do jejího provedení,
- kondiční jízda se absolvuje nejpozději v průběhu první směny po uplynutí lhůty (4 nebo 6 týdnů), případně první pracovní den nástupu do služby po dlouhodobé nepřítomnosti,

- kondiční jízda se provádí po předem stanovené trase a její náročnost se volí s ohledem na místní podmínky,
- při kondiční jízdě se prohlubují zejména návyky v technice řízení automobilu, zdokonaluje se v řízení automobilu ve ztížených podmínkách provozu a nacvičuje se součinnost s ostatními členy osádky, například při couvání nebo průjezdu zúženým profilem,
- ztíženými podmínkami se rozumí např. průjezd zúženými profily, otáčení, přejezd prvků pro zpomalení jízdy, přičemž v zimním období je to jízda sněhem, na zledovatělém povrchu apod. (Řád strojní služby, 2018).

Dalším krokem k získání praxe a větší sebedůvěry při řízení svěřené techniky může mít výcvik podobu jízd na vytipovaném místě (plocha rozlehlého letiště, uzavřený areál velkého výrobního podniku atd.), při níž si řidič bezpečně zvýší schopnost ovládat svěřenou techniku. Výcvik musí probíhat pod dohledem denního technika strojní služby a musí být řádně předem povolen a nahlášen na vyšší úrovni vedení.

### 3.3 Příprava řidičů u jednotky sboru dobrovolných hasičů obcí

K provádění výcviku a získání řidičského oprávnění složek IZS je určen Záchranný útvar (dále jen „ZÚ“) HZS ČR dle zákona č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky. Občanští pracovníci ZÚ Hlučín provádějí výuku autoškoly pro JSDH a získání řidičského oprávnění skupiny „C“. Jednotlivé požadavky jsou nahlášeny na příslušné oddělení IZS KŘ HZS kraje, které dle volných kapacit autoškoly jsou postupně uspokojovány (Autoškola, c2023).

Na základě dotazu oslovené JSDH v JmK bylo zjištěno, že jsou prováděny pravidelné kondiční jízdy s požární technikou, a to v souladu s Řádem výkonu služby v JPO. Členové zařazení na pozici strojník či řidič zásahové PT vždy 1x za 28 dnů absolvují jízdu s vozidlem, nahodile pak i s přívěsným vozíkem. Dovolují-li to klimatické a místní podmínky, probíhají kondiční jízdy na sněhu (ideálně pro veřejnost nepřístupném prostoru) a v letních měsících pak na polích pro získání alespoň minimálních základů jízdy po nezpevněné komunikaci. Součástí těchto výcviků je i údržba požární techniky a seznámení se s obsluhou agregátů ve výbavě jednotky. Všichni členové na pozici strojník-řidič zásahové techniky každoročně absolvují také odbornou přípravu nezbytnou k vykonávání této činnosti.



Odborná příprava prováděná Hasičským záchranným sborem kraje.

Členové dobrovolných jednotek PO mohou samostatně vykonávat službu při zdolávání požáru až po absolvování základní odborné přípravy. Strojníci dobrovolných jednotek PO musí pro výkon své funkce získat požadovanou odbornou způsobilost.

Odbornou přípravu dělíme:

- základní odbornou přípravu – provádí se v odborných kurzech vzdělávacích zařízení MV, u HZS krajů nebo vzdělávacích zařízeních určených MV v rozsahu a podle osnov vydaných MV,
- cyklickou odbornou přípravu strojníků – zabezpečuje HZS kraje.

Ředitel HZS kraje jmenuje komisi k ověřování odborné způsobilosti (Pokyn GŘ HZS ČR, 2014).

Pro získání odborné způsobilosti strojníka mohou jednotlivé HZS kraje vykonávat kurzy na svých zařízeních. V případě mé profesní působnosti provádíme odbornost „strojník“ ve Školícím a výcvikovém zařízení Tišnov, kde máme dostatečný prostor a odborný personál pro vykonání této odbornosti. Předáváme zkušenosti novým kolegům a poskytujeme techniku, která je v současnosti na vysoké technické úrovni.

Jako další spolupráci s JSDH na krajské úrovni bych rád zmínil společný projekt výcviku řidičů na Polygonu Brno, přičemž finanční pomoc poskytl Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „KÚ JmK“). Zpočátku byl zájem ze strany starostů měst a obcí velký, později se z důvodu nedostatku peněz zcela zastavil.

### **3.4 Příprava řidičů vozidel v Armádě České republiky**

Provádění přípravy řidičů vozidel v Armádě České republiky všech kategorií a přípravy specialistů silniční dopravy stanovuje vojenský předpis. Ten závazně upravuje zásady plánování, organizování, provádění a hodnocení těchto příprav, jakož i jejich rozsah a obsah. Předpis je závazný pro vojáky v činné službě, pro státní zaměstnance ve správních úřadech a pro občanské zaměstnance tvořící civilní personál ozbrojených sil ČR, pokud se podílejí na plnění úkolů armády ČR. Předpis dále upravuje kategorie řidiče profesionála, řidiče referenta nebo řidiče vojáka v záloze.

Organizace a provádění přípravy řidičů.

Přípravu k získání nebo rozšíření řidičského oprávnění provádí registrovaná vojenská autoškola. Vojenské autoškoly zřizovat při určených výcvikových zařízeních a pověřených vojenských útvech. Zřizovací listinu pro určené vojenské autoškoly vydává ministerstvo. Cílem přípravy řidičů je zajištění trvalé odborné způsobilosti řidičů útvaru a dosažení požadovaného profilu řidiče vozidel ozbrojených sil. Zdokonalovací odbornou přípravu řidičů lze provádět jako přípravu jednotlivce a v jednotce v rámci přípravy jednotek u útvarů, nebo v součinnosti s výcvikovým zařízením. Řidič profesionál, který je zařazen na služební místo řidič, je povinen se podrobit zdokonalovacímu výcviku řidičů dvakrát v každém kalendářním pololetí. Absolvování zaměstnání v jednotlivých druzích a předmětech přípravy řidičů včetně mimořádných a jednorázových školení zaznamenat do evidenční karty řidiče vozidel ozbrojených sil a záznamu o zdokonalovacím výcviku. Pokud řidič ozbrojených sil nesplní za kalendářní pololetí předepsaná cvičení v řízení, vydá mu velitel zákaz řízení vozidel. Řízení vozidel si lze obnovit po splnění zameškaných cvičení v řízení.

V kapitole odborné přípravy řidičů byla zhodnocena teoretická část výkonu této činnosti. Ukazuje, jak je prováděna příprava jednotek od nejvyšší úrovně GŘ přes krajskou úroveň až po přípravu prováděnou jednotkami sboru dobrovolných hasičů. V poslední části kapitoly byla popsána organizace přípravy řidičů u jednotek vojenské jednotky.

## 4 VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCVIK ŘIDIČŮ V ZAHRANIČÍ

Pro srovnání systému vzdělávání řidičů v zahraničí na úseku požární ochrany jsem si vybral nejbližší okolní státy, s nimiž často jako Česká republika spolupracujeme v podobě projektů přeshraniční spolupráce, u společných zásahů ve stejném hasebním obvodu v okolí státních hranic, nebo jen u společných výcviků při přípravě možných scénářů mimořádných událostí.

### 4.1 Slovenská republika

V oblasti vzdělávání na Slovensku plní funkci vzdělávacího zařízení v oblasti požární ochrany „Střední škola požární ochrany Ministerstva vnitra v Žilině“. Zabezpečuje odbornou přípravu na úseku vzdělávání, výchovy a ochrany před požáry pro Ministerstvo vnitra Slovenské republiky. Poskytuje úplné střední a vyšší odborné vzdělání formou distančního vzdělávání. Úkolem této střední školy je organizování základního výcviku a specializačního výcviku příslušníků hasičského a záchranného sboru. Dále se podílí na obsahové přípravě na realizaci základních a opakovacích školení hasičských sborů podniků. Střední škola požární ochrany v Žilině spolupracuje se středními a vysokými školami po celém Slovensku, kteří zajišťují výuku se zaměřením na požární ochranu. Od roku 2006 se stala stálým členem Evropské asociace hasičských škol (Zařízení hasičské a záchranné služby, © 2023).

Ministerstvo vnitra může udělit soukromým subjektům akreditaci na vzdělávání osob v oblasti PO, především školení a výcvik hasičů, strojníků a velitelů.

Hlavním předpisem na úseku strojní služby na Slovensku je pokyn č. 36/2005 (Poriadok strojnjej služby). Je to obdoba Řádu strojní služby v České republice. Tento předpis později získal právní podporu ve Sbírce zákonů v podobě vyhlášky Ministerstva vnitra Slovenské republiky č. 611/2006, o hasičských jednotkách (částka 233).

Hlavním úkolem strojní služby na Slovensku je zabezpečení akceschopnosti hasičské techniky a věcných prostředků.

Dále má strojní služba za úkol:

- zajišťovat plnění povinností provozovatele a uživatele,
- ve stanoveném rozsahu vést provozní záznamy o protipožárních vozidlech, vybavení a jiném vybavení určeném k výkonu strojní služby, včetně dokumentace

- o jeho provozu, údržbě, opravách, prohlídkách, technických prohlídkách a odborných prohlídkách,
- vést záznamy o spotřebě paliva a maziva, předkládat je k fakturaci, podávat žádosti o nákup paliva a maziv a sledovat ekonomiku provozu,
  - podílí se na profesním růstu důstojníků zabezpečujících plnění úkolů strojní obsluhy a na výchově techniků - strojníků a dalších funkcionářů podle vnitřních předpisů a zvláštních předpisů,
  - odborně se účastní přejímky hasičských vozidel, vybavení a jiného vybavení určeného k výkonu strojního zařízení, včetně dokumentace týkající se jejich uvádění do provozu,
  - zpracovává přehled o silničních nehodách a škodách za účasti hasičských vozidel,
  - zpracovává dokumenty v oblasti vývoje a výzkumu hasičských automobilů, zařízení a dalších zařízení určených k výkonu strojního servisu,
  - vést přehled o kilometrech ujetých oprávněnými osobami a o vozidlech hasičů umístěných v pohotovosti a v záloze za účelem plánování cest umožňujících kondiční a ověřovací cesty (Poriadok strojnejslužby, 2005).

Kondiční a ověřovací jízdy jsou podrobněji uvedeny v příloze „Zásady organizace výkonu strojnej služby“ předpisu Poriadok strojnejslužby a nařizuje:

- příslušník sboru, u kterého součet kilometrů odjetých v průběhu kalendářního měsíce na zásahovém vozidle nepřevyšuje 10 km, musí vykonat kondiční jízdu v délce nejméně 10 km v průběhu následujících dvou týdnů,
- pokud řidič řídil vozidlo v uvedené době a součet odjetých kilometrů je nejméně 10 km, považuje se to za vykonání kondiční jízdy,
- větší délku kondiční jízdy může upravit zřizovatel hasičské jednotky podle místních podmínek,
- o této jízdě se vede záznam v provozním deníku hasičského automobilu a v kartě řidiče.

## 4.2 Polská republika

Národní záchranný a hasičský systém (dále jen „KSRG“) je nedílnou součástí organizace vnitřní bezpečnosti státu, jejímž cílem je záchrana života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, předvídání, rozpoznávání a boj proti požárům, přírodním katastrofám nebo jiným místním hrozbám. Hlavním cílem KSRG je zajistit ochranu života, zdraví, majetku nebo životního prostředí. Systém je založen na Státním hasičském sboru, vedoucím a udržovaném záchranném sboru ze státního rozpočtu, a na Dobrovolných hasičských sborech, vedených z rozpočtů místní samosprávy a dotací ze státního rozpočtu (Národní záchranný a hasičský systém, 2023).

Pro oblast vzdělávání a výchovy má vlastní výcvikový systém. Ten se skládá ze dvou subsystémů. První z nich je zodpovědný za zvyšování kvalifikace připravující mladé lidi na povolání hasiče, požárního technika nebo požárního inženýra. Druhý z nich souvisí se zvyšováním odborné kvalifikace v požárních stavbách. Vzdělávací a výcvikový systém platí i pro podnikové hasiče.

Systém hasičských škol se skládá:

- 17 výcvikových středisek v zemském velitelství Státního hasičského sboru,
- 1 poddůstojnická škola Státního hasičského sboru v Bydhošti,
- 3 školy uchazečů o Státní hasičský sbor v Krakově, Čenstochové a Poznani,
- 1 hlavní škola požárního sboru ve Varšavě, vzdělávání v prvním cyklu studia - požární inženýři a studium druhého cyklu - mistři požárních inženýrů.

Celý systém je otevřen mladým lidem, kteří chtějí spojit svoji budoucnost s hasičským sborem, protože je kompatibilní se systémem všeobecného vzdělávání. Školící střediska poskytují kvalifikační vzdělávání a další odbornou přípravu, včetně specializovaných kurzů. Ve výbavě škol jsou specializovaná cvičiště a trenažéry, které pomáhají zvýšit úroveň vzdělávání studentů na různých odborných zařazeních (PSP Hasičské školy, 2022).

Jedním z institutů vzdělávání je Ústřední škola státního hasičského sboru v Čenstochové, která pořádá řadu kurzů a školení. Je jediná v zemi, která má ve svém areálu požární cvičiště pro nejrůznější zásahy. Škola udržuje spolupráci s dalšími hasičskými školami i zahraničními institucemi podobného charakteru. Zaměstnanci školy se účastní na školení s univerzitami, se kterými udržují úzkou spolupráci.

Na základě vzdělávacího programu pro řidiče privilegovaných vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 t. byl dne 14. 12 2022 schválen vrchním velitelem Státního hasičského sboru a následně zahájen zdokonalovací výcvik řidičů s názvem „Udržovací školení pro řidiče záchranných vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 t“ (Příloha P II). Výcvik bude prováděn na Ústřední škole státního hasičského sboru v Čenstochové. Cílem projektu je zlepšit bezpečnost jízdy na silnici, praktické zlepšení techniky řízení za zvláštních podmínek a profesní rozvoj řidičů zásahových vozidel skupiny „C“ (Národní velitelství státního hasičského sboru, 2022).

Program školení:

- otázky týkající se silničního provozu a dopravy s hasičskými vozidly,
- kurz s policistou a inspektorem silniční dopravy,
- kurz s psychologem,
- kurz s instruktorem techniky řízení nákladních a osobních vozidel na manévrovací desce, smykové desce v centru techniky jízdy.

Účastníci školení řidičů si ověří své znalosti a získáním nových dovedností přispějí k snížení počtu nehod a jejich následků (Specializované školení, 2017).

### 4.3 Rakousko

Profesionální hasičské sbory, které hasiče zaměstnávají, mají jen velká hlavní města spolkových zemí - Wien, Graz, Linz, Innsbruck, Salzburg a Klagenfurt. Dále jsou v Rakousku převážně dobrovolnické hasičské sbory. Podle ústavy zde spadá hasičství do kompetence jednotlivých spolkových zemí. Právní předpisy jsou dány zemskými zákony a ustanoveními, zabezpečování požární ochrany na území obce je tradičně svěřeno do pravomocí obcí. Dobrovolnické hasičské sbory se nacházejí téměř ve všech městech i v nejmenších obcích a jejich částí. Dále existují (téměř výlučně dobrovolnické) hasiči podnikových sborů, v jejichž řadách jsou pracovníci provozů, kteří si touto dobrovolnou činností chrání svá pracovní místa.

Úloha hasičů v Rakousku:

- obranná požární ochrana,
- preventivní požární ochrana,
- technická pomoc při nehodách a ostatních nouzových situacích člověka a zvířete,

- účinná pomoc při újmách či katastrofálních situacích (přírodní pohromy, technické poruchy, škody životního prostředí a jiné),
- účinná pomoc při nehodách s nebezpečnými látkami,
- spolupráce s civilní ochranou.

Vybavení jednotek požárními automobily a technickými prostředky jsou dotované jen z veřejných prostředků. Automobily musí odpovídat technickým směrnicím Hasičského záchranného sboru Rakouska či směrnicím hasičských záchranných sborů jednotlivých spolkových zemí Rakouska. V důsledku toho musí firmy dodržovat určité směrnice v technickém provedení. Při dané jednotnosti, potřeby a účelu je nahlíženo také na ekonomickou efektivitu (Dobrovolnické hasičské sbory, 2022).

Pro další rozbor sledované země se zaměřím na oblast Jihomoravskému kraji zeměpisně nejbližší, Dolní Rakousko. Odpovědnost a organizace hasičských sborů je upravena v zákoně o hasičských sborech, který schválil zemský sněm Dolního Rakouska. V celém Dolním Rakousku není jediný profesionální hasičský sbor. Celá oblast je v rukách dobrovolných jednotek měst a obcí. Za nejvyšší hasičskou instanci je považováno v Tullnu sídlící velitelství zemských hasičů (Hasičství, 2023).

Pro oblast Dolní Rakousko se provádí všechna školení v hasičském a bezpečnostním centru. Ročně institut vzdělávání provádí školení u cca 14 000 účastníků při cca 600 modulech ročně. Nabídkou je jak školení pro vedoucí pracovníky (právo, taktika), tak speciální školení, jako je například služba znečišťujících látek, vodohospodářská služba, ochrana dýchacích cest, zpravodajská služba atd. Stejně tak se v hasičském a bezpečnostním centru konají školení a školení pro pracovníky všech úrovní (hasiči, úsek, okres). Školení jsou rozdělena do několika modulů:

- pozice velitele družstva,
- pozice nositele dýchací techniky,
- práce v operačním řízení,
- základy řízení týmu,
- práce na vodní hladině,
- jízda s hasičskou technikou,
- zakončení jízdy s hasičskou technikou.

Vzdělávání v Dolním Rakousku stojí na mnoha pilířích, přičemž každý z nich přispívá k efektivnímu, rychlému a především bezpečnému zásahu hasičských sborů. Základním pilířem, někdy nazývaným „blok A“, je získání základních informací o hasičství. Uchazeč se seznámí základními tematickými oblastmi, jako jsou organizace, chování v nouzových situacích, typy zásahových vozidel u hasičského sboru, jejich vybavení, hasící prostředky a jiné.

Další dosaženou úrovní vzdělávání je tzv. „blok B“, který je zaměřen na praktická témata, jako je podrobné seznámení se speciálními přístroji, technikou a dýchacími přístroji, také jak je správně používat při ohni a technických zásazích. Základem této úrovně výcviku je seznámení s výbavou zásahového vozidla 1. Pokud jsou v hasičském sboru i další zásahová vozidla, musí v rámci dalšího školení a nácviku provozu proběhnout školení na ostatní zařízení a vybavení.

K řízení velkých požárních vozidel je nutné mít řidičské oprávnění skupiny „C“. K získání řidičského průkazů pro nové členy dobrovolných jednotek již několik let trvá spolupráce mezi bezpečnostním centrem Dolního Rakouska a autoškolami EasyDriver. která z důvodu vzdělávání v oblasti řízení cenově zvýhodňuje nové žadatele (Odborná příprava, 2023).

Oblast hasičského sboru, zabývající se veškerou technikou, se v Dolním Rakousku nazývá „Služba vozidla a náradí“. Vedle témat péče, údržby a pořizování náradí a vozidel hraje ústřední roli vzdělávání a další vzdělávání řidičů a pracovních strojů. Po úspěšném zvládnutí kurzu „B“ v hasičském a bezpečnostním středisku je nutné se neustále vzdělávat, protože nová vozidla a stroje vyžadují vyškolenou obsluhu na velmi vysoké úrovni. Důležitým pracovním podkladem pro pracovníky je pro tento účel tzv. „školení o zásahových strojích“, které je ve spolupráci se školicím výborem a hasičským a bezpečnostním střediskem pravidelně vyhodnocováno a případně přizpůsobováno.

Pro zvýšení teoretické a praktické zkušenosti v oblasti řízení zásahových vozidel byl před několika lety založen tzv. pracovní výbor. Ten na základě dotazů a návrhů odborných pracovníků připravuje každoročně odborný den dalšího vzdělávání. Za tímto účelem bude následně pozváno do hasičského a bezpečnostního centra v Tullnu velká skupiny řidičů a dozví se novinky týkající se jejich oboru. Dále příslušníci získají informace o probíhajících projektech na pořízení nové techniky a strojů. Na odborný den budou pozváni i přednášející z nejrůznějších oborů, např. jako automobilový průmysl, výrobce hasičských nástaveb, výrobce hasičského vybavení dle platných technických norem (Služby na vozidlech a přístrojích, 2023).



Po celkovém zhodnocení systému vzdělávání řidičů ve vybraných okolních zemích bylo zjištěno následující. Česká republika a Slovensko otázku postupů a školení příslušníků, kteří řídí vozidla hasičské techniky, mají téměř identické. Oba státy povinnost provádět školení a výcviky zakomponovaly do své legislativy prostřednictvím vyhlášek a vnitřních nařízení hasičského sboru. Obdobnost vychází ze společné historie a spolupráce obou států. Další dva hodnocené státy (Polsko a Rakousko) řeší danou problematiku na regionálním principu - každý územně samosprávný celek vydáváním vlastních předpisů.

## 5 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI 2011-2022

Definici pojmu dopravní nehoda najdeme v § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů. „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“ (Česko, 2000b).

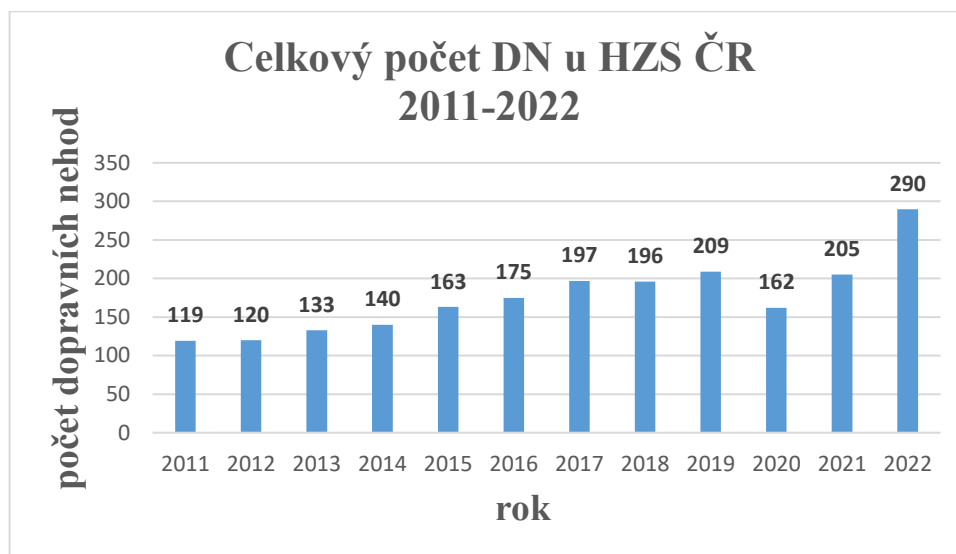
Jedna z hlavních činností příslušníků HZS je pomoc při záchraně osob u dopravních nehod. Jsou případy, kdy se sami příslušníci dostanou do podobné či stejné situace. Může se jednat o ulomené zrcátko nebo podřeny lak, ale v krajním případě dochází i k závažnější nehodě, nebo úplné zničení zásahového požárního automobilu. Hlášení dopravní nehod se musí dle Řádu strojní služby do pěti pracovních dnů odeslat na oddělení strojní služby GŘ HZS, kde se provádí evidence DN. Vyhodnocení dopravních nehod celé republiky za celý kalendářní rok zasílají zpět na jednotlivé kraje formou statistického vyhodnocení za uplynulý rok.

### 5.1 Statistická vyhodnocení počtu dopravních nehod u Hasičského záchranného sboru České republiky

Pro názornější přehled jsem si vybral delší časové období, rozmezí let 2011 až 2022. Předkládané vyhodnocení dopravní nehodovosti v letech 2011 až 2022 je zaměřeno na posouzení systému přípravy řidičů HZS ČR a proto neobsahuje rozbor DN v jednotlivých krajích. Pro vyhodnocení dopravních nehod jsou na GŘ HZS ČR k dispozici všeobecné údaje min. od roku 2004. Tyto údaje uvádějí celkový počet všech nahlášených DN bez ohledu na výši škod na požární technice a jiné škodě v jednotlivých letech hodnocení bez vazby na celkový počet vozidel používaných v HZS ČR. Do roku 2004 se vedla evidence nahlášených DN se škodou nad 10 000 Kč.

V celkovém počtu DN jsou uvedené i počty DN jednotek sboru dobrovolných hasičů i DN v rámci operačních programů Evropské unie. Počty DN JSDH jsou v rozborech uváděné až od roku 2016 a není možné počet DN v předkládaném vyhodnocení dopravní nehodovost HZS ČR očistit od DN sboru dobrovolných hasičů. V statistických podkladech za období 2011-2022 se v některých dílčích případech měnila metodika vyhodnocení. Chyby plynoucí z dílčích změn metodiky však nemohou podstatným způsobem ovlivnit předložené vyhodnocení.

Počty DN v letech 2011-2022 mají převážně rostoucí tendenci, jen v roce 2020 a 2021 nastal pokles. V roce 2022 došlo ke skokovému nárůstu DN. Uvedeno v grafu (Graf 1).



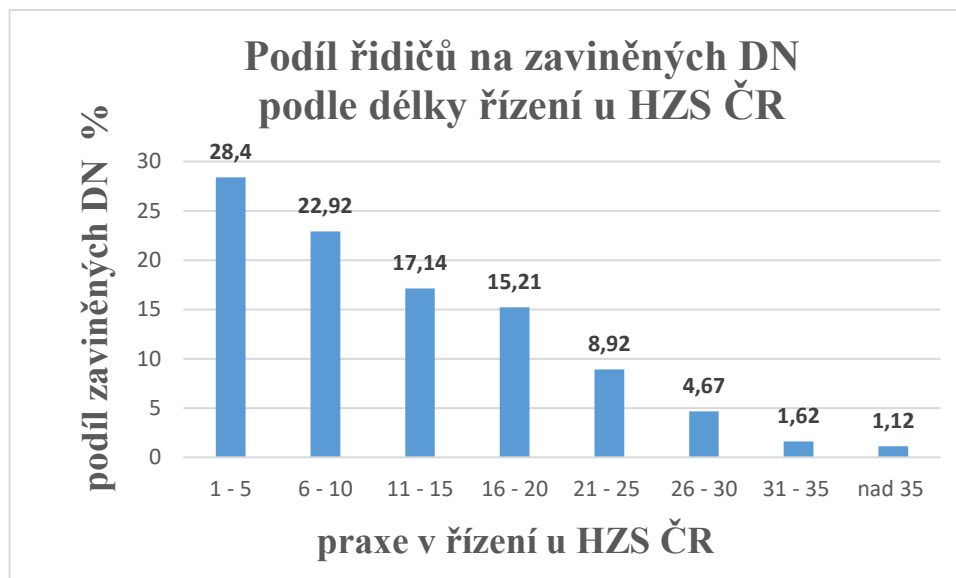
Graf 1 Celkový počet DN u HZS ČR 2011-2022 (vlastní zpracování)

Většinu všech dopravních nehod HZS ČR v letech 2011-2022 tvoří zaviněné DN. Nejnižší podíl zaviněných DN na celkovém počtu DN byl v roce 2018. V tomto statistickém souboru nejsou uvedené DN, které v hodnoceném roku byly ve vyšetřování. Počet dopravních nehod celkem/zaviněných v tabulce (Tabulka 1).

Tabulka 1 Počet dopravních nehod u HZS (vlastní zpracování)

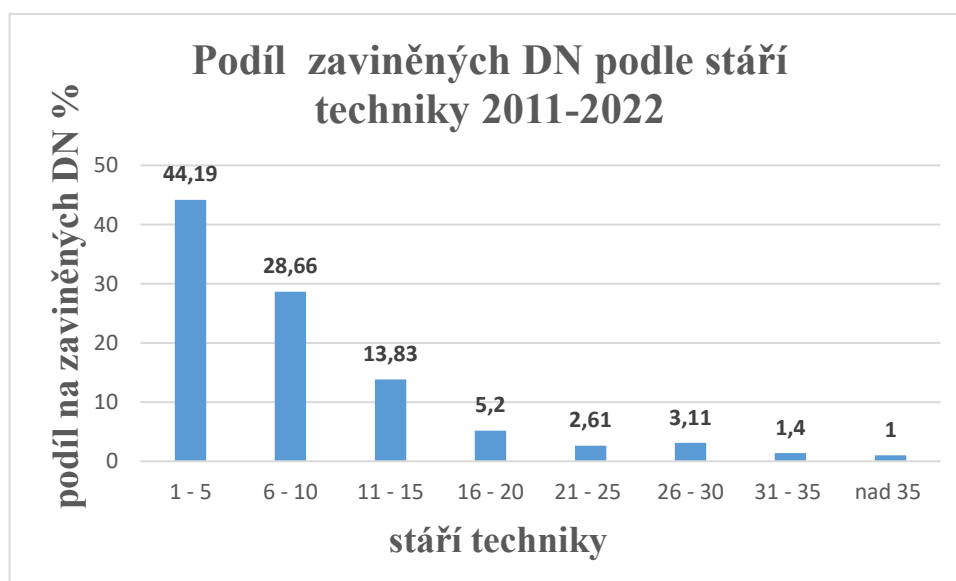
Rok	Počet dopravních nehod		% zaviněných DN
	celkem	zaviněných	
2011	119	70	58,82%
2012	120	64	53,33%
2013	133	73	54,89%
2014	140	84	60,00%
2015	163	97	59,51%
2016	175	101	57,71%
2017	197	115	58,38%
2018	196	103	52,55%
2019	209	113	54,07%
2020	162	88	54,32%
2021	205	115	56,09%
2022	290	197	67,93%
<b>celkem 2021-2022</b>	<b>2 109</b>	<b>1 220</b>	-

Podíl na zaviněných DN se odvíjí podle délky řídičské praxe u HZS ČR, jak je uvedeno v grafu (Graf 2). Řidiči s praxí v řízení u HZS ČR v rozmezí 1 až 5 let se podílejí 28,40 % na zaviněných DN, dále v rozmezí 6 až 10 let na 22,92 %. Dále v rozmezí 11 až 15 let se podílejí na zaviněných DN 17,14 %. Celkový počet zaviněných DN v období 2011-2022 bylo 1 220. Délka řídičské praxe tedy má vliv na bezpečnost zásahové jízdy.



Graf 2 Podíl řidičů zaviněných DN podle délky řízení u HZS ČR (vlastní zpracování)

Pokud bychom chtěli hodnotit počet zaviněných dopravních nehod v závislosti na stáří požární techniky, zjistíme, že nejvíce nehod je s nejnovější, tedy s nejčastěji používanou technikou. Podíl zaviněných dopravních nehod na stáří techniky uvádí další graf (Graf 3).



Graf 3 Podíl zaviněných DN podle stáří techniky 2011-2022 (vlastní zpracování)

Dlouhodobě dochází k největšímu počtu zaviněných DN při jízdě k zásahu a při služebních cestách. Tomu odpovídá skutečnost, že nejčastěji bouráme s cisternovými automobilovými stříkačkami a osobními automobily. Tato technika je u HZS zastoupena nejčastěji.

Vyhodnocení dopravní nehodovosti je zpracování statistických dat, která nám dávají důvod k zamyšlení nad touto problematikou. Z rozboru lze vyčíst, jaká provést opatření, která by dopravní nehodovost snížila na přijatelnou úroveň (Rozbor dopravní nehodovosti u jednotek požární ochrany v roce 2021, 2022).

## 5.2 Rozbor příčiny ojedinělé dopravní nehody

V následující kapitole bych rád zmínil jednu nešťastnou dopravní nehodu požárního vozidla. Při servisní prohlídce nástavby u výrobce došlo k situaci, kdy po zkoušce čerpadla zůstalo v nádrži poloviční množství vody. Řidič po opuštění areálu podniku se vydal na cestu a po ujetí přibližně 10 kilometrů v pravotočivé zatáčce byl doslova vymrštěn mimo komunikaci. Zranění řidiče, velká škoda na vozidle, to vše bylo výsledkem rozkolísání vodní hladiny uvnitř nádrže v cisterně. Nešťastná shoda náhod a nedodržení předpisů zapříčinily méně se vyskytující dopravní nehodu tohoto typu.

Při stavbě nového vozidla musí výrobce nástavby dodržovat specifické podmínky, které jsou obsahem vyhlášek a norem. Konkrétně vyhláška č. 35/2007 Sb., o technických podmínkách požární techniky nám říká, že nádrž na vodu musí být vybavena tlumícími přepážkami, které jsou zajištěny proti samovolnému uvolnění (Česko, 2007).

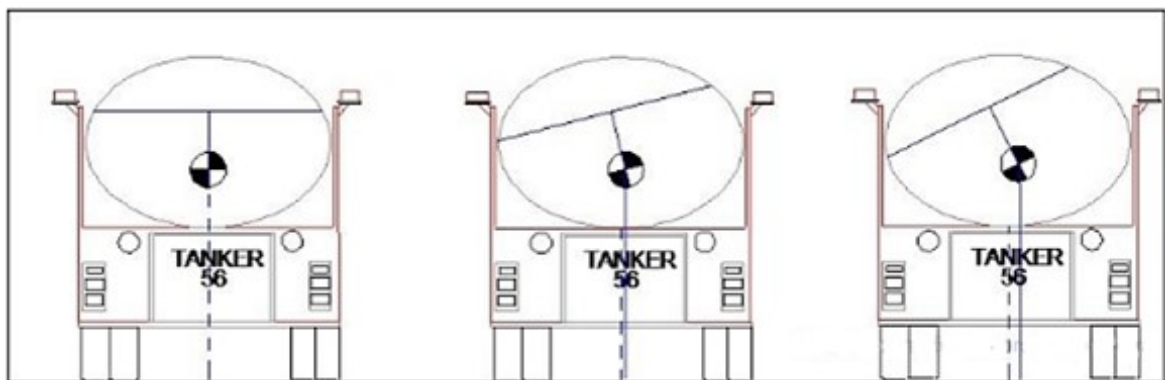
Bojový řád jednotek požární ochrany udává pravidla, jak postupovat při zásahu v operačním řízení. Tyto úkoly se musí dodržovat a plnit je. Jedním z úkolů a postupů činnosti jednotky při odjezdu z místa zásahu je, že voda se do cisternové automobilové stříkačky doplní na místě zásahu před odjezdem nebo na nejbližším možném místě. Strojník musí respektovat změnu jízdnicích vlastností při jízdě cisternové automobilové stříkačky s nedoplněnou cisternou (Bojový řád jednotek požární ochrany, 2017).

Příčinou dopravní nehody převrácené cisterny k místu zásahu se věnoval v publikaci „Drive to Survive“ autor knihy Chris Daly. Chris Daly je akreditovaným rekonstruktérem dopravních nehod a vedoucím vyšetřovatelem týmu pro pomoc při vážných dopravních nehodách v okrese Chester v Pensylvánii. Je autorem řady odborných publikací o hasičích, včetně časopisů *Fire Apparatus & Emergency Equipment* a *Fire Engineering*. Jedním z jeho výzkumů byl vliv částečně zaplněné cisterny vodou u hasičského vozu.

Závěrem výzkumu je, že řidiči vozidel musí vjíždět do zatáčky sníženou rychlostí, aby pomohli snížit odstředivou sílu, která působí na vozidlo. Snížením odstředivé síly dosáhneme přesun hmotnosti a pomůžeme udržet stabilitu vozidla. To je zvláště důležité pro hasičská vozidla, které přenášejí vodní zátěž kvůli jevu známému jako pohyb kapaliny nebo tříštění. Vodní cákání uvnitř vodní nebo pěnové nádrže hasičského vozidla je přímým důsledkem setrvačnosti. Setrvačnost je definována jako odpor objektu vůči jakékoli změně jeho rychlosti nebo směru pohybu. Pokud je dostatečná setrvačnost kapaliny, může to způsobit ztrátu kontroly nad řízením, prodloužení brzdné dráhy nebo převrácení při projíždění zatáčky. Náraz kapaliny je ještě větším problémem v částečně zaplněné vodní nádrži, kde se voda může volněji pohybovat tam a zpět a tláčit na stěny nádrže. Tento pohyb může způsobit posunutí těžiště. Když se posune těžiště, sníží se práh převrácení vozidla

a vozidlo bude náchylnější k převrácení. V částečně zaplněné vodní nádrži způsobí boční zrychlení tělesa posun zatížení kapaliny, když se zařízení vychyluje mimo osu těžiště. Těžiště se posouvá mimo osu vozidla, když kapalina vychyluje křivku. Pokud se těžiště posune dostatečně daleko, vozidlo se převrátí.

Nádrže na vodu by proto měly být udržovány zcela plné nebo zcela prázdné. Zcela plná nebo zcela prázdná nádrž na vodu pomůže snížit účinky náporu kapaliny způsobené u vozidla. (Daly, 2020).



Obrázek 1 Vychýlení těžiště mimo osu při náklonu kapaliny v nádrži (Daly, 2020)

Jízda s jakýmkoliv druhem cisterny je nebezpečná. Má svá specifika, která se musí dodržovat. Jedním je dodržení konstrukční stavby samotné nádrže. Uvnitř musí být osazena přepážkami, které zamezí pohybu kapaliny při pohybu ze strany na stranu.

V kapitole dopravní nehodovosti bylo zhodnoceno období let 2011-2022. V uvedených grafech je statisticky podloženo vyhodnocení celkového počtu DN u HZS ČR, podíl řidičů na zaviněných DN dle délky praxe nebo stáří techniky. Vyhodnocením bylo zjištěno, že nejčastěji bouráme s cisternovými automobilovými stříkačkami a osobními automobily, a to řidiči nejmenší praxí v řízení motorových vozidel.

## ZÁVĚR TEORETICKÉ ČÁSTI

V této kapitole jsou zpracovány právní dokumenty týkající se souboru základních zákonů o HZS ČR, doplněné vyhláškami upravující problematiku výkonu služby hasič-strojník. Dále pak formou interních aktů ředitele se upravuje specializace, podmínky a odbornost příslušníka pro řízení služebních vozidel. Nařízení se také zaměřuje na stránku autoprovozu uvnitř organizace.

Základní povinnost řidiče, jako je získání řidičského oprávnění, dodržování zákona o silničním provozu a další, platí pro všechny občany naší země. Pro bezpečnost na pozemních komunikacích je dodržování pravidel silničního provozu prvořadé.

U příslušníků sboru požární ochrany jsou nároky na řízení vozidel daleko větší. Nejprve na základě vyhlášek musí splnit přísnější kritéria pro funkci řidiče zásahových vozidel, jako je např. povinnost získání kladného hodnocení u psychodiagnostického vyšetření. Další povinností je pravidelné roční školení a přezkoušení, při nichž lze doplnit náhled příslušníků na aktuální situaci v oblasti silniční dopravy na českých silnicích.

Vydáváním vnitřních předpisů HZS, uvedeném v teoretické části této práce, se nastavují pravidla pro provoz vozidel uvnitř organizace. Na jejich základě je povinností pravidla dodržovat a plnit je. Jen tak může dojít ke zvýšení bezpečnosti a praxe, a tím pádem ke snížení dopravní nehodovosti při jízdě k zásahům.



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 6 CHARATERISTIKA VYBRANÝCH VÝCVIKOVÝCH PROJEKTŮ

V této části diplomové práce bych rád blíže představil několik projektů, které se v poslední době podařilo dokončit. Jsou to výcviky prováděné na nejvyšším stupni organizace, tedy GŘ HZS ČR, dále nižším stupni organizovaném krajským ředitelstvím jednotlivých HZS krajů. Nesmíme zapomenout na JSDH a hasičské jednotky podniků. Kurzy mají připravit řidiče na zvládání krizových situací na silnici, a zajistit tak bezpečnější a rychlejší přepravu složek IZS na místo mimořádné události.

### 6.1 Výcvik Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru

Výcviky na nejvyšší celorepublikové úrovni jsou řešeny pomocí projektů z Evropských fondů nebo za podpory silného partnera v České republice. Ve spolupráci s okolními státy a podle zeměpisné polohy některých krajů byl vytvořen a financován projekt „Mezinárodní a přeshraniční spolupráce“. Na celostátní úrovni za účasti všech krajů HZS ČR a v spolupráci Policie ČR se uskutečnil projekt „Profesionalizace složek řídičů IZS ČR“, který trval několik let.

#### 6.1.1 Projekt „Profesionalizace složek řídičů Integrovaného záchranného sboru České republiky“

Tento projekt byl realizován v letech 2016-2021 a byl uskutečněn za finanční podpory České kanceláře pojistitelů s celkovou dotací ve výši 133 614 161 Kč. Celkem za tyto prostředky absolvovalo výcvik 34 053 řídičů IZS (26 835 z řad Policie ČR a 7 300 příslušníků HZS ČR (Profesionalizace řídičů složek IZS, 2022).

*„Přicházejí noví mladí příslušníci, kteří dostávají drahá vozidla v ceně milionů korun. Jezdí k zásahům pod majákem, což přináší stres. Proto jsem rád, že takový projekt existuje a naši příslušníci jej mohou absolvovat“ (Ryba, 2016).*

Projekt byl realizován na polygonech Vysoké Mýto, Most, Příbram-Dlouhá Lhota, Česká Lípa-Sosnová, Jihlava a Ostrava a probíhal ve třech typech kurzů. První typ je určen pro osobní automobily, druhý pro vozidla typu SUV a jízdu v terénu a třetí pro nákladní automobily (Adámek, 2016).

*„Kurzy mají řidiče připravit na zvládání krizových situací na silnicích a zajistit tak bezpečnější a rychlejší přepravu složek IZS na místo mimořádné události“ (Kopanicová, Adámek, 2017).*

Dále bych chtěl jednotlivé výcviky na některých polygonech více přiblížit.

### **Polygon Jihlava.**

Je určen pro občanské zaměstnance a příslušníky v denním provozu, kteří dále neřídí vozidla SUV nebo jiná zásahová vozidla. Během jednodenního kurzu si řidiči připomenou základní fyzikální zásady vozidla, reakční dobu řidiče a délku brzdě dráhy na různých typech vozovky. Vyzkouší si, jak se vozidlo chová ve smyku a jak se z něj co nejbezpečněji vrátit do normálního stavu. Součástí objektu je výcviková plocha s asfaltovým povrchem, aquaplanningová vana, kluzná plocha různých rozměrů a další (Škola smyku Jihlava, 2023).

### **Polygon Vysoké Mýto**

Na tomto polygonu se zúčastnili příslušníci předurčení pro jízdu se zásahovým vozidlem SUV. V našem případě to jsou vozidla osazena výstražným zvukovým zařízením modré barvy značek Ford Ranger, Škoda Yeti a další. Zařazení těchto příslušníků je většinou velitel čety, velitel družstva, řídicí důstojník, vyšetřovatel požáru atd. Na uzavřeném okruhu areálu je pod dohledem školitelů možné vyzkoušet zásady krizového brždění na různém povrchu vozovky, řešení smyku, manévrování s vozidlem za různých okolností, vnímání rizika mrtvých úhlů z vozidla a další. Podmínkou zadavatele bylo vytvoření vysokého, stranově příkrého kopce, který měl simulovat maximální sklon výjezdu a sjezdu z kopce. Opět pod dohledem instruktora a s pomocí všech elektronických asistentů použitých u vozidel bylo zdolání prudkého klesání a stoupání jednoduché. Řidiči získáním nových zkušeností se posunou v ovládání vozidla dále. Na závěr dne obdrží účastník certifikát (Příloha P III) o absolvování zdokonalovacího kurzu (Kurzy bezpečné jízdy, c2015).

### **Polygon Libros Ostrava**

Na základě plánu projektu „Profesionalizace složek řidičů IZS ČR“, který byl zpracován na každý kalendářní rok, byli povolávání příslušníci HZS krajů k jednodennímu výcviku na specializovaném polygonu „Libros Ostrava“. Schéma polygonu včetně rozmístění jednotlivých stanovišť, kde probíhal výcvik, je uveden v příloze (Příloha P IV). Zde nacvičovali účastníci simulaci krizových situací v provozu na pozemní komunikaci s možností nenadálých manévrů a zároveň výcviku jejich bezpečného zvládnutí.

Součástí výcviku byly teoretická a praktická část, které obsahovaly:

Teoretická část:

- nácvik jízdy ve vyšších rychlostech,
- nácvik reakcí v krizových situacích,
- kontrolní cvičení – jízda po pozemní komunikaci.

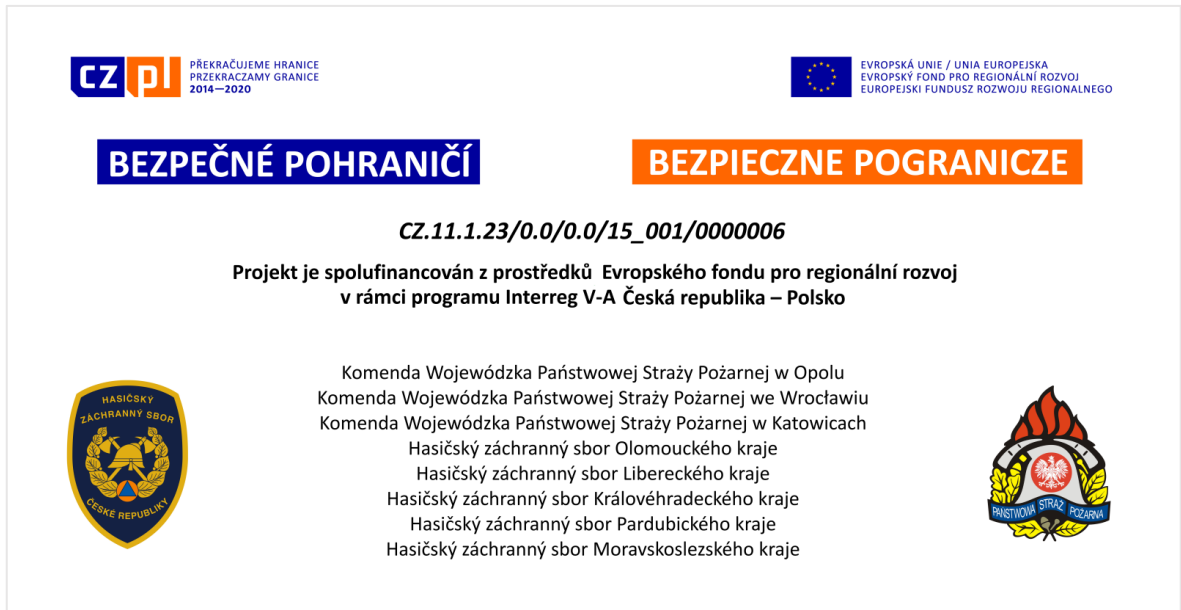
Praktická část na polygonu:

- chování řidiče v závislosti na různých povětrnostních a klimatických podmínkách,
- problematika jízdy na mokré vozovce, při snížené adhezi,
- aquaplaning,
- vyhýbací manévr,
- zvládnutí přetáčivého smyku,
- zvládnutí vozidla při nedotáčivosti v zatáčce,
- zásady bezpečné jízdy zvýšenou rychlostí s použitím výstražného zařízení,
- zásady jízdy v terénu a po nezpevněných komunikacích.

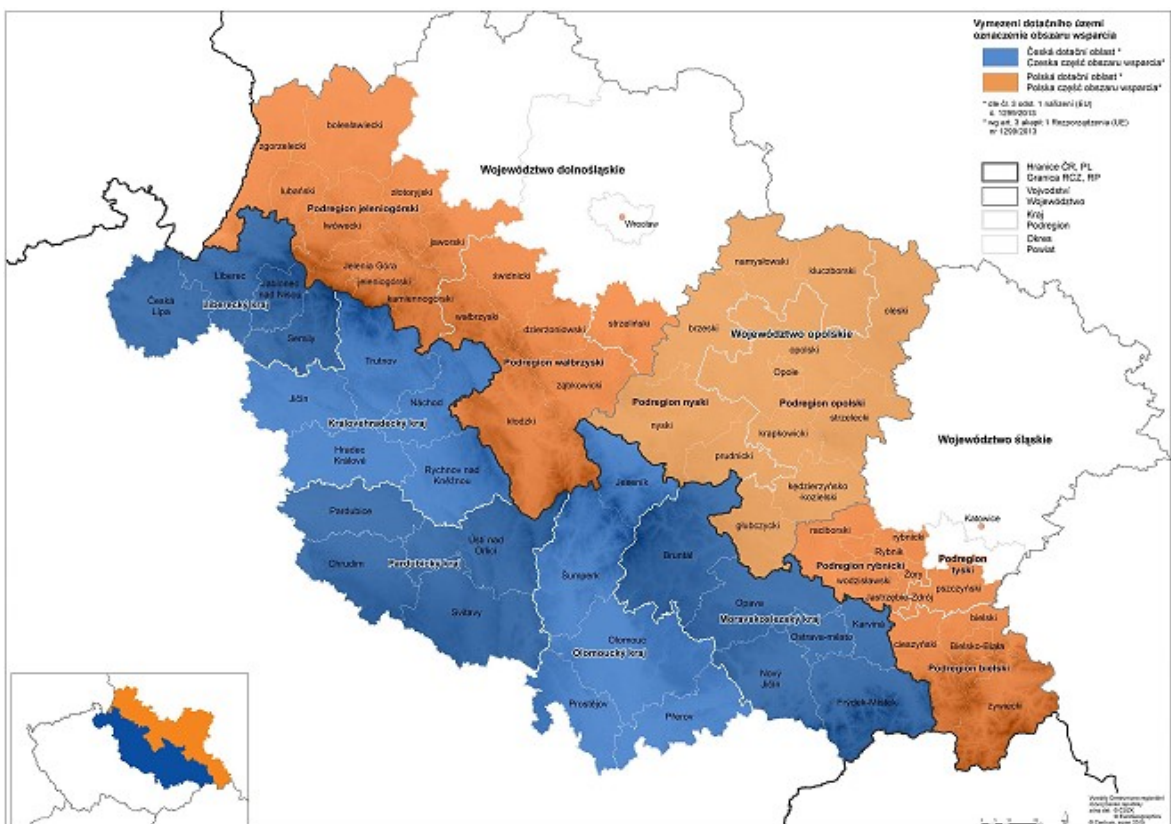
Po zdárném ukončení výcviku každý příslušník obdržel certifikát (Příloha P V) o provedení výcvikového kurzu (Centrum Libros, 2023).

### 6.1.2 Projekt „Bezpečné pohraničí“

Díky programům Evropské územní spolupráce, nazývané Interreg, se mohlo uskutečnit bezmála pětileté trvání projektu s názvem „Bezpečné pohraničí“ (1. 11 2016 – 30. 9 2021), které bylo zajištěno finančními prostředky z dotací EU a veřejných zdrojů v celkové výši téměř osmi milionů EUR. Plakát projektu se všemi dotčenými záchranými subjekty České republiky a Polska je uveden na obrázku (Obrázek 2). Projekt byl určen pro všechny záchranářské služby a subjekty působící v pohraničí pro podporu vysoké úrovně bezpečnosti a rozvoj daného regionu (Mapa projektů, ©2023).



Obrázek 2 Plakát projektu Bezpečné pohraničí (Operační programy ČR, © 2023)  
Projekt „Bezpečné pohraničí“ je výsledkem dlouhodobé spolupráce mezi hasičskými sbory v České republice a Polsku. Mapu všech zúčastněných krajů a vojvodství najdeme na obrázku (Obrázek 3).



Obrázek 3 Mapa zúčastněných krajů (Projekt bezpečné pohraničí, 2015)

Cílem projektu bylo zlepšit přeshraniční připravenost na řešení mimořádných událostí a posílení spolupráce mezi subjekty odpovědnými za bezpečnost. Účastníky projektu byli na straně Polska Wojvodská velitelství státní požární ochrany v Opoli, Wrocławu a Katovicích. Na straně České republiky Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje, Královehradeckého kraje, Pardubického kraje, Olomouckého kraje, Moravskoslezského kraje. Jedním z cílů bylo „Zvýšení míry spolupráce a kompatibility systémů při záchraně u dopravních nehod“. Hustá síť přeshraničních komunikací, těžko přístupný terén v horské oblasti společně s rostoucím cestovním ruchem je pro zvýšení schopnosti reagovat na vznik silničních nehod nutný nácvik uvedených dodatečných rizik (Projekt bezpečné pohraničí, 2015).

Každý kraj si organizoval výcvik řidičů společně s polskými kolegy samostatně a realizoval se v různých termínech. Výcvik byl vždy sestaven z teoretické a praktické části a probíhal jak na asfaltovém povrchu, tak i v členitějším terénu. Nácvik obsahoval simulaci nejrůznějších krizových situací včetně brždění na mokřem a kluzkém povrchu, simulaci přetáčivého smyku či simulaci aquaplaningu. Pro uskutečnění kurzů byly využity polygony a terén jednotlivých krajů HZS ČR a také Centrum bezpečné jízdy Libros v Ostravě.

Dalším přínosem projektu bylo pořízení nové techniky do všech krajů. Obnovení zastaralé techniky zvyšuje vždy akceschopnost a efektivitu dané jednotky. Celou věc zhodnotil brigádní generál Vladimír Vlček „*Umožňují nám pořizovat a obnovovat zásahovou techniku, zdokonalovat znalosti, odbornost a další.*“ (Vlček, 2021).

Závěrem zhodnocení mezinárodního projektu je na obou stranách chuť nadále ve spolupráci pokračovat a prohlubovat ji (Sacký, 2020).

## 6.2 Výcvik Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje

Jako doplněk k povinným výcvikům z úrovně Generálního ředitelství si každý kraj zajišťuje pro své příslušníky vlastní výcviky jak jednodenní, tak několikadenní. Po průzkumu možností různého druhu terénu v katastru svého kraje využije různé povrchy terénu pro získání zdokonalení v řízení. Jihomoravský kraj (dále jen „JmK“) má výhodu v rozličných typech terénu (bláto, písek, komunikace), což se v jiných krajích nenabízí.

### 6.2.1 Polygon Brno

K zdokonalení řídičské dovednosti a prohloubení návyků ke kvalitnímu řízení a ovládní vozidel se za podpory HZS JmK a Krajského úřadu Jihomoravského kraje uskutečnil projekt „Výcvik řidičů na Polygonu v Brně“. Byl určen pro příslušníky profesionální jednotky HZS JmK a členy jednotky sboru dobrovolných hasičů také Jihomoravského kraje. Financování bylo podporováno krajským úřadem z větší části, zbývající finanční prostředky si musela každá obec doplatit sama.

Během pětiletého projektu bylo proškoleno přibližně 500 příslušníků jak profesionálních, tak dobrovolných jednotek. Důraz byl kladen především na bezpečnou a defenzivní jízdu řidiče-strojníka, a to hlavně ve ztížených podmínkách, jako je např. náledí, krizové brždění, vyhýbání překážce. Výcvik byl prováděn na našich prvovýjezdových vozidlech, což všichni velice ocenili pro velkou reálnost v době jízdy k zásahům. Zde si mohli všichni vyzkoušet, jak se jim jejich vlastní vozidlo může zachovat při vzniku nepředvídatelné situace při jízdě k zásahu. Mapa polygonu je zobrazena červeně na obrázku (Obrázek 4) uvnitř areálu Automotodromu Brno.



Obrázek 4 Mapa Automotodromu Brno (Mapa areálu, © 2023)

Jednodenní kurz, který trval šest vyučovacíh hodin, byl rozdělen na dvě hodiny teoretické a čtyři hodiny praktické.

Teoretická část:

- základy správného sezení, řízení,
- základní fyzikální chování vozidla,
- bezpečnostní systémy,
- vliv pneumatik na bezpečnou jízdu,
- úhybné manévry,
- krizové brždění,
- reakční a brzdná dráha na různých typech povrchů.

Praktická část:

- jízda vozidla na pevném povrchu a na povrchu s nižší adhezí – speciální kluzný povrch,
- krizové zastavení vozidla,
- krizové vyhnutí překážce,
- krizové vyhnutí překážce při plném brždění,
- ovládání vozidla při nedotáčivém a přetáčivém smyku,
- průjezd zatáčkou kontrolovaným smykem,
- rozjezd vozidla na kluzké ploše,
- zvládání smyku při různých rychlostech na rozhazovací desce s navazující kluznou plochou.

Celý výcvik byl pod vedením dvou zkušených lektorů, kteří v teoretické a praktické části velmi podrobně předávali informace a pokyny kurzistům ke zvládnutí celého kurzu. Pokud provádíme výcvik na úrovni kraje, zpravidla se používá technika určená pro každodenní výjezd k zásahům. Praxe je taková, že příslušníci dojedou se svou vlastní technikou na celodenní výcvik a následně si ji odváží nazpět. Příslušníci si mohou vyzkoušet jízdu na různých typech povrchu vozovky právě se svou technikou (Obrázek 5).





Obrázek 5 Vozidlo na povrchu s nižší adhezí (foto vlastní, 2022)

Na dalším obrázku (Obrázek 6) je znázorněna situace, která může nastat i pod odborným dozorem instruktora. Při této krizové situaci nikdo z kurzistů neutrpěl zranění, škodu na vozidle pokryla předem uzavřená pojistná smlouva.



Obrázek 6 Převrácené vozidlo na polygonu Brno (foto vlastní, 2018)

Po ukončení kurzu byl vydán protokol o zvládnutí kurzu (Příloha P VI).

### 6.2.2 Jízdy v terénu Vyškov-Březina

Výcvik ve vojenském prostoru Vojenský újezd Březina (Obrázek 7) je každoročním vyvrcholením společné práce hasičů-strojníků z celého kraje. Jedná se co do počtu zúčastněných příslušníků, délky přípravy a logistiky o nejnáročnější výcvik celého roku.



Obrázek 7 Mapa polygonu Vyškov-Březina (Mapy.cz, 2023)

Specifický terén, který se rozkládá na bezmála 20 000 m<sup>2</sup>, nabízí např. zpevněné a nezpevněné lesní cesty, rozbředlý a bahnitý terén plný vodních lagun, horizontální převýšení polních cest, zúžené prostory obklopeny kamennými stěnami atd. Zde se terén přibližuje reálnosti jízdy k zásahu, především při hašení lesních požárů, jak se letos muselo řešit při největším letošním požáru v Českém Švýcarsku. Zároveň v tomto termínu probíhá výcvik kondičních jízd na pozemní komunikaci. Výsledkem zjištění by mělo být, jak se řidič-strojník chová při běžném provozu na pozemní komunikaci. Jeho chování při reálné situaci během provozu může ovšem naznačit cokoli, co by později mohlo být problémem při jízdě k zásahu ve stresové situaci. Dozorující technik strojní služby, který je přítomen ve vozidle, by mohl určité indicie zaznamenat. Celkově se za posledních sedm let uskutečnila čtyři cvičení. Zúčastnilo se jich téměř 400 příslušníků z celého JmK, dále 25 instruktorů, kteří dohlíželi nad bezpečností a průběhem celé akce. Byli přizváni i odborní instruktoři ze ZÚ Hlučína, kteří školili hasiče-jeřábníky při zvedání těžkých břemen pomocí naší techniky. Na základě mých poznatků v průběhu všech pořádaných kurzů za uvedené období jsem si ověřil, že nejen praxe v řízení vozidel je zárukou dobrého řidiče. V některých případech mě pozitivně překvapilo několik nováčků, kteří měli již od začátku pro jízdu a chování vozidla cit a pokoru.

### 6.2.3 Jízdy v terénu Hodonín-Pánov

Prostor bývalého cvičiště vojenské techniky nedaleko Hodonína, který nám byl pro výcvik nabídnut, je v prostoru městské části Hodonín-Pánov (Obrázek 8). Na tomto polygonu se výcvik jízd v terénu se u HZS JmK konal teprve podruhé v posledních dvou letech (2021, 2022). Pomohla k tomu paradoxně pandemie COVID-19, protože tradiční místo konání každoročního projektu „Výcvik jízd v terénu“ na území VÚ Vyškov-Březina nám bylo z důvodu hygienické situace zakázáno.



Obrázek 8 Polygon Pánov (Mapy.cz, 2023)

Nový druh terénu, pískové podloží, bylo pro většinu i zkušenějších řidičů velkou neznámou a nikdo dosud nevěděl, jak se budou těžká vozidla v tomto specifickém terénu vůbec pohybovat. O náročnosti terénu vypovídá i informace, že na této dráze pravidelně každý rok trénují týmy připravující se na nejtěžší maratonskou soutěž na světě DAKAR.

V roce 2022 se výcviku zúčastnilo 39 příslušníků a 12 instruktorů. Všech 39 příslušníků můžeme označit jako úplné začátečníky, co se praxe v řízení týče. Neměli žádnou zkušenost s řízením na pozemní komunikaci, natož v takto nevyzpytatelném terénu. Pro většinu účastníků to však byla výzva, kterou rádi přijali.

Na každý den výcviku bylo použito osm vozidel různé váhové kategorie a pod dohledem zkušených instruktorů se prováděly výcviky na předem domluvených trasách a za předem dohodnutých pravidel. Cílem bylo zjištění, jak se řidiči zachovávají při různých krizových situacích a jak si s nastalou situací dovedou poradit. S narůstajícími kilometry a časem získávali důvěru v techniku a nadvládu nad těžkým terénem (Obrázek 9).



Obrázek 9 Jízda v těžkém terénu (foto vlastní, 2022)

Po vyhodnocení dne (Obrázek 10) si každý ze zúčastněných příslušníků výcvik velice pochvaloval a ocenil organizaci akce i celkový přínos pro svou další praxi u požárního sboru. Pro naši zpětnou vazbu byl každý den proveden průzkum formou dotazníkového šetření, který probíhal ve dvou etapách.



Obrázek 10 Vyhodnocení výcviku při nástupu na konci dne (foto vlastní, 2022)

#### 6.2.4 Jízdy v terénu Břeclav

V loňském roce bylo pořízeno u HZS JmK již druhé speciální vozidlo, a to Arctic Cat Prowler HDX 700 i, dle označení v Řádu strojní služby označené jako SxS (Obrázek 11). Jedná se o speciální terénní vůz, který bude nasazován při speciálních zásazích. Pomáhat bude v těžko dostupném prostředí lesních požárů s dovozem hasicího materiálu a příslušenství, transportu raněných z míst, kam se těžká technika nedostane, a během společného zásahu složek IZS při hledání pohřešovaných osobách. Tato speciální technika byla hojně využívána při mimořádné události požáru lesa v Českém Švýcarsku, největším lesním požáru za posledních několik let.

Pro řízení této speciální techniky je zapotřebí určité praxe a zkušeností. Proto bylo rozhodnuto provést proškolení včetně kondičních jízd v terénu všem příslušníkům, kteří se budou s touto technikou setkávat. Počet naplánovaných kilometrů při prvotním seznámení se s technikou se nejevil dostačujícím, naplánovalo se tedy pro doplnění praxe i provádění pravidelných kondičních jízd příslušníků během jejich směny.



Obrázek 11 Jízda v terénu s vozidlem SxS (foto vlastní, 2023)

### 6.3 Výcvik řidičů jednotek sboru dobrovolných hasičů obce

HZS JmK ÚO Vyškov organizuje v rámci kurzů k získání či prodloužení odborné způsobilosti strojníků jednotek PO kategorií JPO II, JPO III a JPO V s CAS pravidelnou odbornou přípravu, která zahrnuje i zdokonalovací jízdy. K tomuto účelu je využíváno cvičiště řízení kolových vozidel ve Vojenském újezdu Březina. Na uvedeném cvičišti řidiči absolvují zdokonalovací jízdy na trenažerech, které simulují rozličné situace, s nimiž se mohou řidiči setkat. Předmětem výcviku je:

- couvání do předem vymezeného prostoru,
- otočení vozidla v omezeném prostoru,
- jízda po nakloněné rovině,
- výjezd do prudkého stoupání/sjezd z prudkého svahu,
- průjezd úzkým prostorem,
- průjezd imitací brodu,
- jízda po nebezpečné komunikaci.

Zde si řidiči mohou, pod dozorem příslušníků HZS JmK, osvojit základy ovládání vlastní požární techniky a zjistit chování vozidla ve specifických situacích.

Jelikož každý strojník musí kurz absolvovat pravidelně 1x za 5 let, je zřejmé, že tato odborná příprava není dostatečná, a je proto nezbytně nutné, aby ji vždy dále rozvíjel velitel konkrétní jednotky PO. Po ukončení výcviku je proveden nástup k vyhodnocení celého dne (Obrázek 12).



Obrázek 12 Výcvik jednotek JSDH (foto vlastní, 2022)

Úvodní část praktické části diplomové práce zhodnotila řadu realizovaných výcviků. Co se týče počtu výcvikem dotčených příslušníků z celé ČR, je nutno zdůraznit projekt „Profesionalizace složek řidičů IZS ČR“. Zúčastněnými složkami byly HZS ČR a Policie ČR. Projekt měl ještě navazující část, která prodloužila výcvik o další tři roky. Dalším projektem byla spolupráce mezi sousedními státy s názvem „Bezpečné pohraničí“. Pro zvýšení praxe řidičů v těžkém terénu si již každé krajské ředitelství organizuje výcviky samostatně. Záleží však na možnostech, které se svojí polohou a reliéfem krajiny naskytne v jednotlivých krajích. V případě Jihomoravského kraje bylo určeno náročné písčité a bahnitě podloží, speciálně v prostorech měst Brno, Vyškov, Hodonín a Břeclav.

## 7 METODY A VÝZKUM

Pro tuto diplomovou práci jsem potřebné informace a názory na proběhlé projekty a výcviky získal prostřednictvím dotazníkového šetření. Další metody jsem zhodnotil společně se svými kolegy na oddělení strojní služby a na základě mých dlouholetých zkušeností, které jsem za svoji více než dvacetiletou hasičskou kariéru získal.

### 7.1 SWOT analýza

Pro zhodnocení systému vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany jako celku jsem použil univerzální analytickou metodu SWOT analýzy (Tabulka 2 a 3).

SWOT analýza neboli univerzální analytická technika je metoda, jejímž autorem je Albert Humphrey, která je používána pro zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňující úspěšnost organizace nebo nějaké služby. Pro její univerzální použití je jednou z nejpoužívanějších analytických metod vůbec a má velmi široké využití v praxi. Její podstatou je identifikovat silné a slabé stránky uvnitř organizace, tedy zda je dobrá nebo špatná. Zároveň je nutné znát příležitosti a hrozby vně organizace. Cílem analýzy je co nejvíce snížit slabé stránky a zároveň podporovat silné stránky, využívat příležitostí a předcházet hrozbám.

Název SWOT je odvozen z počátečních písmen jednotlivých faktorů:

- Strengths - silné stránky,
- Weaknesses - slabé stránky,
- Opportunities – příležitosti,
- Threats – hrozby.

Základní pravidla pro vytvoření analýzy.

Abychom získali správný výsledek, což je naší prioritou, musíme dodržovat základní pravidla. Nejprve se zaměříme na důležité věci, tedy klíčové faktory. V metodě lze zmiňovat pouze podložená fakta, objektivní faktory, nikoli domněnky, fakta měřitelná. Při realizaci je třeba využít týmovou spolupráci. Společná shoda více kolegů má větší váhu a je objektivní. Vyhodnocení analýzy mezi kvadranty je klíčem ke správnému vyhodnocení, které pomůže stanovit strategii k realizaci dalších opatření (SWOT analýza, © 2011-2016).



Tabulka 2 SWOT analýza – systém vzdělávání a výcviku řidičů (vlastní zpracování)

<b>Systém vzdělávání a výcviku řidičů u jednotek požární ochrany</b>	
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nová zásahová vozidla</li> <li>2. Technicky vyspělá vozidla</li> <li>3. Možnost provádění kondičních jízd</li> <li>4. Prostor pro provádění údržby techniky</li> <li>5. Barevné provedení výjezdových vozidel</li> <li>6. Vozidla vybavená reflexními prvky</li> <li>7. Prevence dopravní nehodovosti</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vysoká cena nových vozidel</li> <li>2. Speciální technika zastaralá</li> <li>3. Omezení kondičních jízd</li> <li>4. Vysoká cena servisních prohlídek</li> <li>5. Vysoká cena pohonných hmot</li> <li>6. Vysoká cena pneumatik a olejů</li> <li>7. Vozidla nemají havarijní pojištění</li> <li>8. Nákladnost projektů na výcvik řidičů</li> <li>9. Nekvalitní vybavení</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prestižní zaměstnání</li> <li>2. Zaměstnání jako poslání</li> <li>3. Možnost se vzdělávat v profesi řidiče</li> <li>4. Využívání speciálních polygonů k výcviku</li> <li>5. Obnova techniky, modernizace</li> <li>6. Přijetí zkušených řidičů</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nedostatek nových řidičů</li> <li>2. Nezkušenost nových řidičů</li> <li>3. Jízda po všech druzích terénu</li> <li>4. Jízda v kteroukoliv denní hodinu</li> <li>5. Jízda za každého počasí</li> <li>6. Hustota provozu na komunikaci</li> <li>7. Snížená průjezdnost na sídlišti</li> <li>8. Agresivita ostatních řidičů</li> <li>9. Selhání lidského faktoru</li> </ol>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	<b>HROZBY</b>

Tabulka 3 Vyhodnocení SWOT analýzy (vlastní zpracování)

Silné stránky	Váha	Hodnocení	Výsledek	Součet
Nová zásahová vozidla	5	0,2	1	3,1
Technicky vyspělá vozidla	3	0,1	0,3	
Možnost provádění kondičních jízd	2	0,1	0,2	
Prostor pro provádění údržby techniky	3	0,1	0,3	
Barevné provedení výjezdových vozidel	1	0,2	0,2	
Vozidla vybavená reflexními prvky	1	0,1	0,1	
Prevence dopravní nehodovosti	5	0,2	1	

Tabulka 3 Vyhodnocení SWOT analýzy - pokračování Tabulky 3 (vlastní zpracování)

Slabé stránky	Váha	Hodnocení	Výsledek	Součet
Vysoká cena nových vozidel	4	0,2	0,8	-2,4
Speciální technika zastaralá	1	0,1	0,1	
Omezení kondičních jízd	1	0,1	0,1	
Vysoká cena servisních prohlídek	2	0,1	0,2	
Vysoká cena pohonných hmot	2	0,1	0,2	
Vysoká cena pneumatik a olejů	1	0,1	0,1	
Vozidla nemají havarijní pojištění	5	0,1	0,5	
Nákladnost projektů na výcvik řidičů	2	0,1	0,2	
Nekvalitní vybavení	2	0,1	0,2	

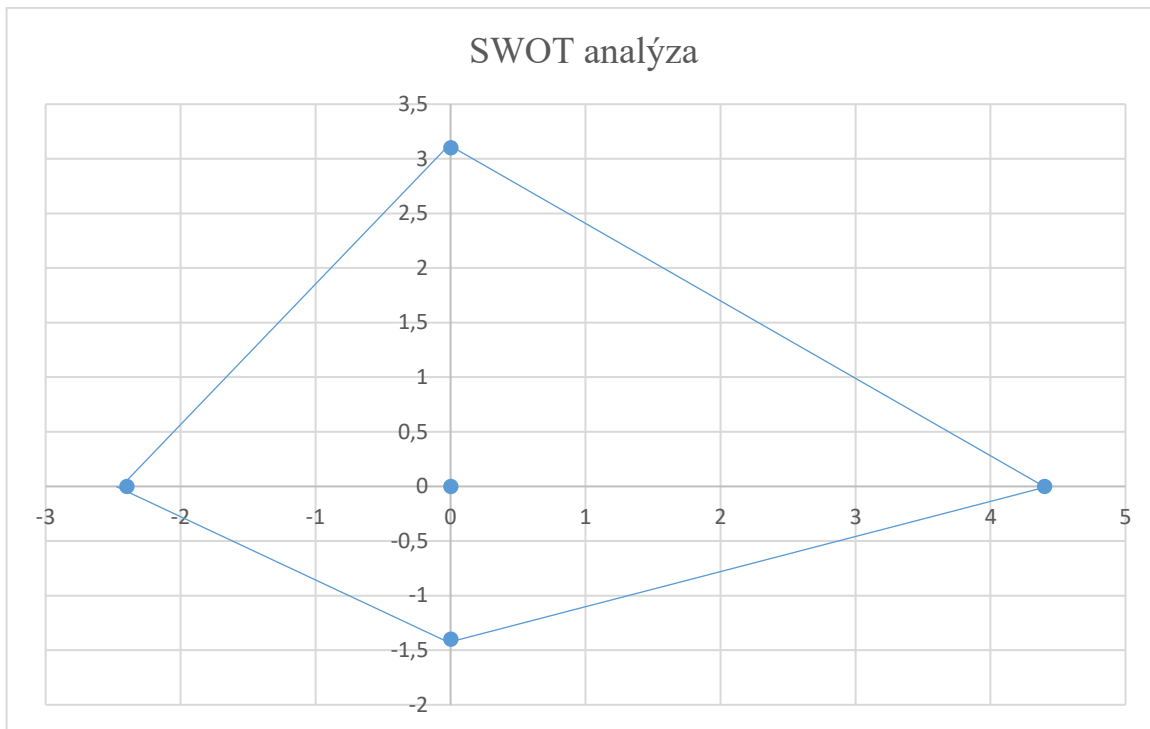
Tabulka 3 Vyhodnocení SWOT analýzy - pokračování Tabulky 3 (vlastní zpracování)

<b>Příležitosti</b>	<b>Váha</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Výsledek</b>	<b>Součet</b>
Prestižní zaměstnání	2	0,1	0,2	4,4
Zaměstnání jako poslání	2	0,1	0,2	
Možnost se vzdělávat v profesi řidiče	5	0,2	1	
Využívání speciálních polygonů k výcviku	5	0,2	1	
Obnova techniky, modernizace	5	0,2	1	
Přijetí zkušených řidičů	5	0,2	1	

Tabulka 3 Vyhodnocení SWOT analýzy - pokračování Tabulky 3 (vlastní zpracování)

<b>Hrozby</b>	<b>Váha</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Výsledek</b>	<b>Součet</b>
Nedostatek nových řidičů	1	0,1	0,1	-1,4
Nezkušenost nových řidičů	2	0,1	0,2	
Jízda po všech druzích terénu	2	0,2	0,4	
Jízda v kteroukoliv denní hodinu	1	0,1	0,1	
Jízda za každého počasí	2	0,1	0,2	
Hustota provozu na komunikaci	1	0,1	0,1	
Snížená průjezdnost na sídlišti	1	0,1	0,1	
Agresivita ostatních řidičů	1	0,1	0,1	
Selhání lidského faktoru	1	0,1	0,1	

Uvedené hodnoty jsem zanesl do grafu (Graf 4).



Graf 4 Výsledek SWOT analýzy (vlastní zpracování)

Analýzou SWOT bylo identifikováno, že zvolený projekt má převážně silné stránky a možnost příležitostí. Výsledky jsou zaneseny do grafu.

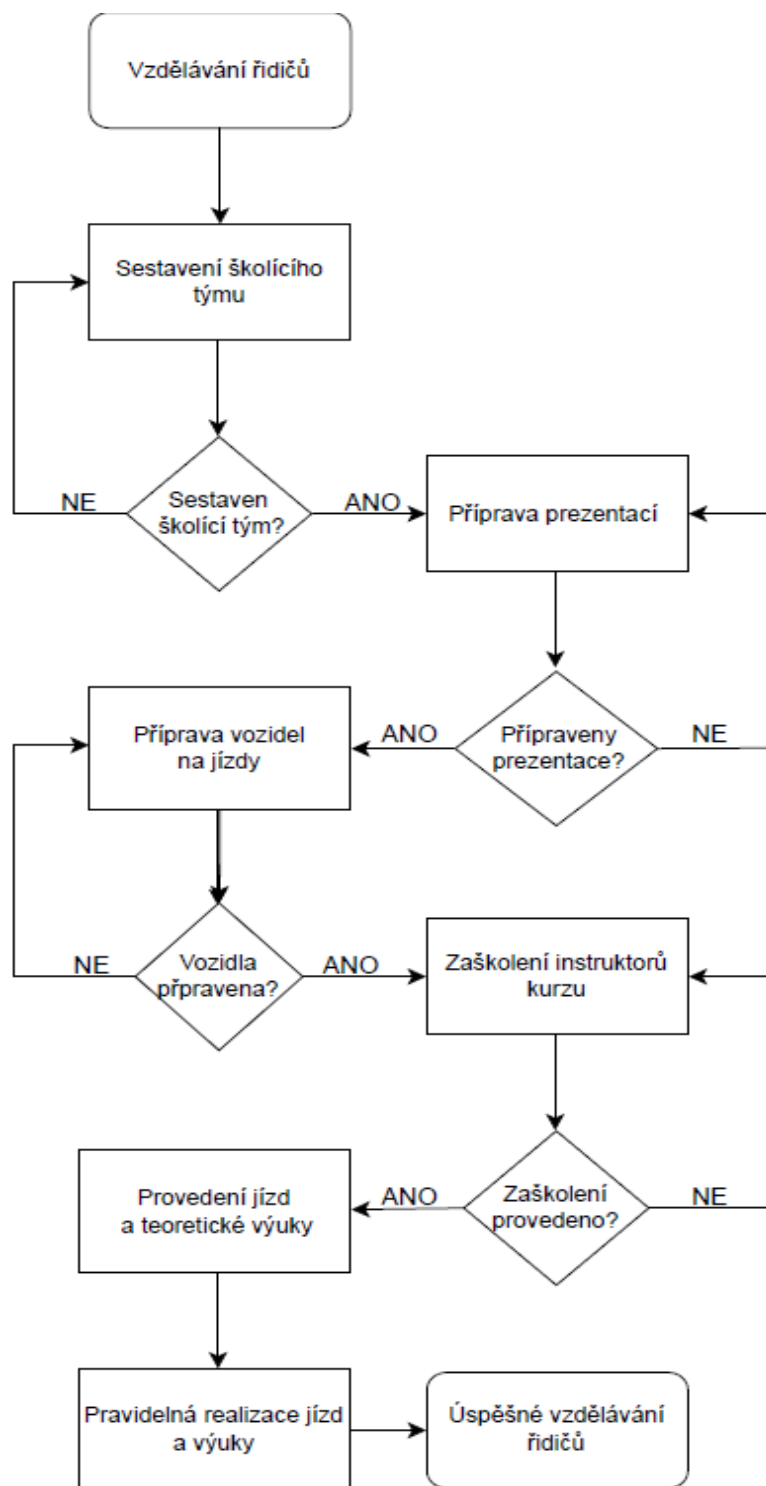
## 7.2 Vývojový diagram

Vývojový diagram je jednoduchým nástrojem, který s použitím několika základních grafických symbolů popisuje vývoj nějaké činnosti nebo procesu v časové posloupnosti.

Mezi základní symboly patří:

- začátek/konec – při sledování pracovní operace nám začátek a konec stanoví hranice určité operace,
- procesní krok, činnost – symbol sdělující posloupné kroky celé operace,
- posloupnost, vazba – symbol šipky ukazuje návaznost jednotlivých kroků,
- rozhodování – jakákoliv situace, kdy je potřeba se rozhodnout pro nějakou změnu v postupu,
- vstupy/výstupy - výstupy z procesu se většinou opět stávají vstupy pro jiný proces (Co je to vývojový diagram, 2023).

V zpracovaném vývojovém diagramu (Obrázek 13) je popsán postup procesu ke zdokonalení vzdělávání řidičů a získání větší praxe v řízení vozidla.



Obrázek 13 Vývojový diagram vzdělávání řidičů  
(vlastní zpracování)

Pomocí grafického znázornění jsem se od začátku procesu přes jednotlivé kroky ve vzdělávání dostal až do úspěšného konce.

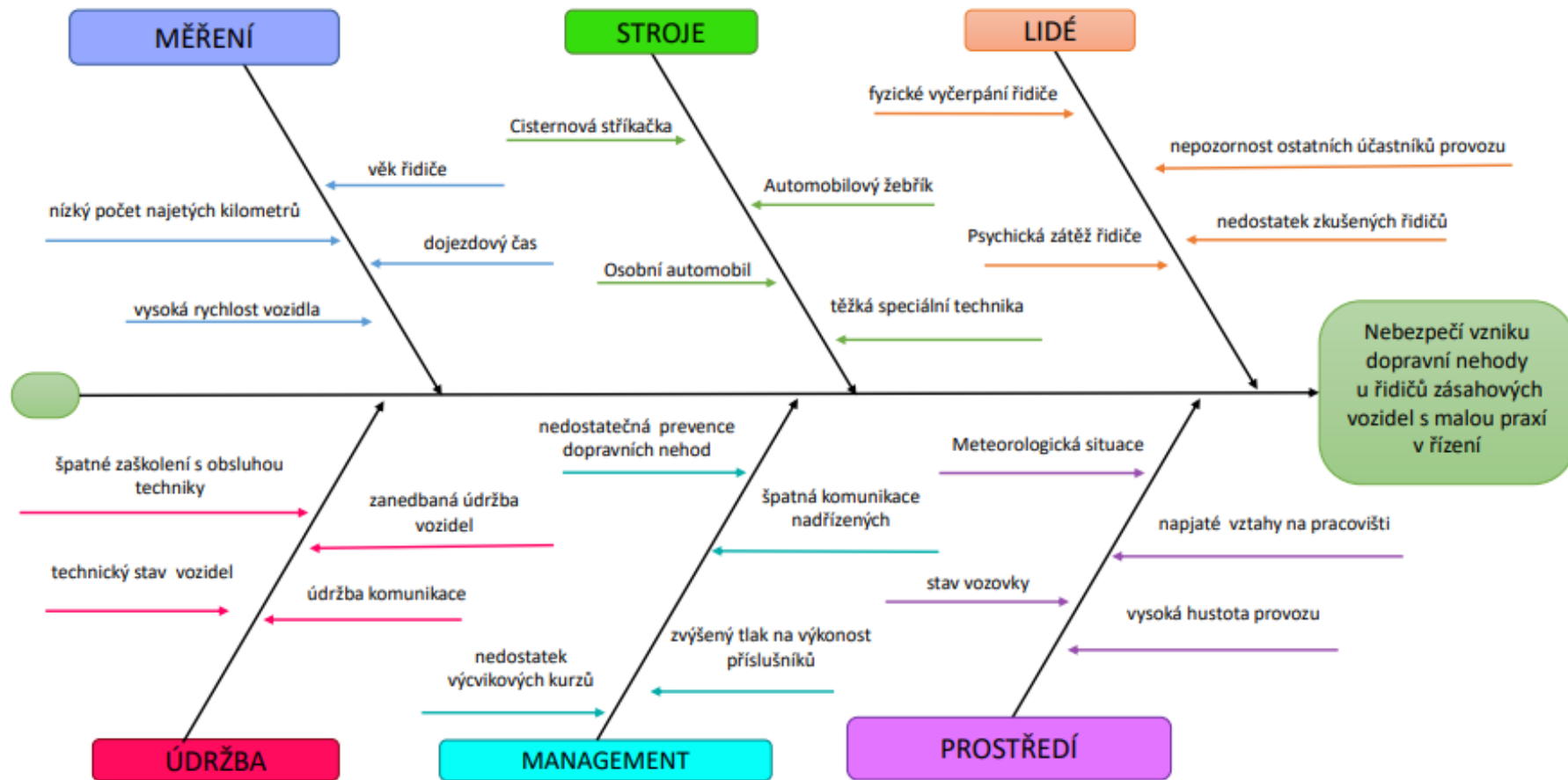
### 7.3 Ishikawův diagram

Ishikawův diagram, jehož duchovním otcem je Kaoru Ishikawa, můžeme též nazývat jako diagram příčin a následků. Svým tvarem připomíná rybí kost, proto se mu také někdy říká diagram rybí kosti. Metoda je velmi jednoduchá a pro svou univerzálnost nachází uplatnění v oblasti kvality, hledání příčin nekvality, ale také řešení problémů v oblasti rizik. Principem diagramu (Obrázek 14) je: příčina nebo kombinaci příčin má svůj následek. Jejím cílem je zjištění nejpravděpodobnější příčiny řešeného problému. Použití u týmových technik jako je např. brainstorming.

Seznam 8 základních typických dimenzí.

- Man power - People (Lidé) – příčiny způsobené lidmi.
- Mother nature Environment (Prostředí) – příčiny způsobené vlivem teploty, vlhkostí, kulturou.
- Machines (Stroje) – příčiny způsobené zařízením.
- Management – příčiny způsobené nesprávným řízením.
- Measurements (Měření) – příčiny způsobené nevhodným měřením.
- Maintenance – příčiny způsobené nesprávnou údržbou.
- Materials (Materiály) – příčiny způsobené vadou nebo vlastností materiálů.
- Mother nature - Environment (Prostředí) – příčiny způsobené vlivem prostředí nebo také kulturou

(Ishikawův diagram, © 2011-2016).



Obrázek 14 Ishikawův diagram (vlastní zpracování)

## Lidé:

- nedostatek zkušených řidičů – v současné době většina nováčků přijatých k profesionální jednotce požární ochrany nemá řidičské oprávnění dané skupiny. Z toho plyne nulová praxe v řízení vozidel,
- fyzické vyčerpání řidiče – u řidiče po dlouhotrvajícím zásahu může dojít k fyzickému vyčerpání a následné nepozornosti, díky dlouhému sezení za volantem a neustále vynakládané energii při sledování a vyhodnocování provozu na silnici může dojít k únavovému syndromu,
- psychická zátěž řidiče – původ zátěže může být v zodpovědnosti za převážené osoby, vysoké požadavky ze strany zaměstnavatele, chování spolujezdce uvnitř vozidla, nadměrný hluk v kabině vozidla,
- nepozornost ostatních řidičů na komunikaci – někteří řidiči během jízdy za volantem telefonují, nevěnují se řízení, při hlasitém poslechu hudby nemají možnost slyšet výstražné zařízení zásahového vozidla.

## Prostředí:

- napjaté vztahy na pracovišti – sebejistota mladých příslušníků na pracovišti může být překážkou pro ty starší, dále osobní důvody lidí mohou narušit vztahy mezi příslušníky na směně,
- stav vozovky – kvalitnější povrch silnic, viditelné svislé a vodorovné dopravní značení,
- meteorologická situace – různé proměny počasí, náledí, velká vrstva sněhu, v létě nesnesitelné horko,
- vysoká hustota provozu – hustota provozu na silnicích může být způsobena různými uzavírkami, dopravními zácpami, velkým počtem a frekvencí vozidel na komunikaci.

## Stroje:

- cisternová stříkačka – dnes již technicky vyspělé stroje s elektronickými prvky zajišťující bezpečnou jízdu vozidla, nejvíce používané vozidlo u HZS při řešení MU,



- automobilový žebřík – jeden z dalších hojně využívaných prostředků při řešení mimořádných situacích, svou délkou a výše posazeným těžištěm nutí řidiče k pomalejší, a tím pádem opatrnější jízdě,
- osobní automobil – nejčastěji využívaný dopravní prostředek jak ze strany profesionálních řidičů, tak referentů, při velkém počtu najetých kilometrů dle statistiky dopravních nehod druhý nejčastěji havarovaný prostředek,
- těžká speciální technika – mezi tuto techniku můžeme řadit speciální stroje, které svou hmotností a výbavou patří k nejsložitějším na ovládání vozidla, k obsluze této skupiny využíváme nejzkušenější řidiče u sboru.

#### Management:

- špatná komunikace nadřízených – řidiči by neměli být přetěžováni nesmyslnými nároky ze strany vedení, nezbytné je zabezpečení dostatečného odpočinku, po zásluze je dobře odměňovat,
- nedostatečná prevence dopravních nehod – nedostatek časového prostoru k rozboru příčin dopravních nehod způsobených nedostatečnou praxí v řízení
- nedostatek výcvikových kurzů – v rámci projektů realizace kurzů probíhá, ale jejich četnost není dostatečná pro získání větší praxe řidiče,
- zvýšený tlak na výkonost příslušníků – s rostoucím počtem nové techniky a vybavení je zvýšený tlak ze strany vedení na perfektní obsluhu zařízení všech příslušníků,

#### Měření:

- nízký počet najetých kilometrů – vysoká cena paliv při malém rozpočtu finančních prostředků provozních výdajů donutila organizaci ke snížení počtu kondičních a ověřovacích jízd,
- dojezdový čas – dojezdový čas se počítá od vyhlášení poplachu až po dojezd na místo události, kratší čas dojezdu rovná se vyšší rychlost, tím více je jízda k zásahu nebezpečnější,
- věk řidiče – nízký věk řidiče bez praxe v řízení je dle statistiky DN větší četnost příčiny zavinění DN,

- vysoká rychlost vozidla – při jízdě k mimořádné události mohou vozidla s právem přednosti v jízdě porušovat různá omezení, jedním z nich je právě nejvyšší povolená rychlost. Následně vlivem vysoké rychlosti vozidla a nezvládnutí řízení může dojít k dopravní nehodě.

Údržba:

- technický stav vozidel – zajistit vysokou kvalitu technického stavu vozu pro zaručený dojezd na místo události,
- zanedbaná údržba vozidel – při snížení provozních výdajů na provoz může dojít k odsunu termínu provedení údržby na vozidle, což může způsobit nespolehlivost vozu při jízdě k zásahu,
- údržba komunikace – údržba a rekonstrukce či obnova povrchů vozovky,
- špatné zaškolení s technikou – při pořízení nové techniky (vozidlo, agregát atd.) je nutné provést prvotní zaškolení dodavatelem, následně během celé doby používání prostředku vědomosti udržovat.

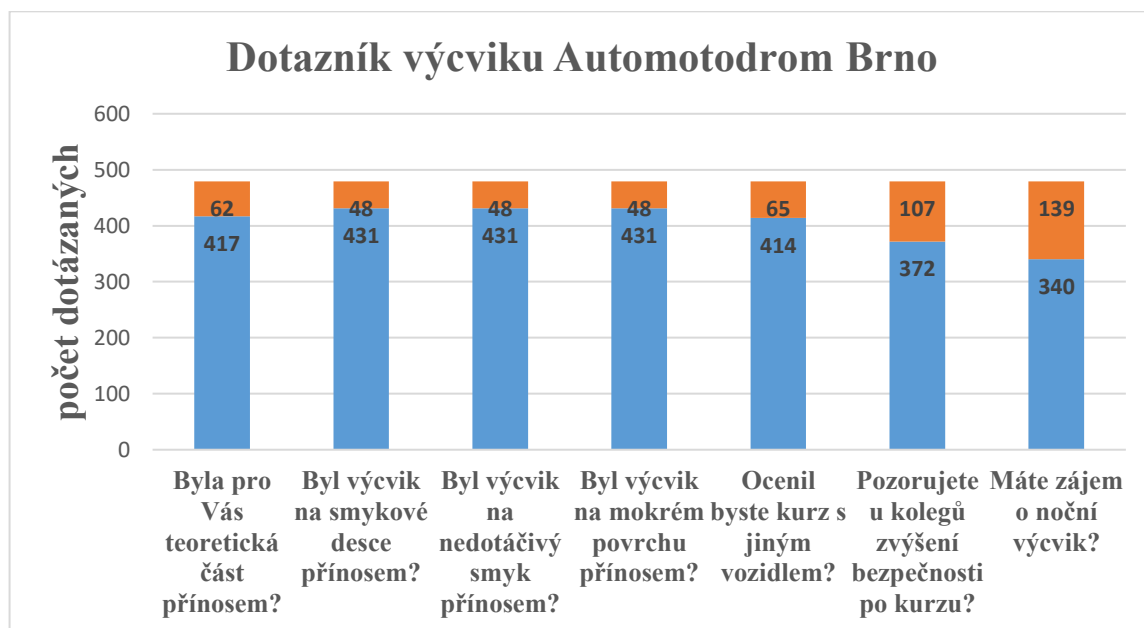
Pro vytvoření grafu Ishikawa diagramu následku možné příčiny vzniku dopravní nehody z důvodu nízké praxe řidičů u jednotek požární ochrany bylo zapotřebí týmové techniky formou brainstormingu. Pro hledání příčin byly týmem zvoleny oblasti lidé, prostředí, stroje, management, měření a údržba. Jednoznačným výsledkem bylo zjištěno, že nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je selhání lidského faktoru.

#### 7.4 Dotazníkové šetření

Předmětem mého výzkumu bylo posouzení určitého vlivu na zvýšení schopností ovládání vozidla v krizových situacích u mladých a nezkušených strojníků. Jako nástroj průzkumu jsem použil kvantitativní metodu – dotazníkové šetření. Dotazníkové šetření jsem použil u dvou výcviků, výcvik na Polygonu Brno a výcvik v terénu Hodonín-Pánov.

U prvního průzkumu (Polygon Brno) bylo použito nástroje přihlašování příslušníků HZS JmK přes svou služební emailovou schránku, přičemž vyplněné dotazníky byly automaticky odeslány k vyhodnocení na společný sever. K vyplnění dotazníku se mohli přihlásit jen účastníci kurzu, účast byla dobrovolná. Otázky směřovaly na teoretickou a praktickou část výuky a možnosti dalšího posunu ke zlepšení a zkvalitnění výuky. Ve většině případů bylo na otázky odpovězeno kladně a vše vyhodnoceno jako jistý posun

v získávání cenných zkušeností. Jednotlivé otázky a počty odpovědí ANO/NE byly pro názorné vyhodnocení převedeny do sloupcového grafu (Graf 5).



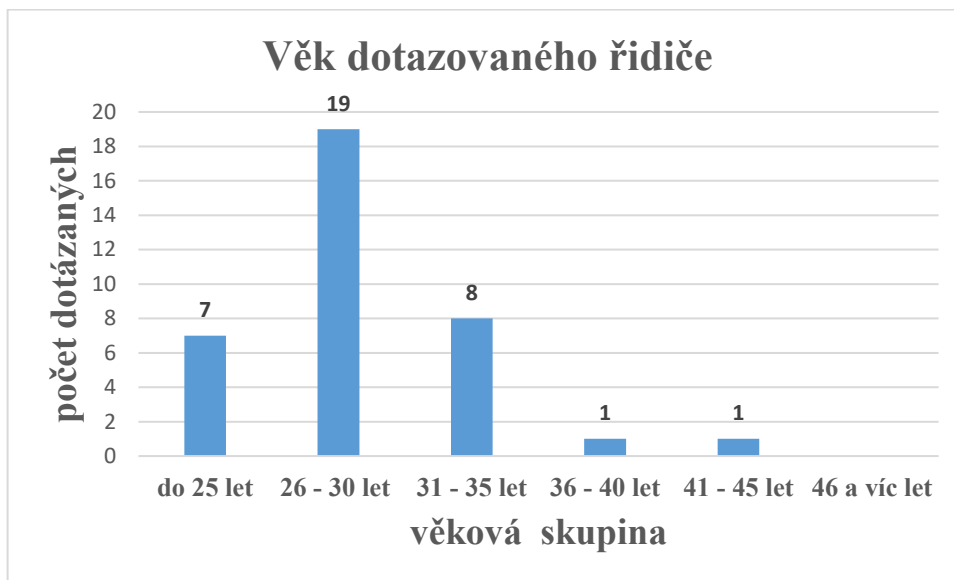
Graf 5 Dotazník výcviku na Autodromu Brno (vlastní zpracování)

Celkově vyplnilo dotazník 479 příslušníků. Velice mě překvapila ochota mých kolegů se nadále vzdělávat v oblasti řízení vozidel na různých površích vozovky a s různými typy podvozků zásahových vozidel. Výsledky hlasování jsou uvedeny v příloze této práce (Příloha P VII).

Druhý průzkum pomocí dotazníkového šetření byl proveden během výcviku řidičů v těžkém terénu na písčitém podloží v areálu Hodonín-Pánov. Během tří denního cyklu bylo každý den dotázáno 12 příslušníků. Průzkum byl rozdělen na dvě etapy a proběhl formou vyplňování dotazníku v tištěné formě. V přírodním prostředí lesa jiná možnost ani nebyla. Text dotazníku je součástí příloh v mé práci (Příloha P VIII).

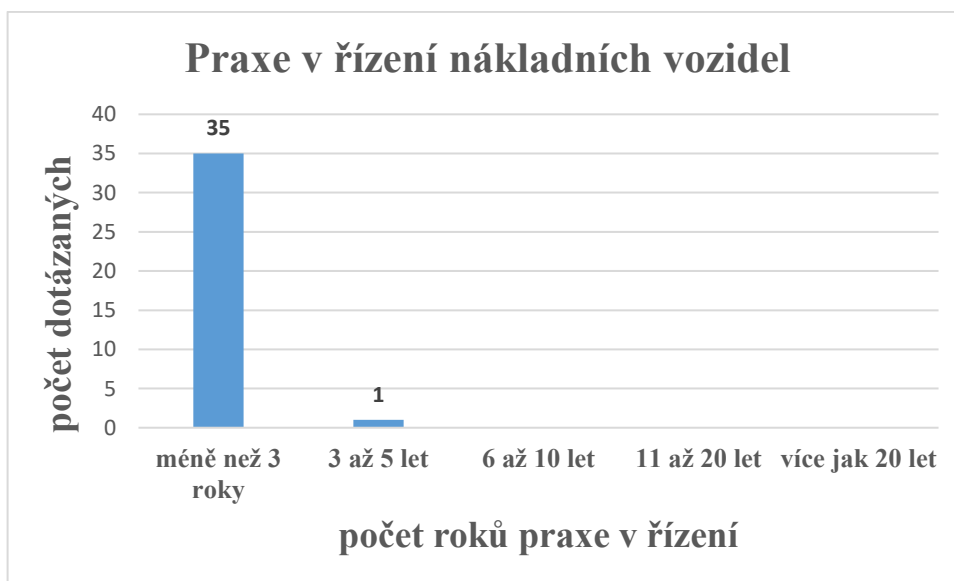
- I. etapa – před zahájením kurzu. Dotazy byly zaměřeny na zjištění aktuálních řidičských schopností účastníků a šetření probíhalo těsně před zahájením teoretické části kurzu.
- II. etapa – po absolvování kurzu. Bylo prováděno po ukončení praktické části kurzu. Bylo zaměřeno na zjišťování případného posunu ve zvládnutí řízení těžké techniky v písčitém terénu, nebezpečného stoupání vozidla do nepřehledného prostoru a zvládnutí krizových situací během výcviku. Hodnocena byla i jízda v městském provozu.

Z vyhodnocení dotazníku bylo zjištěno, že věková skupina dotázaných řidičů byla v rozmezí 26-30 let věku, tvoří tedy nadpoloviční většinu. Věk řidiče je znázorněn v grafu (Graf 6).



Graf 6 Věk dotazovaného řidiče (vlastní zpracování)

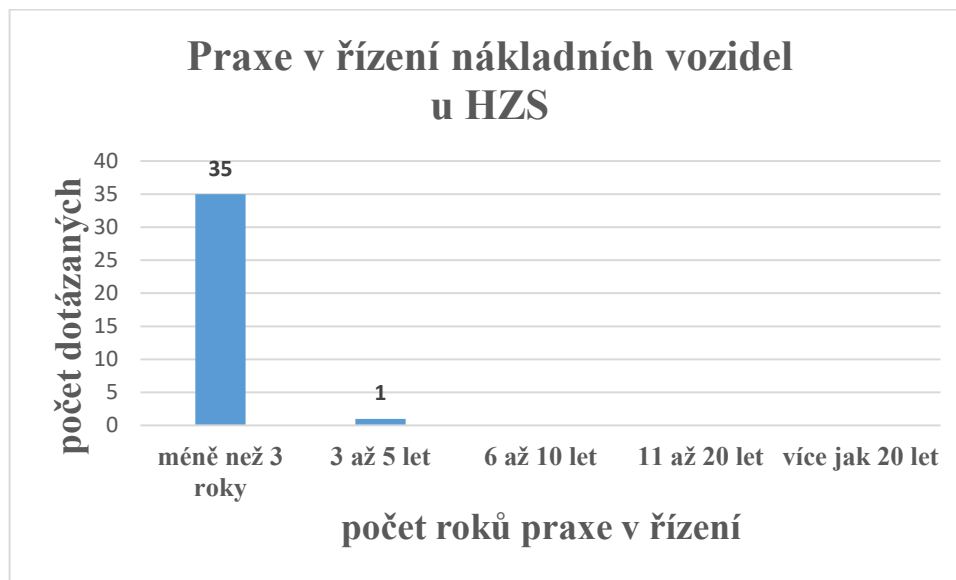
Dalším výsledkem dotazníkového šetření je zjištění délky praxe v řízení nákladních vozidel celkem (Graf 7). Téměř všichni dotázaní odpověděli, že doba řízení je menší než tři roky. Při zařazení na pozici hasič-strojník spojené s řízením vozidla s právem přednosti v jízdě je to vzhledem velké zodpovědnosti opravdu málo.



Graf 7 Praxe v řízení nákladních vozidel (vlastní zpracování)

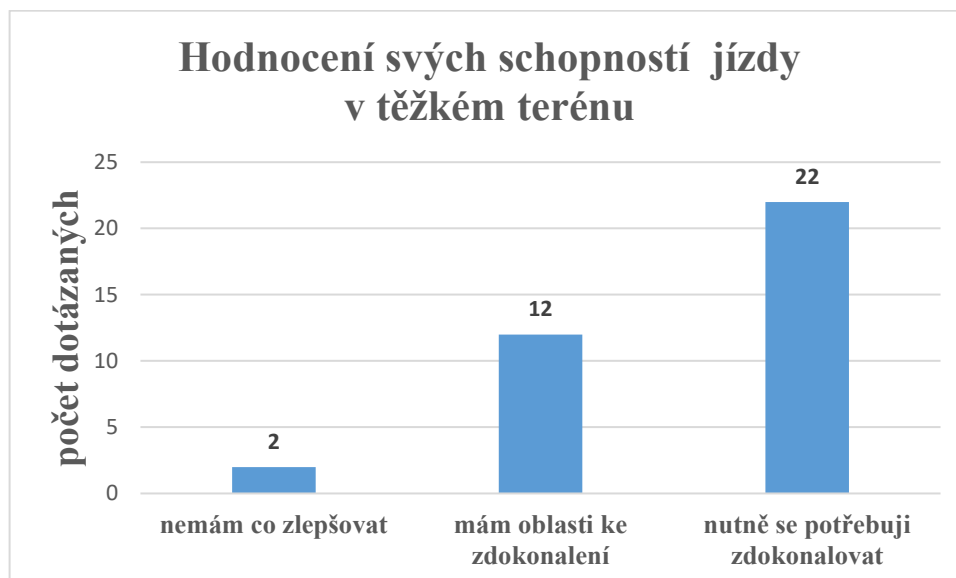
Velice podobným dotazem byla délka dosavadní praxe příslušníků v řízení nákladních vozidel u HZS (Graf 8). Bylo zjištěno, že délka praxe z civilní a profesní oblasti

je totožná s obrazem zkušenosti příslušníků v řízení vozidel nad 3,5 t. Téměř všechny mladší kolegy si pamatují jako žadatele o rozšíření řídicího oprávnění, které bylo uskutečněno od naší organizace HZS JmK.



Graf 8 Praxe v řízení nákladních vozidel u HZS (vlastní zpracování)

V první etapě dotazníkového šetření, které proběhlo ještě před zahájením teoretické části výcviku, odpovídali příslušníci na základě svých dosavadních zkušeností s těžkým terénem (Graf 9). Jelikož se s ním prozatím nesetkali, cítili k němu určitý respekt.



Graf 9 Hodnocení schopností řízení v těžkém terénu (vlastní zpracování)

Druhým dotazem první etapy dotazování bylo zhodnocení svých schopností řízení vozidel v hustém městském provozu (Graf 10). V grafu vidíme, že zkušeností se silničním povrchem vozovky je tu daleko více. Můžeme si to vysvětlit dodržováním interního

předpisu „Řádu strojní služby“, podle něhož je nutné dodržování pravidelných kondičních jízd během pracovní doby s veškerou technikou.



Graf 10 Hodnocení schopností řízení v městském provozu (vlastní zpracování)

Druhou etapu dotazníkového šetření jsem provedl bez předchozího ohlášení příslušníkům během rána. Důvodem bylo vyjádření vnitřních pocitů, které měli z celého průběhu výcviku. Pro porovnání uvádím výsledky některých dotazů vyhodnocených z odpoledního dotazníkového šetření. Ujeté kilometry v těžkém terénu během dne dodaly příslušníkům zkušenost, jak se na písčitém podloží chovat pro zvládnutí krizových situací. Počet řidičů s jistotou zvládnutí se rapidně zvýšil. Výsledek hodnocení je uveden v grafu (Graf 11).



Graf 11 Hodnocení zvládnutí průjezdu písčitým terénem po kurzu (vlastní zpracování)

Při vyhodnocení dalšího dotazu v posouzení schopností řídit vozidlo v hustém městském provozu (Graf 12) si více řidičů uvědomilo, že po slovním ohodnocení instruktora ve vozidle určité zkušenosti mají. Z toho důvodu odpověděli, že vozidlo plně ovládají a cítí se na pozemní komunikaci bezpečněji. Nutno dodat, že průběh jízdy probíhal za zcela běžného plynulého provozu. Protipólem by byla jízda za stresové situace pod zvukovým výstražným zařízením během jízdy k místu události.



Graf 12 Hodnocení řízení v hustém městském provozu po kurzu  
(vlastní zpracování)

Pro zvýšení počtu respondentů a vlastní zvědavost jsem o vyplnění dotazníku požádal i své kolegy, kteří mají určitou zkušenost s řízením vozidel v těžkém terénu z předešlých let. Ty jsem do celkového hodnocení nakonec nepočítal, neboť by to nemělo vypovídací hodnotu pro výsledek mého zjištění. Nakonec bylo vyplněno 52 dotazníků založených na anonymních odpovědích.

Výsledkem všech dotazníků bylo zjištění, že všichni příslušníci rádi uvítají jakýkoliv další výcvik pro získání vlastní praxe v řízení zásahových vozidel. Různorodost povrchu terénů pro výcviky jsou mnohdy adrenalinovým zážitkem nejen pro mladé řidiče, ale i pro zkušenější z nás. Ne každý se setká s tímto podložím, proto všichni kurzisté by si chtěli výcvik zopakovat. Po každém výcviku formou osobního rozhovoru všech zúčastněných kolegů jsem nabyl dojmu, že všichni si myslí, že hned všechno umí. Není tomu tak.

Pro naplnění cílů byly použity metody SWOT analýza, Ishikava diagram, vývojový diagram a dotazníkové šetření. První tři použité metody jsou vytvořeny na základě mých dlouholetých zkušeností s touto problematikou a výsledkem vzájemné odborné diskuze

kolegů ze strojního oddělení JmK. Metoda dotazníkového šetření proběhla po ukončení reálných výcviků organizovaných HZS JmK. První vyhodnocení bylo rozesláno elektronickou cestou, a to plošně všem příslušníkům bez cíleného adresáta s podporou spojové služby oddělení IZS. Následně byla data zpracována a vyhodnocena za pomoci elektronického programu. U druhého průzkumu jsem jednotlivé dotazníky rozdával osobně a po jejich sběru použil metodu klasického sčítání jednotlivých odpovědí. Sečtená data vložená do programu Excel se mi přenesla do jednotlivých grafů.



## 8 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Po analýze současného stavu výcviku řidičů jednotek požární ochrany bylo vyhodnoceno, že současná úroveň vzdělávání je dostačující při zachování stávajících kurzů a výcviků. Pro zkvalitnění přípravy řidičů pro všechny kategorie vozidel navrhuji následující doporučení.

### 8.1 Doporučení pro další zkvalitnění přípravy řidičů

#### Určení lektorů.

1. U HZS kraje pověřit odpovědnou osobu jako hlavního lektora, který má tyto základní povinnosti:
  - vyhodnocuje připravenost řidičů,
  - metodicky řídí příslušníky strojní služby na jednotlivých územních odborech a požárních stanicích, kteří mají zodpovědnost za přípravu řidičů,
  - vyhodnocuje připravenost řidičů,
  - provádí pravidelné vyhodnocování dopravní nehodovosti vozidel HZS ČR na základě jejich vyšetření a rozboru,
  - provádí ověření odborných znalostí nově určených lektorů na ÚO HZS kraje, včetně praktických jízd,
  - organizuje a řídí přípravu řidičů v rámci specializačních kurzů na určených polygonech, nebo v jiných výcvikových prostorech.
2. Na každém územním odboru HZS kraje pověřit odpovědnou osobu strojní služby jako lektora, který má tyto základní povinnosti:
  - organizuje, řídí a vyhodnocuje připravenost řidičů daného územního odboru,
  - kontroluje a vyhodnocuje pravidelné kondiční jízdy,
  - provádí pravidelné proškolení řidičů a velitelů vozů v oblasti bezpečnosti řízení vozidel a v oblasti povinností řidiče a velitele vozu,
  - posílit povědomí o povinnostech velitele vozu a jeho úloze při jízdě vozidla,
  - provádět pravidelné vyhodnocování dopravní nehodovosti i u vozidel mimo HZS daného kraje.

3. Velitelé všech stupňů při pochybnostech o kvalitativních předpokladech řidiče dávají podnět na jeho přezkoušení u lektora, případně na provedení psychodiagnostického vyšetření.

## 8.2 Návrhy výcviku řidičů

Probíhající výcvikové kurzy jsou na dobré úrovni, každým rokem je jejich kvalita zvyšuje. Protože máme stále novou zásahovou techniku a některé výcviky se vůbec neprovádí, předkládám další návrhy. Jedná se o výcvik v řízení speciálního vozidla – čtyřkolky a výcvik vozidla v klidné vodě.

### 8.2.1 Výcvik v řízení speciálního vozidla - čtyřkolky

V poslední době se při mimořádných událostech u HZS využívá speciální technika, k níž patří vozidlo SxS nebo čtyřkolka. Velice se osvědčila při zásazích lesních požárů v těžko přístupném terénu, kde těžká technika neprojela zúženým a svahovitým terénem. Každoročně se počet těchto vozidel navyšuje jak z vlastního financování, tak řízeným centrálním nákupem z prostředků MV. Dle platné legislativy je možné řídit tříkolová a čtyřkolová vozidel techniku pouze s řidičským oprávněním podskupiny B1. Všichni příslušníci HZS jsou držiteli ŘP skupiny „B“, což je sice opravňuje k řízení speciální techniky, avšak při nedostatku zkušeností může být jízda na čtyřkolce nebezpečná. Čtyřkolky se při jízdě chovají jinak než běžná motorová vozidla, automobily nebo motorky. Při rychlé jízdě může velmi rychle dojít k nehodě nebo převrácení, a to dokonce i během zcela běžných manévru jako je zatáčení, jízda do kopce nebo jízda přes překážky.

Doporučení:

- na každém územním odboru HZS kraje jmenovat instruktora na řízení této speciální techniky,
- umožnit instruktorovi prostor další profesní růst a nadále se vzdělávat,
- instruktor na jednotlivých ÚO bude provádět pravidelnou teoretickou přípravu řidičů SxS,
- obsahem teoretické přípravy bude technická data o vozidle a specifické fyzikální chování podvozku techniky,
- instruktor bude organizovat praktické výcviky v těžko přístupném terénu a rozmělněném terénu,

- provádět výcvik nejprve pod dohledem, dále při sólo jízdě, poté se spolujezdcem,
- instruktor bude provádět výcvik samo vyprošťování zapadlého vozidla,
- dále bude dohlížet na provádění kondičních jízd a dobu individuální přípravy,
- v poslední řadě bude provádět pravidelnou údržbu speciální techniky.

Výsledkem celého procesu zdokonalování jízdy s vozidlem SxS by mělo být bezpečné zvládnutí smyku při nízkých i vysokých rychlostech na různých typech povrchů. Získání podvědomí o skutečné hmotnosti a výšce těžiště techniky, která má velký vliv na převrácení stroje. Nebude-li řidič vozidlo řádně a bezpečně ovládat, nebude po dohodě s instruktorem na tento typ techniky zařazen. Při nedostatečných zkušenostech řidiče při ovládnutí stroje může dojít ke ztrátě kontroly nad vozidlem, ke kolizi nebo k dopravní nehodě. Při nezvládnutí řízení stroje může dojít poškození speciální techniky, v krajním případě k vážnému nebo i smrtelnému zranění.

### 8.2.2 Výcvik jízdy vozidla v klidné vodě

Jestliže v této práci popisují různé druhy výcviků s požární technikou za všech možných krizových situací a v různém terénu, navrhol bych další speciální typ výcviku. Tímto návrhem je „Výcvik se zásahovou technikou při průjezdu hlubokou vodou“, odborně dle metodických listů MV-GŘ HZS ČR nazývaný jako „Jízda v klidné vodě při překonání vodní překážky“, někdy uváděný také jako „brodění“.

Výrobci zásahového požárního automobilu (dále jen „ZPA“) musí zhotovit vozidlo pro brodění v souladu s požadovanými technickými podmínkami a platnou vyhláškou o technických podmínkách požární techniky. Na vozidle je vždy vyznačena výška brodění označená symbolem modré barvy na obou stranách kabiny osádky, která dovoluje průjezd vodou až do výšky hladiny od země. Vozidlo musí při překonání vodní překážky, při dodržení výšky brodění, být pořád funkční bez jakékoli újmy. Může zastavit na delší dobu v oblasti zaplavené vodou bez jakéhokoliv omezení, přitom nesmí dojít ke kontaminaci vody provozními kapalinami.

Konstrukce ZPA pro brodění umožňuje průjezd vodou o výšce hladiny od pevného dna - země pro:

- mělké brodění 750 mm,
- střední brodění 1200 mm,

- hluboké brodění 1500 mm.

(Technické podmínky pro pořízení požárního automobilu, 2016).

Pokud bychom brali maximální výšku povolené hladiny pro brodění (1500 mm), dovolím si tvrdit, že průjezd vodní masou by byl problémem většiny řidičů, a to i pro ty nejzkušenější. Taková situace může nastat při překonávání vodního toku, dále při mimořádné události – povodni, zaplavení území většího rozsahu atd. Vodní laguny v ohraničeném území, průjezdy techniky pod zatopenými mosty v neznámém prostředí mohou bez patřičných zkušeností řidiče a bez patřičného výcviku způsobit značné škody na technice a neschopnosti použít techniku pro další používání při zásahu.

Výcvik brodění by měl být pod dohledem zkušeného instruktora, který tuto problematiku bude konzultovat a případně nacvičovat u všech výrobců techniky dodávané pro použití u HZS. Předem připravená a schválená metodika „Průjezd jízd v klidné vodě při překonání vodní překážky“ by mohla být zahrnutá v některých projektech Kurzu bezpečné jízdy, nebo samostatně během speciálního jednodenního školení. Pro svoji ojedinělost bude k provedení výcviku nutný trenažér, který se nachází např. u ZÚ HZS v Jihlavě nebo u tuzemského dodavatele podvozků hasičských vozidel, společnosti Tatra a.s. Kurzu by se měla zúčastnit drtivá většina řidičů-strojníků z celého HZS ČR.



Obrázek 15 Vodní zdroj zkušební polygon Tatra (Zkušební areál TATRA, (C) 2014)

### 8.3 Zavedení karty řidiče

Karta řidiče by měla zaznamenat profil celé praxe řidiče během pracovního poměru u HZS. V lepším případě by bylo vedení profesionální kariery příslušníka v podobě elektronické evidence. Elektronická databáze obsahující veškeré identifikace osoby (číslo řidičského průkazu, získané skupiny řidičského oprávnění, certifikáty dosažené úspěšným průběhem výcvikových kurzů, záznamy o psychodiagnostickém vyšetření, účasti na vlastní zaviněné či nezaviněné dopravní nehodě) by mohla být předmětem samotného programu v počítači. Po celou stanovenou dobu by systém elektronické evidence měl v případě potřeby umožnit tiskový výstup jednotlivých dokumentů (např. kontrola, prokázání evidovaných údajů, založení do osobního spisu, archivace). Vytisknuté dokumenty je třeba doplnit podpisem oprávněné osoby. Jako alternativa k programu v počítači by mohla posloužit záložka v již zaběhnutém programu, např. IKIS II.

Další variantu vedení karty řidiče bych navrhoval v tištěné podobě. Tato verze evidence je sice zastaralejší, nicméně méně finančně náročná a zažitá jako tradiční způsob vedení informací. Součástí evidenční karty řidiče (přílohou) by měl být „Záznam o zdokonalovacím výcviku“, který bude tvořit základní dokumenty o osobě řidiče z hlediska jeho odborné způsobilosti. V záznamu o zdokonalovacím výcviku bych navrhoval vést výsledky při kontrolním cvičení. Zápis v záznamu o výsledcích cvičení v řízení vozidel slouží zároveň k evidenci přítomnosti řidičů na výcviku v řízení vozidel.

Při ukončení služebního poměru příslušníka by bylo možné uzavřenou evidenční kartu řidiče s přílohou „Záznam o zdokonalovacím výcviku“ poskytnout k jeho následnému prokázání praxe a absolvování jednotlivých výcvikových kurzů dalšímu zaměstnavateli.

V diplomové práci byla navržena nová opatření, která by měla doplnit stávající systém zavedený na všech úrovních organizace. Nejprve bylo doporučeno navržení lektorů na krajské a územní působnosti s jejich hlavní náplní práce na zdokonalení teoretické stránky výuky. Další návrhy „Výcvik v řízení speciálního vozidla – čtyřkolky“ a „Výcvik jízdy vozidla v klidné vodě“ jsou spíše zaměřené na praktické vzdělávání. Posledním návrhem „Zavedení karty řidiče“ by bylo možno přispět k celkovému náhledu na profesní způsobilosti příslušníka v řízení vozidel.

## ZÁVĚR PRAKTICKÉ ČÁSTI

Praktická část diplomové práce byla věnována z větší části různým praktickým výcvikům prováděným na všech stupních organizační struktury HZS ČR. Celý systém vzdělávání je řízen centrálně z pozice GŘ HZS, který je doplněn o vlastní projekty z řad jednotlivých krajů celé ČR. Další část diplomové práce se zabývala rozborem jednotlivých možných příčin a následků metodami SWOT analýzy a Ishikawa diagramu, které mohou zapříčinit vznik dopravní nehody zásahového automobilu z důvodu nízké praxe řidiče s řízením vozidla.

Možnosti současného postupu ve vzdělávání, které se snažíme uplatňovat na našem oddělení strojní služby Jihomoravského kraje, byly popsány ve vývojovém diagramu. Výsledek není vždy zcela splněn, i když zůstává stále naším cílem. Nejlepší zpětnou vazbou pro naši práci se stal osvědčený dotazníkový průzkum našich příslušníků, kteří se zúčastnili zdokonalovacího výcviku. Jejich názory jsou přínosné pro rozvoj naší práce s mladými řidiči, kteří nutně potřebují zajistit profesní růst v oblasti řízení speciálních zásahových vozidel s právem přednosti v jízdě.

## ZÁVĚR

Diplomová práce se zabývala problematikou systému vzdělávání a výcviku řidičů jednotek požární ochrany. Cílem bylo vyhodnotit současný stav odborné přípravy u profesionálních, dobrovolných i vojenských jednotek a zároveň navrhnout nové výcviky ke zdokonalení dovedností a zvýšení praxe u všech řidičů, zejména těch méně zkušených.

V teoretické části práce jsem popsal současný stav přípravy řidičů, který zahrnuje vstupní školení pro potřeby řidiče zásahových a referentských vozidel. Dalším tématem práce bylo získání odbornosti pro funkci hasič-strojník, pravidelné školení všech řidičů, provádění kondičních jízd pro řidiče ve směně a provádění výcviků řidičů na speciálních polygonech. Dále jsem popsal projekty prováděné na jednotlivých úrovních organizační složky Hasičského záchranného sboru prováděné jak na republikové působnosti, tak i formou přeshraniční spolupráce se sousedními zeměmi.

Praktická část práce se zabývala výcviky řidičů na různých druzích povrchu terénu, které byly provedeny v nedávné době. Organizačně spadaly do kompetence Generálního ředitelství, Krajského ředitelství Jihomoravského kraje, územního odboru a na nejnižší instanci hasičské stanice.

Pro moji zpětnou vazbu realizovaných výcviků a vyhodnocení celého systému vzdělávání jsem zvolil metodu dotazníkového šetření, metody SWOT a Ishikawa diagramu. Výše uvedené metody byly vytvořeny za podpory denních příslušníků strojního oddělení Jihomoravského kraje formou diskuze a Brainstormingu, dále na základě vlastních dlouholetých zkušeností. Dotazníkové šetření bylo provedeno po ukončení výcviku a doplněno vzájemným pohovorem zúčastněných osob. Z vyhodnocení odpovědí a na základě vytvořených grafů bylo zjištěno, že dosavadní praxe nově přijatých příslušníků je téměř nulová a zkušenosti získávají pouze od naší organizace. Hodnota vozidel a hlavně bezpečnost pro ostatní kolegy při jízdě k zásahu nás nutí k neustálému zvyšování praxe v řízení mladých kolegů.

Na základě vyhodnocení reálného stavu systému vzdělávání řidičů u všech složek jednotek požární ochrany (profesionálních, dobrovolných, vojenských) bylo zjištěno, že četnost provádění a kvalita výuky je na dobré úrovni. Skupina zkušených instruktorů k výkonu školení je stále personálně dostačující. Větší problém lze očekávat při snížení počtu velkých výukových kurzů z důvodu ekonomické náročnosti na provedení.

Nedostatek financí však nesmí ohrozit provádění kondičních jízd na jednotlivých stanicích, které jsou základem získání praxe všech řidičů.

V diplomové práci jsou představeny návrhy na zlepšení vzdělávání a výcviku řidičů do budoucna. Prvním z nich je navržení lektorů na jednotlivých stupních organizace (krajská a územní úroveň), dalším návrhem je výcvik všech řidičů na speciálním vozidle SxS, čtyřkolka. Dosud neznámou specifickou oblastí výkonu je průjezd zásahových vozidel hlubokou vodou k tomu určených, kde je nastíněn návrh provedení techniky a možných polygonů pro realizaci. V poslední řadě je navržena „Karta řidiče“, která by měla zaznamenat profil celé praxe řidiče během pracovního poměru u HZS. Doplněné informace uvnitř karty musí být dopsány pouze na základě reálného provedení a absolvování zdokonalovacích výcviků.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- ADÁMEK, 2016. *Hasiči i policisté mají za sebou první rok kurzů bezpečné jízdy financovaných z Fondu zábrany škod.*. www.pozary.cz [online]. Hlučín: [cit. 2023-04-11]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/151259-hasici-i-policiste-maji-za-sebou-prvni-rok-kurzu-bezpecne-jizdy>
- Autoškola: Autoškola pro členy JSDH obcí*, c2023. www.hzscr.cz [online]. Hlučín: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: [www.hzscr.cz](http://www.hzscr.cz)
- Bojový řád jednotek požární ochrany*, 2017. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství. ISBN 978-80-7385-197-2.
- Centrum Libros: Současnost*, 2023. <https://www.odecetbodu.libros.cz> [online]. Ostrava: Centrum bezpečné jízdy Libros [cit. 2023-04-15]. Dostupné z: <https://www.odecetbodu.libros.cz/o-centru.php>
- Co je to vývojový diagram*, 2023. Vlastnicesta.cz: metody [online]. Brno: [cit. 2023-03-25]. Dostupné z: <https://www.vlastnicesta.cz/metody/vyvojove-diagramy/>
- ČESKO, 1985. *Zákon České národní rady č. 133/1985 Sb., o požární ochraně*. In: . Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133/zneni-20180101>
- ČESKO, 2000a. *Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*. In: . Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>
- ČESKO, 2000b. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. In: . Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni2020100>
- ČESKO, 2001. *Vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany*. In: . Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-247>
- ČESKO, 2007. *Vyhláška Ministerstva vnitra č. 35/2007 Sb., o technických podmínkách požární techniky*. In: . Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2007-35>
- DALY, Chris, 2020. *Drive to Survive: The Art of Wheeling the Rig*. Fire Engineering Books & Videos. Tulsa, Oklahoma, USA: Fire Engineering Books & Videos. ISBN 1593704836.

*Dobrovolnické hasičské sbory*, 2022. <https://rainbach.at/> [online]. Rainbach: Lorenz [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <https://rainbach.at/index.php?page=dobrovolnicke-hasicske-sbory>

*Dopravně provozní řád*, 2018. In: . Brno: Ministerstvo vnitra-HZS JmK, ročník 2018, číslo 75.

HAID, Jaroslav a Rudolf VALÁŠEK, 2013. *Hasiči 150: 150 let profesionálních hasičů v Brně*. Brno: Littera. ISBN 978-80-85763-78-2.

*Hasičství: Organizace hasiči*, 2023. [www.noe122.at](http://www.noe122.at) [online]. Dietmar Fahrenfallner [cit. 2023-04-08]. Dostupné z: <https://www.noe122.at/feuerwehrwesen/organisation>

*Ishikawův diagram: Co je Ishikawův diagram*, © 2011-2016. <https://www.managementmania.com> [online]. Managementmania: Managementmania [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/ishikawuv-diagram>

KOPANICOVÁ, Alena a Ivo ADÁMEK. *PROFESIONALIZACE ŘIDIČŮ SLOŽEK IZS*. Časopis 112 ROČNÍK XVI ČÍSLO 2/2017

*Krizové zákony: Hasičský záchranný sbor ; Požární ochrana : redakční uzávěrka ..*, 2007-. 2021. Ostrava: Sagit. ÚZ. ISBN 978-80-7488-497-9.

*Kurzy bezpečné jízdy: Jedu s dobou*, c2015. [www.autodromvmyto.cz](http://www.autodromvmyto.cz) [online]. Vysoké Mýto: Autoklub Karosa [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <http://www.autodromvmyto.cz/>

*Mapa areálu: Polygon*, © 2023. [www.automotodrombrno.cz](http://www.automotodrombrno.cz) [online]. Brno: Automotodrom [cit. 2023-04-15]. Dostupné z: <https://www.automotodrombrno.cz/pro-navstevniky/mapa-arealu/>

*Mapa projektů: Bezpečné pohraničí*, ©2023. [www.dotaceeu.cz](http://www.dotaceeu.cz) [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/statistiky-a-analyzy/mapa-projektu/projekty/11-interreg-v-a-ceska-republika-polsko>

*Mapy.cz* [online], 2023. In: . Copyright © 1996–2023: Seznam.cz [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: <https://mapy.cz>

*Národní velitelství státního hasičského sboru: Opakovací programy*, 2022. [www.gov.pl](http://www.gov.pl) [online]. Warszawa: Gov.pl [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <https://www.gov.pl/web/kgpsp/programy-szkolen-doskonlacych>

*Národní záchranný a hasičský systém: Organizace KSRG*, 2023. [www.gov.pl](http://www.gov.pl) [online]. Warszawa: KSRG [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://www.gov.pl/web/kgpsp/organizacja-ksrg>

*O psychologické službě HZS ČR*, 2014. In: . Praha: Ministerstvo vnitra-GŘ HZS ČR, ročník 2014, číslo 43.

*Odborná příprava: Hasiči základní znalosti*, 2023. [www.noel22.at](http://www.noel22.at) [online]. [cit. 2023-04-08]. Dostupné z: <https://www.noel22.at/fachinfos/ausbildung>

*Operační programy ČR: Bezpečné pohraničí*, © 2023. In: [www.hzscr.cz](http://www.hzscr.cz) [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR [cit. 2023-04-15]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/bezpecne-pohranici.aspx>

*Pokyn GŘ HZS ČR: Provádění odborné přípravy a odborné způsobilosti členů jednotek SDH obcí a jednotek SDH podniků*, 2014. In: . Praha: Ministerstvo vnitra-GŘ HZS ČR, ročník 2014, číslo 3.

*Poriadok strojnej služby*, 2005. In: . Bratislava: Hasičský a záchranný zbor, ročník 2005, číslo 36.

*Pravidelné školení řidičů*, 2013. In: . Praha: Ministerstvo vnitra-GŘ HZS ČR, ročník 2013, číslo 57.

*Profesionalizace řidičů složek IZS*, 2022. [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz) [online]. Praha: [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/tema/7318464.html>

*Projekt bezpečné pohraničí: Cíl projektu*, 2015. [www.a.bezpecnepohranici.eu](http://www.a.bezpecnepohranici.eu) [online]. Praha: Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <http://www.a.bezpecnepohranici.eu/cz/>

*PSP Hasičské školy: Vzdělávací systém ve Státním hasičském sboru v Polsku*, 2022. [www.gov.pl](http://www.gov.pl) [online]. Warszawa: Piekarski [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <https://www.gov.pl/web/kgpsp/szkoly-psz>

*Rozbor dopravní nehodovosti u jednotek požární ochrany v roce 2021*, 2022. In: . Praha: Ministerstvo vnitra-GŘ HZS ČR, ročník 2022, j. MV-126055-1/PO-OSL-2022.

*Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR*, 2018. Praha: Ministerstvo vnitra. ISBN 978-80-7616-013-2.

*Řád strojní služby: Příloha č. 10 Kondiční a ověřovací jízdy*, 2018. In: . Praha: Ministerstvo vnitra-GŘ HZS ČR, ročník 2018, číslo 56.

SACKÝ, 2020. *Bezpečné pohraničí: Unikátní projekt propojil české a polské hasiče*, www.denik.cz [online]. Ostrava: [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: cesko-a-eu/mmr-eurofondy-hasici-spoluprace-moravskoslezsky-polsko-20201218.html

*Služby na vozidlech a přístrojích: Pracovní výbor*, 2023. www.noe122.at [online]. [cit. 2023-04-08]. Dostupné z: <https://www.noe122.at/fachinfos/fahrzeug-und-geraetedienst>

*Specializované školení: Udržovací školení pro řidiče záchranných vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3,5. (UKIER)*, 2017. <https://cspsp.pl> [online]. Częstochowa: Koszczewska [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <https://cspsp.pl/index.php/pl/dydaktyka/szkolenia-specjalistyczne/szkolenie-kierowcow-skpu>

*SWOT analýza: Co je SWOT analýza*, © 2011-2016. <https://managementmania.com> [online]. Wilmington (DE) [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/swot-analyza>

SZASZO, Zoltán, 2010. *Stručná historie profesionální požární ochrany v českých zemích*. Praha: Ministerstvo vnitra - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky. ISBN 978-80-86640-60-0.

*Škola smyku Jihlava: Popis areálu v Jihlavě*., 2023. www.esennce.cz [online]. [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: [www.esennce.cz/skola-smyku-jihlava/](http://www.esennce.cz/skola-smyku-jihlava/)

*Technické parametry: Popis areálu a technické parametry*, 2023. <https://odecetbodu.libros.cz> [online]. Ostrava: Centrum bezpečné jízdy Libros [cit. 2023-04-15]. Dostupné z: <https://odecetbodu.libros.cz/subdom/odecetbodu/img/techparam.pdf>

*Technické podmínky pro pořízení požárního automobilu: Požadavky pro jízdu vodou*, 2016. In: . Praha: GŘ HZS ČR, ročník 2016, TP-ST/16A-2016.

*Toulky hasičskou historií: Radost z nové techniky dříve i dnes*, 2021. [www.hzscr.cz](http://www.hzscr.cz) [online]. Olomouc: Hasičský záchranný sbor ČR [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: [www.hzscr.cz/clanek/toulky-hasicskou-historii-radost-z-nove-techniky-drive-i-dnes.aspx](http://www.hzscr.cz/clanek/toulky-hasicskou-historii-radost-z-nove-techniky-drive-i-dnes.aspx)

*Váš Tatra partner: Zkušební areál TATRA*, (C) 2014. In: [www.tatra.cz](http://www.tatra.cz) [online]. Kopřivnice: TATRA TRUCKS A.S [cit. 2023-04-06]. Dostupné z: <https://www.tatra.cz/vas-tatra-partner/zkusebni-areal/>

*Zařízení hasičské a záchranné služby: Střední škola požární ochrany v Žilině*, © 2023. [www.minv.sk](http://www.minv.sk) [online]. Bratislava: Ministerstvo vnitra Slovenské republiky [cit. 2023-04-08]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?uvodna-stranka-sspo-zilina>

*Zkušební areál TATRA: Fotogalerie*, (C) 2014. In: [www.tatra.cz](http://www.tatra.cz) [online]. Kopřivnice: TATRA TRUCKS A.S [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://www.tatra.cz/vas-tatra-partner/zkusebni-areal/>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

CAS	Cisternová automobilová stříkačka
ČR	Česká republika
DN	Dopravní nehoda
GŘ	Generální ředitelství
GŘ HZS ČR	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky
HZS	Hasičský záchranný sbor
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
IKIS II.	Databáze vozidel a techniky používané u Hasičského záchranného sboru
IZS	Integrovaný záchranný systém
IZS ČR	Integrovaný záchranný systém České republiky
JmK	Jihomoravský kraj
JPO	Jednotky požární ochrany
JSDH	Jednotka sboru dobrovolných hasičů
KŘ	Krajské ředitelství
KSRG	Národní záchranný a hasičský systém
KÚ JmK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
MÚ	Mimořádná událost
MV	Ministerstvo vnitra
MV-GŘ	Ministerstvo vnitra – generální ředitelství
PT	Požární technika
SIAR	Sbírka interních aktů ředitele
SxS	side-by-side
ÚO	Územní odbor
ZPA	Zásahový požární automobil
ZÚ	Záchranný útvar

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Vychýlení těžiště mimo osu při náklonu kapaliny v nádrži (Daly, 2020).....	38
Obrázek 2 Plakát projektu Bezpečné pohraničí (Operační programy ČR, © 2023).....	45
Obrázek 3 Mapa zúčastněných krajů (Projekt bezpečné pohraničí, 2015).....	45
Obrázek 4 Mapa Automotodromu Brno (Mapa areálu, © 2023).....	47
Obrázek 5 Vozidlo na povrchu s nižší adhezí (foto vlastní, 2022).....	49
Obrázek 6 Převrácené vozidlo na polygonu Brno (foto vlastní, 2018) .....	49
Obrázek 7 Mapa polygonu Vyškov-Březina (Mapy.cz, 2023).....	50
Obrázek 8 Polygon Pánov (Mapy.cz, 2023) .....	51
Obrázek 9 Jízda v těžkém terénu (foto vlastní, 2022) .....	52
Obrázek 10 Vyhodnocení výcviku při nástupu na konci dne (foto vlastní, 2022) .....	52
Obrázek 11 Jízda v terénu s vozidlem SxS (foto vlastní, 2023).....	53
Obrázek 12 Výcvik jednotek JSDH (foto vlastní, 2022) .....	54
Obrázek 13 Vývojový diagram vzdělávání řidičů (vlastní zpracování) .....	61
Obrázek 14 Ishikawův diagram (vlastní zpracování) .....	63
Obrázek 15 Vodní zdroj zkušební polygon Tatra (Zkušební areál TATRA, (C) 2014).....	76

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Počet dopravních nehod u HZS (vlastní zpracování) .....	35
Tabulka 2 SWOT analýza – systém vzdělávání a výcviku řidičů (vlastní zpracování) .....	57
Tabulka 3 Vyhodnocení SWOT analýzy (vlastní zpracování) .....	58



**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1 Celkový počet DN u HZS ČR 2011-2022 (vlastní zpracování) .....	35
Graf 2 Podíl řidičů zaviněných DN podle délky řízení u HZS ČR (vlastní zpracování)....	36
Graf 3 Podíl zaviněných DN podle stáří techniky 2011-2022 (vlastní zpracování).....	36
Graf 4 Výsledek SWOT analýzy (vlastní zpracování) .....	60
Graf 5 Dotazník výcviku na Autodromu Brno (vlastní zpracování) .....	67
Graf 6 Věk dotazovaného řidiče (vlastní zpracování) .....	68
Graf 7 Praxe v řízení nákladních vozidel (vlastní zpracování).....	68
Graf 8 Praxe v řízení nákladních vozidel u HZS (vlastní zpracování) .....	69
Graf 9 Hodnocení schopností řízení v těžkém terénu (vlastní zpracování) .....	69
Graf 10 Hodnocení schopností řízení v městském provozu (vlastní zpracování) .....	70
Graf 11 Hodnocení zvládnutí průjezdu písčitým terénem po kurzu (vlastní zpracování) ..	70
Graf 12 Hodnocení řízení v hustém městském provozu po kurzu (vlastní zpracování).....	71

## SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha P I: Osvědčení o odborné způsobilosti
- Příloha P II: Dohoda o provedení výcviku vozidel
- Příloha P III: Certifikát kurzu bezpečné jízdy-Vysoké Mýto
- Příloha P IV: Schéma areálu bezpečné jízdy-Libros
- Příloha P V: Certifikát kurzu bezpečné jízdy-Libros
- Příloha P VI: Certifikát kurzu bezpečné jízdy-Polygon Brno
- Příloha P VII: Dotazníkové šetření-Polygon Brno
- Příloha P VIII: Dotazníkové šetření Hodonín-Pánov

# PŘÍLOHA P I: OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

**MINISTERSTVO VNITRA  
GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HZS ČR  
ŠKOLNÍ A VÝCVIKOVÉ ZAŘÍZENÍ HZS ČR**

Číslo v katalogu: 1 T-STP P/2020-BR-2

## **OSVĚDČENÍ** o odborné způsobilosti

Jméno, příjmení: Bc. Ladislav Dobeš

Datum narození: 16. červen 1974

Kurz: **Strojní služba**

Osvědčení příslušníka HZS ČR opravňuje podle § 72 odst. 1 zák. č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, k výkonu funkce uvedené pod pořadovým číslem 3 v příloze č. 1 Pokynu generálního ředitele HZS ČR č. 3 ze dne 16.1.2013.

V Brně dne 10. leden 2020

  
ředitel



  
předseda zkušební komise

## PŘÍLOHA P II: DOHODA O PROVEDENÍ VÝCVIKU VOZIDEL



**KOMENDA GŁÓWNA  
PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ**

ZATWIERDZAM

KOMENDANT GŁÓWNY  
PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ  
*[Signature]*  
...DR. inż. Andrzej BARTKOWIAK...

**PROGRAM  
SZKOLENIA DOSKONALĄCEGO  
DLA KIEROWCÓW POJAZDÓW  
UPRZYWILEJOWANYCH  
O DOPUSZCZALNEJ MASIE CAŁKOWITEJ  
POWYŻEJ 3,5 t.**

Warszawa, 14. 12. 2022 r.

# PŘÍLOHA P III: CERTIFIKÁT KURZU BEZPEČNÉ JÍZDY -VYSOKÉ MÝTO



**PROFESIONALIZACE  
ŘIDIČŮ SLOŽEK  
INTEGROVANÉHO  
ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU ČR**

# **CERTIFIKÁT**

**KURZU BEZPEČNÉ JÍZDY**

Jméno, příjmení, OEC: **Ladislav Dobeš, 795610**

Ve Vysokém Mýtu: **4. července 2016**

Projekt financován z Fondu zábrany škod České republiky.  
SPOLEČNOST AKREDITOVANÝCH CENTER PRO VÝCVIK ŘIDIČŮ INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU ČESKÉ REPUBLIKY.

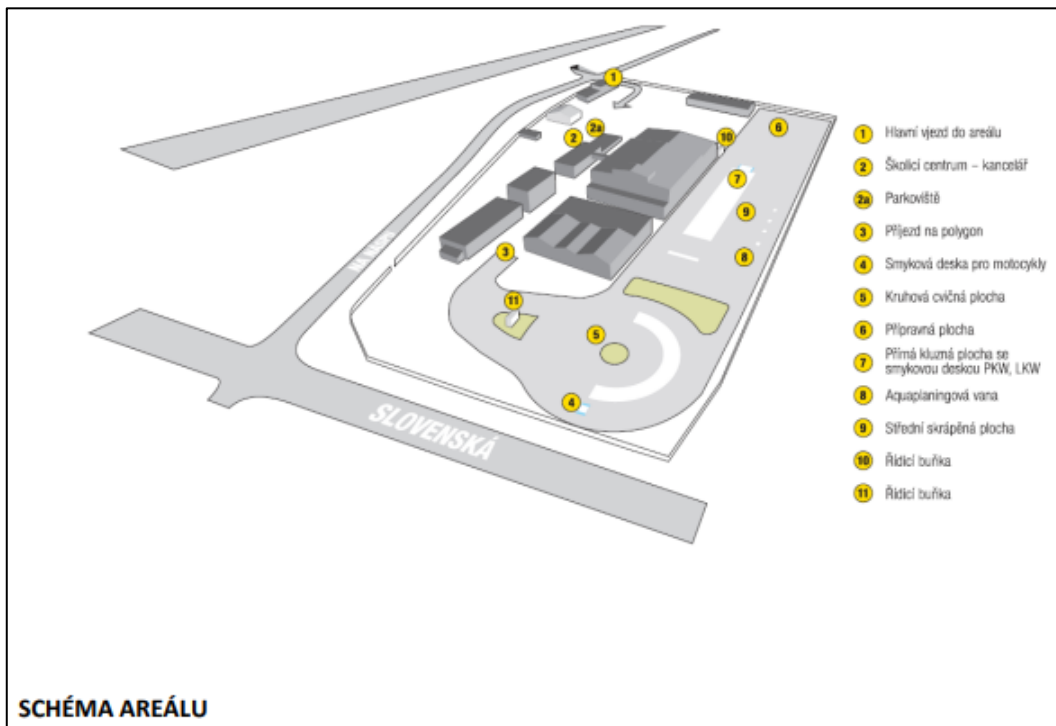
**Bohuslav Fencel**  
Centrum bezpečné jízdy  
AUTOODRŮM VYSOKÉ MÝTO



**KAROSA**  
200 01 Vysoké Mýto  
Číslo 4589  
IČO: 486 322  
Město AČR 02 0255



## PŘÍLOHA P IV: SCHÉMA AREÁLU BEZPEČNÉ JÍZDY-LIBROS



# PŘÍLOHA P V: CERTIFIKÁT KURZU BEZPEČNÉ JÍZDY-LIBROS



**PROFESIONALIZACE  
ŘIDIČŮ SLOŽEK  
INTEGROVANÉHO  
ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU ČR**

# **CERTIFIKÁT**

**KURZU BEZPEČNÉ JÍZDY**

Jméno, příjmení, OČO: **Ladislav Dobeš 795610**

S tímto certifikátem lze získat poukaz Škody arnyku = standardní za zvýhodněnou cenu 2.890,- Kč do 3 měsíce od data vydání

V Ostravě: **14. září 2020**

Dalšími členy  
Centrum bezpečné jízdy  
LIBROS OSTRAVA

Projekt financován z Fondu zábrany škod České republiky České kanceláře pojistitelů.

SPOLUČNOST AKREDITOVANÝCH CENTRŮ PRO VÝCVIK ŘIDIČŮ INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU ČESKÉ REPUBLIKY



**PŘÍLOHA P VI: CERTIFIKAT KURZU BEZPEČNÉ JÍZDY  
-POLYGON BRNO**

**POLYGON BRNO**  
škola bezpečné jízdy

powered by  
**SuperDRIVE**

---

## OSVĚDČENÍ O ÚČASTI

úroveň II. INTENSIV

Pro

### LADISLAV DOBEŠ

Trénink byl zaměřený na aktivní a pasivní bezpečnost motorových vozidel, nácvik schopností řidiče v nepříznivých podmínkách a správných reakcí při řešení krizových situací. Účastník byl seznámen s jízdními vlastnostmi vozidel při simulaci extrémních podmínek ve speciálním výcvikovém centru Polygon Brno.

Trénink byl organizovaný společností SuperDRIVE.

Polygon Brno, 28.7.2020

  
Martin Grunský, Jan Šplíchal  
Instruktoři  
Škola bezpečné jízdy SuperDRIVE



[www.polygonbrno.cz](http://www.polygonbrno.cz)



## PŘÍLOHA P VII: DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ-POLYGON BRNO

### Hlasovalo celkem 479 respondentů

---

1. Teoretická část – byla pro Vás přínosem?

ANO: 417 (87.1 %)

NE: 62 (12.9 %)

2. Praktická část – byl pro Vás přínosem výcvik na smykové desce?

ANO: 431 (90 %)

NE: 48 (10 %)

3. Praktická část – byl pro Vás přínosem výcvik na nedotáčivý smyk?

ANO: 431 (90 %)

NE: 48 (10 %)

4. Praktická část – byl pro Vás přínosem výcvik na mokřém povrchu?

ANO: 431(90 %)

NE: 48 (10 %)

5. Ocenil byste možnost vyzkoušet si kurz s jiným typem vozidla?

ANO: 414 (86.4 %)

NE: 65 (13.6 %)

6. Pozorujete u svých kolegů zvýšení bezpečnosti při jízdě po absolvování kurzu?

ANO: 372 (77.7 %)

NE: 107 (22.3 %)

7. Měl byste zájem absolvovat noční výcvik?

ANO: 340 (71 %)

NE: 139 (29 %)

## PŘÍLOHA P VIII: DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ HODONÍN-PÁNOV

Datum:

1. **Váš věk:**
  - A) do 25 let
  - B) 26 až 30
  - C) 31 až 35
  - D) 36 až 40
  - E) 41 až 45
  - F) 46 a více let
  
2. **Praxe v řízení nákladních vozidel celkem:**
  - A) méně než 3 roky
  - B) 3 až 5 let
  - C) 6 až 10 let
  - D) 11 až 20 let
  - E) více než 20 let
  
3. **Praxe v řízení nákladních vozidel u HZS:**
  - A) méně než 3 roky
  - B) 3 až 5 let
  - C) 6 až 10 let
  - D) 11 až 20 let
  - E) více než 20 let
  
4. **Jak byste se ohodnotil z pohledu svých řídičských schopností řídiče hasičské techniky u jednotek HZS ČR při jízdě v těžkém terénu?**
  - A) Jsem řídič, který nemá co zlepšovat.
  - B) Jsem řídič, který ví, že mám oblasti ke zdokonalení.
  - C) Jsem řídič, který se stále potřebuje zdokonalovat.
  
5. **Která z následujících možností nejlépe vystihuje Vaše očekávání od absolvování kurzu?**
  - A) Získám teoretické základy pro jízdu v krizových situacích.
  - B) Zlepším si řídičské schopnosti v krizových situacích praktickým tréninkem.
  - C) Získám teoretické základy pro jízdu v krizových situacích a zároveň si je prakticky ověřím a natrénuji jejich zvládnání.

## PŘÍLOHA P VIII: DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ HODONÍN-PÁNOV

- 6. Jako řidič hasičské techniky jsem již dříve zažil krizovou situaci při průjezdu těžkým písčitým terénem a tuto situaci jsem:**
- A) Zvládnul, vozidlo jsem vyvedl do bezpečného terénu.
  - B) Doposud jsem nezažil, do tohoto terénu jsem se zatím nedostal.
  - C) Nezvládnul.
- 7. Jako řidič hasičské techniky jsem již dříve zažil krizovou situaci při jízdě do prudkého stoupání v těžkém písčitém terénu a tuto situaci jsem:**
- A) Zvládnul, stoupání jsem bez problému vyjel.
  - B) Doposud jsem nezažil.
  - C) Nezvládnul.
- 8. Jak byste se ohodnotil z pohledu svých řidičských schopností řidiče hasičské techniky u jednotek HZS ČR při jízdě v hustém městském provozu?**
- A) Jsem řidič, který nemá co zlepšovat.
  - B) Jsem řidič, který ví, že mám oblasti ke zdokonalení.
  - C) Jsem řidič, který se stále potřebuje zdokonalovat.
- 9. Jako řidič hasičské techniky jsem již dříve zažil krizovou situaci jízdu vozidla v městském provozu a tuto situaci jsem:**
- A) Zvládnul, vozidlo se mi podařilo udržet ve směru bezpečné jízdy.
  - B) Doposud jsem nezažil, jezdím bezpečně.
  - C) Nezvládnul.

## PŘÍLOHA P VIII: DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ HODONÍN-PÁNOV

Datum:

**1. Váš věk:**

- A) do 25 let
- B) 26 až 30
- C) 31 až 35
- D) 36 až 40
- E) 41 až 45
- F) 46 a více let

**2. Praxe v řízení nákladních vozidel celkem:**

- A) méně než 3 roky
- B) 3 až 5 let
- C) 6 až 10 let
- D) 11 až 20 let
- E) více než 20 let

**3. Praxe v řízení nákladních vozidel u HZS:**

- A) méně než 3 roky
- B) 3 až 5 let
- C) 6 až 10 let
- D) 11 až 20 let
- E) více než 20 let

**4. Která z následujících možností nejlépe vystihuje to, čím Vás absolvování kurzu obohatilo?**

- A) Získal jsem pouze teoretické základy pro jízdu v krizových situacích.
- B) Zlepšil jsem si řídicí schopnosti v krizových situacích praktickým tréninkem.
- C) Získal jsem teoretické základy pro jízdu v krizových situacích a zároveň jsem si je prakticky ověřil a natrénoval jejich zvládnání.

## PŘÍLOHA P VIII: DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ HODONÍN-PÁNOV

**5. Jak byste se po absolvování kurzu ohodnotil z pohledu svých řídicích schopností při jízdě v krizových situacích?**

- A) Jako řidič jsem si prakticky ověřil, že nemám co zlepšovat.
- B) Jako řidič jsem zjistil, že mám oblasti ke zdokonalení.
- C) Jako řidič jsem zjistil, že se musím stále zdokonalovat.

**Jak byste se po absolvování kurzu ohodnotil z pohledu změny stavu svých řídicích schopností zvládat následující krizové situace:**

**6. - průjezd těžkým písčitém terénem:**

- A) Zvládnul, vozidlo umím vyvést do bezpečného směru jízdy.
- B) Zvládnul tak na 50 %, potřeboval bych více hodin jízdy, abych získal jistotu.
- C) Zvládnul tak na 50 %, ale potřeboval bych opakování kurzu s odstupem času.

**7. - jízda do prudkého stoupání v těžkém písčitém terénu:**

- A) Zvládnul, vozidlo umím vyvést do bezpečného směru jízdy.
- B) Zvládnul tak na 50 %, potřeboval bych více hodin jízdy, abych získal jistotu.
- C) Zvládnul tak na 50 %, ale potřeboval bych opakování kurzu s odstupem času.

**8. - jízda v hustém městském provozu:**

- A) Zvládnul, vozidlo plně ovládám a jedu bezpečně.
- B) Zvládnul tak na 50 %, potřeboval bych více hodin jízdy, abych získal jistotu.
- C) Zvládnul tak na 50 %, ale potřeboval bych opakování kurzu s odstupem času.

**9. – zvládnutí krizové situací při jízdě vozidlem v hustém městském provozu:**

- A) Zvládnul, vozidlo jsem bezpečně ovládnul při nenadálé krizové situaci.
- B) Zvládnul tak na 50 %, potřeboval bych více hodin jízdy, abych získal jistotu.
- C) Zvládnul tak na 50 %, ale potřeboval bych opakování kurzu s odstupem času.

