

Místopis v podmínkách Hasičského záchranného sboru ČR

Bc. Petr Bobčík

Diplomová práce
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petr Bobčík**
Osobní číslo: **A13358**
Studijní program: **N3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Místopis v podmínkách hasičského záchranného sboru**
Téma anglicky: **Local Geography in Fire Rescue Service Conditions**

Zásady pro vypracování:

1. V rámci operačního řízení HZS kraje analyzujte vliv místopisu na úspěšnost zásahu.
2. Proveďte kategorizaci jednotek požární ochrany z pohledu místopisu.
3. Analyzujte jednotlivé způsoby osvojování poznatků příslušníků HZS v oblasti místopisu.
4. Specifikujte základní problémy v oblasti místopisu v podmínkách operačního řízení HZS kraje.
5. Navrhněte technologická a organizační zlepšení v oblasti místopisu v podmínkách operačního řízení HZS kraje.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

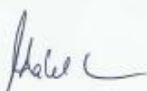
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

1. VOŽENÍLEK, Vít. Geografické informační systémy. 1. vyd. Olomouc: Vydavatelství Univerzity Palackého, 1998, 173 s. ISBN 80-7067-802-x.
2. LUKÁŠ, Luděk. Bezpečnostní technologie, systémy a management III. 1. vyd. Zlín: VeRBuM, 2013, 456 s. ISBN 978-80-87500-35-4.
3. ROSICKÁ, Zdena. Krizové řízení a ochrana obyvatelstva: učebnice. 1. vyd. Brno: Rašínova vysoká škola, 2007. ISBN 978-808-7001-073.
4. SMETANA, Marek, Danuše KRATOCHVÍLOVÁ. Integrovaný záchranný systém a jeho složky. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. ISBN 978-807-3683-375.
5. PROCHÁZKOVÁ, Dana. Bezpečnost a krizové řízení. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, 255 s. ISBN 80-864-7735-5.
6. PROCHÁZKOVÁ, Dana. Krizové řízení, havarijní plánování a ochrana obyvatelstva. 1. vyd. České Budějovice: VŠERS, 2009, 111 s. ISBN 978-80-86708-86-7.
7. LUKÁŠ, Luděk, Petr HRŮZA a Milan KNŮ. Informační management v bezpečnostních složkách. 1. vyd. Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 2008, 214 s. ISBN 978-80-7278-460-8.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Luděk Lukáš, CSc.
Ústav bezpečnostního inženýrství
Datum zadání diplomové práce: 12. ledna 2015
Termín odevzdání diplomové práce: 15. května 2015

Ve Zlíně dne 6. února 2015



doc. Mgr. Milan Adámek, Ph.D.
děkan



doc. RNDr. Vojtěch Křesálek, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Tématem diplomové práce je analýza významu místopisu pro členy Hasičských záchranných sborů České republiky. V teoretické části jsem popsal strukturu hasičských záchranných sborů a kategorizaci jednotek požární ochrany z pohledu místopisu a analyzoval jsem jednotlivé způsoby osvojování poznatků příslušníků hasičských záchranných sborů v oblasti místopisu. V praktické části jsem analyzoval a zpracoval nedostatky v oblasti znalosti místopisu. Diplomovou práci doplňuje výzkum dotazníkového šetření na základě dotazníku, který byl rozeslán na stanice požární ochrany v rámci celé České republiky. V poslední části jsem navrhl možná zlepšení v oblasti znalosti místopisu příslušníků JPO.

Klíčová slova: Místopis, hasební obvod, mimořádná událost, Hasičský záchranný sbor České republiky.

ABSTRACT

The theme of the thesis is to analyze the importance of the topography for members of the Fire and Rescue Czech Republic. In the theoretical part, I described the structure of the rescue brigades and categorization of fire protection units in terms of geography; I analyzed the different ways of acquiring the knowledge of members of fire brigades in the field of geography. In the practical part I analyzed and processed deficiencies in the knowledge of the topography. The thesis completes a questionnaire research, based on Research questionnaire, which was sent to the fire stations throughout the Czech Republic. In the last part I suggested possible improvements in section of the knowledge of topography for members of JPO.

Keywords: Topography, extinguishing circuit incident, Fire Brigade of the Czech Republic.

Touto cestou bych rád poděkoval svému vedoucímu diplomové práce doc. Ing. Luďku Lukášovi, CSc. za vedení, rady a připomínky, které mi poskytoval během zpracování diplomové práce.

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty aplikované informatiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou 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;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen v případě, připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše), bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské 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/bakalářské 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 totožné.

Ve Zlíně

.....
podpis diplomanta

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 ROLE A VLIV MÍSTOPISU NA ÚSPĚŠNOST ZÁSAHU	11
1.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY	11
1.1.1 Základní úkol HZS	11
1.1.2 Legislativa HZS	12
1.1.3 Dokumentace používaná pro výjezd jednotky	13
1.1.4 Přijetí tísňového volání na linkách 150 a 112	13
1.2 ZÁSAH A DRUHY ZÁSAHŮ JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY	15
1.3 MÍSTOPIS – DEFINICE.....	17
1.4 VÝZNAM MÍSTOPISU PŘI ZÁSAHU A PROBLÉMY VYPLÝVAJÍCÍ Z NEZNALOSTI MÍSTOPISU	18
2 KATEGORIZACE MÍSTOPISU DLE TYPŮ JEDNOTEK JPO (OKRUH)	20
2.1 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY	20
2.2 DRUH, KATEGORIE A OPERAČNÍ HODNOTA JPO.....	21
2.2.1 Druh JPO.....	21
2.2.2 Kategorie jednotek požární ochrany	22
2.2.3 Operační hodnota JPO.....	23
2.3 PLÁN PLOŠNÉHO POKRYTÍ	24
2.4 PŘEDURČENOST JPO	28
3 ZPŮSOBY OSVOJOVÁNÍ POZNATKŮ MÍSTOPISU	29
3.1 ODBORNÁ PŘÍPRAVA HASIČŮ.....	29
3.1.1 Odborné učiliště PO	29
3.1.2 Vzdělání na středních školách PO.....	30
3.1.3 Vyšší odborné vzdělání	30
3.1.4 Vysokoškolské vzdělávání	31
3.1.5 Vstupní příprava příslušníků HZS ČR	31
3.2 VZDĚLÁVÁNÍ NA STANICÍCH.....	33
II PRAKTICKÁ ČÁST	37
4 ANALÝZA ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ V OBLASTI MÍSTOPISU V PODMÍNKÁCH OPERAČNÍHO ŘÍZENÍ HZS KRAJE	38
4.1 OZNAMOVATEL MU	38
4.2 PRACOVNÍK OPERAČNÍHO STŘEDISKA.....	40
4.3 VELITEL ZÁSAHU.....	41
4.4 ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ.....	41
5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	43
5.1 ZPRACOVÁNÍ DOTAZNÍKU.....	43
5.2 DÍLČÍ ZÁVĚR	60
5.3 NÁZOR VELITELŮ POŽÁRNÍCH STANIC NA ZNALOST MÍSTOPISU V SOUČASNOSTI.....	61
6 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ ZNALOSTI MÍSTOPISU	62

6.1	SOS PO A VOŠ PO.....	62
6.2	VZDĚLÁVÁNÍ V KURZECH.....	62
6.3	VZDĚLÁVÁNÍ NA STANICÍCH.....	62
6.4	OPERAČNÍ DŮSTOJNÍCI	63
6.5	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ.....	64
6.6	DÍLČÍ ZÁVĚR	64
	ZÁVĚR	65
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	66
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	68
	SEZNAM OBRÁZKŮ	69
	SEZNAM TABULEK.....	70
	SEZNAM GRAFŮ	71

ÚVOD

Znalost místopisu svého hasebního obvodu je pro členy Hasičského záchranného sboru České republiky velmi důležitá. I když v dnešní době, kdy jsou do zásahových vozidel zaváděny navigační technologie, se může zdát důkladná znalost místopisu hasebního obvodu jako nepodstatná nebo ne až tak důležitá. Přes nespornou výhodu navigačních technologií a jejich možností jde stále jen o techniku, která může v rozhodující chvíli selhat nebo navrhnout trasu k místu mimořádné události pro hasičskou techniku nevhodnou, popřípadě z jiného důvodu neprůjezdnou. Zde se pak uplatní výborná znalost místopisu svého hasebního obvodu, která umožní zasahujícím jednotkám požární ochrany včasný dojezd na místo mimořádné události. Právě čas je při mimořádných událostech důležitým faktorem. Nejen včasný příjezd, ale i prvotní zpracování informace na operačním středisku a vytvoření datové věty operačním důstojníkem, tady všude hraje důležitou roli čas a dobrá znalost místopisu daného hasebního obvodu nám pomáhá tyto časy zkracovat, a tak plnit hlavní činnost jednotek Hasičského záchranného sboru České republiky, kterou je ochrana životů, zdraví a majetku obyvatel a životního prostředí při mimořádných událostech.

Cílem diplomové práce je analýza znalosti místopisu příslušníků hasičských záchranných sborů, podmínek osvojování místopisu, specifikování problémů znalosti místopisu v operačním řízení a navržení technologických a organizačních zlepšení v oblasti místopisu v podmínkách operačního řízení hasičských záchranných sborů kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ROLE A VLIV MÍSTOPISU NA ÚSPĚŠNOST ZÁSAHU

Dobrá znalost místopisu pro členy hasičského záchranného sboru (dále jen HZS) je velmi důležitá. Umožňuje nám nespolehat se pouze na stále více rozšiřovanou navigační techniku, a to hlavně v místech, kde je slabý nebo vůbec žádný signál a kde navigační systémy nedokážou spolehlivě pracovat. Takovým místem jsou například lesní porosty. V těchto situacích využívají členové HZS svých znalostí místopisu.

1.1 Hasičský záchranný sbor České republiky

Hasičský záchranný sbor ČR je základní složkou Integrovaného záchranného systému (dále jen IZS), zajišťuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádnou událost a při provádění záchranných a likvidačních prací. Hasičský záchranný sbor ČR je samostatnou organizační složkou státu, má vlastní právní subjektivitu, je napojen na rozpočtovou kapitolu Ministerstva vnitra.

Řídí v kraji výkon požární ochrany a ochrany před dalšími mimořádnými událostmi (dále jen MU), zabezpečuje řadu úkolů státní správy s působností v požární ochraně, integrovaném záchranném systému, krizovém řízení, civilním nouzovém plánování a ochraně obyvatelstva.

1.1.1 Základní úkol HZS

Základním úkolem HZS je chránit životy a zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat pomoc při mimořádných událostech, ať už se jedná o živelní pohromy či jiné události. Poskytuje účinnou pomoc při krizových situacích, které vyžadují provedení záchranných nebo likvidačních prací. Provádí zásah při rozsáhlých požárech a v místech, kde je potřeba řešit situace se záchranou osob – pomáhá řešit dopravní nehody, povodně, sesuvy půdy, průmyslové havárie, odstraňování nebezpečných látek a následně jejich likvidaci.

Základní funkce HZS:

- je schopný rychle a nepřetržitě zasahovat,
- má celoplošnou působnost na území celého státu,
- zajišťuje příjem tísňového volání na linkách 150 a 112,
- provádí výkon státního požárního dozoru,
- provádí záchranné a likvidační práce při MU.

Hasičský záchranný sbor ČR je hlavním koordinátorem a jedním ze základních složek integrovaného záchranného systému, který v případě mimořádné události slučuje všechny záchranné složky a zabezpečuje koordinovaný postup při provádění záchranných a likvidačních prací.

1.1.2 Legislativa HZS

Základním předpisem hasičského záchranného sboru je Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, upravuje organizaci, řízení a úkoly Hasičského záchranného sboru ČR, včetně práv a povinností příslušníků.

Hasičský záchranný sbor ČR je tvořen Generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru ČR, které je součástí Ministerstva vnitra a 14 hasičskými záchrannými sbory krajů. V čele GŘ HZS ČR stojí generální ředitel. Dále jsou to tři náměstci, kteří jsou pověřeni vedením jednotlivých odborů, ředitel kanceláře generálního ředitele a oddělení kontroly. Generálnímu řediteli jsou podřízeni jednotliví ředitelé HZS krajů a SOS a VOS ministerstva vnitra ve Frýdku-Místku. Schéma organizační struktury MV-GŘ HZS ČR viz příloha číslo 1.

Hlavním představitelem HZS kraje je krajský ředitel. Jemu jsou podřízeni tři náměstci. Náměstek pro prevenci a civilní nouzové plánování, náměstek pro integrovaný záchranný systém a operační řízení a náměstek pro ekonomiku. Dále jsou mu podřízeni ředitel kanceláře a pracoviště interního auditu a kontroly. Do zodpovědnosti krajského ředitele HZS kraje patří taky územní odbory. Jde o hasičské stanice v okresních městech. Hasičské stanice v okresech, kde sídlí krajská správa, jsou její přímou součástí.

Toto řízení je založeno jako metodické, s prvky přímého řízení. MV GŘ HZS ČR plní úkoly Ministerstva vnitra na úseku požární ochrany vyplývající ze zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ale i další úkoly vyplývající z jiných zákonů, zejména ze zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů.

Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb., řeší jednotky PO, plošné pokrytí, vnitřní organizaci a vybavení,

řízení, podmínky akceschopnosti, zásady velení a dále činnosti hasičů při zásahu, jejich odbornou způsobilost a odbornou přípravu. [1]

1.1.3 Dokumentace používaná pro výjezd jednotky

Prozatím není přesně legislativně vymezeno, jakým způsobem by měly být záchranné složky navigovány do místa zásahu.

Výjezd je dán vyhláškou Ministerstva vnitra č. 247/2001Sb, o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany.

Ve vyhlášce se uvádí:

§11 Výjezd jednotky

- (1) Jednotky k výjezdu vysílá operační středisko zřízené pro území, kde má být zásah uskutečněn, nebo operační středisko, které převezme zásah do působnosti (dále jen „příslušné operační středisko“).
- (2) Při vyhlášení poplachu vyjíždějí z místa své dislokace nejpozději do:
 - a) 2 minut jednotky složené výlučně z hasičů z povolání,
 - b) 10 minut jednotky složené výlučně z hasičů, kteří nevykonávají služby v jednotce jako své zaměstnání,
 - c) 5 minut jednotky složené z hasičů uvedených v písmenech a) a b) nebo členů, kterým byla určena pracovní pohotovost mimo pracoviště
 - d) 5 minut jednotky hasičského záchranného sboru kraje zřízené na stanici typu PO podle přílohy č. 3.
- (3) Pro výjezd jednotek dislokovaných v prostoru letiště platí časové limity podle odstavce 2, pokud mezinárodní smlouvy, kterými je Česká republika vázána, nestanoví jinak.

1.1.4 Přijetí tísňového volání na linkách 150 a 112

Tísňová linka 150 patří Hasičskému záchrannému sboru ČR. S příchodem Evropské unie přibýlo evropské číslo tísňového volání 112. Toto číslo dostal do správy HZS ČR.

Pokud volající potřebuje pomoc hasičů, zdravotnické záchranné služby nebo policie, je okamžitě spojen s operátorem.

Operátor se ohlásí slovy: „Tísňová linka, hovořte prosím.“ U linky 112 je vstupní hláška namluvena i ve světovém jazyce, např. angličtině.

Operátor podle daných pravidel co nejpřesněji a v co v nejkratším možném čase získává všechny informace nezbytné pro vyhodnocení situace, dochází k takzvanému „vytěžování informací“.

Informace z operačního střediska můžeme rozdělit na prvotní a následné.

Mezi prvotní informace řadíme ty, které jsou získány z ohlášení mimořádné události. Jde převážně o informace málo obsáhlé, strohé, někdy nepřesné nebo zkreslené. To může být způsobeno neodborností, panikou nebo šokem volajícího.

Následné informace jsou ty, které jsou získávány k upřesnění vzniklé situace.

Základní dotazy

- Kde se MU stala, v jakém městě a v jaké ulici,
- co se stalo a jestli se někdo zranil, jaký je rozsah události,
- operátor se dotáže na jméno a číslo telefonu, ze kterého je voláno,
- bližší upřesňující informace, popř. přepojení na jiného operátora (PČR, ZZS).

Pokud se nejedná o zlomyslné volání, vytvoří dispečer za pomoci systému tzv. **datovou větu**, která obsahuje místopis, popis události a místo volajícího. Podle zjištěných informací rozhodne o vyslání vozu příslušné složky IZS a pošle datovou větu dané složce nebo složkám, a to spolu se souřadnicemi místa události.

Na základě získaných potřebných údajů vysílá operátor síly a prostředky potřebné k vyřešení mimořádné události.

V některých případech hovor nekončí a upřesňuje se přesná lokalizace, ze které je daný hovor uskutečněn. Tato informace je možná u mobilních telefonů i pevných linek.

V systému se na mapě objeví poloha volajícího a volající telefonní číslo.

Operátoři poskytují odborné rady, jak postupovat do příjezdu hasičů či zdravotníků.

V případě událostí se sebevražedným úmyslem následuje koordinovaný postup operátorů a důstojníků na operačním středisku, který je předem několikrát nacvičen a proškolen.

Průběh celé události se nahrává. V případě nedostupnosti operátora na tísňové lince 150, popřípadě na Telefonní centrum tísňového volání (TCTV) 112 je hovor přepojen na geograficky nejbližší nevytížené pracoviště tísňové linky 150 nebo TCTV 112.

1.2 Zásah a druhy zásahů jednotek požární ochrany

Zásah představuje soubor činností příslušníků HZS, členů hasičských jednotek, protipožárních hlídek a fyzických osob zaměřených na zdolávání požáru a vykonávání záchranných prací při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech za účelem záchrany osob, zvířat a majetku anebo ochrany životního prostředí.

Za **místo zásahu** se považuje prostor, kde se mimořádná událost projevuje svými účinky nebo kde se projevy mimořádné události předpokládají. Zde za záchranné a likvidační práce zodpovídá velitel zásahu, kterým je, pokud zvláštní zákon nestanoví jinak, hasič – velitel jednotky požární ochrany s právem přednostního velení podle vyhlášky č. 247/2001 Sb. Velitelem zásahu může být i velitel jednotky SDH obce, kterou obec zřizují ve smyslu zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně zákon. Velitel zásahu řídí provádění záchranných a likvidačních prací, a pokud u zásahu jsou i jiné záchranné složky, koordinuje jejich činnost.[2]

Druhy zásahů

Požár – požární zásah na každé nežádoucí hoření, při kterém došlo k usmrcení či zranění osob nebo zvířat anebo ke škodám na materiálních hodnotách. Za požár se považuje i nežádoucí hoření, při kterém byly osoby, zvířata nebo materiální hodnoty nebo životní prostředí bezprostředně ohroženy.

Požáry můžeme rozdělit podle místa jejich vzniku na :

- požáry bytů a domů, zastavěné plochy měst a obcí, dále sem můžeme zařadit požáry rekreačních obytných objektů a chat,
- požáry továrních hal a výrobních objektů, většinou umístěny na okrajích měst,
- požáry lesních porostů,
- požáry zemědělských plodin.

Dopravní nehoda - zásah JPO u mimořádné události v dopravě.

Jedná se o kolizi dopravních prostředků, která vyžaduje provedení záchranných vyprošťovacích prací nebo likvidaci následků dopravní nehody. Pokud by v činnosti JPO převládaly jiné činnosti, např. z důvodu úniku nebezpečné látky do životního prostředí, klasifikuje se tento zásah podle převažujícího charakteru. Zásah u dopravní nehody s následným požárem se posuzuje jako požár. Za dopravní nehodu je považován i zásah, kdy JPO pouze vyprošťovaly dopravní prostředek z prostorů mimo komunikace (odtažení vraků, vozidlo sjeté mimo komunikaci apod.), odstraňovaly pouze drobné následky dopravní nehody (očištění komunikace nebo odstranění úniků látek – provozních náplní vozidel apod.).

Dopravní nehody můžeme rozdělit na nehody na pozemních komunikacích a na železnici.

Označením pozemní komunikace se rozumí dálnice, rychlostní silnice, silnice I. až III. třídy a místní komunikace I. až IV. třídy.

Únik nebezpečné chemické látky - zásah JPO u mimořádné události spojené s nežádoucím uvolněním nebezpečných chemických látek včetně ropných produktů (během výroby, dopravy nebo manipulace) a ostatních látek. Zásah JPO je veden k omezení nebo snížení rizika nekontrolovaného úniku hořlavých, výbušných, žíravých, jedovatých, zdraví škodlivých, radioaktivních a jiných nebezpečných látek, ropných produktů, případně ostatních látek do životního prostředí (zemní plyn, kyseliny a jejich soli, louhy, čpavek apod.) včetně závažných havárií dle § 2 zákona o prevenci závažných havárií.

Únik ropného produktu (olejová havárie) - zásah JPO u mimořádné události s únikem výhradně ropných produktů (benzinů, nafty nebo oleje). Úniky těchto látek z provozních náplní vozidel následkem dopravní nehody jsou klasifikovány jako „dopravní nehoda“.

Technická havárie - zásah JPO k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů velkého rozsahu či značných následků na zdraví osob, zvířat či majetku (mimo živelnou pohromu), např. destrukce objektu.

Technická pomoc - zásah JPO k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů menšího rozsahu mimo technologickou pomoc a dopravní nehodu, např.:

- Vyproštění osob z výtahu,
- nouzové otevření bytu,

- odstranění překážek z komunikací i jiných prostor,
- otevírání uzamčených prostor,
- likvidace spadlých stromů, elektrických vodičů apod.,
- odvětrání prostor,
- záchrana osob a zvířat,
- čerpání, uzavírání a navázení vody,
- asistence při hledání nástražného systému,
- provizorní nebo jiné opravy,
- vyprošťování předmětů, osob (včetně prací na vodě),
- měření koncentrací nebo radiace.

Technologická pomoc - zásah JPO vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů v technologickém provozu podniků.

Ostatní pomoc - zásah JPO, který nelze definovat jako technickou havárii, technickou nebo technologickou pomoc, např. odvoz nebo převoz pacienta či lékaře, monitoring vodních toků, kontrola sjízdnosti komunikací (kromě živelní pohromy) apod. i na vyžádání jiné služby (přímo i nepřímo poskytnutá pomoc).

Radiační havárie - zásah JPO u mimořádné události spojené s nepřípustným uvolněním radioaktivních látek nebo ionizujícího záření (definice viz § 2 zákona č. 18/1997 Sb. a § 5 vyhlášky č. 318/2002 Sb.).

Ostatní mimořádné události - zásah JPO u jiné mimořádné události, např. epidemie nebo nákaza, zajištění podezřelých zásilek, a také všechny zásahy u událostí, které nelze klasifikovat předchozími druhy zásahů JPO.

Planý poplach - zásah JPO vyvolaný z důvodu ohlášení požáru nebo jiné mimořádné události JPO, která se nepotvrdila. [3]

1.3 Místopis – definice

Místopis můžeme definovat těmito větami.

Místopis – geografický popis území, tj. horstev, vodstva, porostů, osídlení, komunikací apod., a jejich kartografické znázornění.

Dokumentace pro rychlé a bezpečné vyhledávání bodu v terénu včetně úplných základních údajů o bodu, tj. druhu objektu, souřadnic, nadmořské výšky a schematického náčrtu polohopisu. [4]

U jednotek HZS se bude jednat o podrobný popis jejich hasebního obvodu (obcí, měst, umístění podniků a budov se zvýšeným požárním nebezpečím).

1.4 Význam místopisu při zásahu a problémy vyplývající z neznalosti místopisu

Výborná znalost místopisu hasebního obvodu začíná již u operátora v operačním středisku, který musí vhodně volenými větami získat potřebné informace o místě mimořádné události. V dnešní době mají k dispozici program, který je schopen lokalizovat volajícího a jeho polohu zaměřit s přesností stovek metrů. Volání z pevné linky je automaticky znázorněno adresou a je zobrazena poloha v mapovém podkladu geografického informačního systému. Díky tomuto programu je zmenšen počet planých výjezdů a je upřesněna poloha volajícího, popřípadě přímo poloha mimořádné události.

Dobrá znalost místopisu hasebního obvodu se předpokládá taky u řidiče zásahového vozidla a u velitele zásahu, kteří v případě uzavírek či prací na komunikacích musí vyhodnotit nejrychlejší trasu a to může při nedostatečné znalosti místopisu činit problém. Z tohoto pohledu to mají jednotky sboru dobrovolných hasičů obcí snazší, jelikož jejich hasební obvod je většinou katastr jejich obce.

U profesionálních JPO je to daleko složitější, protože jejich působnost je daleko větší a zahrnuje větší město a okolní obce v okruhu více jak 10 km. Proto HZS krajů mají zpracované mapové podklady (tzv. kartotéky ulic), jsou zde detailněji zpracovány jednotlivé ulice, než je na mapě města. Na těchto kartách mají zaznamenány nejlepší příjezdové trasy i se slovním popisem k danému místu, jednotlivé hydranty a někdy i čísla popisná jednotlivých objektů pro lepší orientaci v ulicích. Zpracování těchto podkladů se v jednotlivých krajích liší. Většinou mají zpracovaná jednotlivá města a obce do samostatných složek. Tyto složky jsou umístěny na chodbě ke garáži nebo v garáži a při vyhlášení poplachu velitel zásahu jen vytáhne složku s obcí, kde je událost hlášena. Tyto složky obsahují nejen nejlepší přístupové trasy, ale i upozornění na sníženou průchodnost techniky ulicemi a upozornění na objekty se zpracovaným poplachovým plánem.

I když ve statistických ročenkách HZS se nedočteme, kolik pozdních příjezdů na místo zásahu bylo způsobeno špatnou znalostí hasebního obvodu, přesto 469 pozdních příjezdů JPO na místo zásahu za rok 2013 je číslo celkem dost vysoké. V tabulce jsou uvedeny důvody pozdního příjezdu JPO.

Druh	Počet	Index %
Pozdní příjezd JPO		
špatná funkce ohlašovny požárů	13	93
pozdní ohlášení oproti zpozorování	15	68
pozdní vyhlášení poplachu oproti ohlášení	16	107
pozdní výjezd oproti vyhlášení poplachu	14	100
obtížná cesta na místo zásahu	300	72
selhání vozidla na cestě	11	92
přivolaná místní JPO nevyjela k požáru	38	93
pozdní přivolání dalších JPO	2	x
jiné	60	82

Obrázek 1 Pozdní příjezd JPO [10]

V 300 případech je uvedena obtížná cesta na místo zásahu, z celkového počtu to je 64 %, což je dle mého názoru dost velké číslo. Dobrá znalost místopisu umožní posádkám zásahových vozidel lépe zvolit trasu na místo zásahu. Pokud by se podařilo snížit toto číslo třeba jen o polovinu, klesl by pozdní příjezd posádek na místo zásahu o jednu třetinu. Přitom včasný příjezd na místo zásahu má vliv na výši způsobené škody a hlavně na záchranu lidských životů.

2 KATEGORIZACE MÍSTOPISU DLE TYPŮ JEDNOTEK JPO (OKRUH)

2.1 Jednotky požární ochrany

Jednotkou požární ochrany (dále jen „jednotka JPO“) se rozumí organizovaný systém tvořený odborně vyškolenými osobami (hasiči), požární technikou (automobily) a věcnými prostředky požární ochrany (výbava automobilů, agregáty, apod.).

Základním posláním jednotek PO je ochrana života a zdraví obyvatel a majetku před požáry a poskytnutí pomoci při zdolávání mimořádných událostí, které ohrožují život a zdraví obyvatel, majetek nebo životní prostředí a které vyžadují provedení záchranných, resp. likvidačních prací.

Jednotky PO působí v organizačním řízení nebo v operačním řízení.

Organizačním řízením se rozumí činnost k dosažení stálé organizační, technické a odborné způsobilosti sil a prostředků požární ochrany k plnění úkolů jednotek PO. Tímto se rozumí činnost související s udržováním a zvyšováním odborné a fyzické způsobilosti hasičů (školení, výcvik), údržbou požární techniky a dalších prostředků požární ochrany, apod.

Operačním řízením se rozumí činnost od přijetí zprávy o vzniku požáru nebo jiné mimořádné události až po návrat sil a prostředků na místo stálé dislokace. Do těchto činností se zahrnuje výjezd jednotky PO, jízda na místo zásahu, provádění záchranných, resp. likvidačních prací apod.

Hasiči jsou v jednotce PO rozděleni do čet, družstev, družstev o zmenšeném početním stavu, příp. skupin. Četu tvoří 2 až 3 družstva, příp. skupiny. Družstvo je tvořeno velitelem a dalšími pěti hasiči (1+5). Družstvo o zmenšeném početním stavu se sestává z velitele a dalších tří hasičů (1+3). Skupinu tvoří velitel skupiny a 1 až 2 hasiči. Pokud se jednotka sestává z hasičů dvou druhů jednotek PO nebo hasičů nejméně jedné jednotky PO a osob z dalších složek integrovaného záchranného systému nebo hasičů nejméně jedné jednotky PO a osob poskytujících osobní a věcnou pomoc, nazývá se tato jednotka odřadem.

2.2 Druh, kategorie a operační hodnota JPO

2.2.1 Druh JPO

Dle zřizovatele jednotky PO a vztahu osob, vykonávajících činnost v těchto jednotkách, ke zřizovateli jednotky PO, se jednotky PO dělí na :

- Jednotky hasičského záchranného zboru kraje,
- jednotky sboru dobrovolných hasičů obce,
- jednotky hasičského záchranného zboru podniku,
- jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku.

Jednotky hasičského záchranného sboru kraje (HZS kraje), které jsou součástí hasičských záchranných sborů krajů a jsou zřizovány státem. V těchto jednotkách vykonávají příslušníci hasičského záchranného sboru kraje činnost jako své povolání ve služebním poměru. Nároky na znalost místopisu u těchto jednotek je značná, neboť nezahrnuje jen znalost místopisu města, kde mají umístění, ale musí znát i okolí do minimální vzdálenosti 20 minut jízdy od stanice.

Jednotky sborů dobrovolných hasičů obce (SDH obce), které zřizuje obec, resp. město, a činnost v těchto jednotkách vykonávají členové jednotek sborů dobrovolných hasičů obce na základě dobrovolnosti, příp. někteří členové mohou vykonávat činnost v pracovním poměru k obci nebo hasičskému záchrannému sboru kraje.

U těchto jednotek se předpokládá výborná znalost místopisu své obce a jejího katastrálního území, protože členové těchto jednotek jsou místní obyvatelé, kteří znají dokonale svou obec a znají i místní názvy lokalit. Pokud jsou tyto jednotky zařazeny do plošného pokrytí kraje v kategorii JPO II a JPO III, nároky na znalost místopisu se zvyšují, protože tyto jednotky jsou nasazovány i mimo katastrální území své obce.

Jednotky hasičského záchranného sboru podniku (HZS podniku), zřizované právníckými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, a činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci právníckých osob nebo podnikajících fyzických osob jako své povolání v pracovním poměru.

jednotky sborů dobrovolných hasičů podniku (SDH podniku), zřizované právníckými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným

nebo s vysokým požárním nebezpečím, a činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci právnických osob nebo podnikajících fyzických osob na základě dobrovolnosti.

U jednotek HZS podniku i u SDH podniku se znalost místopisu nevyžaduje, jelikož jejich působení se omezuje jen na území podniku.

Na každý druh jednotky PO jsou stanoveny odlišné nároky z hlediska jejich operační hodnoty, dané dobou výjezdu od nahlášení mimořádné události a maximální dobou dojezdu na místo zásahu, a odlišné nároky na osoby, vykonávající činnost v těchto jednotkách z hlediska odborné, fyzické, zdravotní a psychické způsobilosti.

2.2.2 Kategorie jednotek požární ochrany

Pro účely plošného pokrytí území ČR jednotkami PO se dělí jednotky PO do šesti kategorií JPO I až JPO VI:

- **JPO I** - jednotka Hasičského záchranného sboru ČR, zajišťující výjezd jednoho až tří družstev o zmenšeném početním stavu (1+3), družstev (1+5) nebo jejich kombinaci, poskytuje pomoc obcím speciální a ostatní technikou v území své působnosti, v místě dislokace plní úkoly místní jednotky PO; u početně málo obsazených stanic zpravidla v součinnosti s místní jednotkou SDH obce.
- **JPO II/1** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce kategorie JPO II, která zabezpečuje výjezd družstva o zmenšeném početním stavu a zřizuje se zpravidla ve vybrané obci s počtem obyvatel nad 1000.
- **JPO II/2** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce kategorie JPO II, která zabezpečuje výjezd dvou družstev o zmenšeném početním stavu a zřizuje se zpravidla ve vybrané obci s počtem obyvatel nad 1000.
- **JPO III/1** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce kategorie JPO III, která zabezpečuje výjezd družstva o zmenšeném početním stavu a zřizuje se zpravidla ve vybrané obci s počtem obyvatel nad 1000.
- **JPO III/2** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce kategorie JPO III, která zabezpečuje výjezd dvou družstev o zmenšeném početním stavu a zřizuje se zpravidla ve vybrané obci s počtem obyvatel nad 1000.

- **JPO IV** - jednotka hasičského záchranného sboru podniku zřizovaná právnickou nebo fyzickou podnikající osobou; poskytuje speciální techniku na výzvu OPS HZS ČR zpravidla na základě písemné dohody.
- **JPO V** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce kategorie JPO V, která zabezpečuje výjezd družstva o zmenšeném početním stavu.
- **JPO VI** - jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku zřizovaná právnickou nebo fyzickou podnikající osobou; poskytuje speciální techniku na výzvu OPS HZS ČR zpravidla na základě písemné dohody.
- **Nezařazené** - jednotky PO nezařazené do plošného pokrytí. Nezařazená jednotka sboru dobrovolných hasičů obce má základní početní stav jako jednotka kategorie JPO V. Nezařazené jednotky PO se zpravidla zařazují do druhého a vyššího stupně poplachu v poplachových plánech.

Jednotky PO kategorie JPO I až JPO III na výzvu územně příslušného operačního a informačního střediska Hasičského záchranného sboru ČR provádí zásah i mimo katastrální území obce, v níž jsou dislokovány. Jednotky PO kategorie JPO IV až JPO VI plní úkoly jednotky v místně příslušném katastrálním území obce nebo areálu podniku svého zřizovatele, příp. na výzvu územně příslušného operačního a informačního střediska hasičského záchranného sboru poskytují speciální techniku. Po dohodě se zřizovatelem mohou být jednotky kategorie JPO IV až JPO VI využívány k zásahům i mimo svůj územní obvod.

2.2.3 Operační hodnota JPO

Každý druh JPO má pro účely operačního řízení určitou hodnotu. Tato hodnota vypovídá o schopnosti jednotky zahájit a provádět plnění úkolů v operačním řízení na místě zásahu.

Operační hodnotu JPO tvoří:

- doba výjezdu JPO z místa své trvalé dislokace po vyhlášení poplachu,
- územní působnost JPO (doba jízdy, vzdálenost na místo zásahu).

Doba výjezdu JPO je stanovena vyhláškou č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. Tato doba je maximálně:

- 2 minuty pro JPO složené výlučně z hasičů z povolání,
- 10 minut pro jednotky složené výlučně z hasičů, kteří nevykonávají službu v jednotce jako své povolání,

- 5 minut pro JPO složené z hasičů uvedených v předchozích dvou bodech nebo hasičů, kterým byla určena pracovní pohotovost mimo pracoviště.

Územní působností JPO je myšlena optimální vzdálenost pro dojezd určitého druhu jednotky k místu zásahu, která vymezuje území jejího standardního působení, tzv. "hasební obvod". Vyjadřuje se v minutách nebo v kilometrech (při rychlosti jízdy vozidla 40km/h v zimním období a 50 km/h v letních měsících). Vypočítaná doba se ověřuje v praxi cvičným poplachem, kdy se měří, jestli vypočítaná doba jízdy souhlasí se skutečným naměřeným časem. Nemůžeme stanovit dojezdové časy plošně, i když máme dvě stejně vzdálená místa, dojezdové časy se mohou lišit. Tato odlišnost je dána různou příjezdovou komunikací. Rozdílná je jízda po komunikaci první třídy nebo naopak po komunikaci třetí třídy plné zatáček. Při stanovení územní působnosti JPO se vycházelo ze statistické analýzy zásahů a v úvahu se braly i zkušenosti z jiných evropských států.[6]

2.3 Plán plošného pokrytí

Plán plošného pokrytí vychází ze stanoveného stupně a kategorie nebezpečí vzniku požáru a jiných mimořádných událostí hrozících v daném katastrálním území.

Jsou stanoveny čtyři stupně nebezpečí

- **I. st. – nejvíce nebezpečný:**
např. historická centra velkých měst, podniky s nebezpečnou výrobou, velké nemocnice, objekty se složitými podmínkami pro zásah a snadným šířením požáru,
- **II. st. - středně nebezpečný:**
např. větší města, sídliště, některé průmyslové podniky a dílny, hotely,
- **III. st. – nebezpečný:**
např. malé obce do 4000 obyvatel, zemědělské farmy,
- **IV. st. – málo nebezpečný:**
např. samoty, pohraniční lesy, málo osídlená území.

Při stanovení stupně a kategorie hrozícího nebezpečí v katastrálním území se vychází z počtu obyvatel, charakteru území a počtu vzniklých požárů v jednom roce. Stupeň nebezpečí zohledňuje požadavek na dojezd jednotek PO, kategorie nebezpečí požadavek na posloupnost dojezdu jednotek PO. Metoda stanovení stupně a kategorie nebezpečí, kterou

se provádí ohodnocení zdrojů rizika plošně na celém území ČR, je uvedena v následující kapitole a je dána rovněž přílohou č. 1 vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. V tomto předpisu je také v § 1 stanoven postup při provádění plošného pokrytí na území kraje.

Pro účely plošného pokrytí jsou jednotlivé druhy jednotek PO rozděleny do šesti kategorií (dále jen JPO I až JPO VI). JPO I, JPO II a JPO III mají územní působnost přesahující katastrální území obce, ve které jsou dislokovány. JPO IV, JPO V a JPO VI mají místní působnost omezenou na obec nebo objekt svého zřizovatele. Při výběru jednotek PO do kategorií se vychází z jejich operačních vlastností (rychlost výjezdu, působnost).

Princip plánu plošného pokrytí spočívá v tom, že vnitřní organizace a vybavení JPO, včetně dislokace jednotlivých druhů a kategorií, musí být volen tak, aby území obce bylo zajištěno daným množstvím sil a prostředků dle jejího stupně zabezpečení. Zároveň musí splňovat požadovanou dobu dojezdu na místo zásahu dle tabulky plánu plošného pokrytí:

Stupeň nebezpečí	Kategorie nebezpečí	Doba dojezdu, množství sil a prostředků jednotek požární ochrany na místo zásahu
I	A	2 JPO do 7 minut, další 1 JPO do 10 minut
	B	1 JPO do 7 minut, další 2 JPO do 10 minut
II	A	2 JPO do 10 minut, další 1 JPO do 15 minut
	B	1 JPO do 10 minut, další 2 JPO do 15 minut
III	A	2 JPO do 15 minut, další 1 JPO do 20 minut
	B	1 JPO do 15 minut, další 2 JPO do 20 minut
IV	A	1 JPO do 20 minut, další 2 JPO do 25 minut

Legenda: 2 JPO – síly a prostředky dvou jednotek PO; 1 JPO – síly a prostředky jedné jednotky PO

Tabulka 1 Doba dojezdu na místo zásahu

Plán plošného pokrytí má tyto výhody:

- Snížení velikosti škod způsobených požáry a mimořádnými událostmi. Pravděpodobnost záchrany lidského života při dojezdu jednotky do 15 minut je v průměru trojnásobná než při dojezdu mezi 15 a 20 minutami,
- vytvoření systému, v němž má občan garantovanou pomoc na celém území České republiky,
- lepší využití dotací na požární techniku,

- zvýšení počtu zasahujících jednotek.

Kritéria k hodnocení nebezpečí katastrálního území obcí

Stupeň a kategorie nebezpečí katastrálního území obce se stanovují podle několika kritérií a provádí se podle hodnoty celkového kritéria K_c . Tato hodnota je dána součtem jednotlivých kritérií.

$$K_c = K_o + K_{ui} + K_z$$

Kde:

- K_o – kritérium počtu obyvatel,
- K_{ui} – kritérium charakteru území,
- K_z – kritérium zásahů.

K_o – kritérium počtu obyvatel (počet trvale žijících obyvatel v katastrálním území)

Počet obyvatel	Hodnota K_o
nad 50000	20
15001 až 50000	15
5001 až 15000	14
3001 až 5000	12
1001 až 3000	10
201 až 1000	5
do 200	1

Tabulka 2 Kritérium počtu obyvatel

K_{ui} – Kritérium charakteru území (zohledňuje místní vybrané zvláštnosti v obci)

Popis kritéria	Hodnota kritéria K_{ui}
Historické jádro vybraných měst a obcí, území měst a obcí s historickým prostředím, které jsou prohlášeny za národní kulturní památku, památkovou zónu nebo památkovou rezervaci dle zvláštního právního předpisu.	1
Rekreační oblast s přechodným zvýšením počtu ubytovaných obyvatel v katastrálním území obce vyšším jak 5000 osob, vyjma jednorázových obcí.	1
Zastavěná alespoň do 25% plochy nebo obydlená část katastrálního území obce je umístěna v záplavovém území dvacetileté vody, definovaném v povodňovém plánu kraje.	1
Katastrální území obce je v zóně havarijního plánování stanoveného dle zvláštního právního předpisu pro látky zařazené jako hořlavé kapaliny nebo hořlavé plyny nebo výbušniny nebo toxická kapalina nebo toxický plyn.	1
Katastrální území obce je v zóně havarijního plánování stanoveného dle zvláštního právního předpisu a pro velmi významné zdroje nebo jaderná pracoviště IV. kategorie.	1
Obchodní centra se supermarkety nebo zábavní centra s celkovou kapacitou nad 1000 osob a průmyslové zóny s plochou nad 1 000 000 m ² .	1
Nemocnice, ústavy sociální péče, léčebné ústavy dlouhodobě nemocných s léčebnou nebo ubytovací kapacitou zařízení v jedné budově nad 100 osob.	1

Tabulka 3 Kritérium charakteru území

Účelem zavedení tohoto kritéria je zohlednit místní vybrané zvláštnosti v katastrálním území v obci, které kritérium počtu obyvatel nemohlo vždy dostatečně odhalit. Přehled o možnostech uplatnění jednotlivých kritérií charakteru území udává tabulka č. 3. Při oprávněnosti kritéria se započítává každá z hodnot K_{ui} .

K_z – kritérium zásahů (počet MU se zásahem jednotek v daném katastrálním území obce během jednoho roku, jde o průměrnou hodnotu za posledních pět let)

Počet mimořádných událostí	Hodnota kritéria K_z
do 100	0
101 až 200	1
nad 200	2

Tabulka 4 Kritérium zásahů

K_c – celkové kritérium (stupeň nebezpečí stanovený podle hodnoty celkového kritéria)

Stupeň nebezpečí území obce	Hodnota K_c
I A	25 a více
I B	21 až 24
II A	16 až 20
II B	11 až 15
III A	6 až 10
III B	3 až 5
IV	Do 2

Tabulka 5 Celkové kritérium [7]

Plošné pokrytí území jednotkami požární ochrany má vliv i na znalost místopisu jednotlivých členů hasičských jednotek. Činnost jednotky ve velkoměstě bude klást na členy HZS jiné požadavky na znalost místopisu než u jednotky působící spíše v hornatém kraji.

2.4 Předurčenost JPO

Všechny jednotky PO jsou vybaveny základními technickými prostředky v podstatě na stejné úrovni dle zákonných ustanovení. Tím je zaručena základní úroveň poskytované pomoci. Předurčenost jednotek je v plnění vybraných druhů činností a v provádění takových speciálních zásahů a záchranných prací, pro které jsou tyto jednotky speciálně vybaveny technickými prostředky, ochrannými prostředky, odborně připravovány a vycvičeny.

Důvodem pro předurčenost na určité typy zásahů u vybraných jednotek mohou být např. ekonomické náklady, kdy předurčená jednotka je vybavena speciálními technickými prostředky určenými pro tento typ zásahů. Dalším důvodem je taktika zdolávání MU, které vyžadují vyšší úroveň odborných znalostí, dovedností a speciálních postupů, vyžadujících speciální přípravu a výcvik. Posledním důvodem je možnost vyššího výskytu určitých MU, v konkrétních oblastech. [9]

Předurčeností jednotky PO se rozumí určení jednotky HZS kraje nebo jednotky sboru dobrovolných hasičů vybrané obce k provádění záchranných prací při silničních dopravních nehodách a při zásazích na nebezpečné látky v závislosti na předem stanoveném rozsahu jejich vybavení, početních stavech a předpokládané době dojezdu. [8]

3 ZPŮSOBY OSVOJOVÁNÍ POZNATKŮ MÍSTOPISU

Osvojování místopisu pro členy HZS začíná až na jejich jednotlivých stanicích. Seznámení s topografií a prací s mapami probíhá v základním nástupním kurzu a v kurzech taktického cvičení. Rozsah výuky topografie a časová dotace (viz. přílohy „osnovy kurzů“), jestli je rozsah výuky topografie dostačující či nikoliv, se podle mého zjišťování různí. Někteří vyučující jsou přesvědčeni, že rozsah a časová dotace je nedostačující a měl by být rozšířen. Jiní sice souhlasí s tím, že rozsah je nedostačující, ale vzhledem k zaměření kurzů a množství materiálu nutného k nastudování nepředpokládají v tomto směru nějaký posun ke zlepšení.

Určité možné zlepšení bych viděl v zavedení výuky topografie a práce s mapou na školách PO a na mimorezortních školách, kde probíhá příprava žáků v oboru strojník požární techniky, kde dle mého zjištění není v osnovách žádná hodina topografie.

3.1 Odborná příprava hasičů

Vzdělávání členů HZS můžeme rozdělit do tří oblastí, a to vzdělávání na školách PO, studium na stanicích HZS a samostudium.

3.1.1 Odborné učiliště PO

V České republice byla čtyři odborná učiliště PO Ministerstva vnitra (dále jen OU PO MV) a to:

- OU PO MV Frýdek Místek,
- OU PO MV Brno
- OU PO MV Borovany
- OU PO MV Chomutov

Ke dni 1. 1. 2011 vzniklo školní vzdělávací zařízení jako vnitřní organizační jednotka, organizační složky státu MV GŘ HZS ČR a její činnost je podložena § 2 odst. 8 zákona č. 238/2000 Sb., o hasičském záchranném sboru ČR.

K výše uvedenému datu byla zcela ukončena činnost Odborného učiliště požární ochrany (dále OUPŮ) v Chomutově a zbývající tři vzdělávací zařízení HZS ČR – OUPŮ Borovany, Brno a Frýdek – Místek, byla sloučena do nově vzniklého zařízení. Od 1. 1. 2014 byla ukončena činnost střediska v Borovanech. Důvodem byla úsporná opatření a snaha o zefektivnění a sjednocení vzdělávání příslušníků HZS ČR.[11]

Podle zjištění na těchto učilištích není zavedena žádná výuka zaměřená na topografii nebo práci s mapou.

3.1.2 Vzdělání na středních školách PO

Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku Místku je jedinou resortní školou zřízenou v rámci Ministerstva vnitra. Na této škole probíhá vzdělávání v oboru Požární ochrana zakončené maturitní zkouškou. Forma studia: denní, dálkové a nástavbové. Délka studia u denního a dálkového studia jsou čtyři roky a u nástavbového studia tři roky. Žáci této školy nemají v osnovách žádnou hodinu topografie ani práci s mapou.

Dále tato škola nabízí resortní vzdělávání v kurzech k získání odborné způsobilosti, k prodloužení platnosti osvědčení o odborné způsobilosti, jazykovou přípravu pro příslušníky zařazené na operačních střediscích a různé jiné kurzy podle aktuálních potřeb pro výkon služby.

Ministerstvo vnitra-GŘ HZS ČR plus příslušné HZS krajů uzavřelo dohodu o spolupráci při přípravě žáků v oboru Strojník požární techniky se čtyřmi mimorezortními školami:

- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Kladno.
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Příbram.
- Střední škola techniky a služeb, Karviná.
- Integrovaná střední škola energetická a stavební, Chomutov. [12]

Na těchto školách neprobíhá žádná výuka topografie a ani práce s mapou. Toto téma není zahrnuto ani jako součást jiné vyučující hodiny. Žáci těchto škol ukončí studium a nemají základní znalosti s topografie a práce s mapou. Tyto znalosti jim následně chybí při práci na stanicích JPO v poznávání místopisu.

3.1.3 Vyšší odborné vzdělání

Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku Místku - jde o jedinou vyšší odbornou školu v ČR, která poskytuje vzdělání v oboru PO a záchranářství ve vzdělávacím programu prevence rizik a záchranářství.

3.1.4 Vysokoškolské vzdělávání

Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB- TUO). Fakulta bezpečnostního inženýrství, je to jedna z nejmladších fakult VŠB-TUO a vznikla jako reakce na narůstající požadavky praxe na přípravu vysokoškolsky vzdělaných odborníků v oblasti bezpečnostního inženýrství a související vědeckou a výzkumnou činnost. Zřízení nové fakulty představuje pokračování dlouhodobého procesu rozvoje vědecko-výzkumné činnosti a studijních oborů orientovaných na bezpečnost a požární ochranu. [13]

3.1.5 Vstupní příprava příslušníků HZS ČR

Vstupní příprava příslušníků HZS ČR (dále jen „VPP“) je vzdělávacím programem ke splnění požadavku absolvovat vstupní přípravu a je povinný pro nové příslušníky HZS ČR, kteří nenastupovali s odbornou způsobilostí získanou absolvováním studia na SOŠ PO a VOŠ PO ve Frýdku - Místku nebo studiem na některé z mimorezortních středních odborných škol poskytujících vzdělání v oboru Strojník požární techniky, které mají uzavřenu dohodu o spolupráci s MV-GŘ HZS ČR. VPP obsahově pokrývá též vstupní vzdělávání následné ve smyslu Pravidel vzdělávání zaměstnanců ve správních úřadech, vydaných v příloze usnesení vlády ČR č. 1542 ze dne 30. listopadu 2005.

Pokud noví příslušníci HZS ČR absolvovali studium na SOŠ PO a VOŠ PO ve Frýdku - Místku nebo na některé z mimorezortních středních odborných škol poskytujících vzdělání v oboru Strojník požární techniky, musí absolvovat jen úvodní modul I. Modul I. je zaměřen na získání znalostí a dovedností z oblasti pořadové přípravy, právních předpisů a topografie.

V rámci nástupního odborného kurzu, kterým musí projít všichni noví uchazeči, je i výuka topografie a orientace v terénu v rozsahu 7 hodin.

Předmět: 2 Zdolávání mimořádných událostí				Počet hodin: 96	
Blok 2.2 Základy topografie				Počet hodin: 10	
Téma číslo	Počet hodin	Místo výuky	Způsob výuky	Téma výuky	Poznámky
2.2.1	3	U	T/P	Základy topografie <ul style="list-style-type: none"> • terénní tvary a předměty • topografické značky • náčrt a schéma terénu • orientace v terénu bez mapy • určení světových stran • určení vlastního stanoviště a orientačních bodů, měřítko mapy • měření přímých a nepřímých vzdáleností • odhad převýšení – vzájemná viditelnost mezi dvěma body • systémy GPS, určení polohy pomocí GPS 	
2.2.2	4		P	Orientace v terénu na místě a za přesunu (přezkoušení z topografie) <ul style="list-style-type: none"> • určení vlastního stanoviště a orientačních bodů bez mapy, • odhad vzdálenosti a výšky 	

Tabulka 6 Osnovy nástupního odborného kurzu [16]

Další z kurzů, ve kterém probíhá výuka topografie a práce s mapou, je kurz „Taktické řízení“. Jedná se ale jen o jednu výukovou hodinu.

Předmět: 4 Praktický výcvik				Počet hodin: 51	
Blok 4.2 Praktická práce posluchače na učebně				Počet hodin: 7	
Téma číslo	Počet hodin	Místo výuky	Způsob výuky	Téma výuky	Poznámky
4.2.1	2	U	P	Výpočet sil a prostředků dle DZP	
4.2.2	1	U	P	Topografie, práce s mapou	
4.2.3	4	U	P	Zpracování dokumentace taktického cvičení	

Tabulka 7 Osnovy kurzu taktické řízení [17]

Podle mého názoru je čas věnovaný výuce topografie a práci s mapou nedostatečný. Tento čas by měl být navýšen a výuka rozšířena např. o určování tras z bodu A do bodu B podle kritérií jako je nejkratší trasa, nejrychlejší trasa apod. Tak by se mohla rozšířit výuka práce s geografickými informačními systémy.

3.2 Vzdělávání na stanicích

Různé druhy školení absolvují členové HZS ČR přímo na stanicích. Jednotlivé stanice mohou mít určité odlišnosti ve způsobu vzdělávání, což je dané regionem, místními zvyklostmi a taky různými představami velitelů, kteří školení řídí.

Školení na stanicích probíhá každý den v rámci pracovních směn.

Témata pravidelné odborné přípravy se řídí „Pokynem generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky ze dne 20. Prosince 2013, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné odborné přípravy jednotek požární ochrany a příslušníků Hasičského záchranného sboru ČR“

V souladu s § 36 odst. 2 vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů, se stanoví

Čl. 1

Základní zaměření pravidelné odborné přípravy

(1) Základní zaměření pravidelné odborné přípravy příslušníků jednotek hasičských záchranných sborů (dále jen „HZS“) krajů a Záchranného útvaru HZS ČR (dále jen „záchranný útvar“) a zaměstnanců jednotek HZS podniků je uvedeno v příloze č. 1 tohoto pokynu.

(2) Základní zaměření pravidelné odborné přípravy příslušníků Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen „HZS ČR“) nezařazených v jednotkách požární ochrany je uvedeno v příloze č. 2. tohoto pokynu.

(3) Základní zaměření pravidelné odborné přípravy členů jednotek sborů dobrovolných hasičů (dále jen „SDH“) obcí a členů jednotek SDH podniků je uvedeno v příloze č. 3. tohoto pokynu.

Čl. 2 Organizace pravidelné odborné přípravy

Náměstek generálního ředitele HZS ČR pro IZS a operační řízení:

Vyhlašuje témata, která mají být v jednotkách požární ochrany a na úseku operačního řízení v rámci pravidelné odborné přípravy v průběhu příslušného kalendářního roku nebo ve stanoveném termínu proškoleni. [14]

V rámci výuky na stanicích se do ročních výukových plánů zapracovává i část na poznávání daného hasebního obvodu. Při teoretické výuce musí členové na mapě ukázat a popsat trasu do dané ulice popřípadě k objektu a musí u toho brát zřetel nejen na nejkratší trasu, ale i na možnost průjezdu zásahových vozidel. To klade nároky na členy JPO 1 znát město působnosti až na úroveň ulic a objektů se zvýšeným požárním nebezpečím. U jednotek JPO 1 je poznání místopisu náročnější v tom, že musí znát nejen město své dislokace, ale i přilehlé obce a města, které spadají do jejich hasebního obvodu.

Pokud se při výuce místopisu přijde na nějaké nejasnosti, tyto se řeší praktickým ověřením pomocí kondičních jízd. Kondiční jízdy se taky využívají ke zmapování např. nově zbudovaných hydrantů, kdy se ověřuje přístupová cesta (možnost průjezdu, popřípadě otáčení vozidel), přesné umístění a fotografické zdokumentování hydrantu (pro případy, kdy může chybět informační tabulka).

Kondiční jízdy:

Účelem kondičních jízd je pravidelné udržování řidičské kondice a postupné prohlubování návyků kvalitního řízení vybraných motorových vozidel. Kondiční jízdy se řídí následujícími zásadami:

- Strojník, který v průběhu čtyř týdnů neřídil požární automobil nebo některý z automobilů, pro které je určen při výjezdu k zásahu, absolvuje kondiční jízdu v délce nejméně 10 km, a to bez přerušení.
- Strojník, který z důvodu např. dovolené nebo dlouhodobé nemoci neřídil déle než šest týdnů požární automobil nebo některý z automobilů, pro které je určen při výjezdu k zásahu, absolvuje kondiční jízdu v délce nejméně 20 km.
- Nejméně dvakrát ročně musí být kondiční jízda rozšířena o tažení požárního přívěsu.
- Strojník provádí kondiční jízdu zejména s CAS v základním provedení, CAS v redukovaném provedení pokud je na třinápravovém podvozku, AZ, AP a RZA.
- Řidič automobilu se zvláštním výstražným zařízením, který v průběhu čtyř týdnů neřídil požární automobil, na který je v rámci výkonu služby určen, absolvuje s ním kondiční jízdu v délce nejméně 10 km bez přerušení.
- Kondiční jízda se provádí bezprostředně po uplynutí doby podle odstavce 1 a 2, a to po předem stanovené trase. Její náročnost se volí s ohledem na místní podmínky.
- Při kondiční jízdě si řidič nebo strojník prohlubuje zejména návyky v technice řízení automobilu, zdokonaluje se v řízení automobilu ve ztížených podmínkách provozu a nacvičuje součinnost s ostatními členy osádky, například při couvání nebo průjezdu zúženým profilem.
- Při kondiční jízdě se nepoužívá zvláštní výstražné zařízení, jinak se používají veškeré předepsané prvky pasivní bezpečnosti. Během kondiční a ověřovací jízdy může vedoucí oddělení strojní služby nebo jím určený instruktor v případě uvedení do operačního řízení stanovit použití zvláštního výstražného zařízení.
- Ztíženými podmínkami se rozumí např. průjezd zúženými profily, otáčení, přejezd prvků pro zpomalení jízdy. V zimním období je to jízda sněhem, na zledovatělém povrchu apod.

- Kondiční jízdy organizuje vedoucí oddělení strojní služby nebo technik strojní služby. Ten také určuje pro kondiční jízdu konkrétního instruktora, pokud to povaha jízdy vyžaduje. [15]

Kondiční jízdy na stanicích nejsou dopředu plánovány. Záleží na veliteli směny a na potřebě jednotlivých strojníků. Plán kondiční jízdy se sestavuje ráno při zahájení směny, kdy je navržena trasa kondiční jízdy. Trasa je určována podle potřeb souvisejících s hasičskou činností. Je to například kontrola uzavírek na silnicích a jejich možné objížďky, kontrola funkčnosti vybraných hydrantů nebo ověřování průjezdnosti nově vzniklých ulic. Kondiční jízdy zaměřené jen na poznání místopisu hasebního obvodu bývají do plánu zahrnuty jen v případě nového strojníka, který nezná dobře daný hasební obvod.

Samostudium

Samostudium jako takové na stanicích není. Jde spíše o individuální snahu jednotlivých členů o zdokonalení se ve znalosti místopisu svého hasebního obvodu, ať už formou cyklistických vyjížděk, rodinných výletů nebo studiem mapových podkladů na internetu. Zde máme možnosti volby map různého zobrazení, pohledů a taky jsou zde možnosti přímého prohlížení jednotlivých ulic v 3D režimu.

Dílčí závěr

Znalost místopisu pro členy HZS je důležitá. Umožňuje rychlejší orientaci v terénu, rychlejší reakci na nenadálou situaci, kdy je potřeba navrhnout novou objízdnou trasu k místu zásahu.

Výuka místopisu by měla být již na školách PO a v nástupních kurzech, kde by měli studenti získat nejen základy práce s mapou, ale i schopnost pracovat s navigačními přístroji a navrhnout trasu pro požární techniku dle různých kritérií. Konkrétní výuka místopisu musí probíhat až na stanicích. Tuto výuku nelze nějak zobecnit, protože každý hasební obvod má svá specifika.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 ANALÝZA ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ V OBLASTI MÍSTOPISU V PODMÍNKÁCH OPERAČNÍHO ŘÍZENÍ HZS KRAJE

Problém místopisu v podmínkách operačního řízení se liší podle jednotlivých skupin, kterých se tato problematika dotýká.

Jsou to:

- oznamovatel MU,
- pracovník operačního střediska,
- velitel zásahu,
- organizační opatření.

4.1 Oznamovatel MU

V této skupině se nejčastěji objevují tyto nedostatky:

- nervozita a stres,
- popis místa MU,
- neznalost lokality,
- neznalost označování mostů, železničních přejezdů, trauma body.

Nervozita a stres

Je to především občan, který ve snaze oznámit vznik MU a ve své nervozitě předá neúplnou zprávu, a aniž by vyčkal dalších doplňujících dotazů, ukončí hovor, a tak pracovník operačního střediska nedokáže určit rozsah a ani přesnou lokalizaci MU. Je to celkem pochopitelné, pokud třeba oznamuje požár domu, snaží se, aby oznámení bylo co nejkratší a hasiči přijeli co nejdříve, a neuvědomuje si, že právě neúplná zpráva zásah neurychlí.

Popis místa MU

Velkým problémem je i popis místa MU. Například popis místa MU, která se nachází na styku dvou ulic, kdy sice volající nahlásí číslo popisné, ale uvede nesprávnou ulici. Další z častých situací je hlášení požáru, který dotyčná osoba vidí vzdáleně a není schopna určit a přesněji popsat, kde hoří. (např.: „Stojím na kopci a vidím, jak hoří les.“) Při dalším vytě-žování informací maximálně popíše nejbližší vesnici, ale již neurčí, kterým směrem od vesnice se požár nachází.

Neznalost lokality

Tato neznalost se spíše dotýká turistů, kteří danou oblast navštíví v rámci své dovolené, nebo lidí, kteří se do dané lokality přestěhovali a danou oblast neznají.

Svou roli zde taky sehrává to, že lidé v dnešní době mají všeobecně problém s orientací na mapě a často velmi špatně odhadují směr, kterým se dívají. Pokud již jsou na turistické (cyklistické) trase a popíší trasu, dokážou zaměnit barvu trasy (červená za fialovou), anebo zamění trasu (turistická – cyklistická trasa).

Zde taky můžeme uvést skupinu převážně starších lidí, kteří používají pomístní názvy a označení lokalit, které nejsou zavedeny v mapách a ani operační důstojníci je většinou neznají, pokud zrovna nepocházejí z dané oblasti.

Neznalost označování mostů, železničních přejezdů, traumabodů

Další z problémů orientace je neznalost nebo malé povědomí lidí o označení mostů, železničních přejezdů a sloupů veřejného osvětlení. Jde o číselné značení, které má operátor k dispozici v mapovém podkladu, a tak přesně určí, kde se volající nachází.

Ve městech je určení vlastní pozice jednodušší, na rozích ulic je označení s názvem ulice, může se použít popis význačnějších budov, ale málo lidí je obeznámeno taky s tím, že i sloupy veřejného osvětlení mají číselné označení. Operátorovi to pomáhá přesněji určit místo MU na ulicích, které mají i několik kilometrů.

Na dálnicích a silnicích I. třídy jsou umístěny po půl kilometru značky staničení (lidově kilometrovník). Každý most a podjezd má číselné označení (např. 148-005). Každý železniční přejezd je označen na sloupku písmenem a číslem (např. P8245).



Obrázek 2 Číselné označení mostů a železničních přejezdů [18]

Nově jsou v přírodě zaváděny tzv. traumabody. Jde o cedulky umístěné na turistických trasách a v lesích, na kterých se nachází unikátní kód, GPS souřadnice a telefonní čísla složek IZS a horské služby.



Obrázek 3 – Trauma bod [19]

4.2 Pracovník operačního střediska

V této skupině jsem analyzoval tyto nedostatky:

- znalost místopisu,
- správné vytěžení informace.

Znalost místopisu

Pracovník operačního střediska by měl být člověk, který zná dobře místopis dané oblasti a dokáže se orientovat alespoň v základních směrech i bez moderních technologií. Dříve na místech operačních důstojníků byli bývalí velitelé jednotek nebo směn, kteří znali dokonale místopis daného obvodu, což v dnešní době už nebývá. Dnes jsou na funkci operačních důstojníků ustavováni i lidé, kteří nemají žádné zkušenosti, a dokonce nejsou ani z daného regionu. Toto jsou pak faktory, které způsobují situace, kdy operační důstojník pošle jednotku na místo, ze kterého je oznámena událost a ne na místo události.

Správné vytěžení informace

Dobrý operační důstojník dokáže vytěžit správně volenými dotazy co nejvíce o hlášené události, uklidnit volajícího, popřípadě podržet volajícího na lince a získat doplňující in-

formace pro velitele zásahu. Rovněž dokáže správně vytvořit obsah datové věty, aby bylo jasné, co a kde se stalo.

4.3 Velitel zásahu

- určení cesty, trasa, rychlost, použití výstražného znamení,
- dokumentace zdolávání požáru DZP,
- instrukce posádce a rozdělení činnosti po příjezdu na místo MU.

Určení cesty, trasa, rychlost, použití výstražného znamení

Při vyhlášení poplachu velitel zásahu kontroluje podle tabletu trasu, určuje trasu a rychlost, kterou se pojedě k MU, rozhoduje o použití výstražného znamení, např. při oznámení úmyslu sebevraždy se výstražné znamení nepoužívá.

Dokumentace zdolávání požáru DZP

Pokud je MU v objektu, pro který je zpracována DZP, velitel tuto dokumentaci prostudovává a předává potřebné informace posádce. Tato dokumentace je uložena v datovém skladu a velitel si ji jednoduše v tabletu může otevřít.

Instrukce posádce a rozdělení činnosti po příjezdu na místo MU

Během jízdy velitel předává posádce informace o MU a rozděluje jednotlivým členům posádky úkoly, které budou plnit po příjezdu na místo zásahu, aby zásah na místě nebyl chaotický a aby jednotliví členové přesně věděli, co budou na místě dělat a jakými pomůckami se vybavit.

4.4 Organizační opatření

Do organizačních opatření bych zahrnul lepší mapové podklady rozsáhlých lesních porostů s přesně vyznačenými cestami a vodními plochami, ze kterých by bylo možné čerpat vodu.

Důslednější kontrolou a doplňováním dokumentace o nových firmách, u kterých vzniklo z povahy práce vyšší požární nebezpečí.

Lepší znalost operačních důstojníků, lepší vybavenost jednotek technikou a schopnost poslat na požádání velitele zásahu jednotku s odpovídající technikou k řešení právě probíhající MU.

Dílčí závěr

Zlepšení v první skupině je asi velmi těžké. Zde bych viděl možnou nápravu již ve školách, jak základních, tak středních, a to nejen ve výchově v oblasti požární ochrany, ale i celkově v oblasti správného chování za mimořádných událostí. Ze zkušenosti vím, že i mnozí dospělí v dnešní době neví, jak se zachovat při vzniku MU.

U druhé skupiny, operační důstojníci, bych viděl určitou možnost zlepšení v získání praxe dočasným působením u jednotek PO. Touto praxí by získali přehled, jak jednotky fungují, co potřebují, které informace jsou pro ně při vyhlášení poplachu důležité a které méně, a rovněž by se zlepšila znalost místopisu, i když jen v části obvodu.

U organizačních opatření by se měly zlepšit nebo lépe evidovat změny firem v hasebním obvodu. A hlavně lépe evidovat firmy, u kterých je zvýšené požární nebezpečí. Nevznikaly by pak situace, kdy jednotka je vyslána k požáru objektu, např. kravína, a na místě velitel zásahu zjistí, že opravdu hoří budova bývalého kravína, ale uvnitř je výroba plastů, stáčírna lihu apod. Tím by se změnilly podmínky zásahu.

5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Název dotazníku: Zjišťování znalosti místopisu členů HZS ČR.

Cíl dotazníku: Cílem tohoto dotazníku bylo zjistit, jaká je znalost místopisu svého hasebního obvodu mezi členy HZS ČR.

5.1 Zpracování dotazníku

Pro výzkum jsem zvolil nejpoužívanější kvantitativní metodu sběru dat, a to dotazníkové šetření. Dotazování probíhalo v období od 7. 4. do 17. 4. 2015.

Respondenty jsem vybral na základě veřejně dostupných informací z webových stránek www.hzscr.cz.

Dotazník jsem vytvořil pomocí on-line nástroje Dokumenty Google. Pro tento nástroj jsem se rozhodl hlavně proto, že práce s ním je jak pro dotazujícího, tak i pro respondenta velmi snadná. Respondent nemusí dotazník nikam ukládat a ani odpovídat na e-mail. Dotazník jsem v této aplikaci nastavil tak, aby respondent viděl pouze aktuální otázku. Takto odpovídal pouze na zobrazenou otázku a nemusel sledovat, na kterou otázku již odpověděl a na kterou ne.

Respondentům jsem zaslal průvodní e-mail s žádostí o účast v tomto výzkumu. V příloze e-mailu byl i odkaz na on-line dotazník.

Vytvořený dotazník obsahuje 21 otázek, z nichž tři lze označit za doplňkové otázky, které mají charakterizovat respondenta. Z ostatních 19 otázek je čtrnáct otázek uzavřených, 1 otázka je polootevřená a 4 otázky jsou otevřené.

V případě zájmu mohli respondenti na konci dotazníku vyplnit svůj e-mail, aby jim mohlo být zasláno vyhodnocení dotazníku. E-mail vyplnilo celkem 23 respondentů.

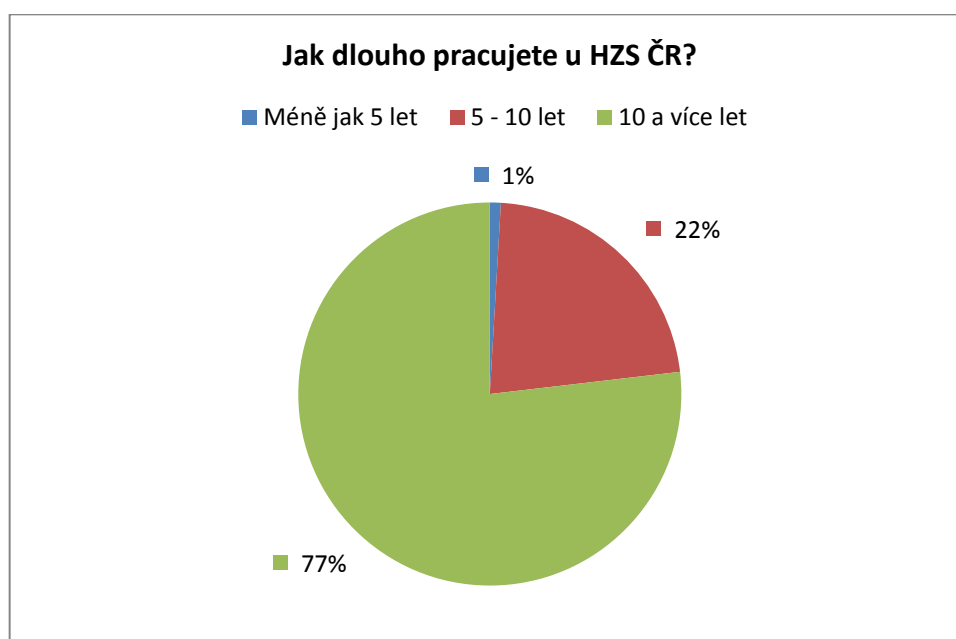
Dotazník byl rozeslán stanicím PO, na kterých byl uveden e-mailový kontakt. Dotazník vyplnilo 108 příslušníků HZS ČR.

Výsledky šetření

Vyhodnocení bylo provedeno pomocí programu MS Excel, ve kterém byly vytvořeny jednotlivé výsečové grafy.

1. Otázka – Jak dlouho pracujete u HZS ČR?

V první otázce jsem zjišťoval, jak dlouho pracují respondenti u HZS ČR. Respondenti měli na výběr ze tří odpovědí. Následující graf ukazuje odpovědi respondentů.

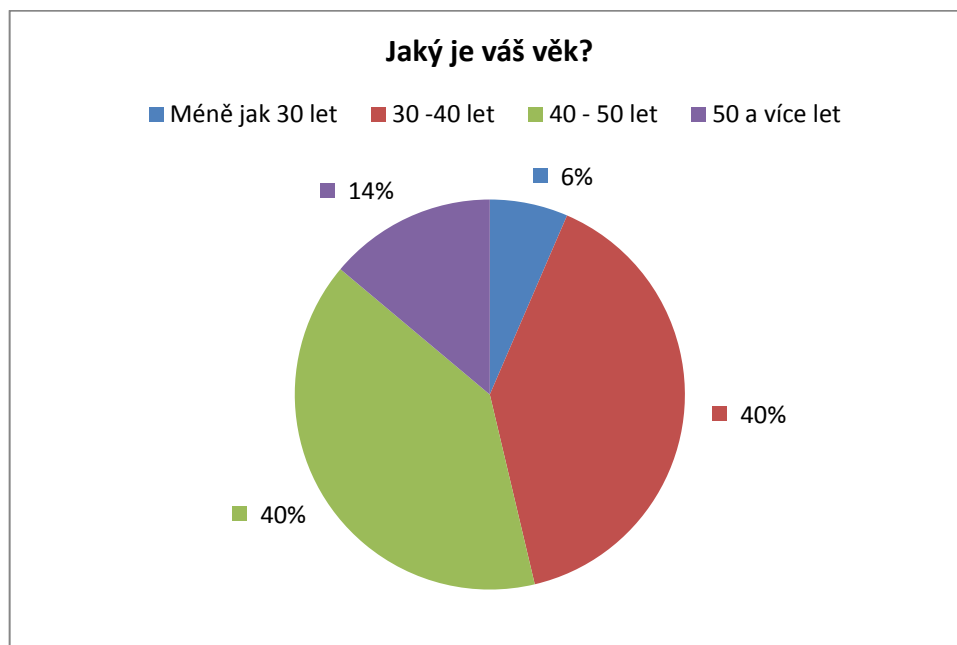


Graf 1. Délka pracovního poměru u HZS ČR

Graf nám ukazuje, že 77 % respondentů pracuje u HZS ČR 10 a více let. Druhá skupina 22 % zde pracuje v rozpětí 5 až 10 let. A méně než 5 let pracuje u HZS ČR pouze 1% respondentů. Nejvíce zaměstnanců pracuje u HZS ČR více než 10 let, jde již o zkušené zaměstnance jak profesně, tak i v oblasti dokonalého poznání místopisu svého hasebního obvodu.

2. Otázka – Jaký je váš věk?

Druhou otázkou jsem zjišťoval věk respondentů,

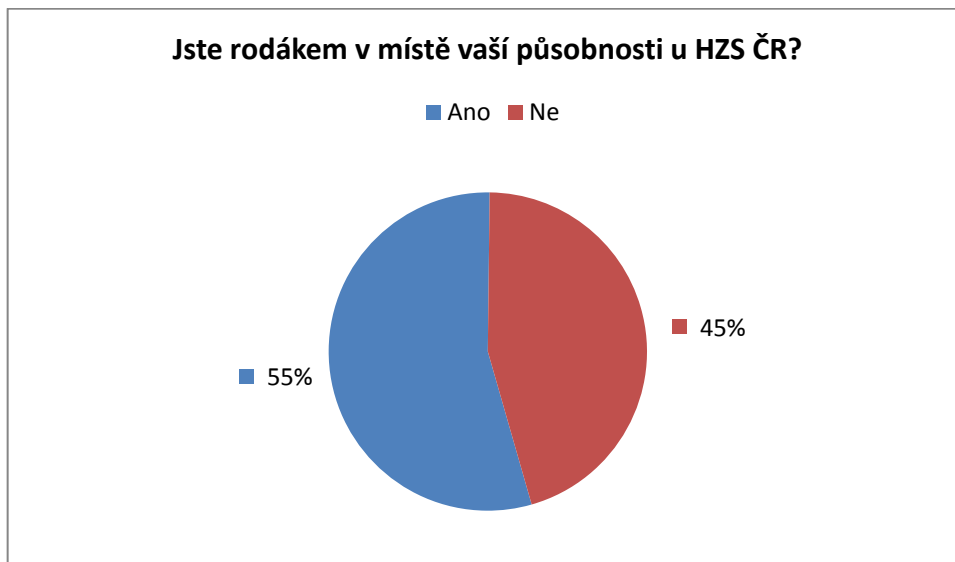


Graf 2. Věk respondentů

Z grafu je patrné, že dvě skupiny, a to 30 – 40 let a 40 – 50 let, jsou zastoupeny shodně - 40 %. Předpokládám, že to jsou členové zaměstnaní u HZS ČR 10 let a více, a to ve funkcích velitelů družstev, čet, velitelů směn a stanic. Jedná se tedy o pozice, kde je nutná získaná určitá zkušenost. 14 % respondentů je ve věku 50 a více let a nejmenší skupinou 6 % jsou respondenti ve věku méně jak 30 let.

3. Otázka – Jste rodákem v místě vaší působnosti u HZS ČR?

Třetí otázkou jsem zjišťoval, zda respondent je rodákem v místě svého působení u HZS ČR.

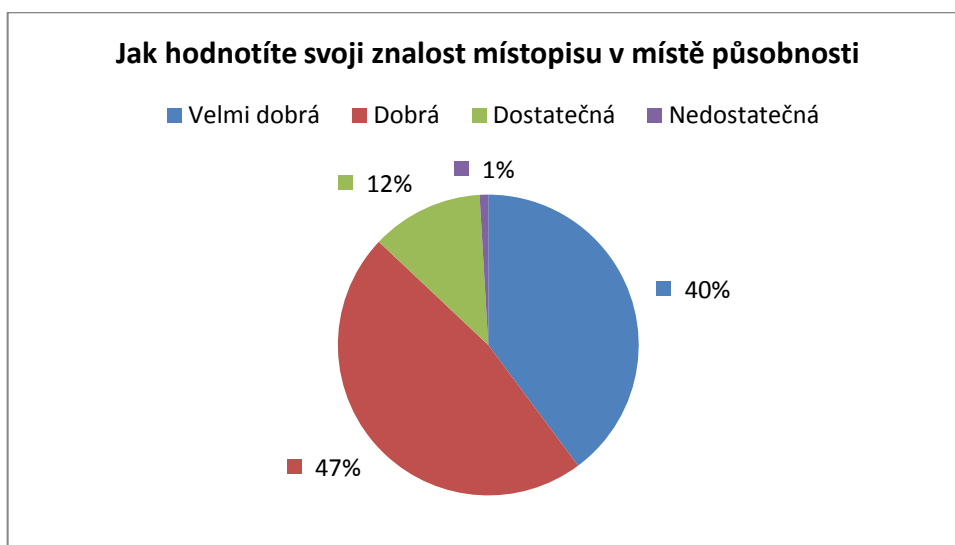


Graf 3. Rodák v místě působení u HZS ČR

Z grafu je patrné, že více než polovina dotázaných 55 % jsou rodáci v místě působení u HZS ČR a zbylých 45 % pocházejí z oblasti mimo své působení u HZS ČR.

4. Otázka – Jak hodnotíte znalost místopisu v místě působnosti?

Ve čtvrté otázce jsem zjišťoval, jak respondenti hodnotí svou znalost místopisu v místě svého působiště.

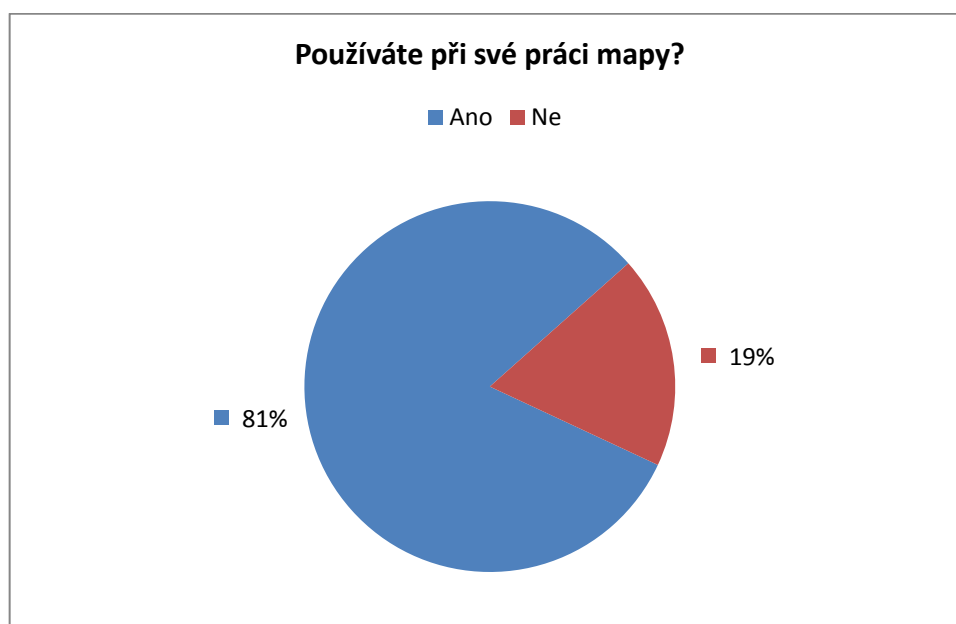


Graf 4. Hodnocení znalosti místopisu v místě působiště

40 % respondentů označilo svoji znalost místopisu svého hasebního obvodu za velmi dobrou. 47 % označilo svou znalost místopisu za dobrou, 12 % za dostatečnou a 1 % za nedostatečnou. U posledních dvou kategorií předpokládám, že jde o nováčky pracující u HZS ČR krátce, kteří ještě neznají dokonale svůj hasební obvod, anebo jde o zaměstnance, kteří byli přeřazeni z jiné jednotky PO mimo nynější působiště.

5. Otázka – Používáte mapy při své práci?

V páté otázce odpovídali respondenti na používání map při své práci.



Graf 5. Používání map při své práci

81 % dotázaných uvedlo, že ke své práci používá mapy, zbylých 19 % mapy nepoužívá. Jde asi o zaměstnance u HZS ČR, kteří k výkonu své funkce mapy nepotřebují nebo znají svůj hasební obvod již tak dokonale, že se dokážou orientovat i bez mapy. NE odpověděli převážně členové HZS ve věkové skupině 40 – 50 let a 50 let a více, kteří jsou u HZS zaměstnání 10 a více let.

6. Otázka – Máte mapy v zásahovém vozidle?

V šesté otázce byla zjišťována přítomnost map v zásahovém vozidle.



Graf 6. Přítomnost map v zásahovém vozidle

Jak vyplývá z grafu, 93 % respondentů odpovědělo ano a pouhých 7 % ne, zde předpokládám, že jde o vozidla vybavená pouze navigačním systémem.

7. Otázka - V čem vidíte přínos dobré znalosti místopisu?

V sedmé otázce respondenti odpovídali na to, v čem vidí přínos dobré znalosti místopisu.

Nejvíce respondentů se shodlo na rychlejším příjezdu na místo MU a v lepším a rychlejším rozhodování při nenadálé změně, ve schopnosti nespolehat se na nové technologie (problém výpadků tabletu, pomalé aktualizace map atd.) a také měli více času se již během jízdy připravit na zásah.

Rychlost zásahu

32 % respondentů vidí výhodu dobré znalosti místopisu v možnosti rychlejšího příjezdu na místo zásahu. Dále v rychlém nalézání objízdnych tras a v rychlé reakci na vzniklou nepředvídanou situaci.

Výhody znalosti místopisu

- Úspora času, možnost přípravy na zásah,
- urychlení rozhodování při jízdě k zásahu,
- rychlá orientace v terénu, zjištění nejkratší a nejrychlejší a bezpečné přístupové trasy k zásahu těžké požární techniky,

- rychlá orientace v terénu, zjištění nejkratší a nejrychlejší a bezpečné přístupové trasy k zásahu těžké požární Techniky,
- v rychlosti dojezu k místu zásahu, kdy není dobře nahlášená událost, či v mapách není zaveden místní místopis o dané lokalitě, takže dokonalá znalost je zásadní,
- včasný a rychlý zásah, možnost improvizovat (objížďky, překážky apod.).

Orientace

Stejně velká skupina, tedy 33 %, vidí přínos znalosti místopisu v lepší orientaci. Zde by se dalo říci, že se obě dvě skupiny prolínají, protože dobrá orientace nám umožňuje, jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, rychlejší zásah a lepší reakce na nenadálé situace. Důležité je nejen navrhnout alternativní objízdny trasy, ale vyhnout se například ulicím, kterými nás vede navigace, i když tyto ulice jsou pro požární techniku obtížně průjezdné.

- Při výjezdu nemusím složitě laborovat, kde se asi daná ulice či místo nachází. Z mých zkušeností tedy vyplývají výhody, tedy využiji mapu jen pro ujištění nebo k upřesnění výjezdových údajů. Co se týče č. p., dobře napomáhá zkušební provoz programu Point-X, který naviguje a umí zároveň zobrazit online mapu,
- orientace v okolí, lepší orientace v mapě, členitost terénu,
- rychlejší orientace, dohledání místa zásahu. Přehled o zdrojích vody na hašení, přístupových cestách, možných rizicích v okolí.
- lepší orientace ve městě, znalost místních zkratk.

Navigace a KOPIS

27 % respondentů odpovědělo, že znalost místopisu jim umožňuje nespoléhat se na navigační techniku v zásahových vozidlech. Při výpadku nebo poruše navigační techniky se dokážou včas dostat na místo zásahu. Podle některých odpovědí respondentů vznikají i ze strany operačních důstojníků problémy s navigací na místo zásahu. Je potřeba si ale uvědomit, že operační důstojník na Krajském operačním a informačním středisku (KOPIS) musí znát celý kraj. A u takto velkého území je znalost místopisu i s místními názvy a se všemi specifikacemi náročný.

- V současné době je trend se spoléhat na výpočetní techniku a mapové podklady. Pokud vše funguje, je to v pořádku. Problém může nastat, pokud jedna strana (operační středisko) pracuje podle mapových podkladů a druhá strana (výjezd) vychází ze znalostí místopisu. Buď musí být obě strany znalé místopisu, což po integraci operačních středisek nejsou, nebo se musí spolehnout na mapové podklady. Tímto směrem teď zásahová činnost jednotek směřuje,
- znalost specifik, která se nedají vyčíst z mapy. VEA nemá tablet ani GPS, takže pokud neznáme směr jízdy a nejede se v koloně, tak můžeme bloudit, některá oznámení se nedají vytěžit natolik, aby člověk bez místních znalostí mohl přesně zadat polohu dle mapy,
- vzhledem k "výborné" funkci OPIS by jinak nebyl možný dojezd na místo zásahu,
- místopis je základ pro účinný a rychlý zásah, bohužel KOPIS s místní znalostí již vůbec nepracuje, takže jeho význam při hledání MU je upozaďován.

Jak vyplývá z této otázky, dobrá znalost místopisu je důležitá jak pro hasiče jedoucí k zásahu, tak i pro operační důstojníky na KOPISU.

8. Otázka – Dokážete se orientovat podle map?

V osmé otázce byla zjišťována schopnost orientace v mapách.

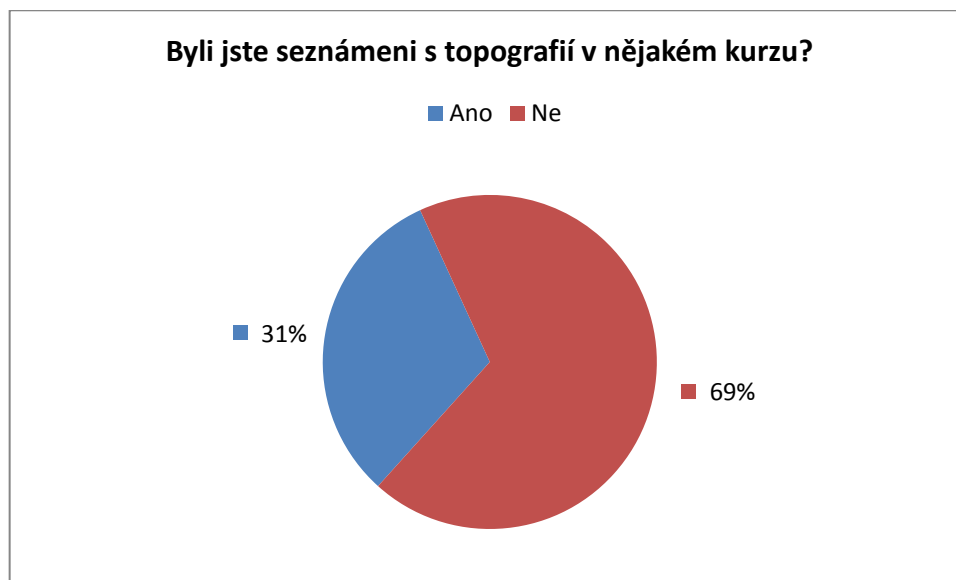


Graf 7. Orientace v mapách.

Na tuto otázku 97 % respondentů odpovědělo, že se dokáže orientovat v mapách dobře a 3 % uvedlo částečnou orientaci v mapách.

9. Otázka - Byli jste seznámeni s topografií v nějakém kurzu?

V deváté otázce respondenti odpovídali, jestli byli seznámeni s topografií v nějakém kurzu.



Graf 8. Seznámení s topografií v kurzu.

Na tuto otázku 69 % respondentů odpovědělo ne a 31 % ano.

10. Otázka – Ve kterém kurzu?

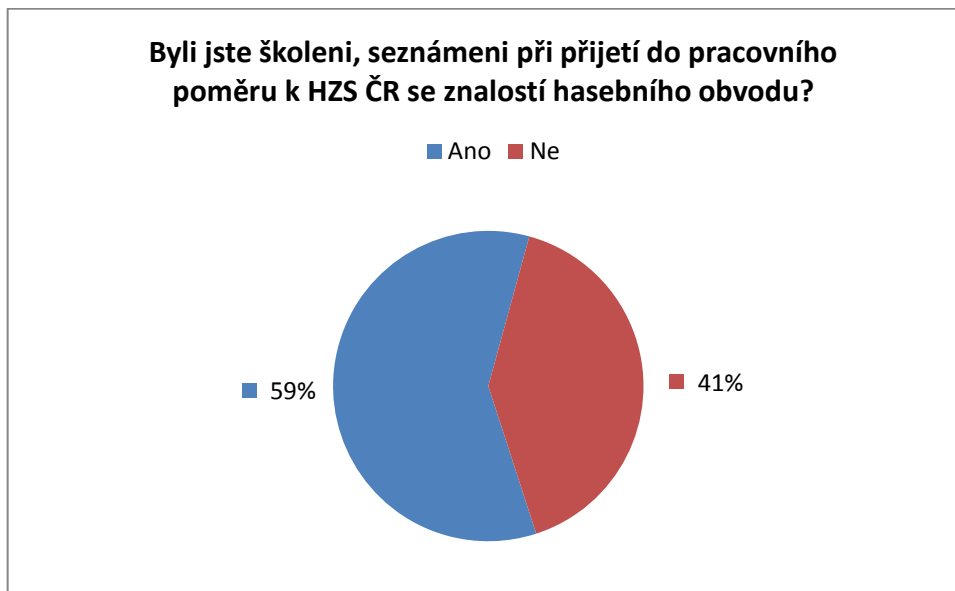
Na otázku číslo deset odpovídali pouze ti respondenti, kteří v předešlé otázce odpověděli ANO.

Ti, kdo odpověděli v předešlé otázce ano, se s topografií seznámili v těchto kurzech:

- KZP - Kurz základní přípravy Armády České republiky,
- modul 1 (Hlučín) - HZS ČR,
- taktické řízení/základní,
- operační řízení I a operační řízení II,
- práce v informačních systémech, modul topo,
- kurz Taktické řízení ve Frýdku-Místku. Zde byla problematika jen okrajově nastíněna, i když i prakticky. Ocenil bych ale kurz, který by se zabíral jen touto tématikou,
- topologický kurz na VŠB.

11. Otázka – Byli jste školeni, seznámeni se znalostí hasebního obvodu při přijetí do pracovního poměru k HZS?

V otázce číslo jedenáct odpovídali respondenti, jestli byli školeni, seznámeni při přijetí do pracovního poměru u HZS ČR se znalostí hasebního obvodu.



Graf 9. Školení a seznámení při přijetí do pracovního poměru k HZS ČR se znalostmi hasebního obvodu.

V této otázce 59 % respondentů odpovědělo ano, že byli školeni a seznámeni s hasebním obvodem při přijetí do pracovního poměru a 41 % respondentů odpovědělo ne. U této otázky nelze jednoznačně říci, proč jedna skupina byla proškolená a druhá ne. Odpovědi byly rozdílné, ať už jsem porovnával délku zaměstnání u HZS ČR, nebo jsem se na tuto otázku díval z pohledu věku respondentů.

12. Otázka – Máte v rámci své přípravy na povolání výuku místopisu svého hasebního obvodu?

V otázce číslo dvanáct odpovídali respondenti, jestli mají v rámci své přípravy na povolání výuku místopisu svého hasebního obvodu.



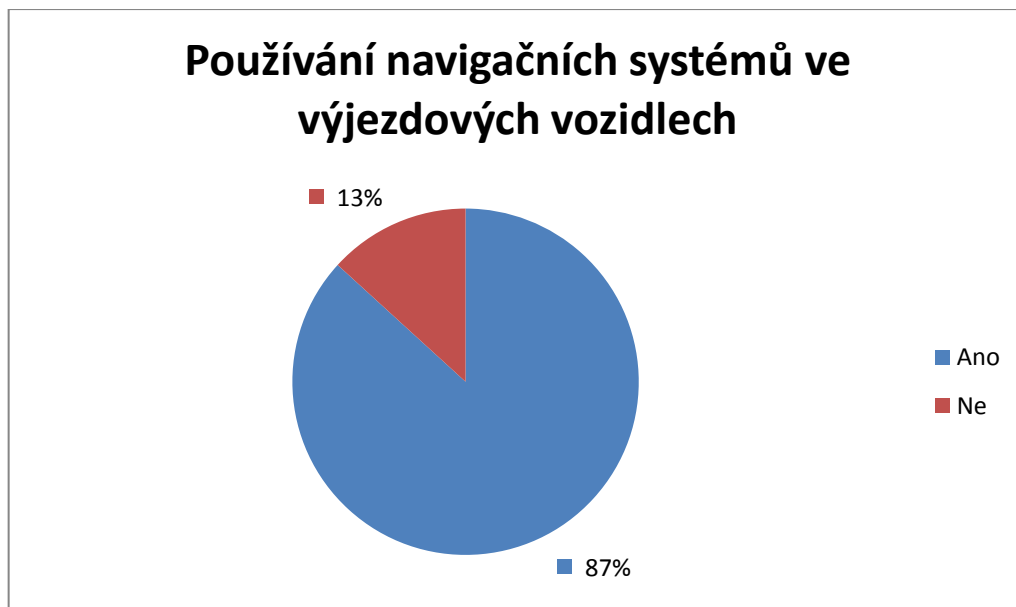
Graf 10. Výuka místopisu svého hasebního obvodu.

Na tuto otázku odpovědělo 81 % respondentů ano a 19 % ne.

Ano odpověděli všichni ti respondenti, kteří slouží na stanicích jako výjezdoví (zásahoví) hasiči. Ostatní, kteří odpovídali ne, dle mého předpokladu patří do skupiny členů HZS ČR, kteří nemají v rámci své profese odbornou přípravu. Jde o operační důstojníky, pracovníky státního požárního dozoru atd.

13. Otázka – Používání navigačních přístrojů ve výjezdových vozidlech.

Otázkou číslo třináct jsem zjišťoval použití navigačních systémů ve výjezdových vozidlech.

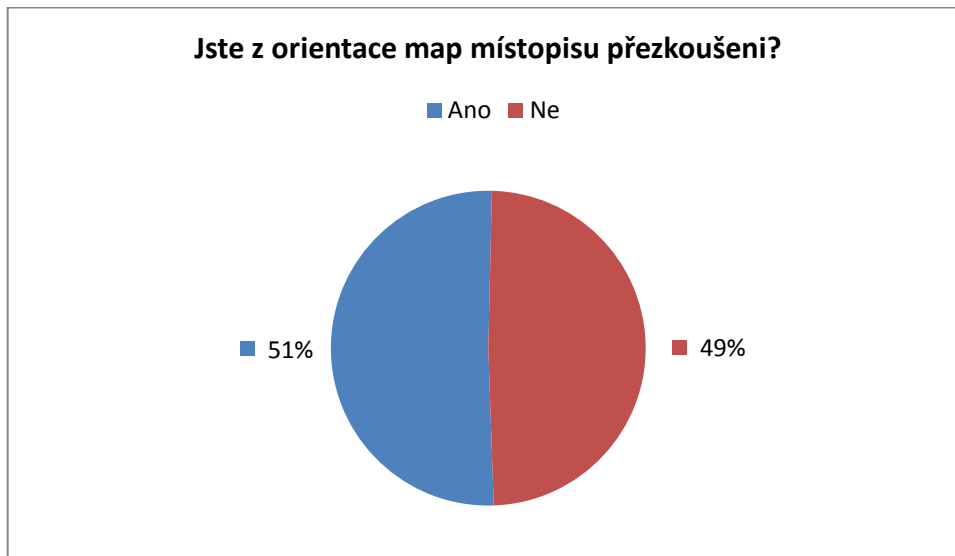


Graf 11. Používání navigačních systémů

Zde 87 % respondentů uvedlo, že ve svých zásahových vozidlech používají navigační systém. 13 % navigační systémy nepoužívají, jde asi o menší hasební obvody, které ještě nebyly vybaveny navigačními přístroji.

14. Otázka – Jste z orientace map místopisu přezkoušeni?

V otázce číslo čtrnáct jsem zjišťoval, jestli jsou respondenti přezkoušeni z orientace map místopisu.

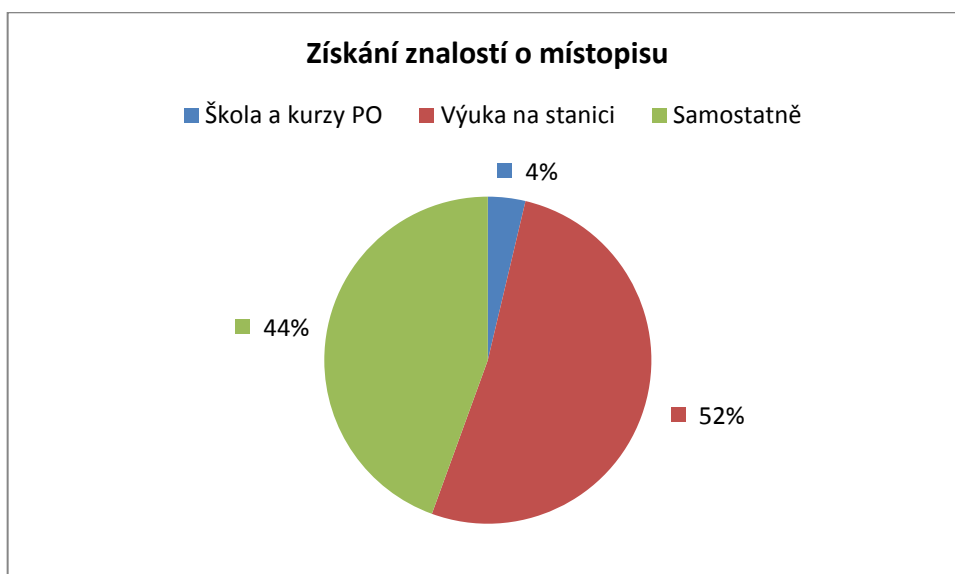


Graf 12. Přezkoušení z orientace map místopisu.

V této otázce jsou odpovědi rozděleny skoro přesně na polovinu. Rozdíl v přezkoušení je asi podle zvyklostí na jednotlivých stanicích PO a taky podle důrazu kladeného veliteli stanic na dobrou znalost místopisu. Můžeme se rovněž domnívat, že na těchto stanicích mají zavedený navigační systém a plně se na jeho služby spoléhají.

15. Otázka – Získání znalostí o místopisu.

V otázce číslo patnáct jsem zjišťoval, kde respondenti získávají znalosti o místopisu.

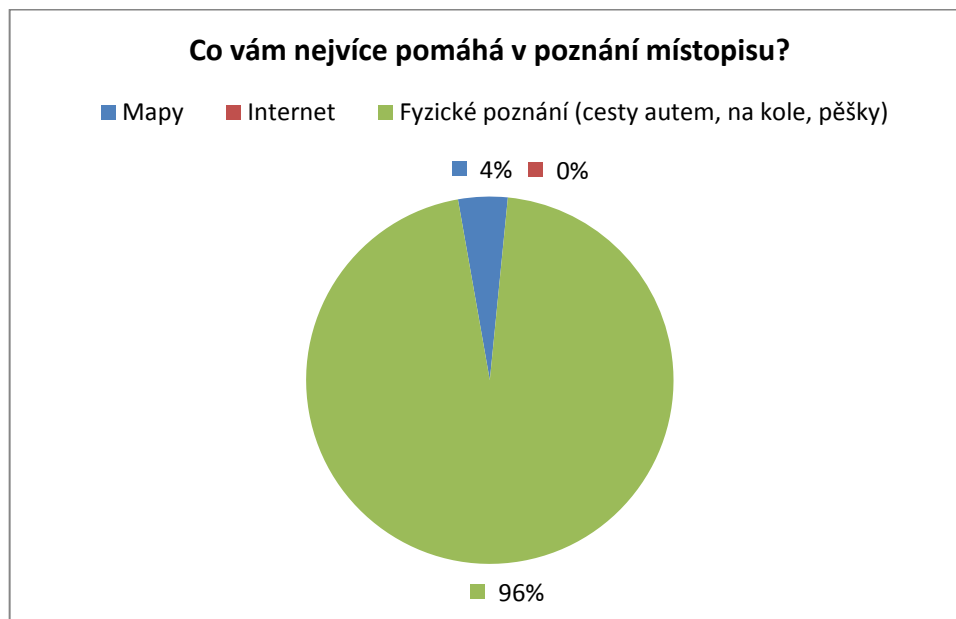


Graf 13. Získávání znalostí o místopisu.

Na tuto otázku 44 % respondentů odpovědělo, že znalosti o místopisu získávají samostatně, 52 % své znalosti získává výukou na stanici a 4 % své znalosti o místopisu získávají ve školách a kurzech PO. Mezi prvními dvěma skupinami je malý rozdíl. Domnívám se, že tady jde spíše o to, jaká forma výuky jednotlivým respondentům vyhovuje.

16. Otázka – Co vám nejvíce pomáhá v poznání místopisu?

Otázkou číslo šestnáct odpovídali respondenti, co jim nejvíce pomáhá v poznání místopisu.



Graf 14. Pomoc v poznání místopisu.

Na tuto otázku 96 % respondentů odpovědělo, že nejvíce jim v poznávání místopisu pomáhá fyzické poznání, 4 % v poznání pomáhá mapa a internet k poznání místopisu nevyužívá nikdo. Zde, jak je vidět, nejvíce respondentů preferuje praktické poznání hasebního obvodu.

17. Otázka – Kde vidíte své nedostatky v poznání místopisu?

V otázce číslo sedmnáct respondenti odpovídali, kde vidí své nedostatky v poznání místopisu.

Na tuto otázku část respondentů odpověděla, že buď žádné nedostatky v poznání místopisu nemá, nebo že nedostatky nevidí.

Další skupinou byli respondenti, kteří viděli nedostatek v malé znalosti okrajových částí hasebního obvodu, v neznalosti místních názvů, že nejsou rodáci v místě působnosti, anebo velkým spolehnutím na moderní technologie.

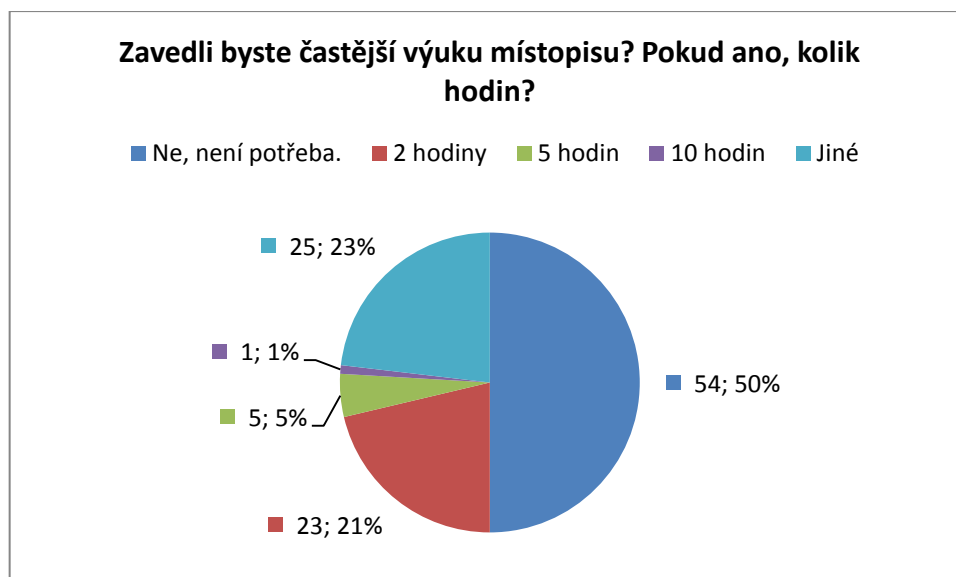
Zde je část jejich odpovědí:

- Neznalost "místních" názvů,
- Zařazování příslušníků na stanice mimo svá bydliště,
- horší orientace v odlehlejších místech hasebního obvodu,
- nedostatek času na fyzické poznávání širšího okolí mého působení,
- v určitých částech obcí a ve znalosti místních názvů lokalit (kopců, lesů, pozemků apod.,
- nepříliš známé místní názvy, které používají starousedlíci,
- stejné názvy ulic v různých městech,
- nové zástavby ještě nezanesené v mapových podkladech,
- začínáme se hodně spoléhat na výpočetní techniku, internet, atd.

Odpovědi z této otázky nám již napovídají, kde jsou slabá místa ve znalosti místopisu členů HZS a kam směřovat jejich zlepšení.

18. Otázka – Zavedli byste častější výuku místopisu? Pokud ano, kolik hodin?

V otázce číslo osmnáct respondenti odpovídali, jestli by zavedli častější výuku místopisu a pokud ano, tak kolik hodin.



Graf 15. Častější výuka místopisu, pokud ano, kolik hodin.

50 % respondentů uvedlo, že nemají potřebu zavádět častější výuku místopisu. 21 % respondentů by přidalo 2 hodiny na výuku místopisu, 5 % respondentů je pro zvýšení výuky místopisu o 5 hodin a 1 % respondentů dokonce o 10 hodin. 23 % respondentů by zavedlo

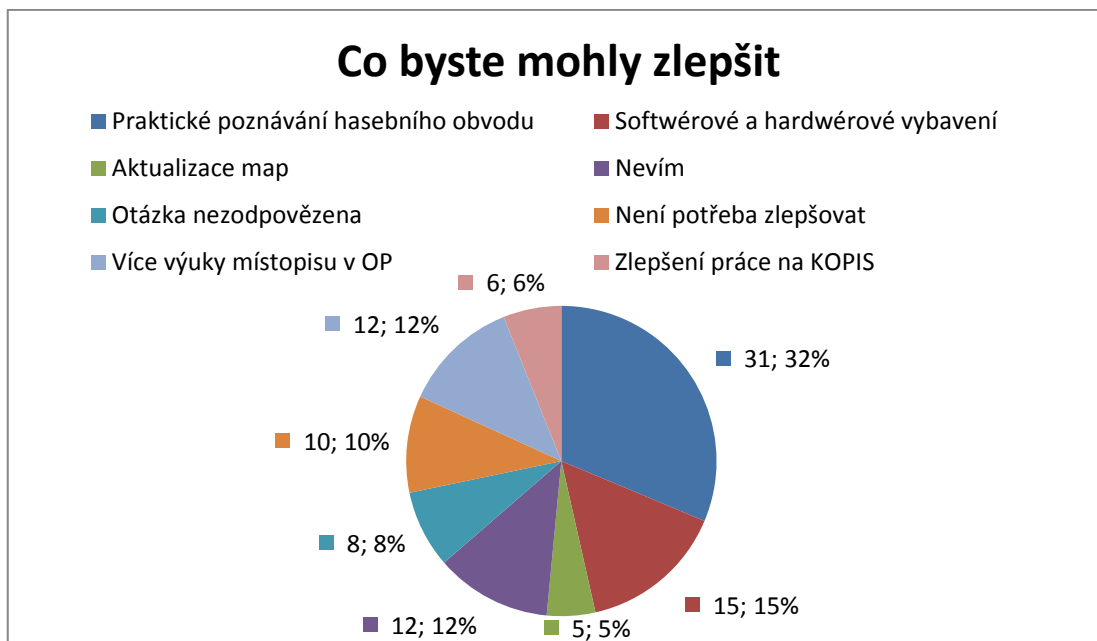
jiný způsob poznávání místopisu, kladli důraz spíše na fyzické poznání, více kondičních jízd, zkušenosti starších. Naopak byly zde i odpovědi na menší časovou dotaci na výuku místopisu. Zde uvádím část odpovědí, které byly uvedeny jako jiné:

- 1 hod. denně kondiční jízdou s plněním úkolu,
- pouhá výuka na učebně je neúčinná. Je na každém z nás, jak zodpovědně přistupujeme k přípravě,
- v rámci kondičních jízd,
- prakticky, např. při kondičních jízdách,
- 2 hod. měsíčně – přiměřeně.

19. Otázka – Co byste mohli zlepšit?

V otázce číslo devatenáct odpovídali respondenti, co by mohli zlepšit.

Na tuto otázku se odpovědi různily, někteří respondenti vidí zlepšení v lepším poznávání ulic, více samostudia, ve sjednocení navigační techniky, v častější aktualizaci mapových podkladů, doplněním funkcí Giny o street View a zobrazování dokumentace zdolávání požáru (DZP) přímo v systému, pokud se jede k MU, která má DZP zpracováno. Dále vidí zlepšení ve směřování kondičních jízd i do vzdálenějších částí hasebního obvodu. Jsou tady ale i odpovědi, kde respondenti nemají potřebu nic zlepšovat, popřípadě v dnešní době, kdy se zavádějí navigační technologie, nepovažují dokonalou znalost místopisu za důležitou. Zpracováním otázky jsem dostal těchto osm odpovědí, ze kterých jsem vytvořil graf.



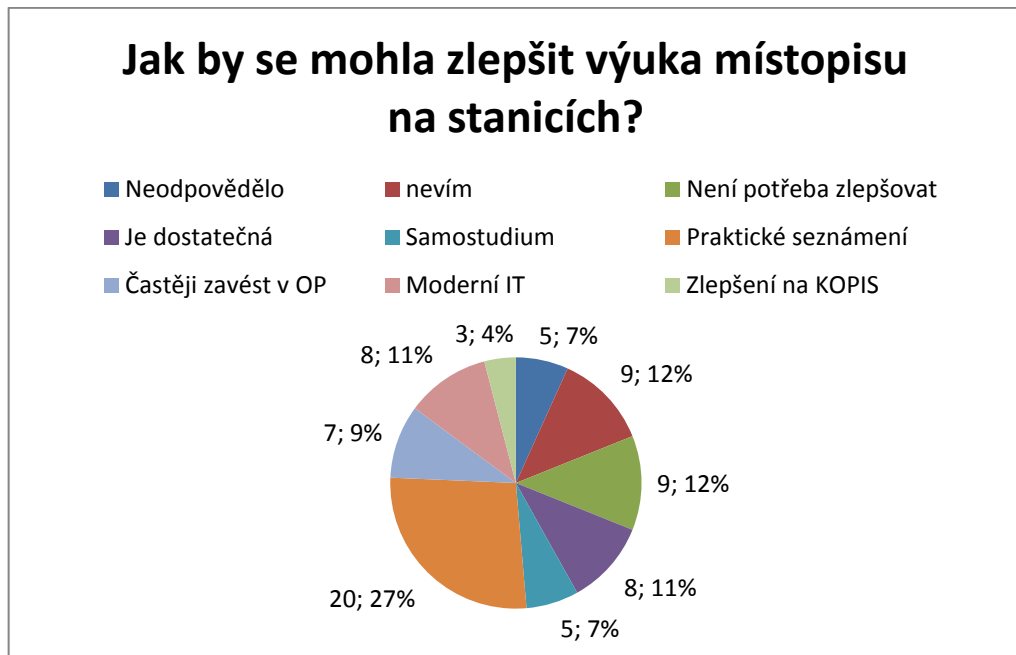
Graf 16. Co byste mohli zlepšit?

Jak nám ukazuje graf, nejvíce respondentů - 32 % by zlepšilo praktické poznávání hasebního obvodu. Do této otázky jsem shrnul odpovědi jako lepší poznání ulic nebo kondiční jízdy do okrajových částí hasebního obvodu. Druhá největší skupina 15 % by zlepšila hardwarové a softwarové vybavení. V té to otázce jsou zahrnuty odpovědi jako: rozšíření navigačních pomůcek do všech vozidel, lepší navigační pomůcky do vozidel, lepší softwarové a hardwarové vybavení na stanicích, navigace přes datové sítě. 12 % respondentů má potřebu zlepšit výuku místopisu. Zde jsou zahrnuty odpovědi typu: zařazení více výuky místopisu do odborné přípravy, častější školení názvů ulic a obcí, samostudium, zavedení pravidelného přezkoušení ze znalostí místopisu, vynechat z odborné přípravy některá témata a místo nich zařadit znalost hasebního obvodu s praktickým seznámením. 6 % by zlepšilo práci na KOPISU. Zde jsou zahrnuty odpovědi: lepší poznání místopisu pracovníků KOPIS, mapové podklady na KOPIS, lepší komunikace s KOPISEM. 5 % respondentů odpovědělo, že by se mohla zlepšit aktualizace map. 10 % respondentů nemá potřebu něco zlepšovat, 12 % neví, co by mohli zlepšit, a 8 % na otázku neodpovědělo.

20. Otázka – Jak by se mohla zlepšit výuka místopisu na stanicích?

V otázce číslo dvacet respondenti odpovídali na otázku, jak by se mohla zlepšit výuka místopisu na stanicích.

Z nejčastějších odpovědí jsem sestavil graf.



Graf 17. Zlepšení výuky místopisu na stanicích

Jak je vidět na grafu, 7 % respondentů na tuto otázku neodpovědělo, 12% respondentů neví, jak by se mohla zlepšit výuka místopisu, a 12% respondentů nemá potřebu zlepšovat výuku místopisu. 11% respondentů odpovědělo, že výuka je dostatečná.

7% respondentů vidí zlepšení výuky v samostudiu, 27% respondentů vidí zlepšení v praktickém poznání místopisu, v zavedení více kondičních jízd zaměřených na postupné poznávání hasebního obvodu v určitém časovém horizontu, např. během dvou let projet celý hasební obvod. 9% respondentů by zavedlo více výuky místopisu do operační přípravy, 11% respondentů vidí přínos v lepším využití IT při výuce a 4% respondentů doporučuje zlepšení znalosti místopisu na operačních střediscích.

5.2 Dílčí závěr

Jak z dotazníku vyplývá, znalost místopisu ovlivňuje několik faktorů. Jedním z faktorů je, že nezáleží na tom, jak dlouho je příslušník zaměstnán u HZS ČR, ale jak dlouho působí na stanici. Delší doba působení mu umožňuje lépe poznat daný hasební obvod. Dalším faktorem majícím vliv na poznání daného hasebního obvodu je, zda příslušník je místním rodákem nebo pochází mimo své působíště. Místní, který zná dobře nejen své okolí, ale i místní specifické názvy, se lépe orientuje a lépe dokáže určit místo MU, které volající popisuje. Dále je to snaha o sebevzdělávání, jak lépe poznat svůj hasební obvod, protože určitě nelze obsáhnout dokonale celou oblast působnosti, hlavně lesní cesty nebo místa, kam se často nedostanou. Zavádění navigačních prostředků do vozidel práci usnadňuje, ale dobrá zna-

lost místopisu přece jen umožňuje řešit nenadálé situace, kdy například navigace vede trasu k MU místy, kde technika má problém projet, nezná udané místo MU nebo třeba navigace vypoví službu. V těchto případech umožňuje dobrá znalost místopisu rychlý dojezd na místo MU.

5.3 Názor velitelů požárních stanic na znalost místopisu v současnosti

Jako doplňující šetření k mému výzkumu jsem telefonicky oslovil velitele požárních stanic v různých městech, všem byla položena stejná otázka: „Je dobrá znalost místopisu v dnešní době potřebná, nebo stačí jen základní znalost místopisu a více se spolehnout na navigační systémy v zásahových vozidlech?“

Všechny odpovědi byly podobné: Navigační systémy ve vozidlech jsou velmi dobrá podpora usnadňující navigaci při jízdě na místo zásahu, ale v případě jakékoliv poruchy navigačního systému bude dokončení cesty na místo zásahu bez dobré znalosti místopisu problematické. Navíc, některá vozidla používaná k výjezdům ještě nejsou vybavena navigačními systémy. Dobrá znalost místopisu je nutná v případech, kdy navigační systém ukazuje cestu místy, kudy je průjezd požární techniky problematický, v těchto případech nám dobrá znalost místopisu umožňuje navrhnout optimálnější trasu.

Optimální řešení, vidí velitelé požárních stanic v propojení fungující navigace s dobrou znalostí místopisu.

6 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ ZNALOSTI MÍSTOPISU

Při vytváření této diplomové práce jsem si na začátku stanovil za cíl zmapování znalostí místopisu členů HZS ČR. Vytvořením dotazníku a jeho zasláním na hasičské stanice po celé ČR jsem mohl analyzovat problém znalosti místopisu a navrhnout směry, ve kterých by bylo vhodné provést zlepšení.

6.1 SOŠ PO a VOŠ PO

V současnosti žádná z těchto škol nemá v osnovách zavedenu výuku topografie a práce s mapou. Tady bych viděl možnost zavedení alespoň základního seznámení s topografií a práci s mapou.

6.2 Vzdělávání v kurzech

Nástupní kurz pro nováčky a kurz taktické řízení jsou jediné kurzy, kde se frekventanti seznamují s topografií a s prací s mapou. Je to ale jen základní seznámení. V těchto kurzech se seznamují s topografickými značkami, orientací map, určení vlastního stanoviště bez mapy. Výuka již nemá návaznost na místopis. Neučí se zde určit a nastavit trasu z bodu A do bodu B podle zadaných kritérií (nejrychlejší trasa, nejkratší trasa) nebo určit a navrhnout objížďku určité oblasti apod. Pokud by základní seznámení proběhlo již na školách PO, bylo by možné se v těchto kurzech více zaměřit na seznámení s místopisem a geografickými informačními systémy.

6.3 Vzdělávání na stanicích

Výuka na stanicích nám skýtá největší možnosti ve výuce místopisu. Tady se členové učí již přímo místopis svého hasebního obvodu. Výuka může probíhat ve dvou úrovních. První úroveň je teoretická, v učebnách v rámci odborné přípravy. Pak záleží na jednotlivých velitelích směn, jakou formu výuky zvolí, jak důkladné znalosti preferují a taky hodně záleží na zvyklostech stanice. Výuka rovněž může probíhat klasicky, to je popisem tras vedoucích k určitým objektům. Nebo např. pomocí slepých map a jejich doplňováním, s využitím moderní výpočetní techniky a internetových prohlížečů, které umožňují virtuální prohlídky map, a kde je možnost jednotlivé ulice virtuálně prohlédnout na monitoru počítače. Také lze nastavit zobrazení trasy podle zadaných podmínek (nejkratší, nejrychlejší) a vyhodnotit, která varianta je nejlepší, protože nejkratší cesta nemusí vyhovovat pro neprůjezdnost hasičské techniky.

Druhou částí je praktická výuka, kdy v rámci kondičních jízd je možné projet část hasebního obvodu. Tyto kondiční jízdy by měly být směřovány ke konkrétním cílům, jako je třeba poznání okrajových částí hasebního obvodu, zmapování rizikových a neobydlených objektů, kde se mohou nacházet bezdomovci, dále ověření průjezdnosti některých ulic pro hasičskou techniku a třeba i do kondičních jízd zahrnout poznání lesních cest.

Důležité bude určitě nejen poznávat, ale zaměřit se v rámci výuky i na přezkoušení znalostí z místopisu. Jak je vidět z odpovědí na otázku číslo 14, 49 % - tedy téměř polovina respondentů odpověděla, že nebyvají ze znalostí místopisu přezkoušeni. Tato skutečnost je pak nenutí se nějak více zabývat vzděláváním v oblasti místopisu.

6.4 Operační důstojníci

V dnešní době, kdy operační důstojníci mají k dispozici výpočetní techniku či mapové podklady, se může zdát, že operační důstojník nemusí znát místopis daného obvodu. I když po přechodu z okresních operačních středisek na KOPIS není v moci kteréhokoli operačního důstojníka znát dokonale místopis celého kraje, je i tak dobrá znalost místopisu důležitá. Technika sice umožňuje lokalizovat místo volajícího, ale také záleží na tom, z jakého přístroje je voláno. Pokud je voláno z pevné linky, je místo volajícího přesně lokalizováno. Horší situace nastává, pokud je voláno z mobilního telefonu, tam záleží na kvalitě signálu. V místě dobrého signálu je určení polohy volajícího s přesností na metry, pokud je však signál slabý, může se místo volajícího, které vidí operační na monitoru, lišit se skutečností až o několik kilometrů. V takovém případě je pak znalost místopisu potřebná, jelikož volající může popisovat orientační body, které operátor na monitoru nevidí, a dobrá znalost místopisu operačnímu napoví, kde se volající nachází.

Operační důstojníci nemají v rámci svého zaměstnání odbornou přípravu, jako mají výjezdoví hasiči. Účastní se jen odborných kurzů (operační řízení, jazykové kurzy apod.) s platností pět let. Jak jsem již psal výše, na těchto kurzech jsou jen v minimálním rozsahu základy topografie, ale žádná výuka místopisu. V zavedení výuky místopisu bych viděl možnost zlepšení práce operačních důstojníků. Další z možností, jak zlepšit jejich práci, je místa operačních důstojníků obsazovat členy HZS, kteří již působili jako výjezdoví hasiči. Tito členové mají zkušenosti jak se znalostí místopisu, tak i se samotnými zásahy a doká-

žou lépe vyhodnotit, jakou techniku je potřeba k dané události vyslat. Rovněž mají přehled o tom, jaká technika se na stanicích JPO nachází.

6.5 Organizační opatření

V této oblasti bych viděl možné zlepšení v častějších aktualizacích mapových podkladů. Využití spolehlivějších tabletů ve výjezdových vozidlech. Zavedení přezkoušení místopisu i u operačních důstojníků a umožnit jim praktické poznávání daného obvodu.

6.6 Dílčí závěr

Dobrá znalost místopisu má vliv na včasnost provedení zásahu a eliminaci vzniklých škod. Průzkumem provedeným dotazníkovou metodou a následným vyhodnocením jsem vytipoval oblasti, kde by mohlo být provedeno zlepšení v rámci HZS ČR.

ZÁVĚR

Cílem diplomové práce byla analýza znalosti místopisu členů HZS ČR.

V první části jsem nastínil základní charakteristiku HZS ČR, legislativu HZS, popsal jsem druhy zásahů, definoval místopis, jeho roli a vliv na zásah v případě, kdy místopis neznáme. Ve druhé části jsem popsal rozdělení jednotek požární ochrany, jejich kategorizaci, operační hodnotu a předurčenost JPO. Byl zde také popsán plán plošného pokrytí kraje a rozdělení jednotlivých krajů podle stupně nebezpečí.

Ve třetí části jsem zmapoval jednotlivé způsoby osvojování místopisu. Popsal jsem jednotlivé stupně výuky na školách PO, odborné kurzy a výuku na stanicích. Zjišťoval jsem, zda je na jednotlivých stupních škol výuka místopisu, v jakém rozsahu a kolik času je jí věnováno. Dále jsem v této části zjišťoval, jak a v jaké velikosti probíhá výuka místopisu na stanicích.

V praktické části jsem nejprve analyzoval a rozčlenil jednotlivé skupiny, kterých se problematika znalosti místopisu v operačním řízení dotýká, a popsal jednotlivé problémy každé skupiny. Výsledkem byl návrh možných směrů zlepšení poznání místopisu.

Druhou kapitolou v praktické části bylo dotazníkové šetření mezi příslušníky HZS ČR. Dotazník byl rozeslán na stanice PO na celém území ČR. Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit znalost místopisu mezi příslušníky HZS ČR.

V závěru práce bylo navrženo možné zlepšení výuky a poznávání místopisu. Zlepšení bylo navrženo v pěti oblastech, které se této problematiky dotýkají. Jedná se o školská zařízení PO, výuku v odborných kurzech, výuku na stanicích, zlepšení u operačních důstojníků a organizačních opatření. Jednotlivé návrhy by bylo možné využít v případě pozitivního přístupu ke změnám, a pokud budou k dispozici dostupné prostředky potřebné na změny stávající situace.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] <http://www.hzscr.cz/clanek/menu-informacni-servis-legislativa-legislativa.aspx>
- [2] <http://www.pozary.cz/clanek/50736-vyhlaska-247-2001-sb-o-organizaci-a-cinnosti-jednotek-pozarni-ochrany/>
- [3] <http://www.sdhmb.cz/2011/04/druhy-mimoradnych-udalosti-a-typy-zasahu-jpo>
- [4] Malá Československá encyklopedie IV. svazek M – Pol, 02/76 – 0603 – 21 – 096 - 86
- [5] <http://www.adiktologie.cz/cz/articles/detail/566/3246/Technologicke-zavislosti>
- [6] <http://www.pozary.cz/clanek/50736-vyhlaska-247-2001-sb-o-organizaci-a-cinnosti-jednotek-pozarni-ochrany/>
- [7] Hanuška, Z.: Plošné pokrytí sil a prostředků jednotek požární ochrany v ČR., Edice SPBI Spektrum, Ostrava, 2006, ISBN: 80-86634-02-9
- [8] MV - GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HZS ČR. Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR ze dne 5. 3. 2013, kterým se stanoví opěrné body Hasičského záchranného sboru České republiky a typy předurčenosti jednotek požární ochrany pro záchranné práce: částka 16/2013. Praha, 5. 3. 2013.
- [9] Hanuška, Z.: Organizace jednotek požární ochrany I., Edice SPBI Spektrum, Ostrava, 1986, ISBN: 80-86111-26-1
- [10] <http://www.hzscr.cz/clanek/statisticke-rocenky-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr.aspx>
- [11] <http://www.hzscr.cz/clanek/kdy-svz-vzniklo.aspx>
- [12] Vzdělávací systém u Hasičského záchranného sboru.
- [13] <http://www.fbi.vsb.cz/cs/o-fakulte/>
- [14] <http://www.hzscr.cz/clanek/zakladni-zamereni-odborne-pripravy.aspx>
- [15] Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR a NMV - částka 9/2006, Řád strojní služby
- [16] Nástupní odborný výcvik, MV GR- HZS ČR, Č. j. MV-22854-1/PO-PVP-2013
- [17] Taktické řízení – Z, MV GR – HZS ČR, Č. j. MV-74968-1/PO-PVP-2013
- [18] <http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/sluzby/Documents/visodkusvolas1.pdf>

- [19] <http://www.denik.cz/galerie/trauma-body-v-chribech.html?mm=5543133>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky.
HZS	Hasičský záchranný sbor.
JPO	Jednotky požární ochrany.
SDH	Sbor dobrovolných hasičů.
IZS	Integrovaný záchranný systém
PČR	Policie České republiky
ZZS	Zdravotní záchranný systém
MU	Mimořádná událost
KOPIS	Krajské operační a informační středisko
TCTV	Telefonní centrum tísňového volání
DZP	Dokumentace zdolávání požáru
CAS	Cisternová automobilová stříkačka
AZ	Automobilový žebřík
AP	Automobilová plošina
RZA	Rychlý zásahový automobil
GPS	Globální polohový systém

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Pozdní příjezd JPO [10]	19
Obrázek 2 Číselné označení mostů a železničních přejezdů [18].....	39
Obrázek 3 – Trauma bod [19].....	40

SEZNAM TABULEK

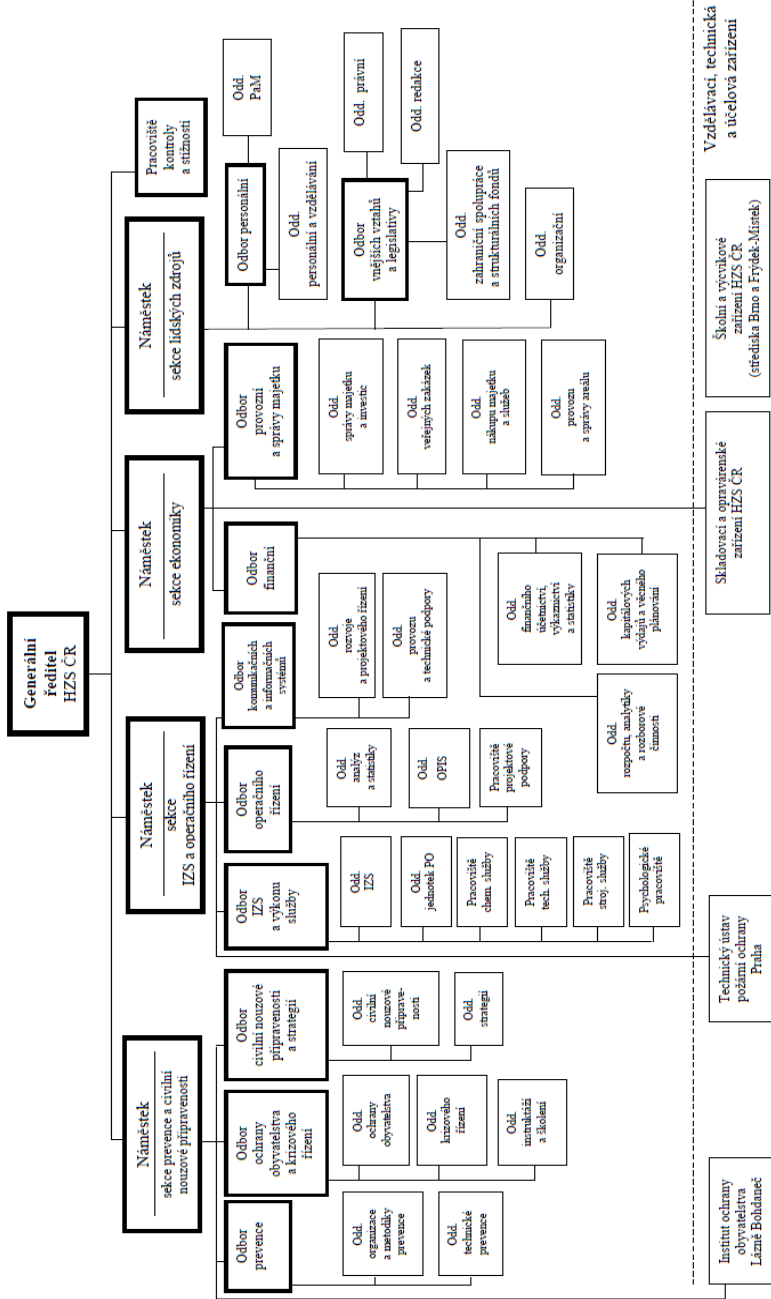
Tabulka 1 Doba dojezdu na místo zásahu	25
Tabulka 2 Kritérium počtu obyvatel	26
Tabulka 3 Kritérium charakteru území	27
Tabulka 4 Kritérium zásahů.....	27
Tabulka 5 Celkové kritérium	28
Tabulka 6 Osnovy nástupního odborného kurzu [16]	32
Tabulka 7 Osnovy kurzu taktické řízení [17]	32

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1. Délka pracovního poměru u HZS ČR	44
Graf 2. Věk respondentů	45
Graf 3. Rodák v místě působení u HZS ČR.....	46
Graf 4. Hodnocení znalosti místopisu v místě působiště.....	46
Graf 5. Používání map při své práci	47
Graf 6. Přítomnost map v zásahovém vozidle	48
Graf 7. Orientace v mapách.	50
Graf 8. Seznámení s topografií v kurzu.	51
Graf 9. Školení a seznámení při přijetí do prac. poměru k HZS ČR se znalostmi hasebního obvodu.....	52
Graf 10. Výuka místopisu svého hasebního obvodu.	53
Graf 11. Používání navigačních systémů.....	54
Graf 12. Přezkušování s orientace map místopisu.	55
Graf 13. Získávání znalostí o místopisu.	55
Graf 14. Pomoc v poznání místopisu.....	56
Graf 15. Častější výuka místopisu, pokud ano kolik hodin.	57
Graf 16. Co byste mohly zlepšit	59
Graf 17. Zlepšení výuky místopisu na stanicích.....	60

PŘÍLOHA P I: SCHÉMA ORGANIZAČNÍ STRUKTURY MV GR HZS ČR

Schéma organizační struktury MV-generálního ředitelství HZS ČR
(stav k 1.12.2012)



Vzdělávací, technická a účelová zařízení

Školní a výukové zařízení HZS ČR (střediska Brno a Frydek-Místek)

Školovací a opravárenské zařízení HZS ČR

Technický ústav požární ochrany Praha

Institut ochrany obyvatelstva Litné-Bolldánec