

Dojezdnost jednotek hasičského záchranného sboru kraje

The traveling time of fire rescue service units

Bc. David Žáček

Diplomová práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. David Žáček**
Osobní číslo: **A12383**
Studijní program: **N3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Dojezdnost jednotek hasičského záchranného sboru kraje**

Téma anglicky: **The Travel-time Limits of Fire Rescue Service Units**

Zásady pro vypracování:

1. Provedte analýzu požadavků HZS ČR z hlediska dojezdnosti jednotek na místo mimořádné události.
2. Analyzujte dojezdnost jednotek HZS v rámci Zlínského kraje.
3. Zhodnoťte základní faktory a fáze dojezdnosti.
4. Provedte statistické a dotazníkové vyhodnocení dojezdnosti jednotek HZS Zlínského kraje.
5. Navrhněte opatření zlepšující dojezdnost jednotek HZS.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

1. LUKÁŠ, Luděk, Petr HRŮŽA a Milan KNÝ. Informační management v bezpečnostních složkách. 1. vyd. Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 2008, 214 s. ISBN 978-80-7278-460-8.
2. KRATOCHVÍL, Michal a Václav KRATOCHVÍL. Technické prostředky požární ochrany. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 270 s. ISBN 978-80-7385-064-7.
3. ŘEHÁK, David a Libor FOLWARCZNY. Východiska technického a organizačního zabezpečení ochrany obyvatelstva. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2012, 89 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-80-7385-117-0.
4. HANUŠKA, Zdeněk a Libor FOLWARCZNY. Organizace jednotek požární ochrany. 2., aktualiz. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008, 89 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-807-3850-357.
5. LUKÁŠ, Luděk. Informační podpora integrovaného záchranného systému. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2011, 182 s. ISBN 978-80-7385-105-7.
6. SMETANA, Marek a Dana KRATOCHVÍLOVÁ. Integrovaný záchranný systém a jeho složky. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007, 134 s. ISBN 978-80-7368-337-5.

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Luděk Lukáš, CSc.

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání diplomové práce:

7. února 2014

Termín odevzdání diplomové práce:

27. května 2014

Ve Zlíně dne 7. února 2014

prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.

děkan



doc. RNDr. Vojtěch Křesálek, CSc.

ředitel ústavu

ABSTRAKT

Tématem diplomové práce je dojezdnost jednotek hasičského záchranného sboru kraje. Teoretická část práce pojednává o systému jednotek požární ochrany, charakteristice Hasičského záchranného sboru Zlínského kraje a fázích a faktorech dojezdnosti jednotek Hasičského záchranného sboru Zlínského kraje. V praktické části jsou zpracovány a vyhodnoceny statistiky zásahů a dojezdnosti jednotek požární ochrany Hasičského záchranného sboru Zlínského kraje za roky 2009 až 2013 a vypracovány návrhy řešení problematiky dojezdnosti.

Klíčová slova: Dojezdnost, jednotky požární ochrany, mimořádná událost, Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje, operační a informační středisko, tísňové volání, plán plošného pokrytí, stupeň nebezpečí, požární technika.

ABSTRACT

The diploma thesis deals with the traveling time of fire rescue service units. The theory describes the system of fire protection units, characteristics of the Fire and Rescue Service from the Zlín Region, phases and factors of traveling time of the Fire and Rescue Service units of the Zlín Region. In the practical part are processed and evaluated interventions and traveling time statistics of the fire protection units from Fire and Rescue Service Zlín Region for the years 2009 to 2013 and developed proposals addressing traveling time.

Keywords: Traveling time, fire rescue units, extraordinary event, Fire and Rescue Service of the Zlín Region, operations and informatik centre, emergency call, plan for blanket cover, degree of danger, fire-fighting equipment.

Rád bych poděkoval vedoucímu mé diplomové práce panu doc. Ing. Luďkovi Lukášovi, CSc., za vstřícnost, ochotu a nasazení, cenné rady a odborné vedení, trpělivost a za všech okolností kolegiální přístup, při tvorbě této diplomové práce.

Děkuji také všem příslušníkům a kolegům nejen za ochotu a čas, který věnovali vyplnění dotazníku, ale také za jejich připomínky a odborné rady.

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 s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- 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 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	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA A ČLENĚNÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY	12
1.1 PŮSOBNOST HZS ČR	12
1.2 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA HZS ČR	14
1.3 JEDNOTKY POŽÁRNÍ OCHRANY	14
1.3.1 Druhy jednotek požární ochrany	15
1.3.2 Operační hodnota JPO.....	16
1.3.3 Kategorie JPO	17
1.4 SYSTÉM JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY	18
1.4.1 Organizace systému JPO	19
1.4.2 Plán plošného pokrytí	20
1.4.3 Předurčenost JPO v plošném pokrytí	23
2 HZS ZLÍNSKÉHO KRAJE	25
2.1 OBECNÉ INFORMACE O ZLÍNSKÉM KRAJI	25
2.2 HISTORIE A VZNIK HZS ZLÍNSKÉHO KRAJE	26
2.3 POŽÁRNÍ POPLACHOVÝ PLÁN KRAJE	28
2.3.1 Územní působnost jednotek požární ochrany	29
2.3.2 Způsob vyhlášení jednotlivých stupňů poplachu	29
2.3.3 Operativní dokumentace poplachového plánu	30
2.4 OPERAČNÍ A INFORMAČNÍ STŘEDISKO HZS ZLÍNSKÉHO KRAJE	31
3 FÁZE A FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOJEZDNOST JEDNOTEK HZS KRAJE	33
3.1 PŘÍJEM TÍŠŇOVÉHO VOLÁNÍ.....	34
3.1.1 Princip fungování TVTV 112	34
3.1.2 Charakteristika TCTV 112.....	36
3.2 VYTĚŽENÍ HOVORU A PŘEDÁNÍ INFORMACÍ	36
3.2.1 Obsluha TCTV 112	38
3.3 NASAZENÍ JEDNOTEK	40
3.3.1 Dispečerská aplikace ISV	41
3.3.2 Stručný popis vyslání JPO HZS ČR.....	42
3.4 VYHLÁŠENÍ POPLACHU A VYSLÁNÍ JEDNOTEK	43
3.4.1 Vysílání jednotek sboru dobrovolných hasičů	44
3.5 TYPY A CHARAKTERISTIKA VÝJEZDOVÉ TECHNIKY	46
3.5.1 Rozdělení požárních automobilů podle řádu strojní služby	46
3.6 VÝJEZD TECHNIKY ZE STANICE NA HLAVNÍ KOMUNIKACI.....	48
3.7 JÍZDA NA MÍSTO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI	49
3.7.1 Znalost hasebního obvodu a schopnosti strojníků	50
3.7.2 Přesnost informací o místě mimořádné události	50
3.7.3 Provoz na komunikacích během jízdy a případné uzavírky.....	51
3.7.4 Informační podpora a navigace na místo zásahu	52

3.7.5	Faktor počasí a sjízdnost komunikací	52
II PRAKTICKÁ ČÁST		54
4	STATISTIKA ZÁSAHŮ A DOJEZDNOSTI JPO HZS ZLÍNSKÉHO KRAJE ZA OBDOBÍ 2009 - 2013.....	55
4.1	STATISTIKA PODLE OKRESŮ ZA ROK 2009	57
4.1.1	Okres Zlín.....	58
4.1.2	Okres Kroměříž	60
4.1.3	Okres Vsetín.....	61
4.1.4	Okres Uherské Hradiště	63
4.2	STATISTIKA PODLE OKRESŮ ZA ROK 2010	64
4.2.1	Okres Zlín.....	65
4.2.2	Okres Kroměříž	67
4.2.3	Okres Vsetín.....	69
4.2.4	Okres Uherské Hradiště	70
4.3	STATISTIKA PODLE OKRESŮ ZA ROK 2011	72
4.3.1	Okres Zlín.....	73
4.3.2	Okres Kroměříž	74
4.3.3	Okres Vsetín.....	76
4.3.4	Okres Uherské Hradiště	77
4.4	STATISTIKA PODLE OKRESŮ ZA ROK 2012	79
4.4.1	Okres Zlín.....	80
4.4.2	Okres Kroměříž	81
4.4.3	Okres Vsetín.....	83
4.4.4	Okres Uherské Hradiště	84
4.5	STATISTIKA PODLE OKRESŮ ZA ROK 2013	86
4.5.1	Okres Zlín.....	87
4.5.2	Okres Kroměříž	89
4.5.3	Okres Vsetín.....	90
4.5.4	Okres Uherské Hradiště	91
5	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	94
5.1	VZOREK DOTAZOVANÝCH	94
5.2	FORMULACE PROBLÉMU A STANOVENÍ CÍLŮ.....	94
5.3	VÝZKUMNÁ TECHNIKA	95
5.4	ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ DAT.....	95
5.5	INTERPRETACE VÝSLEDKŮ	95
5.5.1	Hodnocení doby dojezdnosti JPO HZS kraje.....	95
5.5.2	Vyhodnocení odpovědí na časový limit vytěžování tísňových hovorů	96
5.5.3	Vyhodnocení odpovědí na zrychlení vysílání JPO se vznikem OPIS kraje Zlín	96
5.5.4	Hodnocení výjezdových časů ze stanice	97
5.5.5	Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 5 a 6.....	97
5.5.6	Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 7	98
5.5.7	Hodnocení strojníků a jejich znalosti hasebních obvodů.....	98
5.5.8	Hodnocení navádění JPO na místo mimořádné události prostřednictvím OPIS HZS Zlínského kraje	98
5.5.9	Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 10	99

5.6	SHRnutí DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	99
6	NÁVRHY OPATŘENÍ ZLEPŠUJÍCÍCH DOJEZDNOST.....	100
6.1	LEGISLATIVA.....	100
6.2	TECHNIKA	101
6.3	TECHNOLOGIE	101
6.4	ODBORNÁ PŘÍPRAVA	102
6.5	PREVENCE	102
	ZÁVĚR	104
	ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ.....	105
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	106
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	108
	SEZNAM TABULEK.....	110
	SEZNAM GRAFŮ	113
	SEZNAM PŘÍLOH.....	114

ÚVOD

Hlavní činností jednotek Hasičského záchranného sboru České republiky je ochrana životů, zdraví a majetku obyvatel a životního prostředí při mimořádných událostech. A nezáleží na tom, jestli se jedná o spadlého psa do odpadové jímky nebo o rozsáhlý požár průmyslového areálu s milionovými škodami. Při většině mimořádných událostí se hraje o každou vteřinu a je zásadní co nejrychlejší zásah složek integrovaného záchranného systému (IZS), jejichž hlavní součástí je právě hasičský záchranný sbor.

Proto je zásadní, aby dojezdový čas jednotek hasičského záchranného sboru (HZS) byl co nejkratší. A tím nemyslím jen vlastní jízdu na místo zásahu, ale i všechny další činnosti, které jí předcházejí a odehrávají se na krajském operačním a informačním středisku (OPIS). Je nesmírně důležité, aby veškeré procesy spjaté s příjmem a zpracováním tísňového hovoru, nasazením sil a prostředků, vyhlášením poplachu a vyrozuměním jednotek požární ochrany (JPO) a jízdou techniky na místo zásahu, na sebe plynule navazovaly a tím se předcházelo ztrátě drahotného času. Takto nasbírané sekundy mohou být následně rozhodující při záchraně životů, zdraví nebo majetku.

Z tohoto důvodu jsem se rozhodl ve své diplomové práci zabývat právě problematikou dojezdnosti jednotek HZS kraje, která začíná již příjmem tísňového hovoru a končí příjezdem první techniky na místo mimořádné události. Ve své práci budu analyzovat jednotlivé fáze dojezdnosti a navrhnou řešení, která by ještě více celý proces zefektivnila a ušetřila další drahocenné vteřiny na záchranu životů, zdraví a majetku obyvatel. Zároveň provedu statistické zpracování a vyhodnocení zásahů za posledních pět let a budu zjišťovat, jestli dochází v oblasti dojezdových časů k nějakým posunům. Doufám, že má práce by mohla posloužit vedoucím pracovníkům HZS Zlínského kraje k zamyšlení a možná i jako způsob řešení některých problémů v této oblasti.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA A ČLENĚNÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Hlavním a nejdůležitějším posláním Hasičského záchranného sboru České republiky (HZS ČR) je chránit životy, zdraví a majetek obyvatel před požáry a poskytovat potřebnou pomoc při mimořádných událostech, jako jsou dopravní nehody, živelné pohromy, průmyslové havárie či teroristické útoky.

HZS ČR je jednou ze tří základních složek integrovaného záchranného systému (IZS). Ten zabezpečuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádné události a jejich řešení. HZS ČR při výkonu své činnosti spolupracuje s dalšími složkami IZS i se správními úřady, státními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami, neziskovými organizacemi a sdruženími občanů.

HZS ČR v současnosti hraje stěžejní roli i v přípravách státu na mimořádné události, zpracovává krizové a havarijní plány, karty typových činností, požární poplachové plány a další. Od roku 2001, kdy došlo ke sloučení HZS ČR s Hlavním úřadem civilní ochrany, má HZS ČR ve své působnosti zároveň i ochranu obyvatelstva.

1.1 Působnost HZS ČR

Působnost Hasičského záchranného sboru ČR, jeho úkoly i pravomoci v oblasti požární ochrany, krizového řízení, civilního nouzového plánování, ochrany obyvatelstva a integrovaného záchranného systému upravují zákony, které Parlament České republiky projednal a schválil v červenci 2000 s účinností od 1. ledna 2001. Jedná se zejména o:

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. (zákon o požární ochraně)
- Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů.
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. (zákon o integrovaném záchranném systému)
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů.

Zákonem o Hasičském záchranném sboru ČR došlo ke změně působnosti HZS ČR v tom, že hasičské záchranné sbory okresů jsou nahrazeny hasičskými záchrannými sbory krajů. Výkon státní správy je prováděn přímo hasičskými záchrannými sbory krajů, které jsou organizačními složkami státu. [11]

Při rozsáhlejších mimořádných událostech, které vyžadují spolupráci více složek, upravuje jejich práva a povinnosti **zákon o integrovaném záchranném systému**. Tento zákon vymezuje pojem integrovaný záchranný systém a upravuje kompetence státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků na všech řídicích úrovních (celostátní, krajská, i obecní) k přípravě na mimořádné události, provádění záchranných a likvidačních prací a ochranu obyvatel. [11]

Zákon o krizovém řízení upravuje situace, kdy rozsah mimořádné události (živelní pohromy, ekologické nebo průmyslové havárie) je tak velký, že běžná činnost správních úřadů a složek IZS nepostačuje na jeho likvidaci (tzn. standardními prostředky a způsoby nelze účinně odvrátit ohrožení lidských životů, zdraví, majetku a životního prostředí). V tomto případě hovoříme o krizové situaci a jako opatření se vyhláší některý z krizových stavů (stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu a válečný stav). Daný zákon upravuje působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků při přípravě na krizové situace a při jejich řešení. Orgány krizového řízení podle zákona jsou vláda, ministerstva a jiné ústřední správní úřady, orgány kraje a orgány obcí. [12]

Zákon o požární ochraně vytváří podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a majetku před požáry a pro poskytování pomoci při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech stanovením povinností ministerstev a jiných správních úřadů, právnických a fyzických osob, postavení a působnosti orgánů státní správy a samosprávy na úseku požární ochrany, jakož i postavení a povinností jednotek požární ochrany. Správními úřady na úseku požární ochrany jsou Ministerstvo vnitra, hasičský záchranný sbor kraje. Úkoly státní správy na úseku požární ochrany stanovené na základě tohoto zákona plní v přenesené působnosti také orgány krajů a orgány obcí. [11]

1.2 Organizační struktura HZS ČR

HZS ČR v současnosti tvoří generální ředitelství HZS ČR, které je organizační součástí Ministerstva vnitra, a dále pak 14 hasičských záchranných sborů krajů, Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku-Místku a Záchranný útvar HZS ČR, který je dislokován v Hlučíně a ve Zbirohu. Součástí HZS ČR jsou také vzdělávací, technická a účelová zařízení. Jedná se o čtyři Odborná učiliště požární ochrany (ve Frýdku-Místku, Brně, Chomutově a Borovanech), Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč, Technický ústav požární ochrany Praha, Opravárenský závod Olomouc a Základna logistiky Olomouc.

V čele generálního ředitelství HZS ČR je generální ředitel HZS ČR. Generální ředitelství řídí hasičské záchranné sbory krajů, které jsou organizačními složkami státu a jejich příjmy a výdaje jsou součástí rozpočtové kapitoly ministerstva. Hasičské záchranné sbory jednotlivých krajů mají obdobnou vnitřní strukturu jako generální ředitelství. Krajská ředitelství řídí jednotlivé územní odbory, jejichž působnost je shodná s územím bývalých okresů.

1.3 Jednotky požární ochrany

Jednotkou požární ochrany (JPO) se rozumí organizovaný systém tvořený odborně vyškolenými osobami (hasiči), požární technikou (automobily) a věcnými prostředky požární ochrany (výbava automobilů, agregáty, apod.). [4]

Hlavní poslání JPO je ochrana životů a zdraví obyvatel a majetku před požáry a poskytování pomoci při zdolávání mimořádných událostí, které vyžadují provedení záchranných nebo likvidačních prací.

Působnost JPO je rozdělena na organizační a operační řízení. **Organizačním řízením** se rozumí činnost k dosažení stálé organizační, technické a odborné způsobilosti sil a prostředků požární ochrany, která je nezbytná k plnění úkolů JPO. Tím se rozumí udržování a zvyšování odborné a fyzické způsobilosti hasičů, údržba požární techniky a dalších prostředků požární ochrany a další. **Operačním řízením** se rozumí činnost od přijetí zprávy o vzniku mimořádné události až po návrat sil a prostředků na místo jejich

stálé dislokace. Do těchto činností patří výjezd JPO, jízda na místo zásahu, provádění záchranných a likvidačních prací a další. [4]

Hasiči jsou v JPO rozděleni do čet, družstev, družstev o zmenšeném početním stavu, případně skupin. Četu tvoří 2 až 3 družstva, případně 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 JPO nebo hasičů nejméně jedné JPO a osob z dalších složek IZS nebo hasičů nejméně jedné JPO a osob poskytujících osobní a věcnou pomoc, nazývá se tato jednotka odřadem. [11]

1.3.1 Druhy jednotek požární ochrany

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

1. Jednotky HZS kraje, které jsou zřizovány státem. V těchto jednotkách vykonávají činnost příslušníci HZS kraje jako své povolání ve služebním poměru.
2. Jednotky sborů dobrovolných hasičů obce (JSDH obce), které zřizuje obec, respektive město, a činnost v těchto jednotkách vykonávají členové jednotek sborů dobrovolných hasičů obce na základě dobrovolnosti nebo někteří členové mohou vykonávat činnost v pracovním poměru k obci nebo HZS kraje.
3. Jednotky HZS podniku, zřizované právnickými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, a činnost v těchto jednotkách vykonávají jejich zaměstnanci jako své povolání v pracovním poměru.
4. JSDH podniku, zřizované právnickými osobami nebo podnikajícími fyzickými osobami, které provozují činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím, a činnost v těchto jednotkách vykonávají jejich zaměstnanci na základě dobrovolnosti.

Na každý druh JPO jsou stanoveny odlišné požadavky z hlediska jejich operační hodnoty, která je daná 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.

1.3.2 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 45 - 60 km/h dle místních podmínek). Při stanovení územní působnosti JPO se vycházelo ze statistické analýzy zásahů a v úvahu se braly i zkušenosti z jiných evropských států. [4]

1.3.3 Kategorie JPO

Pro účely plošného pokrytí území ČR jednotkami požární ochrany, se dle operační hodnoty dělí JPO do šesti kategorií:

JPO I	<ul style="list-style-type: none"> • jednotka HZS 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 JPO; u početně málo obsazených stanic zpravidla v součinnosti s místní JSDH obce.
JPO II/1	<ul style="list-style-type: none"> • JSDH 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	<ul style="list-style-type: none"> • JSDH 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	<ul style="list-style-type: none"> • JSDH 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	<ul style="list-style-type: none"> • JSDH 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	<ul style="list-style-type: none"> • jednotka HZS podniku zřizovaná právnickou nebo fyzickou podnikající osobou; poskytuje speciální techniku na výzvu OPIS HZS ČR, zpravidla na základě písemné dohody
JPO V	<ul style="list-style-type: none"> • JSDH obce kategorie JPO V, která zabezpečuje výjezd družstva o zmenšeném početním stavu
JPO VI	<ul style="list-style-type: none"> • JSDH podniku zřizovaná právnickou nebo fyzickou podnikající osobou; poskytuje speciální techniku na výzvu OPIS HZS ČR zpravidla na základě písemné dohody.

Tabulka 1: Kategorie JPO. [4]

Kategorie JPO	JPO I	JPO II	JPO III	JPO IV	JPO V	JPO VI
Doba výjezdu (minuty)	2	5	10	2	10	10
Územní působnost (min)	20	10	10	není	není	není
Počet JPO k 31.12.2012	240	228	1398	98	5651	171

Tabulka 2: Operační hodnota JPO dle kategorií. [4]

Jednotky požární ochrany kategorie JPO I až JPO III na výzvu územně příslušného operačního a informačního střediska HZS ČR provádí zásah i mimo katastrální území obce, v níž jsou dislokovány. Jednotky kategorie JPO IV až JPO VI plní úkoly jednotky v místně příslušném katastrálním území obce nebo areálu podniku svého zřizovatele,

případně na výzvu územně příslušného OPIS HZS poskytují speciální techniku. Po dohodě se zřizovatelem mohou být jednotky kategorie JPO IV až JPO VI využívány k zásahům i mimo svůj územní obvod.

1.4 Systém jednotek požární ochrany

Jelikož nelze vyloučit vznik požáru či jiné mimořádné události kdekoli na území ČR, je zapotřebí vytvořit určitý systém JPO, který plošně v celé ČR zabezpečí účinnou pomoc do určitého časového limitu s určitým množstvím sil a prostředků (hasičů, požární techniky a dalších prostředků požární ochrany).

Principem systému JPO je, aby:

- ochrana majetku občana, právnické nebo podnikající fyzické osoby před požáry, případně jinými mimořádnými událostmi, nebyla v minimální úrovni limitována jen možnostmi obce, ve které bydlí nebo mají majetek,
- obec v případě žádosti o pomoc při záchraně životů a majetku nebyla limitována vlastní momentální solventností nebo dobrovolnou ochotou toho, kdo může pomoc poskytnout.

Původně byl systém JPO vybudován pro hašení požárů. S technickým rozvojem společnosti ovšem nastala potřeba zasahovat nejen u požárů, ale i u dalších mimořádných událostí - dopravních nehod, havárií s únikem nebezpečných látek a ropných látek, živelných pohrom a dalších. V tomto trendu se systém profiluje i nyní. [4]

Svým účelem je tedy systém JPO vybudován jako represivní nástroj proti vzniklým požárům, živelním pohromám a jiným mimořádným událostem. JPO mají za úkol provést likvidaci požáru, ovšem nemají za úkol učinit veškerá opatření vedoucí k likvidaci živelných pohrom a jiných mimořádných událostí, ale pouze opatření nutná k odstranění bezprostřední hrozby ohrožení života, zdraví, majetku a životního prostředí. Toto je nutné si uvědomit z důvodu stanovení hranic možností JPO z hlediska jejich vybavení, odborné přípravy a kompetencí při provádění zásahu. Tím se zajistí, že svým zásahem neuškodí z důvodů nezpůsobitelných a neodborných postupů. [4]

Při tvorbě systému JPO se vychází ze dvou základních hledisek:

- Organizace systému JPO (druhy JPO, jejich vzájemné vazby, dislokace, vybavení),
- zásahové činnosti JPO.

Obě hlediska se navzájem podmiňují. Pokud by organizace JPO nezohledňovala míru rizik vzniku požárů a jiných mimořádných událostí v kontextu se zásahovou činností jednotek, nemohly by tyto jednotky provést účinný zásah.

1.4.1 Organizace systému JPO

Základní princip organizace systému JPO spočívá v tom, že každému katastrálnímu území obce je, dle stupně jeho nebezpečí, předurčeno odpovídající zajištění jednotkami, které garantuje:

- dobu dojezdu JPO, danou operační hodnotou jednotek dle jejich druhu,
- množství sil a prostředků JPO (počet JPO a jejich vybavení, počet hasičů), které se do určeného časového okamžiku dostaví na místo zásahu.

Systém JPO vybudovaný dle tohoto principu garantuje základní úroveň pomoci a je označován jako **plošné pokrytí území ČR jednotkami požární ochrany** (plošné pokrytí). Plošné pokrytí vychází z § 65 odst. 6 a přílohy č. 1 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů; dále je upraveno § 1 a přílohou č. 1 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb., § 5 nařízení vlády č. 172/2001 Sb., k provedení zákona o požární ochraně ve znění nařízení vlády č. 498/2002 Sb. [12]

Historickým faktem je, že tento systém byl původně budován pro hašení požárů. Postupně se však tvaroval i jako rychlá služba, která je schopná svými technickými prostředky a mobilní technikou, provádět bezprostřední opatření vedoucí ke zvýšení prevence a snížení rizika vzniku mimořádných událostí - záchranné a likvidační práce, podíl na ochraně obyvatelstva. V tomto trendu se rozvíjí i nyní.

1.4.2 Plán Plošného pokrytí

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

Tabulka 3: Základní tabulka plánu plošného pokrytí. [4]

Plán plošného pokrytí přináší následující efekty:

- a) **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 až 20 minutami.
- b) **Vytvoření systému, v němž má občan garantovanou pomoc na celém území České republiky.**
- c) **Lepší využití dotací do požární techniky.**
- d) **Zvýšení počtu zasahujících JPO.**

Ohodnocení zdrojů rizika požáru

Hlavním cílem ohodnocení zdrojů hrozby požárů, není stanovení velikosti rizika jako empirické pravděpodobnosti, ale stanovení stupně nebezpečí. Na rozdíl od jiných analýz není žádný objekt předem vyloučen, což odpovídá předpokladu, že v žádném místě republiky nelze předem vyloučit vznik požáru. K ohodnocení rizika se používají katastrální území obcí.

Stupeň nebezpečí území obce se stanovuje na základě ohodnocení míry rizika vzniku mimořádné události v katastrálním území dané obce v závislosti na počtu obyvatel trvale žijících v tomto katastrálním území, charakteru katastrálního území a počtu zásahů JPO za rok v daném katastrálním území. Tato základní kritéria charakterizují pravděpodobnost vzniku mimořádné události v daném katastrálním území obce. Vyšší počet obyvatel,

historická zástavba, rekreační oblasti, průmyslové oblasti či dopravní uzly zvyšují pravděpodobnost vzniku požárů či jiných mimořádných událostí. S ohledem na odlišnost těchto rizik je nutno i odlišně zabezpečit dané katastrální území obce. [3]

Určení stupně a kategorie nebezpečí se pro území obce určuje podle hodnoty celkového kritéria K_c . Tato hodnota je dána součtem hodnot jednotlivých kritérií.

$$K_c = K_o + K_{ui} + K_z \quad (1)$$

Kde:

K_o Kritérium počtu obyvatel

K_{ui} Kritérium charakteru území

K_z Kritérium zásahů

[4]

K_o - kritérium počtu obyvatel

Hodnota kritéria vyplývá z počtu trvale žijících obyvatel v katastrálním území v obci. Pro lepší představu si uvedeme přehlednou tabulku.

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 4: Kritérium počtu obyvatel. [4]

K_{ui} - kritérium charakteru území

Účelem zavedení tohoto kritéria je zohlednit místní vybrané zvláštnosti, které se nachází v katastrálním území dané obce. Jelikož nemusí být vždy odhaleno pomocí kritéria o počtu obyvatel. Při oprávněném výskytu níže popsaného kritéria se započítává každá z hodnot K_{ui} . Více k daným kritériím v tabulce na následující straně.

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	1
Rekreační oblast s přechodným zvýšením počtu ubytovaných obyvatel v katastrálním území obce vyšším jak 5000 osob, vyjma jednorázových akcí.	1
Zastavěná, alespoň do 25% plochy, nebo obydlená část katastrálního území obce je umístěno v záplavovém území dvacetileté vody, definovaném v povodňovém plánu kraje. ²	1
Katastrální území obce je v zóně havarijního plánování stanovené dle zvláštního právního předpisu ³ 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 stanovené dle zvláštního právního předpisu ⁴ a pro velmi významné zdroje nebo jaderná pracoviště IV. kategorie. ⁵	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 5: Kritérium charakteru území. [4]

Kz - Kritérium zásahů

Hodnota kritéria zásahů je závislá na počtu mimořádných událostí, u kterých zasahovaly JPO v daném katastrálním území obce během jednoho roku, přičemž jde o průměrnou hodnotu za posledních pět let.

¹Např. vyhláška č. 108/2003 Sb., o prohlášení území s historickým prostředím ve vybraných městech a obcích za památkové zóny a určování podmínek pro jejich ochranu; vyhláška č. 249/1995 Sb., o prohlášení území historických jader vybraných obcí a jejich částí za památkové zóny; nařízení vlády č. 443/1992 Sb., o prohlášení území historického jádra města Františkovy Lázně a území pevnosti Terezín za památkové rezervace; apod.

² Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb.

³ Zákon č. 349/2004 Sb., úplné znění zákona č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky a o změně zákona č. 425/1990 Sb., o okresních úřadech, úpravě jejich působnosti a o některých dalších opatřeních s tím souvisejících, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií); vyhláška č. 366/2004 Sb., o některých podrobnostech systému prevence závažných havárií.

⁴ Nařízení vlády č. 11/1999 Sb., o zóně havarijního plánování.

⁵ Vyhláška č. 307/2002 Sb., o radiační ochraně.

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

Tabulka 6: Kritérium mimořádných událostí. [4]

Pro účely stanovení stupně nebezpečí na katastrálním území dané obce, se používá hodnota celkového kritéria K_c .

Stupeň nebezpečí území obce	Hodnota K_c
IA	25 a více
IB	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 7: Celkové kritérium [4]

Při zpracování závěrů hodnocení zdrojů rizik požárů se stanovené stupně a kategorie nebezpečí vybraných objektů a katastrálních území obcí zakreslují do mapy kraje. Každý stupeň a kategorie nebezpečí jsou barevně rozlišeny. Zpracovatel analýzy zdrojů rizik požárů tak získá přehlednou mapu, která zachycuje rozložení nebezpečí požárů na území kraje nebo velkých měst.

Stanovení doby dojezdu jednotek a minimálního množství sil a prostředků JPO vychází ze statistické analýzy zásahové činnosti jednotek, jejich operační hodnoty, standardů obvyklých i v jiných evropských státech a ze společensky přijatelné míry rizika z hlediska nutnosti zásahu JPO.

Stanovení maximální doby dojezdu JPO vychází zejména z pravděpodobnosti záchrany lidského života a průměrné plochy požáru v závislosti na době dojezdu jednotek a dále z ekonomické únosnosti negativních následků způsobených požárem nebo jinou mimořádnou událostí, protože není vhodné, aby prostředky vynaložené na likvidaci požáru byly vyšší než případné škody.

1.4.3 Předurčenost JPO v plošném pokrytí

Praktickým naplněním plošného pokrytí je zvolení dislokace a velikosti jednotlivých druhů JPO tak, aby katastrální území obcí v závislosti na stupni nebezpečí, byla zabezpečena

požadovaným minimálním množstvím sil a prostředků JPO. Jednotky jsou dle své operační hodnoty přiřazovány k jednotlivým katastrálním územím obcí. [4]

Z právního hlediska je důležité, že předurčenost jednotek požární ochrany pro daný katastr obce, je stanovena nařízením kraje, které má charakter právního předpisu.

Můžeme mít více druhů předurčených JPO. Některé mohou být předurčeny na dopravní nehody, další na chemické havárie nebo na technické zásahy.

Z dané kapitoly je tedy patrné, že z pohledu HZS ČR je při určování dojezdnosti JPO na místo události stěžejní **plán plošného pokrytí** a v něm stanovené stupně nebezpečí katastrálního území jednotlivých obcí. Z něj je dále zřejmé, že i v katastru obce s nejnižším stupněm nebezpečí by měla první jednotka zasahovat do 20 minut od vyhlášení poplachu. To se může na první pohled zdát jako dlouhá doba, ale musíme brát v úvahu, že to platí i pro odlehlé části kraje, které jsou jen obtížně dostupné.

2 HZS ZLÍNSKÉHO KRAJE

2.1 Obecné informace o Zlínském kraji

Zlínský kraj vznikl k 1. lednu 2000 dle ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl tak, že došlo ke sloučení okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště, které patřily k Jihomoravskému kraji, a okresu Vsetín, který spadl do Severomoravského kraje.

Nachází se na východě republiky, jeho východní okraj hraničí se Slovenskem a obklopují ho tři kraje. Na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravskoslezským. Svou rozlohou 3 963 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. Má celkem 305 obcí a mezi nimi je 30 měst. Celková populace Zlínského kraje činila na konci roku 2013 585 223 obyvatel. Hustota zalidnění je 148 obyvatel/km² a to výrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost má okres Zlín (186 obyvatel/km²) a nejnižší má okres Vsetín (127 obyvatel/km²).

Území je velmi členité. Z velké části je kraj kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. To samozřejmě dost podstatně ovlivňuje dojezdové časy jednotek, protože drtivá část požární techniky je tvořena cisternovými automobily, které i díky množství převážené vody jsou hodně těžké a v dlouhých stoupáních i hodně pomalé. Čím je terén členitější, tím pomaleji se v něm cisterny pohybují a tím více se prodlužuje celková dojezdnost. Severní částí kraje probíhají Moravskoslezské Beskydy, s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206 m), na východě se leží Javorníky, s nejvyšší horou Velký Javorník (1 071 m) a dále směrem k jihu se rozkládají Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970 m), které zároveň tvoří i hranici se Slovenskem. Jižně od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko – Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina. Na jihozápadě kraje se nacházejí Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587 m). Mezi Chřiby a výše zmíněnými pahorkatinami probíhá od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval, který se táhne přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem řeky Moravy, okresem Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, ten potom dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu

k jihu, přes oba úvaly, protéká řeka Morava, která je zároveň i největší v kraji, do ní se dále vlévá většina toků protékajících územím. Jsou to především řeka Bečva a Olšava.

Klimatické podmínky v kraji jsou celkem příznivé. Z hodnot naměřených v meteorologické stanici na území kraje byla zjištěna průměrná teplota vzduchu za rok 2013 9,8 °C a celkový úhrn srážek byl přibližně 598,6 mm/m².

Zlínský kraj má taktéž velkou rozlohu chráněného krajinného území. Což má samozřejmě za následky ztížení podmínek dojezdu požární techniky, jedná se zejména o požáry lesních a travních porostů v letních měsících. Velkoplošná území zahrnují dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, které zabírají zhruba 30 % území. Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty patří mezi šest biosférických rezervací UNESCO v republice. Na území kraje se dále nachází 40 přírodních rezervací, z nichž je 6 národních a 128 přírodních památek.

Průmysl Zlínského kraje tvoří především zpracovatelské podniky, kterých je 16 % z celkového počtu registrovaných subjektů (Např., Barum Continental, Tajmac ZPS, Fatra Napajedla, TOMA Otrokovice, Mitas, Aircraft Industries v Kunovicích, DEZA a CIE METAL CZ v okrese Vsetín, TON v Bystřici pod Hostýnem). Zejména jde o podniky vyrábějící chemické látky, strojírenské součástky, dřevěný nábytek, pryžové a plastové výrobky a dokonce výroba letounů. Pokud by došlo k závažnější mimořádné události v některém z těchto podniků, budou dopady na okolní obyvatelstvo velmi vážné. Dobrým příkladem by mohl být nedávný rozsáhlý požár výroby plastů v Chropyni. Proto má většina těchto velkých podniků své vlastní podnikové JPO a jsou zpracovány důkladně havarijní plány, jak postupovat v případě vzniku mimořádné události v těchto objektech.

2.2 Historie a vznik HZS Zlínského kraje

Na začátek je vysvětleno, jak vůbec vznikaly, první profesionální JPO ve Zlínském kraji. Historie hasičů z povolání v okrese Zlín se začíná odvíjet od usnesení Krajského národního výboru v Gottwaldově, z 5. prosince 1950, o zřízení veřejného hasičstva z povolání ve městě Gottwaldově v roce 1951. Fyzicky od března 1951 začali svoji službu vykonávat první hasiči z povolání v tehdejším Domě bezpečnosti v Gottwaldově, což byla stálá služba spojařek pro příjem telefonických volání o požárech a velitele, který současně vykonával

funkci řidiče i strojníka. Kromě velitele, který byl hasičem z povolání, byl vlastní výjezd tvořen dobrovolnými hasiči. Výše zmíněné usnesení rovněž stanovilo minimální početní stav budoucí jednotky hasičů z povolání na celkových 29 hasičů, z toho 1 velitel jednotky, 1 zbrojář - instruktor, z 27 směnových hasičů byli 3 spojaři, 3 velitelé družstva a zbylých 21 bylo směnových hasičů. Zásahová technika byla tehdy převzata z Požárního sboru města Gottwaldova. V letech 1951 až 1955 docházelo k postupnému naplňování početních stavů hasičů z povolání.

V dubnu 1961 byl požární útvar přestěhován do místa dnešní dislokace na ulici Přílucká. V letech 1975 - 1976 vznikly a byly postupně obsazeny požární stanice Valašské Klobouky a Slavičín (každá měla 4 hasiče) a v roce 1985 byla zřízena stanice v Luhačovicích v prostorách nově postavené zbrojnice dobrovolných hasičů, ta měla taktéž 4 hasiče. V roce 1996 v areálu firmy Toma, a.s. Otrokovice, vzniká požární stanice profesionálních hasičů Otrokovice, která po vyplavení při povodních v roce 1997 byla přemístěna do rekonstruovaného objektu v místě současné dislokace.

Stručně si ještě uvedeme začátky veřejných profesionálních jednotek požární ochrany v dalších okresech na území dnešního Zlínského kraje.

V okrese Kroměříž byla první jednotka ustavena 1. května 1970, dále pak 1. dubna 1972 v Bystřici pod Hostýnem, 1. ledna 1973 v Holešově a o rok později v Morkovicích - Slížanech.

V okrese Uherské Hradiště byla 1. listopadu 1970 zřízena tzv. detašovaná pracoviště okresní inspekce požární ochrany v Uherském Hradišti a Uherském Brodě. Veřejný požární útvar se dvěma stanicemi v Uherském Hradišti a v Uherském Brodě pak vznikl 1. července 1974.

V okrese Vsetín, na základě usnesení vlády ČSSR č. 93 z 12. března 1966, byli příslušníci požární ochrany sloužící ve Vsetíně a ve Valašském Meziříčí začleněni do tzv. stanic okresní inspekce požární ochrany a následně pak 1. ledna 1974 byl oficiálně zřízen okresní veřejný požární útvar se stanicemi ve Vsetíně a ve Valašském Meziříčí.

Historie HZS Zlínského kraje, se ale datuje až od začátku roku 2001. Dne 1. ledna 2001 nabyly účinnost nové právní předpisy, které podstatnou měrou změnily a upravily dosavadní strukturu a personální obsazení významných funkcí v rámci Hasičského záchranného sboru ČR. Jednalo se zejména o zákon č. 237/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 238/2000 Sb., o

Hasičském záchranném sboru ČR a o změně některých zákonů, zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů a zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon).

V důsledku těchto zákonů vznikla nová organizační složka státu - HZS Zlínského kraje, který je součástí HZS ČR. To umožnilo efektivnější řízení JPO na území Zlínského kraje a větší přísun ekonomických prostředků na rozvoj požární techniky. Na tento sbor přešla práva a povinnosti z HZS okresů Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín, které k 31. prosinci 2000 zanikly. Zároveň zůstaly zachovány všechny stanice profesionálních hasičů, tak jak byly rozmístěny, jen došlo k úpravám početních stavů. Dne 2. ledna 2001 byl vydán historicky první organizační řád HZS Zlínského kraje, jehož základní struktura s následnými dílčími změnami prakticky platí doposud:

- Krajské ředitelství,
- technická a účelová zařízení,
- územní odbory,
- jednotky.

Organizační členění	Počet zaměstnanců během jednotlivých let				
	2001	2002	2007	2011	2013
KŘ Zlín	175	191	215	211	210
UO Kroměříž	80	92	86	85	84
UO Uherské Hradiště	81	82	73	71	70
UO Vsetín	85	88	83	82	82
Celkem	429	453	457	449	446

Tabulka 8: Početní stavy zaměstnanců HZS Zlínského kraje.

2.3 Požární poplachový plán kraje

Při tvorbě, zpracování a užití požárního poplachového plánu kraje se vychází ze zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a ve smyslu § 4 nařízení vlády č. 172/2001 Sb., k provedení zákona o požární ochraně, ve znění nařízení vlády č. 498/2002 Sb., a § 19 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech k zabezpečení integrovaného záchranného systému. [11]

Požární poplachový plán kraje slouží k zabezpečení součinnosti JPO v kraji při hašení požárů, provádění záchranných a likvidačních prací na území kraje, při poskytování

mezikrajské pomoci a při poskytování pomoci do sousedního státu. Upravuje povolávání jednotek a určuje způsob vyhlášení jednotlivých stupňů poplachu a stanovuje činnost ohlášen požáru a operačních a informačních středisek HZS kraje. Požární poplachový plán rovněž obsahuje požární poplachový plán IZS kraje. Požární poplachový plán IZS kraje se použije v případě, pokud u mimořádné události musí společně zasahovat dvě a více složek integrovaného záchranného systému. [11]

2.3.1 Územní působnost jednotek požární ochrany

Jednotky působí zejména na území svých hasebních obvodů. Hasebním obvodem jednotky hasičského záchranného sboru podniku, jednotky sboru dobrovolných hasičů obce a jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku je území jejího zřizovatele. Hasebním obvodem jednotky HZS kraje a jednotky sboru dobrovolných hasičů vybrané obce je území, pro které je jednotka předurčena plánem plošného pokrytí území kraje nebo jejich předurčeností pro záchranné práce, např. při dopravních nehodách nebo na havárie s výskytem nebezpečných látek. [12]

Rozdělení jednotek do prvního stupně poplachu pro obce a objekty vychází zpravidla z hasebních obvodů jednotek, přičemž jedna z jednotek je místně příslušná jednotka. Rozdělení jednotek pro druhý a vyšší stupeň poplachu se stanoví na úrovni operačních a informačních středisek HZS kraje v operativní dokumentaci nebo podle potřeby v případě operačního řízení s respektováním požadavku na počet jednotek v jednotlivých stupních poplachu. Ve třetím a zvláštním stupni poplachu a v kterémkoliv stupni poplachu při potřebě speciální požární techniky lze pro účely zásahu využít jednotky bez respektování jejich hasebních obvodů a místní příslušnosti. [12]

2.3.2 Způsob vyhlášení jednotlivých stupňů poplachu

Stupeň poplachu pro danou mimořádnou událost vyhláší operační a informační středisko kraje nebo velitel zásahu a to na základě potřeby nasazení sil a prostředků nutných k záchranným a likvidačním pracím. Operační středisko posuzuje pro vyhlášení stupně poplachu závažnost mimořádné události podle zprávy, kterou o ní přijalo nebo podle požadavků velitele zásahu.

Povolání potřebného počtu sil a prostředků musí být v rámci daného stupně poplachu přizpůsobeno co nejreálněji situaci a charakteru mimořádné události, která vyhlášení příslušného stupně vyvolala. Stupeň poplachu může být změněn požadavkem velitele zásahu na potřebu sil a prostředků.

Jednotlivé stupně poplachu se hodnotí podle rozsahu mimořádné události, úrovně řízení zásahu a koordinace složek IZS. V jednotlivých stupních poplachu zasahuje na místě zásahu následný počet jednotek:

- a) první stupeň poplachu předpokládá nasazení nejvýše čtyř jednotek PO,
- b) druhý stupeň poplachu předpokládá nasazení nejvýše desíti jednotek PO,
- c) třetí stupeň poplachu předpokládá nasazení nejvýše patnácti jednotek PO,
- d) zvláštní stupeň poplachu předpokládá nasazení více než patnácti jednotek PO.

2.3.3 Operativní dokumentace poplachového plánu

Součástí operativní dokumentace poplachového plánu je:

- a) seznam jednotek požární ochrany kraje,
- b) seznam uzavřených dohod s právníckými nebo podnikajícími fyzickými osobami, které zřizují jednotky,
- c) seznam dohod o součinnosti jednotek mezi sousedícími HZS krajů,
- d) výčet spojení na základní složky,
- e) plán povolávání a vyrozumívání vedoucích složek a členů krizového štábu kraje,
- f) plán povolávání a vyrozumívání vedoucích složek a členů krizového štábu obcí s rozšířenou působností.

Operativní dokumentace poplachového plánu je po obsahové stránce členěna do dílčích částí na základě územní působnosti operačních středisek. Územně příslušná operační střediska vedou aktuální znění všech uvedených dílčích částí operativní dokumentace. [11]

Aktuální a úplné znění operativní dokumentace poplachového plánu musí být trvale uloženo na krajském operačním středisku. Je vedeno v papírové i elektronické formě.

2.4 Operační a informační středisko HZS Zlínského kraje

Operační a informační středisko (OPIS), je stěžejní prvek operačních, informačních a podpůrných činností hasičského záchranného sboru. Jeho činnost při zdolávání mimořádné události začíná příjmem tísňového volání a končí návratem poslední jednotky na základnu. Skládá se z příslušníků HZS Zlínského kraje, informačních systémů, hardwarových komponentů a kancelářského vybavení. Neslouží pouze jako operační středisko HZS, ale je zároveň i operační středisko pro koordinování postupu složek IZS při řešení mimořádných událostí. Součástí OPIS kraje je i telefonní systém TCTV 112/ISV, který se skládá z příjmu tísňových hovorů na linky 112 a 150 a aplikace Výjezd, která slouží k operačnímu řízení nasazených sil a prostředků pro řešení mimořádných událostí.

Zavedení integrovaného záchranného systému jako nástroje k řešení mimořádných událostí v roce 2001 si vynutilo změny ve způsobu zajištění a koordinování činností sil a prostředků jednotlivých složek IZS. Velký pokrok ve vývoji informačních technologií umožnil zcela novým způsobem realizovat řídicí a rozhodovací procesy na operačních střediscích. Digitální informační a komunikační technologie umožnily jejich realizaci s širokým využitím dat. Řadu důležitých údajů o lokalitě mimořádné události se dalo získat z databází geografických informačních systémů (GIS). Zároveň bylo možné zaznamenané údaje rozepisovat téměř současně všem zainteresovaným složkám. Tím také vznikly podmínky pro centralizaci příjmu tísňového volání a operačního řízení. [1] Mezi hlavní činnosti a povinnosti OPIS Zlínského kraje patří:

- Efektivní poskytování pomoci občanům při mimořádné události,
- zpřesnění lokalizace mimořádné události,
- zrychlení zahájení činnosti všech základních složek IZS,
- zkrátit čas přepravy sil a prostředků záchrannářů na místo mimořádné události,
- zajistit všestranný tok operačních dat,
- zajistit sdílení vizualizace operační situace,
- svolávání a informování krizových štábů, povodňových komisí, bezpečnostní rady kraje a zástupců kraje, měst, obcí a různých správních orgánů,
- příjem a vyhodnocení zpráv o požárech a jiných mimořádných událostech,
- vysílání sil a prostředků JPO a složek IZS, právnických a fyzických osob ve prospěch záchranných a likvidačních prací,

- poskytování informační podpory nasazeným JPO a složkám IZS, orgánům krizového řízení a územním správním úřadům,
- zabezpečení činnosti telefonního centra tísňového volání na celoevropské číslo 112 a na národní číslo 150,
- zajistit shromažďování, statistické vyhodnocování a analýza údajů o požárech, technických zásazích, jiných mimořádných událostech, o činnosti jednotek PO a IZS, o závažných haváriích a o vyhlášených krizových stavech,
- varování a informování obyvatelstva o hrozících nebezpečích,
- uchovávání a zpracovávání dokumentace IZS, havarijních a poplachových plánů a další dokumentace důležité pro svoji činnost.

I přes všechny tyto činnosti, je operační a informační středisko hasičů Zlínského kraje, stále především informačním systémem HZS a IZS. Tento systém umožňuje celorepublikový příjem tísňových volání z čísel 112 a 150 a současně zajišťuje na krajském principu operační řízení sil a prostředků při záchranných a likvidačních pracích. K tomuto systému jsou datovou vazbou ve formě datových vět připojeny dispečerské systémy PČR a ZZS.

Technologicky je tvořeno dvěma informačními systémy, Telefonním centrem tísňového volání TCTV 112 a informačním systémem Výjezd (ISV). Všechny kraje využívají stejný software, což zajišťuje vysoký stupeň součinnosti a interoperability sil a prostředků při řešení mimořádné události. [5] Z pohledu problematiky dojezdnosti, zjistíme, že značnou část dojezdového času JPO, od nahlášení mimořádné události až po příjezd na místo, zabere zpracování informací na operačním středisku. Probíhá zde hned několik fází celkového dojezdového času a to:

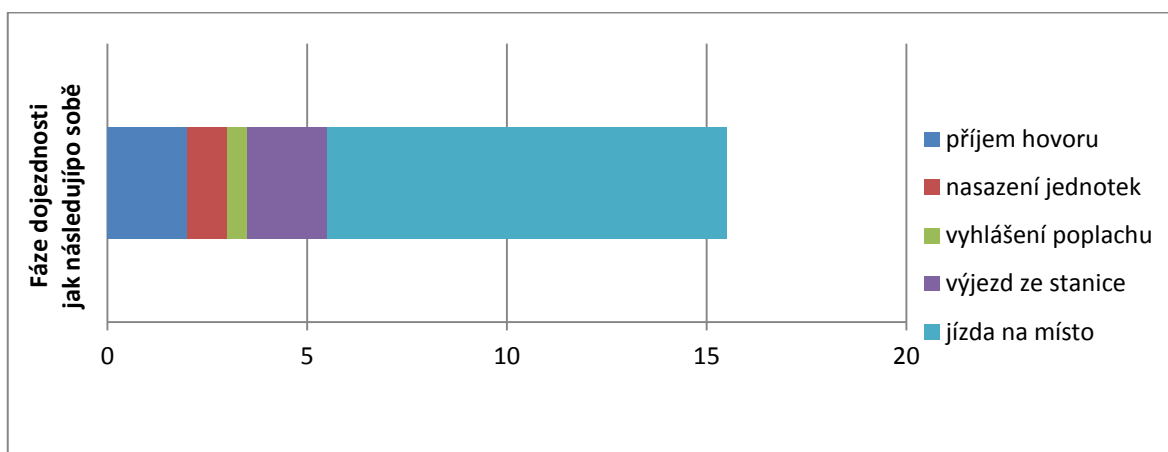
- Příjem tísňového hovoru
- Vytěžení potřebných informací od volajícího
- Předání datové věty k řešení
- Návrh sil a prostředků
- Vyhlášení poplachu jednotkám požární ochrany

Všem těmto fázím se budeme podrobně věnovat v následující kapitole, kde si uvedeme i jejich časovou náročnost.

3 FÁZE A FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOJEZDNOST JEDNOTEK HZS KRAJE

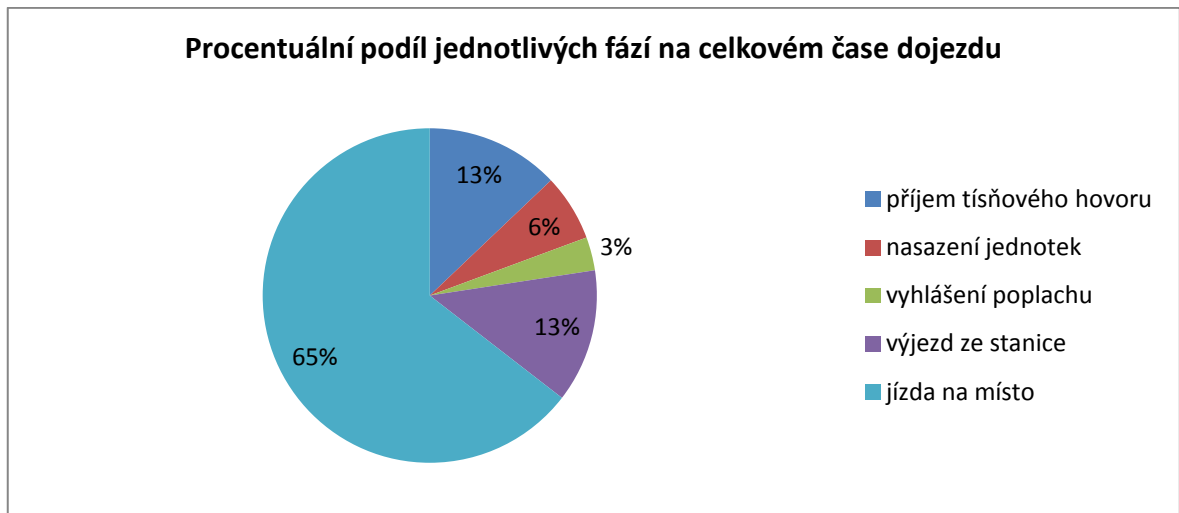
V této kapitole bude provedena analýza rozebrání jednotlivých činností, které mají vliv na dobu dojezdu jednotek na místo zásahu. Zároveň budou uvedena rizika jednotlivých fází, která mají vliv na celkovou dobu dojezdu. Celkově se jedná o pět fází, kterými se budeme podrobněji zabývat a to:

- příjem tísňového volání, vytěžení hovoru a předání informací,
- nasazení jednotek požární ochrany,
- vyhlášení poplachu a vyslání jednotek požární ochrany,
- výjezd jednotek ze stanice na hlavní komunikaci,
- jízda na místo mimořádné události,



Graf 1: Časový sled jednotlivých fází dojezdnosti.

Každá z těchto fází má svoji vlastní časovou náročnost a součtem časů dostaneme celkový dojezdový čas od oznámení až po příjezd první jednotky na místo mimořádné události. Pro lepší představu si znázorníme jednotlivé fáze do grafu (Graf 1).



Graf 2: Procentuální podíl jednotlivých fází na celkovém čase dojezdnosti.

3.1 Příjem tísňového volání

Příjem tísňového volání prostřednictvím operátorů telefonního centra TCTV 112 je stěžejní činnost, pro úspěšné zvládnutí mimořádné události. Bez správného a co možná nejpřesnějšího označení místa vzniku a druhu mimořádné události, není možné správné nasazení sil a prostředků a zajistit co nejkratší dojezd JPO na místo mimořádné události, kde by včasným zásahem mohli zabránit ztrátám na životech a zdraví, škodám na majetku a životním prostředí.

3.1.1 Princip fungování TVTV 112

Při zavolání z pevných i mobilních sítí na číslo 112 je hovor směrován prostřednictvím poskytovatele univerzální telefonní služby na TCTV HZS kraje. Na stejné pracoviště putuje i tísňové volání na linku 150 z pevné i mobilní sítě území kraje kde TCTV 112 sídlí.

Technologie TCTV 112 umožňuje:

- rovnoměrné přidělování hovorů operátorům TCZV 112,
- upozornění na hovory čekající na odbavení,
- přeliv hovorů na geograficky nejbližší volné pracoviště TCTV 112 sousedního kraje, v případě že jsou všichni operátoři TCTV 112 obsazeni.

System TCTV 112 je primárně určen pro odbavení požadavků v českém, anglickém a německém jazyce, k čemuž slouží softwarový modul s přehledem aktivních operátorů a jejich jazykových odborností. Pokud tedy se v kraji, kde cizojazyčný hovor vznikl, nenachází operátor s danou jazykovou odborností, je možné volajícího přepojit na volného operátora s danou způsobilostí na jiném TCTV 112. [5] System TCTV 112 umožňuje v případě potřeby, přeměrovat hlasové tísňové volání (nebo vytvořit hlasovou konferenci) na operační střediska v rámci IZS následovně:

- na OPIS HZS vlastního i jiného kraje,
- na OPIS územního odboru HZS kraje,
- na krajská a územně příslušná operační střediska PČR,
- na krajská a územně příslušná operační střediska ZZS,
- na operační střediska městské policie v daném kraji.

TCTV 112 může předat situaci k odbavení hlasově, datově nebo oběma způsoby najednou.

System TCTV 112 plně využívá možnosti identifikace a lokalizace tísňových volání stanovených zákonem č. 151/2000 Sb., (o telekomunikacích), zákonem č. 127/2005 Sb. (o elektronických komunikacích) a vyhláškou č. 238/2007 Sb., o předávání údajů pro účely tísňových volání.

Všichni operátoři mají na vlastní obrazovce přehled o již přijatých hlášeních o mimořádných událostech, s jejich krátkou charakteristikou a se záznamem o stavu řešené mimořádné události. Tyto informace využijí při odbavování duplicitních hovorů ke stejné situaci. System registruje i události, které nebyly přijaty jeho prostřednictvím, ale přímo voláním na tísňové linky ostatních složek IZS.

Na druhém monitoru mají operátoři podporu ve formě geografického informačního systému, který automaticky zobrazuje údaje z protokolu události do mapy i s přibližnou lokalizací hovoru a má řadu funkcí a informací pro potřebu činnosti operátorů.

Součástí systému je i digitální záznamové zařízení hlasové komunikace. Uložená tísňová volání je možné přehrát na kterémkoliv pracovišti systému TCTV 112 daného kraje.

3.1.2 Charakteristika TCTV 112

Informační podpora činnosti HZS a IZS zahrnuje dvě důležité fáze. Je to příjem tísňového volání a operační řízení činnosti složek IZS. Na základě realizovaných analýz došlo u HZS k oddělení těchto činností a to i z hlediska informační podpory, hlavně z důvodů rozdílného charakteru prováděných činností. Příjem tísňového volání se skládá hlavně z:

- Vytěžení informací o místě, druhu, příčině, rozsahu a následcích mimořádné události,
- klasifikace typu mimořádné události a rozeslání těchto informací formou datové věty na příslušné složky IZS.

Činnosti na TCTV 112 jsou ryze informační a vyžadují u příslušníků odborné, zdravotní, psychologické a bezpečnostní předpoklady. Zároveň jsou kladeny požadavky na znalost alespoň jednoho světového jazyka (angličtina, němčina).

I když jsou pracoviště TCTV 112 pro příjem tísňových hovorů oddělené od pracovišť operačního řízení, tak ve většině krajských operačních a informačních střediscích jsou ve stejné místnosti. To umožňuje lepší komunikaci mezi techniky a důstojníky.

3.2 Vytěžení hovoru a předání informací

Jak už bylo řečeno, správné a rychlé vytěžení tísňového volání je stěžejní pro nasazení sil a prostředků a jejich co nejkratší dobu dojezdu na místo mimořádné události. Z pohledu zákona neexistuje předepsaná doba na maximální dobu odbavení tísňového hovoru, ale nepsaným pravidlem je, že by to nemělo zabrat více jak 2 minuty. Samozřejmě, je spousta případů, kdy tato činnost trvala i mnohem déle a to z mnoha různých důvodů. Mezi tyto důvody patří:

- **Špatná kvalita spojení** - občas se stává a to zejména v odlehlých oblastech, že volajícímu je z důvodu slabého signálu jen velmi obtížně rozumět, taktéž může mít poruchu na přístroji, která způsobí různé druhy rušení nebo naopak se volající nachází na velmi hlučném místě jakovou diskotéky, koncerty a podobně.
- **Psychický stav volajícího** - může se stát, že z důvodu šoku nebo stresu způsobeného mimořádnou událostí je komunikace s volajícím velmi obtížná a často hodně zmatená.

- **Zdravotní stav volajícího** - v některých případech jsou volající pod vlivem různých omamných látek, nejčastěji alkoholu a to velmi snižuje jejich dorozumívací schopnosti nebo je volající postižený zhoršeným zdravotním stavem (dýchavičnost, infarkt, logopedické problémy, záchvaty,...), což mu zapříčiní zhoršení komunikačních schopností.
- **Místní neznalost** - to bývá často problém u turistů, kteří se dostanou do problémů v místech, kde to neznají, nejčastěji na výletech do přírody a potom dotazování na přesnou lokalizaci mimořádné události zabere mnohem více času, taktéž to bývá častý problém u cizinců.

Při každém tísňovém volání se operátor snaží získat co nejvíce informací podle přesně stanoveného pořadí dotazů, které je platné pro všechny operátory TCTV 112. Seznam a pořadí otázek vypadá následovně:

- 1) Kde se to stalo? - zjistit adresu místa události je to nejdůležitější co musí operátor vytěžit, protože kdyby se následně hovor přerušil, jednotky už budou vědět, kam mají jet,
- 2) Co se stalo? - je důležité zjistit, o jakou mimořádnou událost se jedná, aby bylo možné povolat potřebné složky IZS a správné nasazení JPO,
- 3) Jaký je rozsah události? - plocha požáru, množství uniklé nebezpečné látky, počet vozidel u dopravní nehody a další,
- 4) Jestli a případně kolik je ohroženo osob nebo zvířat?
- 5) Jaká je nejvhodnější příjezdová cesta? - pokud to není z mapy zřejmé, případně jestli není blokována, jestli je dostatečně široká, zpevněná, základní orientační body, pokud se jedná o odlehlé místo,
- 6) Další doplňující otázky k události. - závisí na druhu mimořádné události,
- 7) Jak se jmenujete, jaké je telefonní číslo, ze kterého voláte a adresa, kde se nacházíte? - z důvodů možnosti zpětného kontaktování oznamovatele, může i napomoci odhalit zneužití tísňové linky.

Jen zřídka se ale stává, že volající zná odpovědi na všechny dotazy, proto nemá smysl naléhat na odpověď a prodlužovat tím hovor, je lepší co nejdříve odeslat datovou větu a zbylé informace si zajistí průzkumem na místě velitel zásahu.

3.2.1 Obsluha TCTV 112

Obsluhu telefonního centra tísňové linky TCTV 112 zabezpečují příslušníci HZS ČR, kteří vykonávají službu ve 12 - ti hodinových směnách ve 4 - směnném provozu, kdy přesný režim služby stanovuje ředitel HZS kraje. Činnost TCTV 112 ve směně řídí operační důstojník krajského OPIS HZS, případně vedoucí směny krajského OPIS HZS.

TCTV 112 jsou personálně obsazena v závislosti na počtu obyvatel na obsluhovaném území kraje a kvalifikovaném odhadu počtu tísňových volání.

Místo dislokace TCTV 112	Minimální počet příslušníků ve směně určených k obsluze TCTV 112	Minimální počet trvale aktivních operátorů TCTV 112
Praha	5	4
Kladno	3	2
České Budějovice	2	1
Plzeň	2	1
Karlovy Vary	1	1
Ústí nad Labem	2	1
Liberec	1	1
Hradec Králové	2	1
Pardubice	1	1
Jihlava	1	1
Brno	3	2
Zlín	1	1
Olomouc	1	1
Ostrava	3	2
Celkem	28	20

Tabulka 9: Personální obsazení TCTV 112 - minimální stavy.

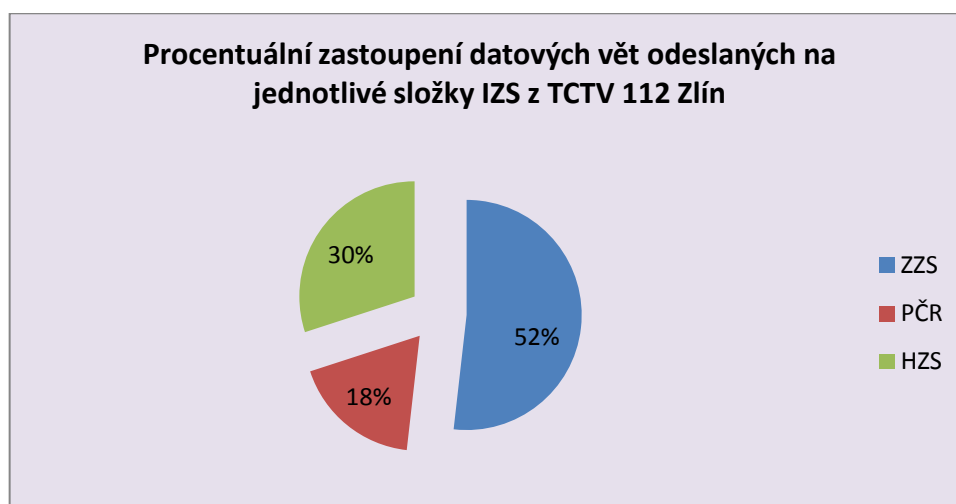
Ve Zlínském kraji jsou v každé směně operačního a informačního střediska maximálně 3 operátoři TCTV 112, kteří zajišťují minimální nepřetržitou dostupnost jednoho operátora. Ve Zlínském kraji je každoročně přijato kolem 150 tisíc hovorů na tísňové linky 150 a 112 z celkových zhruba 4,5 miliónů, které jsou přijaty v celé České republice.

Roky/Tísňové linky	Linka 150	Linka 112
2009	24 223	151 887
2010	22 518	154 863
2011	21 254	147 587
2012	21 616	150 012
2013	18 616	140 224

Tabulka 10: Srovnání tísňových volání ve Zlínském kraji v letech 2009 - 2013.

Z tabulky (Tab. 11) je patrné, že postupem let ubývá hovorů na linku 150, což může být způsobeno tím, jak si lidé čím dál více zvykají na zavedení linky 112 a přestávají volat původní linku 150, aby si ji náhodou nespletli s linkou policie nebo zdravotnické záchranné služby.

Z celkového počtu hovorů jsou, ale pouhá **4,3 procenta** skutečných tísňových hovorů určených pro jednu ze tří základních složek IZS, což činí zhruba 7 120 oznámení o mimořádné události za období jednoho roku.



Graf 3: Procentuální zastoupení datových vět na jednotlivé složky IZS.

Z pohledu dojezdnosti, je ale nejdůležitějším faktorem průměrná délka vytěžování hovorů na TCTV 112 Zlín. Proto si průměrnou dobu dotazování za posledních 5 let uvedeme v následující tabulce. Jako orientační vzorek bylo použito z každého roku, náhodných 300 tísňových volání. U policie a zdravotnické záchranné služby se jedná o tísňová volání, která jsou určena pouze jim, bez účasti HZS.

Rok/Složka IZS	HZS	ZZS	PČR
2009	1 : 21	0 : 45	1 : 05
2010	1 : 29	0 : 46	1 : 07
2011	1 : 17	0 : 42	1 : 02
2012	1 : 24	0 : 44	1 : 05
2013	1 : 21	0 : 41	1 : 03

Tabulka 11: Průměrná doba vytěžování tísňových hovorů na TCTV 112 Zlínského kraje v letech 2009 - 2013.

Je zřejmé, že vytěžování hovorů pro jednotlivé složky IZS se značně liší. To vzniká v důsledku odlišných požadavků na obsah datové věty. Například zdravotnická záchranná služba požaduje pouze vyplnění adresy a okamžité předání hlasem, proto jsou časy kratší. Z tabulky (Tab. 12) je vidět, že vytěžování tísňových hovorů ve Zlínském kraji je velmi rychlé a tím přispívá k co nejkratšímu celkovému času dojezdnosti.

3.3 Nasazení jednotek

Nasazování jednotek je důležitou součástí operačního řízení IZS, které představuje klíčový prvek při řešení mimořádné události. Cílem operačního řízení je zajištění záchranných a likvidačních prací na místě zásahu. Významnou roli zde hraje operační důstojník, který rozhoduje, na základě informací z tísňového volání, o nasazení potřebných sil a prostředků na řešení mimořádné události. Operační důstojník plní roli dispečera, který na základě jednotlivých požadavků a použitelných informačních zdrojů zajišťuje jejich vyřízení. Požadavky k vyřízení jsou jednotlivá tísňová volání a události čekající ve frontě, ale též požadavky velitele zásahu, na výjezd posilových jednotek k již řešeným událostem.

Samotné pracoviště operačního řízení zahrnuje tři segmenty, dva jsou informační a jeden technologický. Mezi ty informační patří vlastní aplikace dispečerského řízení a aplikace geografického informačního systému. Technologický segment zastupuje dotykový monitor, který slouží k ovládání nejrůznějších technologií na stanicích JPO, jako je osvětlení, otevírání vrat, rozhlas, ovládání radioprovozu a mnohé další.

Dispečerská aplikace umožňuje zajistit samotné operační řízení sil a prostředků. Aplikace GIS podporuje operátora informacemi z hlediska analýzy prostoru mimořádné události. Každý segment pracoviště operátora zobrazuje informace na samostatném monitoru.

V rámci OPIS HZS kraje bývá podobný počet pracovišť operačního řízení, jako je na příjem tísňového volání.

3.3.1 Dispečerská aplikace ISV

Z dnešního pohledu lze považovat dispečerskou aplikaci ISV, za výsledek více než dvacetiletého vývoje a za základní, celostátně používaný nástroj pro řízení oblastí operačního řízení HZS. Zásadní je především oboustranná provázanost této aplikace s ostatními aplikacemi provozovanými nejen uvnitř HZS, ale v posledních letech i mimo tuto oblast. [5]

Je to softwarová aplikace, která zajišťuje podporu realizace informačních, řídicích a rozhodovacích činností operačního důstojníka OPIS kraje při operačním řízení záchranných a likvidačních prací. Aplikace by měla zajistit informační podporu pro rozhodovací, ale i ostatní procesy řízení. V současné době představuje dispečerskou aplikaci informační systém Výjezd. Ten je předurčen k zajištění operačního řízení sil a prostředků vyslaných na místo mimořádné události. Veškeré údaje a činnosti operačního řízení jsou zaznamenávány a archivovány pro následné využití. [5]

Obsah, funkce a vlastnosti hlavního okna dispečerské aplikace informačního systému Výjezd:

- Přehled požadavků k řešení, které jsou do systému vloženy pomocí datové věty z TCTV 112 nebo požadavků pocházejících z okolních systémů,
- čekající požadavky se v seznamu zobrazují podle priority, ty nejdůležitější jsou zobrazeny úplně nahoře a označeny červeně,
- přehled aktuálně řešených událostí na spravovaném území, tj. událostí, kam byla vyslána technika HZS nebo tam již zasahuje,
- celkový přehled uzavřených událostí, které lze již jen prohlížet, s možností filtrování podle nejrůznějších typů parametrů,
- nástroje, které operativně umožní vytvořit vyčleněné pracoviště, jenž má za úkol řešit jen událostí se stejným charakterem,
- speciální filtr událostí,
- možnost změny nastavení nebo úplné skrytí jednotlivých funkčních bloků hlavního okna dle potřeby,

- pro každou událost odděleně vedený seznam zpráv, popisující průběh řešení události od založení až po uzavření,
- seznam zasahujících složek IZS a základní časové informace jejich součinnosti na dané události,
- chronologicky seřazený seznam zpráv, které se nevztahují k otevřeným událostem, pouze poskytují informace o stavu systému, změnách stavu techniky, překročení nastavených timeoutů a další,
- seznam zásahové techniky, zobrazovaný ve třech podobách:
 - technika zasahující u události,
 - informace o jízdách veškeré techniky, která buď u označené události zasahuje, nebo v minulosti zasahovala,
 - seznam veškeré zasahující techniky u všech otevřených událostí.

Dispečerská aplikace ISV dává operátoru možnost řešit vzniklou mimořádnou událost velmi rychle. K její obsluze je důležitá zručnost, odbornost a praxe. Z pohledu dojezdnosti je důležité, aby dispečer měl co nejlepší přehled o požární technice. A to nejen o jejím stavu a pohybu, ale také o schopnostech techniky účinně zasáhnout u daného typu mimořádné události. Je důležité, aby operátor přemýšlel co nejkratší dobu o typu a množství techniky, kterou nasadí, jelikož čím déle bude váhat tím se dojezdnost prodlužuje.

3.3.2 Stručný popis vyslání JPO HZS ČR

Pro lepší představu o časové náročnosti fáze vysílání JPO, si ve stručnosti uvedeme postup činností, které musí operační důstojník provést, při vysílání sil a prostředků na místo mimořádné události. Jako formu ohlášení mimořádné události použijeme datovou větu z TCTV 112:

- Příchod datové věty do aplikace Výjezd je ohlášen zvukovým znamením, označíme ji ve frontě vstupních požadavků a dáme „zpracovat událost“.
- Je provedena stručná kontrola údajů zadaných operátorem TCTV 112, případně se doplní údaje v poznámce a dáme „pokračovat“.
- Otevře se „Návrhář techniky“, který nabídne JPO podle požárního poplachového plánu a techniku z centrální stanice Zlín.
- Operátor podle svého uvážení může softwarově navrženou techniku ponechat, změnit nebo přidá další.

- Poté vyhlásí příslušným jednotkám HZS kraje poplach, buďto formou staničních rozhlasů nebo pomocí systému varování a vyrozumění obyvatel.
- Nakonec zmáčkne tlačítko „vyslat jednotky s vyhlášením poplachu“, které spustí na profesionálních stanicích seznam automatických akcí (zapnutí odsávání, otevření vrat, tisk příkazu k výjezdu, rozeslání SMS a AMDS zpráv).

Toto byl stručný výčet činností operátora nutných k vyslání sil a prostředků jednotek HZS Zlínského kraje na místo mimořádné události. Tento proces by neměl překročit stanovený limit 2 minuty. První dvě činnosti trvají v řádech sekund, občas je potřeba změnit typ mimořádné události nebo doplnit poznámku, ale ani to nijak výrazně neprodlouží dobu vyslání JPO. Klíčová je fáze navrhování techniky, ta trvá od několika sekund (u technických havárií) až k jedné minutě (zejména u požárů, jelikož je potřeba největšího množství techniky). Proces vyhlášení poplachu trvá mezi 15 až 30 sekundami, to opět závisí na počtu nasazených sil a prostředků.

3.4 Vyhlášení poplachu a vyslání jednotek

Jak už bylo v předchozí podkapitole nastíněno, vyhledávání poplachu jednotkám JPO I se provádí pomocí staničních rozhlasů, které jsou ovládány z dotykového displeje umístěného na pracovišti operačního řízení OPIS HZS Zlínského kraje. Postup je následující:

- Operátor vybere stanici, na které chce poplach vyhlásit.
- Zmáčkne tlačítko „předpoplach“, to formou automatické akce zapne na stanici poplachové světla a znělku předpoplachu.
- Jakmile znělka předpoplachu skončí, je provedeno hlášení, které obsahuje základní údaje o adrese a druhu mimořádné události a jaký typ techniky vyjíždí.
- Po skončení hlášení se zmáčkne tlačítko „poplach“ a to přehraje znělku poplachu.

Celý tento proces ve Zlínském kraji většinou netrvá déle než 30 sekund. Po dohrání poplachu je odeslán do výjezdové tiskárny příkaz k výjezdu, který obsahuje všechny potřebné informace pro velitele jednotky a zároveň i mapu místa mimořádné události.

3.4.1 Vysílání jednotek sboru dobrovolných hasičů

Tato část bude věnována systémům vyhledávání poplachu, které se využívají především pro mobilizaci dobrovolných jednotek. Na začátku si definujeme několik základních pojmů:

Jednotný systém varování a vyrozumění (JSVV)

Jedná se o souhrn orgánů a institucí, organizačních, technických a provozních opatření a vazeb mezi nimi a technologií zabezpečujících varování obyvatelstva a provedení vyrozumění jednotek dobrovolných hasičů o vzniku a druhu mimořádné události. JSVV budovaný a provozovaný na území České republiky je tvořen systémem selektivního rádiového návěštění a koncových prvků varování a vyrozumění. [3]

Systém selektivního rádiového návěštění (SSRN)

Tvoří základ JSVV. Je to neveřejný digitální systém umožňující dálkové selektivní ovládání poplachových sirén a jiných varovacích zařízení, včetně vysílání krátkých textových zpráv osobám vybaveným osobními přijímači - pagery a v dnešní době převážně mobilními telefony. V České republice je budován a provozován na krajské úrovni. V současné době je provozováno 11 krajských subsystémů, které zahrnují 156 základnových stanic. [3]

Koncové prvky varování a vyrozumění

Jsou tvořeny elektrickými rotačními sirénami a elektronickými sirénami, zároveň jimi mohou být další zařízení, která splňují stanovené požadavky na koncové prvky.

Vyrozumívací centra

Slouží k příjmu a realizaci požadavku na varování nebo vyrozumění. Do SSRN je požadavek vkládán pomocí zadávacích terminálů.

Princip vysílání

Jedna ze stanic plní funkci hlavní základnové stanice, která generuje informaci, tu označujeme jako MASTER. Ta je umístěna na řídicím pracovišti systému (zpravidla krajská ředitelství HZS krajů). Ostatní stanice pouze předávají informaci, kterou obdržely. V tomto kruhu obíhá rádiový signál formou informačního bloku - *tokenu*, který je generován MASTERem. Token generovaný hlavní základnovou stanicí je přijat všemi základnovými stanicemi, které se nacházejí v dosahu signálu. Ty překontrolují

identifikační údaje a ta stanice, která je uvedena v tokenu jako další, pošle token dál. Takto se token postupně dostane na všechny stanice a nakonec se vrátí zpět na MASTER. [3]

Pokud chce tedy operační a informační středisko vyhlásit poplach jednotce dobrovolných hasičů, musí jeden z techniků jít k centrálnímu pultu a pomocí aplikace CENTRUM navolit soubor koncových prvků, na které bude token odeslán. Koncové prvky jsou pro větší přehlednost rozděleny podle obcí. Tento proces zabere zhruba 15 až 30 sekund, to závisí na počtu volených koncových prvků. Zároveň je vyslána sms zpráva určeným členům jednotky s informací o druhu a místě vzniku mimořádné události, aby jednotka věděla, kam má jet, protože varovný signál požární poplach slouží pouze ke svolání členů jednotky na požární stanici. Členové JPO, v jejichž obci se nenachází koncové prvky varování a vyrozumění, obdrží pouze informaci prostřednictvím sms zprávy.

Z pohledu dojezdnosti trvá tato fáze nejkratší dobu a nedochází při ní k žádným výrazným časovým výkyvům. A to ani v případě technických závad, jelikož je více možností, jak dané JPO vyhlásit poplach.

Možné problémy v rádiové síti

Ani v tomto systému se nelze vyvarovat různým problémům, které mohou vést k nepřevzetí obíhajícího tokenu některou základnovou stanicí a v konečném důsledku i nepředání informací koncovým prvkům. Možné důvody dělíme do tří skupin:

- **Technická závada stanice** - do této skupiny můžeme zařadit veškeré závady jednotlivých dílů základnové stanice, včetně dlouhodobého výpadku napájecího napětí a závad na anténních systémech.
- **Rušení následující stanice rádiovým signálem** - ten může pocházet z pirátského zařízení, ze základnové stanice jiného subsystému nebo zařízení pracujícího sice na jiném kmitočtu, ale jehož parametry nejsou v souladu s podmínkami provozu rádiových zařízení v ČR.
- **Znehodnocení obsahu tokenu** - během příjmu může v důsledku rušení, dojít k znehodnocení dat v takové míře, že přijímající stanice nebude schopna data správně dekodovat.

3.5 Typy a charakteristika výjezdové techniky

Jízda na místo mimořádné události zabírá značnou část z celkové doby dojezdnosti jednotek HZS Zlínského kraje a proto je nezbytné, aby jednotky požární ochrany byly vybaveny kvalitní a spolehlivou technikou, která je dopraví na místo v co nejkratším možném čase. Proto v této kapitole jsou analyzována vozidla, která zajišťují dovoz hasičů, hasebních látek a technických prostředků nutných ke zvládnutí mimořádné události, na místo zásahu. A protože nás zajímá čas příjezdu první jednotky požární ochrany, budou nás zajímat pouze *základní zásahové automobily*.

3.5.1 Rozdělení požárních automobilů podle řádu strojní služby

Podle účelu:

- a) Základní zásahové - např.: DA, AS, CAS, KHA, PLHA, RZA.
- b) Speciální zásahové - např.: AZ, AP, TA, VEA, AJ.
- c) Pomocné - OA, NA.

Podle hmotnosti:

- a) Velmi lehké - nepřevyšující 2000 kg (UL)
- b) Lehké - nad 2000 kg a do 7500 kg (L)
- c) Střední - nad 7500 kg a do 14 000 kg (M)
- d) Těžké - převyšující 14 000 kg (S)

Podle konstrukce: - silniční (1), smíšené (2), terénní (3)

Podle rozsahu požárního příslušenství: - Základní a speciální

Nejprve si uvedeme základní charakteristiku požárních automobilů, které jsou namíště zásahu jako první.

Dopravní automobil - DA

Je určený hlavně k přepravě hasičů, přenosné motorové stříkačky a věcných prostředků požární ochrany. Nemá nádrž na vodu ani pevně zabudované čerpadlo. U profesionálních jednotek v současné době už nenajdeme, slouží výhradně k dopravě dobrovolných hasičů.

Automobilová stříkačka - AS

Je určena pro přepravu hasičů a věcných prostředků požární ochrany s pevně zabudovaným čerpadlem, který pohání motor automobilu. Má nádrž na vodu, ale ta slouží výhradně

k zavodnění čerpadla. Má i nádrž na pěnidlo pro případ provedení zásahu pěnou. Ve Zlínském kraji jsem nenašel jednotku, která by ji měla ve výbavě. [2]

Cisternová automobilová stříkačka - CAS

Je určena k přepravě hasičů a věcných prostředků požární ochrany. Má pevně zabudované čerpadlo a nádrž s hasivem (voda, pěnidlo). Lze jej částečně využít i pro technické zásahy. V současné době jsou základem techniky HZS u všech druhů jednotek. Mají různá označení, podle velikosti průtoku čerpadla ve stovkách litrů za minutu, například CAS 24 znamená, že má čerpadlo o průtoku 2400 l/minutu. [2]

Rychlý zásahový automobil - RZA

Jedná se o automobil určený zejména pro zásahy u dopravních nehod a zásahy technického charakteru. Je vybaven vyprošťovacím zařízením, případně vysokotlakým hasicím zařízením s vlastní nádrží na hasivo a dalším příslušenstvím (motorová řetězová pila, rozbrušovací pila, svítilny, přenosné hasicí přístroje atd.). Ve Zlínském kraji se vyskytují, jak u profesionálních, tak i u dobrovolných jednotek. [2]

V následující tabulce si uvedeme konkrétní automobily profesionálních i dobrovolných jednotek požární ochrany HZS Zlínského kraje a jejich základní parametry.

Typ automobilu	Světlá výška (m)	Výkon motoru kW	Celková váha kg	Maximální rychlost
DA 12 - AVIA A31	0,35	60	5 300	80 km/h
CAS 25 - Škoda 706 RTHP	0,40	118	13 570	90 km/h
CAS K 25 - LIAZ 101.860	0,37	189	16 000	90 km/h
CAS 24 - Merc.Benz Atego	0,45	205	15 000	105 km/h
CAS 16 - Iveco/Magirus	0,40	176	14 000	105 km/h
CAS 24 - Scania 340 4x4	0,40	259	18 000	110 km/h
CAS 27 - DENNIS Rapier	0,35	191	12 000	105 km/h
CAS 27 - DENNIS Sabre	0,35	191	14 500	105 km/h
CAS 15 - MAN 13.240 4x4	0,45	177	14 000	105 km/h
CAS 27 - TATRA 815-2	0,41	255	22 500	100 km/h
CAS 24 - TATRA 815 Ternno	0,41	300	17 500	110 km/h
CAS 30 - TATRA 815 Ternno	0,41	325	24 000	105km/h
RZA - VW Transporter	0,27	85	2 800	160 km/h

Tabulka 12: Přehled charakteristické techniky HZS Zlínského Kraje.

Z tabulky (Tab. 13) je patrné, že požární automobily u Zlínského kraje jsou velmi rozmanité a jednotná koncepce prakticky neexistuje, protože dobrovolné jednotky si pořizují techniku sami a stejně tak i profesionální. Z pohledu operačního řízení je proto nutné se zamyslet, jaký automobil bude pro daný zásah nejvhodnější (v závislosti na sjízdnosti terénu, počasí, druhu komunikace). Zároveň velká část techniky ve Zlínském kraji je velmi stará a proto dochází často k poruchám a vyjímání techniky z provozu.

Zároveň dělá technice problémy velká členitost terénu ve Zlínském kraji, a jelikož jsou cisternové automobily velmi těžké, nejsou schopny příliš rychlé jízdy ve dlouhých stoupáních, kterých je ve Zlínském kraji nespočet, snad jen kromě okresu Uherské Hradiště, kde je terén poměrně rovinný.

3.6 Výjezd techniky ze stanice na hlavní komunikaci

Po vyhlášení poplachu mají jednotky HZS Zlínského kraje typu JPO I jen 2 minuty, aby vyjeli ze stanice na místo mimořádné události, což není mnoho. Proto mají profesionální hasiči na svých stanicích některé úkony spojené s výjezdem usnadněné formou automatických akcí, které se spouští zároveň s vyhlášením poplachu. Mezi ně patří zapnutí osvětlení, odsávání výfukových plynů a semaforů, které umožňují rychlý a bezpečný vjezd požární techniky na hlavní silnici. Zároveň dochází i k automatickému otevření vrat u techniky, která bude vyjíždět. Hasičům proto stačí jen seběhnout do garáže po schodech nebo mohou využít skluz, nasoukat se do zásahového obleku a obuvi a nasednout do automobilu. Velitel ještě cestou musí vyzvednout z tiskárny příkaz k výjezdu kde má uvedeny všechny potřebné informace o místě a druhu mimořádné události. Musím říct, že za celou moji dobu služby u HZS Zlínského kraje se nestalo, aby jednotka HZS Zlínského kraje nestihla výjezd ze stanice ve stanoveném dvouminutovém intervalu. A to nesmíme zapomenout, že hasiči plní i další úkoly přímo na stanici, jako je výcvik na technice, odborné školení, údržba a oprava technických prostředků, fyzická příprava a další. A při všech těchto činnostech musí být schopni všeho zanechat a do dvou minut opustit stanici.

K prodloužení doby výjezdu, ale samozřejmě dojít může, například v důsledku poruchy na vozidle nebo ovládání garážových vrat a staniční brány, jelikož žádná technika není bezporuchová.

U dobrovolných jednotek je to složitější a proto mají delší časový interval. U JPO II je to 5 minut, jelikož drží pohotovost na stanici jako zaměstnanci obce a u JPO III a V je to potom 10 minut, protože členové těchto jednotek, se musí na stanici teprve dostavit, ať už z domova nebo ze zaměstnání. Zároveň u těchto jednotek žádné automatické akce, které se spustí při vyhlášení poplachu jednotce požární ochrany. Taktéž nemají u svých stanic žádné semaforey, které by zastavily dopravu a umožnily bezproblémové zařazení do provozu. Z toho důvodu musí být při výjezdu ze stanice řidič dobrovolné jednotky velmi opatrný.

U dobrovolných jednotek dochází k prodloužení doby výjezdu zejména z těchto důvodů:

- Závada na vozidle, která znemožní jízdu k zásahu.
- Nedostatečný počet příslušníků, kteří se dostaví na stanici.
- Pozdní příchod strojníka jednotky, bez něhož není jízda možná.
- Jednotka SDH se vůbec nesejde.
- Jednotka nemá čím vyjet, jelikož má svoji techniku vyjmutu z provozu.

Ve Zlínském kraji se stává jen velmi zřídka, že by jednotka SDH vyjela zpožděně nebo vůbec nevyjela a pokud už k tomu dojde, tak se vždy jedná o posilovou jednotku.

Z pohledu dojezdnosti má výjezd JPO ze stanice, pevně stanovený limit, do kterého se musí jednotky vejít. U profesionálních jednotek je v 99,9 % výjezdů dodržen. U dobrovolných jednotek je to složitější a často záleží na době kdy je jim poplach vyhlášen. Největší problémy bývají hlavně v dopoledních hodinách, kdy je většina členů jednotky v zaměstnání a nejsou schopni v daném limitu se dostavit na stanici a vyjet.

3.7 Jízda na místo mimořádné události

Vlastní jízda na místo zásahu je závěrečnou a zároveň i nejdelsí fází dojezdnosti jednotek HZS Zlínského kraje na místo mimořádné události. Je ovlivněna spoustou dílčích faktorů, jako jsou:

- znalost hasebního obvodu a schopnosti strojníků,
- druh a vlastnosti požárního automobilu,
- přesnost informací o místě mimořádné události,
- provoz na komunikacích během jízdy a případné uzavírky,
- informační podpora a navigace na místo zásahu,

- faktory počasí a sjízdnost komunikací.

Některé faktory jsme již analyzovaly v předchozích kapitolách a s těmi ostatními se blíže seznámíme v další části této kapitoly. Již na začátku této práce je uvedeno, že doba jízdy na místo mimořádné události by neměla přesáhnout časový limit stanovený v **Plánu plošného pokrytí**, který je 7, 10, 15 a 20 minut. To znamená, že jízda JPO na žádné místo ve Zlínském kraji by neměla přesáhnout 20 minut, alespoň za běžných podmínek.

3.7.1 Znalost hasebního obvodu a schopnosti strojníků

Znalost svého hasebního obvodu je faktor, který hraje důležitou roli zejména při jízdě na místo mimořádné události, kdy oznamovatel zná pouze místní název lokality nebo nějaký orientační bod (obchod, koupaliště, škola, bývalý podnik, apod.). V takovém případě se strojník musí spolehnout na svoji znalost hasebního obvodu nebo svých kolegů z posádky automobilu.

U těchto případů to mají členové jednotek sboru dobrovolných hasičů snazší, protože jejich hasební obvod zpravidla zahrnuje jejich vlastní obec a nejbližší okolí. A jelikož jejich členové jsou častokrát místní rodáci, znají ve svém hasebním obvodu téměř „každý kámen“.

U profesionálních jednotek PO je to pro strojníky a členy družstva daleko složitější, protože jejich působnost je daleko větší a zahrnuje častokrát větší město a obce v okruhu i více jak 10 kilometrů od stanice. Proto se občas stává, že dobrovolná jednotka musí na místo navigovat tu profesionální.

Aby si příslušníci jednotek PO své znalosti hasebního obvodu co nejvíce prohloubili, mají nařízené několikrát do měsíce tzv. „kondiční jízdy“, které slouží právě k poznávání jejich hasebních obvodů.

3.7.2 Přesnost informací o místě mimořádné události

Tento faktor částečně souvisí i s předchozí problematikou znalosti hasebního obvodu, ale jeho hlavní podstatou je, že oznamovatel častokrát není schopný z různých důvodů, určit přesné místo, kde k mimořádné události došlo. Hasiči jsou proto nuceni přesnou lokalitu hledat až během vlastní jízdy na místo zásahu. To bývá snazší hlavně u požárů, jelikož

dým obvykle bývá vidět z větší vzdálenosti, naopak u ostatních druhů mimořádných událostí musí projet doslova kolem nich, protože z dálky nejsou vidět. Příčiny mohou být následující:

- **Oznamovatel vidí místo mimořádné události z velké dálky.** To se stává hlavně u požárů, kdy volající vidí oheň ze vzdálenosti i několika km a není schopen určit konkrétní místo, ale jen přibližnou lokalitu. To bývá taktéž častou příčinou planých poplachů, protože oznamovatel není schopen na danou vzdálenost rozlišit jestli se skutečně jedná o požár nebo o nahlášené pálení.
- **Oznamovatel neví, kde se přesně nachází.** K tomu dochází hlavně u událostí na pozemních komunikacích, kdy občané hlásí dopravní nehodu, únik nebezpečných látek nebo třeba spadený strom na komunikaci, ale nejsou schopni blíže specifikovat, kde k dané události došlo. Ví jen odkud kam jeli a hasiči proto musejí prohledávat celou trasu.
- **Oznamovatel se neúmyslně zmýlí.** To se stává hlavně ve větších městech, kdy ohlašovatel není místní a je přesvědčený, že se nachází na jiném místě (ulici, části obce, městské části) než ve skutečnosti je.

3.7.3 Provoz na komunikacích během jízdy a případné uzavírky

Dalším faktorem, který může prodloužit dojezd JPO na místo mimořádné události je hustota provozu a řidiči, kteří svojí neukázněnou jízdou brzdí průjezd požárních automobilů. K problémům často dochází i na sídlištích, kde bývá velmi komplikovaný průjezd mohutné požární techniky kolem nesprávně zaparkovaných vozidel a složité vyhýbání v některých úzkých ulicích s protijedoucími vozidly. To vše prodlužuje výslednou dobu dojezdu na místo a poskytnutí pomoci.

Občasnou komplikací jízdy na místo mimořádné události bývají úplné uzavírky některých komunikací, z důvodů oprav a jiných prací, které nutí jednotky zvolit objízdnu trasu, která je delší a časově náročnější.

3.7.4 Informační podpora a navigace na místo zásahu

Navigace JPO na místo mimořádné události, prostřednictvím operačního důstojníka z OPIS Zlínského kraje, je pro změnu faktor, který může částečně zkrátit dobu jízdy. Je to důsledek pokroku informačních technologií (Lupus, GIS) a zavedení GPS navigací do všech cisternových automobilů JPO I HZS Zlínského kraje, které umožňují operačnímu středisku sledovat pohyb požárních vozidel v reálném čase.

Ještě před několika lety se operační důstojník musel výhradně spolehnout na informace od velitele družstva z vozidla, které potřebovalo navigovat na správné místo. To mělo někdy za důsledek přejetí správné odbočky a následné otáčení techniky a zdržení. Nyní je schopný operační důstojník upozornit na odbočku včas a po celou dobu dohlížet na správnou trasu jízdy.

Dílejší nevýhodou je, že zatím mají GPS moduly pouze profesionální jednotky a dobrovolné se musí i nadále spoléhat především na místní znalost hasebního obvodu.

3.7.5 Faktor počasí a sjízdnost komunikací

Faktor počasí je pravděpodobně ten nejdůležitější, a pokud se skombinuje ještě s některým z předchozích, může dojít až k dvojnásobné délce dojezdové doby. Jak už bylo uvedeno v předchozí kapitole, požární technika je těžkopádná a v důsledku nádrže na vodu nestabilní. Z toho důvodu je každá jízda za zhoršeného počasí riziková a strojník musí jet velmi obezřetně. Zkušenosti z posledních let ukázaly, že převrátit cisternový automobil v zatáčce na zmrzlé nebo mokré komunikaci není nic složitého. Proto zejména v zimních měsících dochází k prodlužování dojezdových časů. Proto v následující kapitole budou statistiky dojezdových časů v zimních a podzimních měsících odděleny od ostatních události a bude srovnáno, jestli a jak moc, má horší počasí vliv na dojezdnost jednotek HZS Zlínského kraje. Několikrát se již stalo, že v důsledku silného sněžení se staly některé komunikace, zejména na Vsetínsku a Kroměřížsku, zcela nesjízdné. To způsobilo, že některé obce byly doslova „odříznuty od světa“ a částečně znemožnilo dojezd JPO.

Velký problém v dojezdnosti působí i nebezpečné komunikace a lesní cesty, které bývají často jediný způsob, jak dostat požární techniku k místu mimořádné události. Pokud se zkombinují ještě s deštěm nebo sněžením, bývá pro několikátunové cisternové automobily

průjezd nemožný a musí se volit alternativní způsoby dopravy hasebních látek a příslušníků s technickými prostředky, na místo požáru.

U všech uvedených faktorů je patrné, že mohou ovlivnit celkovou dojezdovou dobu jednotek na místo mimořádné události. Neznalost hasebního obvodu může způsobit, že jednotka špatně odbočí nebo se vydá delší trasou, což sice prodlouží dobu dojezdu, ale většinou maximálně o několik sekund. Podobné je to i s vlastnostmi požárních automobilů, některé jedou rychleji po rovině jiné zase do kopce nebo na nezpevněných komunikacích, ale v celkovém čase dojezdnosti se to projeví nanejvýš v desítkách sekund. Nejdůležitějším faktorem je bezesporu přesnost určení místa zásahu. Pokud je JPO odeslána na špatný konec obce nebo dokonce do špatné obce může to prodloužit dojezdnost až o několik minut. Proto je nejdůležitější úkol operátorů co nejpřesněji určit místo mimořádné události. Faktor provozu na komunikacích ovlivňuje dojezdnost buďto minimálně nebo extrémně, což bývá zejména při srážkách nepozorných řidičů s požárními automobily. Jelikož musí dojít k vyslání náhradní techniky. K těmto nehodám naštěstí téměř nedochází. Během pěti let práce u HZS jsem zažil pouze jednu dopravní nehodu, kdy se požární automobil srazil s jiným vozidlem cestou k zásahu. Velký vliv na dojezdnost může mít i počasí a s ním související sjízdnost komunikací. Nejednou se stalo, že vlivem rozmáčené polní cesty nebo namrzlé silnice museli hasiči odstavit vozidlo a na místo zásahu pokračovat pěšky i několik stovek metrů. To má samozřejmě za následek prodloužení dojezdnosti i o několik minut. I přesto, jsem ale toho názoru, že největší vliv na dojezdnost z výše uvedených faktorů má správné určení místa mimořádné události. Horší už může být pouze kombinace více faktorů najednou.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 STATISTIKA ZÁSAHŮ A DOJEZDNOSTI JPO HZS ZLÍNSKÉHO KRAJE ZA OBDOBÍ 2009 - 2013

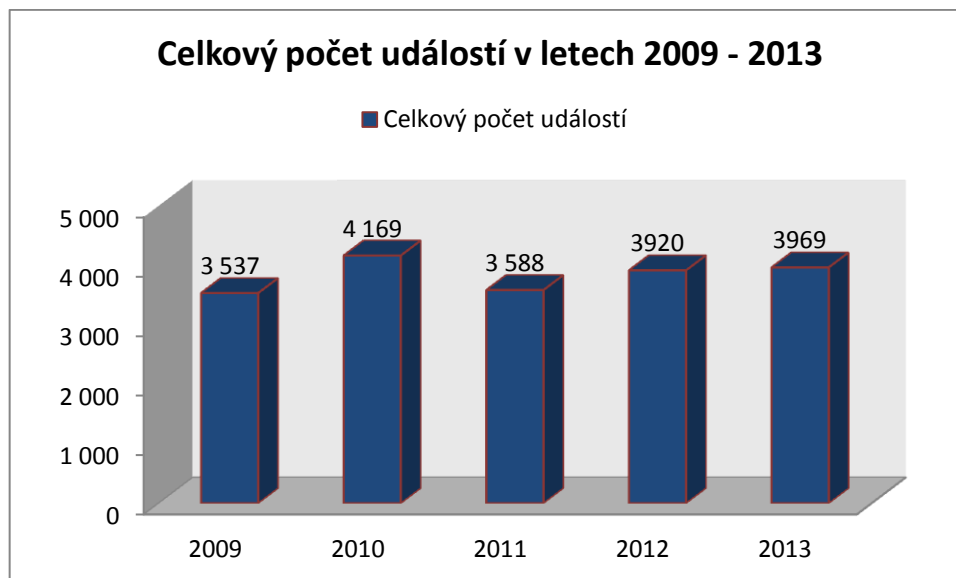
V této kapitole budou uvedeny základní statistické údaje o typech a množství jednotlivých mimořádných událostí, při kterých zasahovaly JPO HZS Zlínského kraje v letech 2009 až 2013. Tím získáme přehled o množství zásahů, kdy hraje co nejkratší dojezdový čas JPO zcela zásadní roli.

Zároveň bude u každé podkapitoly statisticky zpracovaná dojezdnost JPO HZS Zlínského kraje. Bude rozdělena do kapitol podle jednotlivých let 2009 až 2013. Dále budeme dělit dojezdnost podle jednotlivých typů událostí, s výjimkou typu *radiační havárie a nehoda a ostatní mimořádné události*, které se v daných letech nevyskytly vůbec nebo jen zanedbatelné množství. Zároveň události budeme dělit podle územních odborů a jednotlivých měsíců. Jelikož během roku mají JPO HZS Zlínského kraje i více než 4 000 zásahů, zúžil jsem statistický vzorek na 20% z celkového počtu, které byly náhodně vybrány napříč celým kalendářním rokem.

Nejprve bude uvedeno celkové množství zásahů v jednotlivých letech na území celého Zlínského kraje a postupně se zaměříme na jednotlivé roky a územní odbory HZS Zlínského kraje.

Typ události / Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Požáry (P)	673	686	759	856	640
Dopravní nehody (DN)	835	874	776	822	893
Únik nebezpečných látek (UNL)	182	143	166	163	159
Technické havárie (TH)	1 600	2 216	1 606	1791	1996
Radiační havárie a nehoda (RHN)	0	0	0	0	0
Ostatní mimoř. události (OMU)	0	0	0	15	0
Plané poplachy (PP)	247	250	281	273	281
Celkem	3 537	4 169	3 588	3920	3969

Tabulka 13: Přehled počtu událostí v letech 2009 - 2013.



Graf 4: Celkový počet mimořádných událostí v letech 2009 - 2013.

Jak je patrné z grafu (Graf 4) v roce 2010 došlo k výraznému nárůstu mimořádných událostí, což bylo způsobeno bleskovými povodněmi, které zasáhli Zlínský kraj ve dvou etapách v období 16. 5. - 13. 6. 2010. Ty zapříčinily vznik celkem 545 mimořádných událostí napříč všemi územními odbory. Nejčastěji se jednalo o Technické pomoci (čerpání vody, odstraňování padlých stromů a větví, záchrana osob a zvířat). Další výrazný nárůst událostí v roce 2013 byl zapříčiněn hlavně dvěma událostmi. Nejdříve se ve dnech 4. a 9. 8. přihnaly bouřky doprovázené silným větrem a způsobily 126 mimořádných událostí a na vánoční svátky na tři dny zaměstnával hasiče opět silný vítr, který způsobil celkem 90 událostí.

V další tabulce jsou zachyceny hodnoty, o které jde při záchranných pracích především a má na ně velký vliv rychlost dojezdu jednotek požární ochrany.

Následky mim. udál. / Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Přímé škody (tis. Kč)	59 113	81 014	377 350	63 677	479 377
Uchráněné hodnoty (tis. Kč)	220 520	265 402	185 286	323 866	760 603
Počet evakuovaných osob	110	76	878	563	276
Počet záchráněných osob	439	527	636	631	663
Počet zraněných osob	741	859	869	892	974
Počet usmrcených osob	121	135	134	126	131

Tabulka 14: Následky mimořádných událostí v letech 2009 - 2013.

V tabulce (Tab. 15) je patrný zejména velký rozdíl v přímých škodách způsobených hlavně požáry v letech 2011 a 2013. To mají na svědomí dva rozsáhlé požáry, při kterých byl vyhlášen dokonce nejvyšší, tedy zvláštní, stupeň poplachu. Jednalo se o požár

průmyslového objektu na zpracování plastového odpadu v roce 2011 v Chropyni, kdy byla škoda vyčíslena na 270 milionů korun a uchráněno nebylo téměř nic. Druhý požár, při kterém byl vyhlášen nejvyšší stupeň poplachu, vznikl začátkem ledna 2013 ve skladu elektroniky v průmyslovém areálu svit ve Zlíně. Zde byla škoda vyčíslena dokonce na 398 milionů korun a uchráněné hodnoty ve výši 150 milionů. Pokud se jedná o usmrcené osoby, tak drtivou většinu mají na svědomí dopravní nehody a počty se bohužel v průběhu let příliš nemění.

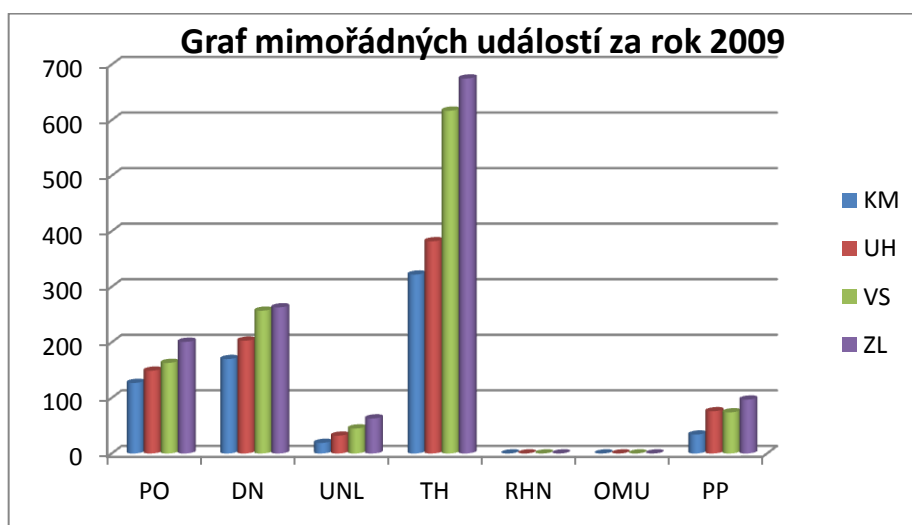
Nyní se zaměříme na jednotlivé územní odbory Kroměříž, Uherské hradiště, Vsetín a Zlín během každého roku zvlášť.

4.1 Statistika podle okresů za rok 2009

Nyní budou uvedeny statistiky mimořádných událostí v jednotlivých okresech za rok 2009.

Typ události / Okres	KM	UH	VS	ZL
Požáry (P)	114	159	174	226
Dopravní nehody (DN)	170	158	233	274
Únik nebezpečných látek (UNL)	31	35	48	68
Technické havárie (TH)	262	297	563	478
Radiační havárie a nehoda (RHN)	0	0	0	0
Ostatní mimořádné události (OMU)	0	0	0	0
Plané poplachy (PP)	40	49	68	81
Celkem	626	698	1 086	1 127

Tabulka 15: Přehled událostí podle okresů v roce 2009.



Graf 5: Počty mimořádných událostí podle okresů v roce 2009.

Z tabulky (Tab. 16) je patrné, že okresy Vsetín a Zlín téměř dvojnásobně převyšují počtem mimořádných událostí okresy Kroměříž a Uherské Hradiště. U okresu Zlín je to pochopitelné, jelikož má na svém území nejvíce obyvatel i obcí a v okrese Vsetín byl nárůst zejména u technických havárií, který způsobila červnová povodeň a říjnový silný vítr a sněžení.

Nyní si uvedeme statistiky dojezdnosti v roce 2009 podle jednotlivých okresů a v rámci okresů budeme dělit ještě dojezdnost podle stupně nebezpečí jednotlivých katastrálních území, které jsme si uvedli v kapitole plošného pokrytí. Doba vytěžení hovoru a nasazení JPO s vyhlášením poplachu bude neměnná u všech jednotek a typů událostí, jelikož na ni nemá vliv počasí ani další vnější faktory. Tyto časy jsou průměrné doby ze 400 datových vět během celého roku a různých typů mimořádných událostí.

4.1.1 Okres Zlín

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
I	01 : 21	01 : 06	05 : 15	07 : 42
II	01 : 21	01 : 06	07 : 58	10 : 25
III	01 : 21	01 : 06	12 : 22	14 : 49
IV	01 : 21	01 : 06	16 : 46	19 : 13

Tabulka 16: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2009.

Tabulka (Tab. 16) zachycuje průměrný čas dojezdnosti JPO k mimořádné události bez ohledu na její typ. V okrese Zlín byla u 87% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Zlín, Otrokovice, Slavičín, Luhačovice nebo Valašské Klobouky. Obecní JPO byli jako první pouze u mimořádných událostí, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. To je způsobeno zejména tím, že v prvním sledu jsou dobrovolné jednotky nasazovány pouze na požáry a někdy na dopravní nehody (pokud mají předurčenost).

V následující tabulce už budeme mít rozděleny jednotlivé typy mimořádných událostí a bude nás zajímat, jestli se dojezdnost nějak liší v závislosti na typu mimořádné události. Zároveň bude k časům přičtena doba **2 : 27** minuty, která je potřebná na vytěžení hovoru a vyslání sil a prostředků s vyhlášením poplachu. Ta je pro všechny typy mimořádných událostí stejná. V tabulce už bude tedy uveden celkový čas dojezdnosti.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
I	07 : 24	07 : 19	07 : 34	07 : 30	07 : 25
II	10 : 15	10 : 06	10 : 28	10 : 20	10 : 02
III	14 : 51	14 : 46	14 : 58	14 : 52	14 : 49
IV	00 : 00	00 : 00	00 : 00	19 : 13	00 : 00

Tabulka 17: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Zlín.

V tabulce (Tab. 17) jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	I.	II.	III.
Leden	07 : 41	10 : 22	14 : 58
Únor	07 : 38	10 : 25	14 : 52
Březen	07 : 15	10 : 27	14 : 48
Duben	07 : 22	10 : 20	14 : 40
Květen	07 : 17	10 : 15	14 : 38
Červen	07 : 12	10 : 23	14 : 33
Červenec	07 : 14	10 : 18	14 : 35
Srpen	07 : 25	10 : 08	14 : 32
Září	07 : 20	10 : 12	14 : 37
Říjen	07 : 27	10 : 23	14 : 32
Listopad	07 : 18	10 : 27	14 : 53
Prosinec	07 : 29	10 : 20	14 : 59

Tabulka 18: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese Zlín.

Z tabulky (Tab. 18) je patrné, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede zejména po silnicích nižších tříd, které bývají v zimních měsících hůře udržované, a tomu musí strojník přizpůsobit jízdu na místo mimořádné události. Dojezdnost na území s IV. stupněm nebezpečí nebyla zpracována pro nedostatek zásahů.

4.1.2 Okres Kroměříž

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 21	01 : 06	07 : 18	09 : 45
III	01 : 21	01 : 06	11 : 52	14 : 19
IV	01 : 21	01 : 06	17 : 36	20 : 03

Tabulka 19: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2009.

Tabulka (Tab. 19) zachycuje průměrný čas dojezdnosti JPO k mimořádné události bez ohledu na její typ. V okrese Kroměříž byla u 97% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem nebo Morkovice. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Je patrné, že na území III. a IV. stupně jsou časy kratší, jelikož jsou na malém území čtyři profesionální stanice, Naopak na území IV. stupně je doba vyšší, což je způsobeno odlehlými obcemi v jihozápadní části okresu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachu
II	09 : 35	09 : 46	09 : 48	09 : 50	09 : 39
III	14 : 01	14 : 16	14 : 38	14 : 22	14 : 09
IV	20 : 08	20 : 22	20 : 10	19 : 43	19 : 50

Tabulka 20: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Kroměříž.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdností k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.	IV.
Leden	09 : 52	14 : 56	20 : 49
Únor	09 : 55	14 : 58	20 : 52
Březen	09 : 47	14 : 48	20 : 22
Duben	09 : 20	14 : 20	20 : 02
Květen	09 : 15	14 : 08	19 : 58
Červen	09 : 23	14 : 13	20 : 12
Červenec	09 : 38	14 : 07	20 : 03
Srpen	09 : 40	14 : 21	20 : 10
Září	09 : 32	14 : 15	19 : 52
Říjen	09 : 43	14 : 12	19 : 59
Listopad	09 : 57	14 : 53	20 : 37
Prosinec	09 : 50	14 : 49	20 : 46

Tabulka 21: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese Kroměříž.

Z tabulky (Tab. 21) je zřejmé, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. a IV. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede zejména po silnicích nižších tříd, a ty bývají v zimních měsících hůře udržované, a tomu musí strojník přizpůsobit jízdu na místo mimořádné události.

4.1.3 Okres Vsetín

Nejprve si uvedeme celoroční průměrnou dobu dojezdu v okrese Vsetín, bez ohledu na typ mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 21	01 : 06	07 : 28	09 : 55
III	01 : 21	01 : 06	11 : 03	13 : 30

Tabulka 22: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2009.

V okrese Vsetín byla u 67% sledovaných mimořádných událostí jako první na místě jednotka z profesionálních stanic Vsetín nebo Valašské Meziříčí. U událostí typu požár a dopravní nehoda byla obecní JPO jako první na místě v 52%, v tomto ohledu je vsetínský okres jedinečný. Je to způsobeno zejména velikostí okresu a tím, že má pouze dvě profesionální jednotky. To je právě kompenzováno velkým množstvím JPO II (Jablůnka, Halenkov, Karolinka, Horní Bečva, Rožnov pod Radhoštěm, Kelč), které jsou na místě

většinou dříve než profesionální JPO I. Zároveň okres Vsetín má pouze čtyři obce ve IV. stupni nebezpečí území a během roku se v nich nevyskytl dostatečný počet mimořádných událostí pro vypracování statistiky. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
II	09 : 45	09 : 46	09 : 58	09 : 50	09 : 59
III	13 : 01	13 : 26	13 : 15	13 : 44	13 : 39

Tabulka 23: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Vsetín.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynechána statistika území ve IV. stupni nebezpečí, pro nedostatek dat.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	10 : 09	13 : 06
Únor	10 : 11	13 : 18
Březen	09 : 42	13 : 48
Duben	09 : 30	13 : 20
Květen	09 : 19	13 : 08
Červen	09 : 23	13 : 53
Červenec	09 : 35	13 : 26
Srpen	09 : 44	13 : 41
Září	09 : 27	13 : 47
Říjen	09 : 36	13 : 33
Listopad	10 : 17	13 : 14
Prosinec	10 : 22	13 : 22

Tabulka 24: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese Vsetín.

Z tabulky (Tab. 24) je patrné, že počasí v jednotlivých měsících nemá vliv na dojezdnost, naopak v zimních měsících je na územích se III. stupněm nebezpečí dokonce kratší a to i

přesto, že okres Vsetín mívá, zejména ve své východní části, největší množství sněhových srážek z celého kraje.

4.1.4 Okres Uherské Hradiště

Jako poslední bude uvedena statistika dojezdnosti za rok 2009 v okrese Uherské Hradiště. Nejprve bude uvedena průměrná dojezdnost bez rozlišení typů mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 21	01 : 06	06 : 57	09 : 24
III	01 : 21	01 : 06	09 : 28	11 : 55
IV	01 : 21	01 : 06	22 : 26	24 : 53

Tabulka 25: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2009.

Vidíme, že dojezdnost JPO na území se IV. stupněm nebezpečí je velmi vysoká. V okrese Uherské Hradiště byla u 73% sledovaných mimořádných událostí jako první namístě jednotka z profesionálních stanic Uherský Brod nebo Uherské Hradiště. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. I když má okres Uherské Hradiště pouze dvě profesionální stanice HZS Zlínského kraje obdobně jako okres Vsetín, není procentuální podíl toho, kdy dojede jako první na místo JPO I, tak nízký. To může být způsobeno i rovinatým terénem, který umožňuje rychlejší jízdu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané popluchy
II	09 : 35	09 : 26	09 : 18	09 : 22	09 : 39
III	11 : 50	11 : 46	12 : 08	12 : 02	12 : 09
IV	24 : 08	24 : 52	00 : 00	24 : 43	24 : 10

Tabulka 26: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Uherské Hradiště.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdností k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynecháno území s IV. stupněm nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	09 : 14	11 : 56
Únor	09 : 25	11 : 48
Březen	09 : 47	12 : 08
Duben	09 : 20	11 : 20
Květen	09 : 09	11 : 48
Červen	09 : 26	11 : 33
Červenec	09 : 28	12 : 07
Srpen	09 : 02	11 : 51
Září	09 : 15	11 : 45
Říjen	09 : 17	11 : 52
Listopad	09 : 39	11 : 59
Prosinec	09 : 32	12 : 12

Tabulka 27: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese Uherské Hradiště.

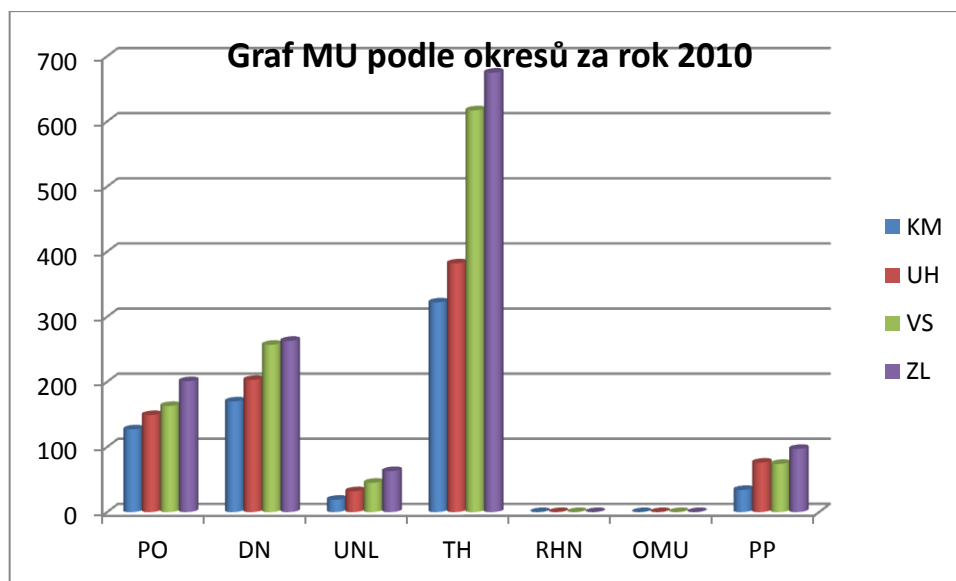
Je zřejmé, že počasí v jednotlivých měsících nemá velký vliv na dojezdnost zejména proto, že okres Uherské Hradiště bývá nejteplejší a mívá nejnižší sněhové srážky. Zároveň je protkán velkým množstvím rychlostních komunikací a silnicemi prvních tříd, které jsou i v zimních měsících dobře udržované.

4.2 Statistika podle okresů za rok 2010

Typ události / Okres	KM	UH	VS	ZL
Požáry (P)	135	146	185	218
Dopravní nehody (DN)	175	201	215	283
Únik nebezpečných látek (UNL)	17	26	44	56
Technické havárie (TH)	413	500	608	695
Radiční havárie a nehoda (RHN)	0	0	0	0
Ostatní mimoř. události (OMU)	0	0	0	0
Plané poplachy (PP)	47	46	79	78
Celkem	787	921	1 131	1 330

Tabulka 28: Přehled událostí podle okresů v roce 2010.

V roce 2010 ve Zlínském kraji bylo řešeno 4169 událostí. V porovnání s rokem 2009 je to o 632 událostí více. Z celkového počtu řešených událostí ve Zlínském kraji byly nejčetnějšími událostmi technické havárie 2216 (+828), nárůst byl způsoben zejména květnovými a červnovými povodněmi, dále pak dopravní nehody 874 (+39) a požáry 686 (+13). Opět je nejvíce událostí ve Zlínském a Vsetínském okrese, ale výrazně se jim přiblížil okres Uherské hradiště.



Graf 6: Počty MU podle okresů v roce 2010.

Nyní se budeme dojezdností a v rámci okresů budeme dělit ještě podle stupně nebezpečí jednotlivých katastrálních území, které jsme si uvedli v kapitole plošného pokrytí. Doba vytěžení hovoru a nasazení JPO s vyhlášením poplachu bude neměnná u všech jednotek a typů událostí, jelikož na ni nemá vliv počasí. Tyto časy jsou průměrné doby ze 400 datových vět během celého roku a různých typů mimořádných událostí.

4.2.1 Okres Zlín

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
I	01 : 29	01 : 02	05 : 25	07 : 56
II	01 : 29	01 : 02	07 : 42	10 : 13
III	01 : 29	01 : 02	12 : 41	15 : 11
IV	01 : 29	01 : 02	16 : 12	18 : 43

Tabulka 29: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2010.

V okrese Zlín byla v daném roce u 84% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Zlín, Otrokovice, Slavičín, Luhačovice nebo Valašské Klobouky. Obecní JPO byli jako první pouze u mimořádných událostí, které vznikly na katastrálních územích s III. stupněm nebezpečí. To je způsobeno zejména tím, že v prvním sledu jsou dobrovolné jednotky nasazovány pouze na požáry a někdy na dopravní nehody (pokud mají předurčenost) a výhodným rozmístěním profesionálních stanic na území celého okresu. Oproti roku 2009 došlo ke změně některých časů, ale to souvisí se změnou lokalit, ve kterých se sledované mimořádné události udály.

V následující tabulce už budeme mít rozděleny jednotlivé typy mimořádných událostí a bude nás zajímat, jestli se dojezdnost nějak liší v závislosti na typu mimořádné události. Zároveň bude k časům přičtena doba **2 : 31** minuty, která je potřebná na vytěžení hovoru a vyslání sil a prostředků s vyhlášením poplachu. Ta je pro všechny typy mimořádných událostí stejná. V tabulce už bude tedy uveden celkový čas dojezdnosti.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
I	07 : 54	07 : 49	07 : 47	07 : 58	07 : 52
II	10 : 15	10 : 06	10 : 18	10 : 02	09 : 58
III	15 : 01	14 : 58	15 : 16	15 : 18	14 : 49
IV	00 : 00	18 : 48	00 : 00	18 : 13	00 : 00

Tabulka 30: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Zlín.

V tabulce (Tab. 30) jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdností k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem. U IV. stupně nebezpečí jsou časy dojezdnosti pouze u dvou typů mimořádných událostí, jelikož ostatní se na daném území nevyskytly.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků a kvůli nedostatku událostí v jednotlivých měsících bez území se IV. stupněm nebezpečí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	I.	II.	III.
Leden	08 : 01	10 : 22	15 : 42
Únor	07 : 58	10 : 25	15 : 52
Březen	07 : 55	10 : 05	15 : 37
Duben	07 : 27	10 : 11	15 : 41
Květen	07 : 42	09 : 48	15 : 15
Červen	07 : 24	09 : 53	15 : 36
Červenec	07 : 38	10 : 12	15 : 30
Srpen	07 : 42	10 : 08	15 : 22
Září	07 : 44	09 : 42	15 : 17
Říjen	07 : 39	10 : 17	15 : 02
Listopad	07 : 58	10 : 38	14 : 53
Prosinec	07 : 59	10 : 33	15 : 41

Tabulka 31: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese Zlín.

Je patrné, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost i z toho důvodu, že v roce 2010 bylo několik sněhových kalamiť, což protáhlo časy v zimních měsících, ale rozdíly i přes to nejsou nikterak výrazné.

4.2.2 Okres Kroměříž

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 29	01 : 02	07 : 02	09 : 33
III	01 : 29	01 : 02	10 : 35	13 : 06
IV	01 : 29	01 : 02	17 : 42	20 : 13

Tabulka 32: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2010.

Tabulka (Tab. 32) zachycuje průměrný čas dojezdnosti JPO k mimořádné události bez ohledu na její typ. V okrese Kroměříž byla v roce 2010 u 95% sledovaných mimořádných událostí jako první na místě jednotka z profesionálních stanic Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem nebo Morkovice. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Na území IV. stupně nebezpečí je doba oproti okresu Zlín vyšší, což je způsobeno odlehlými obcemi v jihozápadní části okresu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
II	09 : 35	09 : 33	09 : 27	09 : 42	09 : 36
III	13 : 07	13 : 10	12 : 47	12 : 53	13 : 11
IV	20 : 18	20 : 01	19 : 50	19 : 47	19 : 32

Tabulka 33: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Kroměříž.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.	IV.
Leden	09 : 52	13 : 46	20 : 41
Únor	09 : 55	13 : 37	20 : 46
Březen	09 : 47	13 : 49	20 : 33
Duben	09 : 20	13 : 10	20 : 09
Květen	09 : 15	13 : 22	19 : 58
Červen	09 : 23	13 : 21	20 : 12
Červenec	09 : 38	13 : 02	20 : 23
Srpen	09 : 40	13 : 10	20 : 17
Září	09 : 32	13 : 12	19 : 51
Říjen	09 : 43	12 : 52	19 : 57
Listopad	09 : 57	13 : 29	20 : 25
Prosinec	09 : 50	13 : 41	20 : 46

Tabulka 34: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese Kroměříž.

Z tabulky (Tab. 34) je zřejmé, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. a IV. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede hlavně po silnicích nižších tříd, a ty bývají v zimních měsících hůře udržované, a tomu musí strojník přizpůsobit jízdu na místo mimořádné události.

4.2.3 Okres Vsetín

Nejprve si uvedeme celoroční průměrnou dobu dojezdu v okrese Vsetín, bez ohledu na typ mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 29	01 : 02	07 : 22	09 : 53
III	01 : 29	01 : 02	10 : 46	13 : 17

Tabulka 35: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2010.

V okrese Vsetín byla v roce 2010 u 64% sledovaných mimořádných událostí jako první na místě jednotka z profesionálních stanic Vsetín nebo Valašské Meziříčí, což je ještě méně než v předešlém roce. U událostí typu požár a dopravní nehoda byla obecní JPO jako první na místě dokonce v 54%, v tomto ohledu je vsetínský okres jedinečný. Je to způsobeno zejména velikostí okresu a tím, že má pouze dvě profesionální jednotky. To je kompenzováno velkým množstvím JPO II (Jablůnka, Halenkov, Karolinka, Horní Bečva, Rožnov pod Radhoštěm, Kelč), které jsou na místě většinou dříve než profesionální JPO I. Okres Vsetín má pouze čtyři obce ve IV. stupni nebezpečí území a během roku se v nich nevyskytl dostatečný počet mimořádných událostí pro vypracování statistiky. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
II	09 : 52	09 : 47	09 : 36	09 : 59	09 : 38
III	13 : 15	13 : 06	13 : 25	13 : 31	13 : 02

Tabulka 36: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Vsetín.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynechána statistika území ve IV. stupni nebezpečí, pro nedostatek dat.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	10 : 28	13 : 36
Únor	10 : 17	13 : 25
Březen	09 : 40	13 : 27
Duben	09 : 23	13 : 20
Květen	09 : 21	13 : 03
Červen	09 : 32	13 : 41
Červenec	09 : 22	13 : 05
Srpen	09 : 36	13 : 14
Září	09 : 47	13 : 03
Říjen	09 : 21	13 : 26
Listopad	10 : 11	13 : 42
Prosinec	10 : 41	13 : 51

Tabulka 37: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese Vsetín.

Vidíme, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost, okres Vsetín má, hlavně ve své východní části, největší množství sněhových srážek z celého kraje, navíc je velmi kopcovitý.

4.2.4 Okres Uherské Hradiště

Jako poslední bude uvedena statistika dojezdnosti za rok 2009 v okrese Uherské Hradiště. Nejprve bude uvedena průměrná dojezdnost bez rozlišení typů mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 29	01 : 02	07 : 06	09 : 37
III	01 : 29	01 : 02	09 : 03	11 : 34
IV	01 : 29	01 : 02	22 : 06	24 : 37

Tabulka 38: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2010.

Tabulka (Tab. 38) nám ukazuje, že dojezdnost JPO na území se IV. stupněm nebezpečí je velmi vysoká. Což je způsobeno vzdálenými vesnicemi na hranicích se Slovenskem. V okrese Uherské Hradiště byla u 75% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Uherský Brod nebo Uherské Hradiště. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů a technických havárií, které vznikly na katastrálních

územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané popluchy
II	09 : 33	09 : 28	09 : 12	09 : 31	09 : 25
III	11 : 51	11 : 46	11 : 23	11 : 32	11 : 09
IV	24 : 12	24 : 42	00 : 00	24 : 43	00 : 00

Tabulka 39: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Uherské Hradiště.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynecháno území s IV. stupněm nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	09 : 25	11 : 36
Únor	09 : 29	11 : 48
Březen	09 : 44	11 : 39
Duben	09 : 36	11 : 26
Květen	09 : 09	11 : 22
Červen	09 : 26	11 : 33
Červenec	09 : 29	11 : 52
Srpen	09 : 36	11 : 29
Září	09 : 14	11 : 37
Říjen	09 : 48	11 : 41
Listopad	09 : 21	11 : 36
Prosinec	09 : 19	12 : 05

Tabulka 40: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese Uherské Hradiště.

Je vidět, že počasí v jednotlivých měsících nemá ani v tomto roce velký vliv na dojezdnost zejména proto, že okres Uherské Hradiště bývá nejteplejší a mívá nejnižší sněhové srážky.

Zároveň je protkán velkým množstvím rychlostních komunikací a silnicemi prvních tříd, které jsou i v zimních měsících dobře udržované.

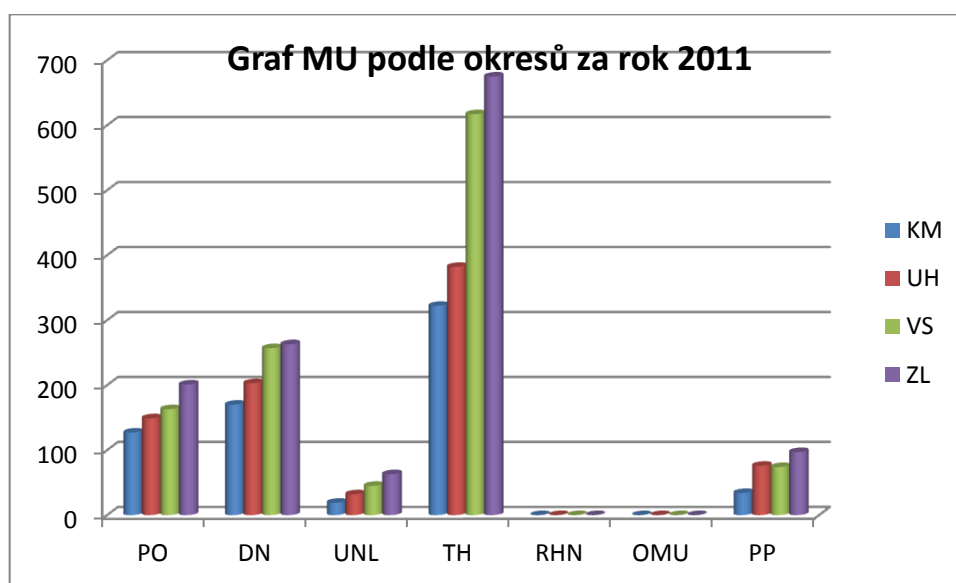
4.3 Statistika podle okresů za rok 2011

Jako další si uvedeme přehled událostí za rok 2011 a rozdělíme si je podle okresů Zlínského kraje.

Typ události / Okres	KM	UH	VS	ZL
Požáry (P)	154	183	197	225
Dopravní nehody (DN)	135	189	173	279
Únik nebezpečných látek (UNL)	20	24	37	85
Technické havárie (TH)	324	309	453	510
Radiační havárie a nehoda (RHN)	0	0	0	0
Ostatní mimoř. události (OMU)	0	0	0	0
Plané poplachy (PP)	48	59	93	81
Celkem	681	764	963	1 180

Tabulka 41: Přehled událostí podle okresů v roce 2011.

V roce 2011 ve Zlínském kraji bylo řešeno 3588 událostí. V porovnání s rokem 2010 je to o 581 událostí méně. Z celkového počtu řešených událostí ve Zlínském kraji byly nejčetnějšími událostmi opět technické havárie 1606 (-610) dále pak dopravní nehody 776 (-98) a požáry 759 (+73). Nejvíce událostí bylo hlášeno v srpnu a nejméně pak v měsíci dubnu z celkového počtu událostí.



Graf 7: Počty MU podle okresů v roce 2011.

Stejně jako v předchozích letech budeme dojezdnost dělit v rámci okresů a podle stupně nebezpečí jednotlivých katastrálních území podle plošného pokrytí. Doba vytěžení hovoru a nasazení JPO s vyhlášením poplachu bude neměnná u všech jednotek a typů událostí během celého roku, jelikož na ni nemá vliv počasí ani místo vzniku mimořádné události.

4.3.1 Okres Zlín

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
I	01 : 17	01 : 08	05 : 26	07 : 51
II	01 : 17	01 : 08	07 : 41	10 : 06
III	01 : 17	01 : 08	12 : 31	14 : 56
IV	01 : 17	01 : 08	15 : 58	18 : 23

Tabulka 42: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2011.

V okrese Zlín byla v roce 2011 u 88% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Zlín, Otrokovice, Slavičín, Luhačovice nebo Valašské Klobouky.

V následující tabulce je dojezdnost rozdělena podle jednotlivých typů mimořádných událostí a bude nás zajímat, jestli se nějak liší v závislosti na typu mimořádné události. Zároveň bude k časům přičtena doba **2 : 25** minuty, která je potřebná na vytěžení hovoru a vyslání sil a prostředků s vyhlášením poplachu.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
I	07 : 36	07 : 42	07 : 54	07 : 47	07 : 31
II	10 : 15	10 : 06	10 : 18	10 : 26	10 : 15
III	14 : 41	14 : 46	14 : 52	14 : 59	14 : 26
IV	18 : 32	00 : 00	00 : 00	19 : 01	00 : 00

Tabulka 43: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Zlín.

Jako v minulých letech jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdností k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Mimořádné události nejsou děleny podle jednotlivých

typů, protože dojezdnost se u nich výrazně neliší. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	I.	II.	III.
Leden	08 : 41	10 : 41	15 : 38
Únor	07 : 38	10 : 36	15 : 42
Březen	08 : 15	10 : 13	14 : 59
Duben	07 : 22	10 : 28	15 : 09
Květen	07 : 42	10 : 05	14 : 54
Červen	07 : 36	10 : 23	14 : 49
Červenec	07 : 41	09 : 48	14 : 35
Srpen	07 : 25	10 : 25	14 : 41
Září	07 : 20	09 : 42	14 : 36
Říjen	07 : 59	10 : 02	14 : 58
Listopad	08 : 18	10 : 27	15 : 04
Prosinec	08 : 29	10 : 20	15 : 32

Tabulka 44: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese Zlín.

Z tabulky (Tab. 44) je patrné, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede zejména po silnicích nižších tříd, a ty jsou v zimních měsících hůře udržované. Takovému stavu musí strojník přizpůsobit jízdu na místo mimořádné události. Dojezdnost na území s IV. stupněm nebezpečí nebyla zpracována pro nedostatek zásahů.

4.3.2 Okres Kroměříž

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 17	01 : 08	06 : 53	09 : 18
III	01 : 17	01 : 08	11 : 17	13 : 42
IV	01 : 17	01 : 08	17 : 57	20 : 22

Tabulka 45: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2011.

V okrese Kroměříž byla v roce 2011 u 93% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem nebo Morkovice. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Je patrné, že na území II. a III. stupně jsou časy

kratší, jelikož jsou na malém území čtyři profesionální stanice, Naopak na území IV. stupně je doba vyšší, což je způsobeno odlehlými obcemi v jihozápadní části okresu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplarchy
II	09 : 27	09 : 36	09 : 41	09 : 30	09 : 29
III	13 : 41	13 : 52	14 : 08	13 : 22	13 : 49
IV	20 : 03	19 : 48	20 : 01	19 : 56	19 : 40

Tabulka 46: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Kroměříž.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.	IV.
Leden	09 : 48	13 : 54	20 : 46
Únor	09 : 55	14 : 05	20 : 52
Březen	09 : 36	13 : 39	20 : 11
Duben	09 : 20	13 : 36	20 : 02
Květen	09 : 24	13 : 41	19 : 53
Červen	09 : 11	13 : 29	19 : 47
Červenec	09 : 38	13 : 13	19 : 36
Srpen	09 : 26	13 : 21	19 : 48
Září	09 : 32	13 : 39	19 : 32
Říjen	09 : 21	13 : 25	19 : 29
Listopad	09 : 56	14 : 02	20 : 06
Prosinec	09 : 49	14 : 11	20 : 31

Tabulka 47: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese Kroměříž.

Z tabulky (Tab. 47) vyplývá, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. a IV. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede po silnicích nižších tříd, a ty bývají v zimních měsících hůře udržované a strojníci musí volit opatrnější jízdu.

4.3.3 Okres Vsetín

Nejprve si uvedeme celoroční průměrnou dobu dojezdu v okrese Vsetín, bez ohledu na typ mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 17	01 : 08	07 : 22	09 : 47
III	01 : 17	01 : 08	11 : 15	13 : 40

Tabulka 48: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2011.

V okrese Vsetín byla u 61% sledovaných mimořádných událostí jako první na místě jednotka z profesionálních stanic Vsetín nebo Valašské Meziříčí. U událostí typu požár byla obecní JPO jako první na místě v 43% případů. Je to způsobeno zejména velikostí okresu a tím, že má pouze dvě profesionální jednotky. To je kompenzováno větším množstvím JPO II (Jablůnka, Halenkov, Karolinka, Horní Bečva, Rožnov pod Radhoštěm, Kelč), které jsou na místě většinou dříve než profesionální JPO I. Okres Vsetín má pouze čtyři katastrální území ve IV. stupni nebezpečí a během roku se v nich neuděje dostatečný počet mimořádných událostí pro vypracování statistiky. Další tabulka bude opět rozdělena dojezdnost podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané popluchy
II	09 : 35	09 : 29	09 : 42	09 : 47	09 : 51
III	13 : 22	13 : 33	13 : 47	13 : 52	13 : 41

Tabulka 49: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Vsetín.

Drobné časové rozdíly mezi dojezdami k jednotlivým typům mimořádných událostí jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců v roce. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynechána statistika území ve IV. stupni nebezpečí, pro nedostatek dat.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	10 : 09	13 : 35
Únor	09 : 37	13 : 48
Březen	09 : 42	13 : 42
Duben	09 : 30	13 : 20
Květen	09 : 41	13 : 52
Červen	09 : 23	13 : 53
Červenec	09 : 35	13 : 26
Srpen	10 : 02	13 : 36
Září	09 : 27	13 : 48
Říjen	09 : 36	13 : 56
Listopad	10 : 17	13 : 37
Prosinec	10 : 01	13 : 48

Tabulka 50: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese Vsetín.

Je patrné, že počasí v jednotlivých měsících nemá v okrese Vsetín vliv na dojezdnost, i když v zimních měsících je o něco delší.

4.3.4 Okres Uherské Hradiště

Jako poslední bude uvedena statistika dojezdnosti za rok 2011 v okrese Uherské Hradiště. Nejprve bude uvedena průměrná dojezdnost bez rozlišení typů mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 17	01 : 08	06 : 24	08 : 59
III	01 : 17	01 : 08	09 : 33	11 : 58
IV	01 : 17	01 : 08	23 : 10	25 : 35

Tabulka 51: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2011.

Vidíme, že dojezdnost JPO na území se IV. stupněm nebezpečí je znovu velmi vysoká a překračuje limity dané plošným pokrytím. V okrese Uherské Hradiště byla u 74% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Uherský Brod nebo Uherské Hradiště. Obecní JPO byli jako první pouze u části požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí a u 15% technických havárií. I když má okres Uherské Hradiště pouze dvě profesionální stanice HZS Zlínského kraje obdobně jako okres Vsetín, není procentuální podíl toho, kdy dojede jako první na

místo JPO I, tak nízký. To může být způsobeno i rovinatým terénem, který umožňuje rychlejší jízdu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané popluchy
II	08 : 45	08 : 56	09 : 02	09 : 13	09 : 06
III	11 : 46	11 : 54	11 : 48	12 : 06	12 : 01
IV	00 : 00	24 : 15	00 : 00	24 : 59	00 : 00

Tabulka 52: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Uherské Hradiště.

U mimořádných událostí typu DN, UNL a PP na katastrálním území s IV. stupněm nebezpečí nejsou uvedené časy dojezdnosti, jelikož se na daném území žádné z těchto mimořádných událostí nevyskytli.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynecháno území s IV. stupněm nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	09 : 14	12 : 22
Únor	09 : 11	11 : 53
Březen	08 : 47	12 : 09
Duben	08 : 57	11 : 37
Květen	09 : 09	11 : 48
Červen	09 : 31	11 : 33
Červenec	09 : 12	12 : 11
Srpen	08 : 47	11 : 46
Září	08 : 55	11 : 45
Říjen	09 : 21	11 : 59
Listopad	09 : 14	12 : 36
Prosinec	09 : 32	12 : 12

Tabulka 53: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese Uherské Hradiště.

Z tabulky (Tab. 53) je zřejmé, že počasí v jednotlivých měsících nemá velký vliv na dojezdnost zejména proto, že okres Uherské Hradiště má nejteplejší podnebí a nejnižší sněhové srážky. Zároveň je protkán velkým množstvím rychlostních komunikací a

silnicemi prvních tříd, které jsou i v zimních měsících dobře udržované. Ani v roce 2011 jsme nebili schopni přesvědčivě určit vliv počasí na dojezdnost JPO Zlínského kraje na místo mimořádné události.

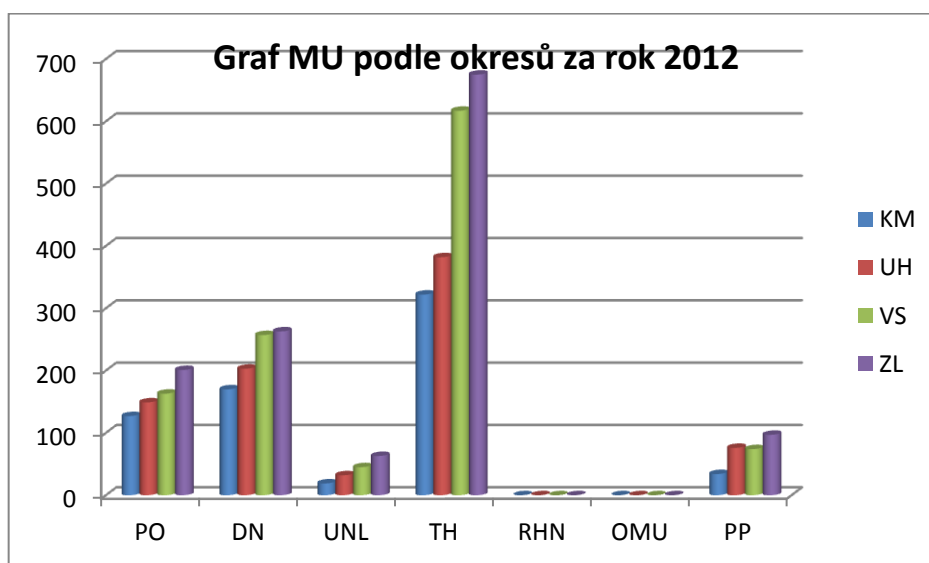
4.4 Statistika podle okresů za rok 2012

Dále bude uveden přehled mimořádných událostí za rok 2011 a rozděleny podle okresů zlínského kraje.

Typ události / Okres	KM	UH	VS	ZL
Požáry (P)	168	228	190	270
Dopravní nehody (DN)	132	219	201	270
Únik nebezpečných látek (UNL)	25	29	32	77
Technické havárie (TH)	341	329	538	583
Radiační havárie a nehoda (RHN)	0	0	0	0
Ostatní mimoř. události (OMU)	1	1	3	10
Plané poplachy (PP)	42	61	82	88
Celkem	709	867	1 046	1 298

Tabulka 54: Přehled událostí podle okresů v roce 2012.

V roce 2012 ve Zlínském kraji bylo řešeno 3920 událostí. V porovnání s rokem 2011 je to o 332 událostí více. Z celkového počtu řešených událostí ve Zlínském kraji byly nejčetnějšími mimořádnými událostmi technické havárie 1791 (+185) dále pak požáry 856 (+97) a dopravní nehody 822 (+46). Nejvíce událostí bylo hlášeno v červenci a nejméně pak v měsíci lednu z celkového počtu událostí.



Graf 8: Počty MU podle okresů v roce 2012.

Podobně jako v předchozích letech budeme dojezdnost dělit v rámci okresů a na základě stupně nebezpečí jednotlivých katastrálních území podle plošného pokrytí. Doba vytěžení hovoru a nasazení JPO s vyhlášením poplachu bude neměnná u všech jednotek a typů událostí během celého roku, jelikož na ni nemá vliv počasí ani místo výskytu mimořádné události.

4.4.1 Okres Zlín

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
I	01 : 24	01 : 13	05 : 36	08 : 13
II	01 : 24	01 : 13	07 : 38	10 : 15
III	01 : 24	01 : 13	11 : 56	14 : 34
IV	01 : 24	01 : 13	16 : 17	18 : 54

Tabulka 55: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2012.

V okrese Zlín byla v roce 2012 u 89% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic.

V následující tabulce je dojezdnost rozdělena podle jednotlivých typů mimořádných událostí a bude nás zajímat, jestli se nějak liší v závislosti na typu mimořádné události. Zároveň bude k časům přičtena doba **2 : 37** minuty, která je potřebná na vytěžení hovoru a vyslání sil a prostředků s vyhlášením poplachu.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
I	07 : 58	08 : 12	07 : 54	08 : 27	08 : 01
II	10 : 17	10 : 26	10 : 36	10 : 14	10 : 26
III	14 : 22	14 : 37	14 : 25	14 : 49	14 : 18
IV	00 : 00	00 : 00	00 : 00	19 : 29	00 : 00

Tabulka 56: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Zlín.

Opět jsou patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem. U dojezdnosti na území s IV. stupněm nebezpečí je čas pouze u technických havárií, jelikož jiné typy mimořádných událostí se na daném území nevyskytly.

V další tabulce bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Mimořádné události nejsou děleny podle jednotlivých typů, protože dojezdnost se u nich výrazně neliší. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	I.	II.	III.
Leden	08 : 41	10 : 41	15 : 18
Únor	07 : 58	10 : 36	15 : 25
Březen	08 : 05	10 : 29	14 : 59
Duben	07 : 52	10 : 36	15 : 09
Květen	08 : 42	10 : 05	14 : 54
Červen	07 : 36	10 : 23	14 : 32
Červenec	07 : 41	09 : 48	14 : 35
Srpen	07 : 25	10 : 25	14 : 24
Září	07 : 20	09 : 42	14 : 36
Říjen	07 : 59	10 : 02	14 : 29
Listopad	08 : 18	10 : 27	15 : 18
Prosinec	08 : 29	10 : 39	15 : 25

Tabulka 57: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese Zlín.

Je vidět, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s II. a III. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede po silnicích nižších tříd, a ty jsou v zimních měsících hůře udržované. Často také hraje roli kopcovitý terén. Dojezdnost na území s IV. stupněm nebezpečí nebyla zpracována pro nedostatek zásahů.

4.4.2 Okres Kroměříž

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 24	01 : 13	06 : 42	09 : 19
III	01 : 24	01 : 13	11 : 42	14 : 19
IV	01 : 24	01 : 13	17 : 21	19 : 58

Tabulka 58: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2012.

V okrese Kroměříž byla v roce 2012 u 95% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem nebo Morkovice. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů, které vznikly na katastrálních

územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Je patrné, že na území II. a III. stupně jsou časy kratší, jelikož jsou na malém území čtyři profesionální stanice, Naopak na území IV. stupně je doba vyšší, což je způsobeno odlehlými obcemi v jihozápadní části okresu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
II	09 : 20	09 : 03	09 : 37	09 : 15	09 : 14
III	13 : 38	13 : 41	14 : 01	14 : 22	13 : 51
IV	19 : 41	19 : 49	20 : 12	19 : 42	19 : 40

Tabulka 59: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Kroměříž.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny včetně doby na příjem tísňového volání a nasazení sil a prostředků s vyhlášením poplachu.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.	IV.
Leden	09 : 52	14 : 42	20 : 46
Únor	09 : 55	14 : 29	20 : 52
Březen	09 : 29	13 : 47	20 : 11
Duben	09 : 35	13 : 36	20 : 02
Květen	09 : 12	13 : 52	19 : 53
Červen	09 : 11	13 : 29	19 : 47
Červenec	09 : 24	13 : 36	19 : 36
Srpen	09 : 09	13 : 21	19 : 48
Září	09 : 17	13 : 31	19 : 32
Říjen	09 : 29	13 : 48	19 : 29
Listopad	09 : 44	14 : 09	20 : 06
Prosinec	09 : 26	14 : 54	20 : 31

Tabulka 60: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese Kroměříž.

Z tabulky (Tab. 60) vyplývá, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. a IV. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede po silnicích nižších tříd, a ty bývají v zimních měsících hůře udržované a strojníci musí volit opatrnější jízdu. U katastrálních území se IV. stupněm nebezpečí se navíc jedná od velmi odlehlé oblasti.

4.4.3 Okres Vsetín

Nejprve si uvedeme celoroční průměrnou dobu dojezdu v okrese Vsetín, bez ohledu na typ mimořádné události.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 24	01 : 13	07 : 18	09 : 55
III	01 : 24	01 : 13	10 : 42	13 : 19

Tabulka 61: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2012.

V okrese Vsetín byla u 63% sledovaných mimořádných událostí jako první na místě jednotka z profesionálních stanic Vsetín nebo Valašské Meziříčí. U událostí typu požár byla obecní JPO jako první na místě u 41% případů. Okres Vsetín má pouze čtyři katastrální území ve IV. stupni nebezpečí a během roku se v nich neudál dostatečný počet mimořádných událostí pro vypracování statistiky. Další tabulka bude opět rozdělena dojezdnost podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané popluchy
II	09 : 42	09 : 58	10 : 18	09 : 37	09 : 59
III	13 : 01	13 : 29	13 : 10	13 : 41	13 : 22

Tabulka 62: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Vsetín.

Drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců v roce. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynechána statistika území ve IV. stupni nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	10 : 17	13 : 52
Únor	09 : 37	13 : 48
Březen	09 : 44	13 : 42
Duben	09 : 30	13 : 27
Květen	09 : 41	13 : 56
Červen	09 : 26	13 : 25
Červenec	09 : 35	13 : 26
Srpen	10 : 12	13 : 18
Září	09 : 27	13 : 48
Říjen	09 : 41	13 : 57
Listopad	10 : 17	13 : 12
Prosinec	10 : 06	13 : 48

Tabulka 63: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese Vsetín.

Je patrné, že počasí v jednotlivých měsících nemá v okrese Vsetín vliv na dojezdnost, i když v zimních měsících je o několik sekund delší.

4.4.4 Okres Uherské Hradiště

Jako poslední bude uvedena statistika dojezdnosti za rok 2012 v okrese Uherské Hradiště. Nejprve bude uvedena průměrná dojezdnost bez rozlišení typů mimořádné události. A následně si ji rozdělíme podle jednotlivých typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 24	01 : 13	06 : 24	08 : 59
III	01 : 24	01 : 13	09 : 33	11 : 58
IV	01 : 24	01 : 13	23 : 10	25 : 35

Tabulka 64: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2012.

Tabulka (Tab. 64) nám ukazuje, že dojezdnost JPO na území se IV. stupněm nebezpečí je znovu velmi vysoká a překračuje limity dané plošným pokrytím. V okrese Uherské Hradiště byla u 79% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Uherský Brod nebo Uherské Hradiště. Obecní JPO byli jako první pouze u části požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí a u 12% technických havárií. I když má okres Uherské Hradiště pouze dvě profesionální

stanice HZS Zlínského kraje obdobně jako okres Vsetín, tak se procentuální podíl příjezdu první JPO na místo výrazně liší. To může být způsobeno i rovinatým terénem, který umožňuje rychlejší jízdu. Nebo lepší akceschopností dobrovolných JPO v okrese Vsetín. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
II	08 : 42	08 : 59	09 : 22	09 : 06	09 : 14
III	11 : 38	11 : 52	12 : 05	12 : 11	11 : 51
IV	00 : 00	00 : 00	00 : 00	24 : 59	00 : 00

Tabulka 65: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Uherské Hradiště.

U mimořádných událostí typu DN, UNL, P a PP na katastrálním území s IV. stupněm nebezpečí nejsou uvedené časy dojezdnosti, jelikož se na daném území žádné z těchto mimořádných událostí nevyskytli.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynecháno území s IV. stupněm nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	09 : 26	12 : 05
Únor	09 : 11	11 : 48
Březen	08 : 54	12 : 11
Duben	08 : 46	11 : 37
Květen	09 : 22	11 : 49
Červen	09 : 12	12 : 23
Červenec	09 : 39	12 : 17
Srpen	08 : 48	11 : 52
Září	08 : 55	11 : 45
Říjen	09 : 06	11 : 56
Listopad	09 : 18	12 : 31
Prosinec	09 : 04	12 : 17

Tabulka 66: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese Uherské Hradiště.

Tabulka (Tab. 66) nám ukazuje, že počasí v jednotlivých měsících nemá velký vliv na dojezdnost zejména proto, že okres Uherské Hradiště má nejteplejší podnebí a nejnižší sněhové srážky. Zároveň je protkán velkým množstvím rychlostních komunikací a silnicemi prvních tříd, které jsou i v zimních měsících dobře udržované. Ani v roce 2012 jsme nebyli schopni přesvědčivě určit vliv počasí na dojezdnost JPO Zlínského kraje na místo mimořádné události. Stále více je zřejmé, že mnohem více záleží na lokalitě a s tím spojené délce trasy na místo mimořádné události. Pro lepší závěry bychom potřebovali, aby se mimořádné události vyskytly každý měsíc na stejném místě, a to je nereálné.

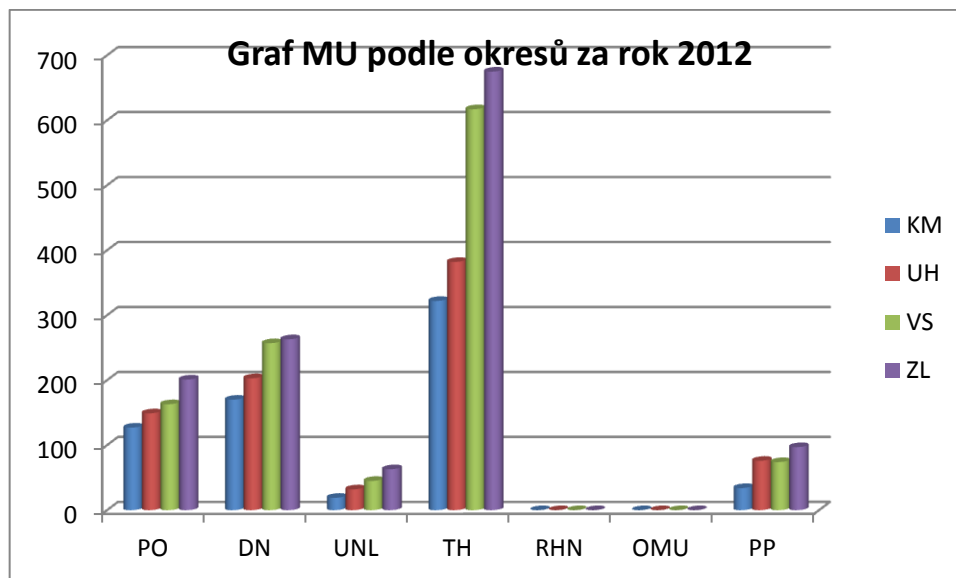
4.5 Statistika podle okresů za rok 2013

Jako poslední ze sledovaných roků je 2013. Opět si uvedeme přehled mimořádných událostí podle jednotlivých okresů.

Typ události / Okres	KM	UH	VS	ZL
Požáry (P)	127	149	163	201
Dopravní nehody (DN)	170	203	257	263
Únik nebezpečných látek (UNL)	19	32	45	63
Technické havárie (TH)	322	382	617	675
Radiační havárie a nehoda (RHN)	0	0	0	0
Ostatní mimoř. události (OMU)	0	0	0	0
Plané poplachy (PP)	34	76	74	97
Celkem	672	842	1 156	1 299

Tabulka 67: Přehled událostí podle okresů v roce 2013.

V uplynulém roce 2013 ve Zlínském kraji bylo řešeno 3969 událostí. V porovnání s rokem 2012 je to o 49 událostí více. Z celkového počtu řešených událostí ve Zlínském kraji byly nejčetnějšími událostmi technické havárie 1996 (+205), nárůst je způsoben zejména silnými bouřkami v srpnu a velmi silným větrem o vánočních svátcích, dále pak požáry 640 (-216) a dopravní nehody 893 (+71). Nejvíce událostí bylo hlášeno v srpnu a nejméně pak v měsíci únoru z celkového počtu událostí.



Graf 9: Počty MU podle okresů v roce 2013.

Jako posledním, se budeme zabývat, rokem 2013. V předchozích letech jsme dojezdnost dělili v rámci okresů a na základě stupně nebezpečí jednotlivých katastrálních území podle plošného pokrytí. V tom budeme i nadále pokračovat. Doba vytěžení hovoru a nasazení JPO s vyhlášením poplachu bude neměnná u všech jednotek a typů událostí během celého roku, jelikož na ni nemá vliv počasí ani místo mimořádné události.

4.5.1 Okres Zlín

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
I	01 : 21	01 : 02	05 : 41	08 : 04
II	01 : 21	01 : 02	07 : 43	10 : 06
III	01 : 21	01 : 02	11 : 22	13 : 45
IV	01 : 21	01 : 02	15 : 52	18 : 15

Tabulka 68: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2013.

V okrese Zlín byla v roce 2013 u 87% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Zlín, Otrokovice, Slavičín, Luhačovice nebo Valašské Klobouky.

V následující tabulce je dojezdnost rozdělena podle jednotlivých typů mimořádných událostí a bude nás zajímat, jestli se nějak liší v závislosti na typu mimořádné události.

Zároveň bude k časům přičtena doba **2 : 23** minuty, která je potřebná na vytěžení hovoru a vyslání sil a prostředků s vyhlášením poplachu.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
I	07 : 51	08 : 12	07 : 45	08 : 18	08 : 14
II	09 : 57	09 : 48	10 : 11	10 : 14	09 : 52
III	13 : 20	13 : 27	13 : 48	13 : 51	13 : 36

Tabulka 69: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Zlín.

Jsou sice patrné drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí, ale ty jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit výskytu mimořádných událostí, než jejich typem. U dojezdnosti na území s IV. stupněm nebezpečí je pro nedostatek mimořádných událostí statistika dojezdnosti zrušena.

V další tabulce bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých kalendářních měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Mimořádné události nejsou děleny podle jednotlivých typů, protože dojezdnost se u nich výrazně neliší. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	I.	II.	III.
Leden	08 : 29	10 : 54	14 : 48
Únor	07 : 52	10 : 27	14 : 25
Březen	08 : 05	10 : 32	13 : 59
Duben	07 : 52	10 : 36	13 : 19
Květen	08 : 15	10 : 06	14 : 04
Červen	07 : 36	10 : 23	13 : 32
Červenec	07 : 39	09 : 44	13 : 47
Srpen	07 : 25	10 : 13	13 : 31
Září	07 : 42	09 : 32	13 : 49
Říjen	07 : 59	10 : 02	14 : 01
Listopad	08 : 08	10 : 27	13 : 29
Prosinec	08 : 33	10 : 49	14 : 38

Tabulka 70: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese Zlín.

Je vidět, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede po silnicích nižších tříd, a ty jsou v zimních měsících hůře udržované. Často také hraje

roli kopcovitý terén. Dojezdnost na území s IV. stupněm nebezpečí nebyla zpracována pro nedostatek zásahů.

4.5.2 Okres Kroměříž

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 21	01 : 02	06 : 35	08 : 58
III	01 : 21	01 : 02	11 : 27	13 : 50
IV	01 : 21	01 : 02	17 : 08	19 : 31

Tabulka 71: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2013.

V okrese Kroměříž byla v roce 2013 u 92% sledovaných mimořádných událostí jako první namístež jednotka z profesionálních stanic Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem nebo Morkovice. Obecní JPO byli jako první pouze u požárů, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Je patrné, že na území II. a III. stupně jsou časy kratší, jelikož jsou na malém území čtyři profesionální stanice, Naopak na území IV. stupně je doba vyšší, což je způsobeno odlehlými obcemi v jihozápadní části okresu. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachu
II	09 : 06	08 : 53	09 : 12	09 : 22	08 : 44
III	13 : 51	13 : 48	14 : 11	14 : 01	13 : 51
IV	19 : 19	19 : 37	19 : 53	19 : 54	19 : 36

Tabulka 72: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Kroměříž.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců. Časy jsou uvedeny včetně doby na příjem tísňového volání a nasazení sil a prostředků s vyhlášením poplachu. Analyzujeme zda má proměnlivé počasí během roku dopad na dobu dojezdnosti.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.	IV.
Leden	09 : 24	14 : 45	20 : 33
Únor	09 : 42	14 : 32	20 : 36
Březen	08 : 49	13 : 59	19 : 51
Duben	09 : 15	13 : 36	20 : 13
Květen	09 : 12	13 : 41	19 : 53
Červen	09 : 21	13 : 27	19 : 41
Červenec	08 : 54	13 : 36	19 : 36
Srpen	08 : 51	13 : 41	19 : 29
Září	09 : 06	13 : 52	19 : 32
Říjen	08 : 32	13 : 48	19 : 48
Listopad	09 : 21	14 : 19	20 : 31
Prosinec	09 : 17	14 : 47	20 : 22

Tabulka 73: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese Kroměříž.

Z tabulky (Tab. 73) vyplývá, že počasí v jednotlivých měsících má vliv na dojezdnost zejména u mimořádných událostí na území s III. a IV. stupněm nebezpečí, protože se jedná o menší obce, do kterých se jede po silnicích nižších tříd, a ty bývají v zimních měsících hůře udržované a strojníci musí volit opatrnější jízdu. U katastrálních území se IV. stupněm nebezpečí se navíc jedná od velmi odlehle oblasti.

4.5.3 Okres Vsetín

Nejprve si uvedeme celoroční průměrnou dobu dojezdu v okrese Vsetín, bez ohledu na typ mimořádné události. Podle typu mimořádné události budeme dojezdnost dělit až v následující tabulce.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 21	01 : 02	07 : 22	09 : 45
III	01 : 21	01 : 02	11 : 08	13 : 31

Tabulka 74: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2013.

V okrese Vsetín byla u 68% sledovaných mimořádných událostí jako první na místě jednotka z profesionálních stanic Vsetín nebo Valašské Meziříčí. U událostí typu požár byla obecní JPO jako první na místě v 38% případů. Okres Vsetín má pouze čtyři katastrální území ve IV. stupni nebezpečí a během roku se v nich neudál dostatečný počet mimořádných událostí pro vypracování statistiky.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplachy
II	09 : 42	09 : 58	10 : 07	09 : 48	09 : 39
III	13 : 28	13 : 42	13 : 26	14 : 01	13 : 42

Tabulka 75: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Vsetín.

Drobné časové rozdíly mezi dojezdnostmi k jednotlivým typům mimořádných událostí jsou způsobeny spíše různorodostí lokalit, než jejich typem.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců v roce. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynechána statistika území ve IV. stupni nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	10 : 22	13 : 52
Únor	09 : 47	14 : 12
Březen	09 : 51	14 : 03
Duben	09 : 33	13 : 52
Květen	09 : 41	13 : 56
Červen	10 : 06	13 : 39
Červenec	10 : 15	14 : 11
Srpen	10 : 12	13 : 28
Září	09 : 48	13 : 55
Říjen	09 : 35	13 : 57
Listopad	10 : 17	14 : 12
Prosinec	10 : 36	14 : 36

Tabulka 76: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese Vsetín.

Je patrné, že počasí v jednotlivých měsících nemá v okrese Vsetín vliv na dojezdnost, i když v zimních měsících je o něco delší.

4.5.4 Okres Uherské Hradiště

Jako poslední bude uvedena statistika dojezdnosti za rok 2013 v okrese Uherské Hradiště. Nejprve bude uvedena průměrná dojezdnost bez rozlišení typů mimořádné události. A následně si ji rozdělíme podle jednotlivých typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území	Doba vytěžení hovoru (min)	Nasazení JPO a vyhlášení poplachu (min)	Doba od vyhl. popl. po dojezd na místo	Dojezdnost celkem (min)
II	01 : 21	01 : 02	06 : 38	09 : 01
III	01 : 21	01 : 02	09 : 42	12 : 05
IV	01 : 21	01 : 02	22 : 36	24 : 59

Tabulka 77: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2013.

V tabulce (Tab. 77) je vidět, že dojezdnost JPO na území se IV. stupněm nebezpečí je znovu velmi vysoká a překračuje limity dané plošným pokrytím. Způsobují to především mimořádné události v odlehlých obcích, jako je Žitková, Vyškovec, Lopeník a další. V okrese Uherské Hradiště byla u 77% sledovaných mimořádných událostí jako první namísto jednotka z profesionálních stanic Uherský Brod nebo Uherské Hradiště. Dobrovolná JPO byla jako první pouze u části požárů, dopravních nehod a technických havárií, které vznikly na katastrálních územích s III. a IV. stupněm nebezpečí. Další tabulka bude opět rozdělena podle typů mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území/Typ mimoř. události	Dopravní nehody	Požáry	Úniky nebezp. látek	Technické havárie	Plané poplavy
II	08 : 47	08 : 55	09 : 17	09 : 02	09 : 13
III	11 : 49	11 : 48	12 : 05	12 : 18	11 : 51
IV	25 : 36	23 : 55	00 : 00	24 : 22	00 : 00

Tabulka 78: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Uherské Hradiště.

U mimořádných událostí typu UNL a PP na katastrálním území s IV. stupněm nebezpečí nejsou uvedené časy dojezdnosti, jelikož se na daném území žádné z těchto mimořádných událostí nevyskytly.

Jako další bude dojezdnost srovnána podle jednotlivých měsíců, abychom zjistili, jaký má vliv proměnlivé počasí během roku. Časy jsou uvedeny opět včetně příjmu tísňového volání a nasazení sil a prostředků. Znovu bude vynecháno území s IV. stupněm nebezpečí, pro nedostatek mimořádných událostí.

Měsíc / Stupeň nebezpečí území	II.	III.
Leden	09 : 36	12 : 12
Únor	09 : 24	11 : 48
Březen	08 : 57	12 : 21
Duben	08 : 46	11 : 48
Květen	09 : 02	11 : 52
Červen	09 : 12	12 : 11
Červenec	09 : 16	12 : 23
Srpen	08 : 41	11 : 41
Září	08 : 53	11 : 36
Říjen	09 : 06	11 : 56
Listopad	09 : 24	12 : 23
Prosinec	09 : 19	12 : 08

Tabulka 79: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese Uherské Hradiště.

Tabulka (Tab. 79) nám ukazuje, že počasí v jednotlivých měsících nemá velký vliv na dojezdnost zejména proto, že okres Uherské Hradiště má nejteplejší podnebí a nejnižší sněhové srážky. Zároveň je protkán velkým množstvím rychlostních komunikací a silnicemi prvních tříd, které jsou i v zimních měsících dobře udržované. Ani v roce 2013 jsme nebyli schopni přesvědčivě určit vliv počasí na dojezdnost JPO Zlínského kraje na místo mimořádné události.

Jak je vidět z uvedených statistik, je doba dojezdnosti za posledních pět let v jednotlivých okresech poměrně stálá a v jednotlivých letech se v rámci územních odborů liší maximálně o desítky sekund. Dokonce jsou časy tak nízké, že i časem nutným na vytěžení tísňového volání, nasazení sil a prostředků a vyhlášení poplachu, se dojezd první jednotky na místo vejde i do limitu stanoveného v plánu plošného pokrytí.

Jedinou výjimkou je okres Uherské Hradiště, kde dojezdnost k mimořádným událostem, které vzniknou na katastrálním území s IV. stupněm nebezpečí, překračuje limit 20 minut pro příjezd první JPO na místo zásahu. Je to dáno především velkými vzdálenostmi, vzhledem k tomu, že z Uherského Brodu je to do Žitkovce 23 km a do Vyškovce dokonce 26 km. Na opačném konci okresu jsou Staré Hutě a Stupava od Uherského Hradiště vzdáleny 21 km. To jsou vzdálenosti, které nelze do 20 minut ujet ani osobním automobilem a navíc jsou to vzdálenosti do centra obcí, ale pokud mimořádná událost (například lesní požár) vznikne v hůře přístupném terénu mimo centrum obce, tak jsou dojezdové doby ještě mnohem vyšší.

5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Aby nebyl pohled na problematiku dojezdnosti v mé práci příliš jednostranný, rozhodl jsem se požádat o názor své zkušenější kolegy napříč funkcemi v rámci HZS Zlínského kraje.

5.1 Vzorek dotazovaných

Potřeboval jsem zvolit, respondenty z takových funkcí, které by obsáhli celou problematiku dojezdnosti od příjmu tísňového hovoru, po příjezd jednotky na místo. Proto jsem zvolil dotazované následovně:

- Vedoucí oddělení OPIS kraje
- Vedoucí operační důstojník směny OPIS kraje
- Ředitel územního odboru Zlín
- Velitel stanice HZS Zlínského kraje - Valašské Klobouky
- Velitel čety JPO I
- Strojník JPO I

Celkem se jedná o 8 respondentů, což je jako statistický vzorek příliš málo, ale bude to stačit na poskytnutí odlišného pohledu na problematiku dojezdnosti.

5.2 Formulace problému a stanovení cílů

Hlavní výzkumný problém byl zjistit názor příslušníků na dojezdnost JPO HZS kraje a závažnost jednotlivých faktorů, které ji ovlivňují. Cílem dotazování bylo získat co nejrozmanitější pohled na problematiku dojezdnosti a proto jsem se zaměřil na tři oblasti:

- Celkové hodnocení dojezdnosti v rámci HZS kraje. Tomuto cíli odpovídá otázka číslo 1.
- Hodnocení jednotlivých faktorů ovlivňujících dojezdnost JPO na místo mimořádné události. Tomuto cíli odpovídají otázky 2 - 6, 8 a 9.
- Vlastní návrhy na zlepšení dojezdnosti. Tomuto cíli odpovídají otázky 7 a 10.

5.3 Výzkumná technika

Vzhledem k cílům práce a formulaci problému jsem jako formu výzkumu zvolil krátký dotazník s 10 otázkami, které jsem jim pokládal při osobním rozhovoru. Zvolil jsem několik druhů otázek, otevřené, polootevřené a uzavřené. Dotazník je k nahlédnutí v příloze P II.

5.4 Způsob zpracování dat

- kategorizace - bude použita u vlastních odpovědí respondentů, tedy u otázek číslo 7 a 10 a dále u zdůvodnění odpovědí na otázky číslo 2 a 3
- tabulka četností bude použita u všech otázek kromě čísla 7 a 10

5.5 Interpretace výsledků

V této kapitole jsou předloženy zpracované výsledky odpovědí respondentů, které jsou buď kategorizovány, nebo uvedeny v tabulkách četností. Podkapitoly potom nesou názvy podle proměnných vyskytujících se v jednotlivých výzkumných otázkách.

5.5.1 Hodnocení doby dojezdnosti JPO HZS kraje

V první otázce se měli respondenti vyjádřit k dojezdnosti JPO na místo mimořádné události v rámci Zlínského kraje.

Doba dojezdnosti	Četnost odpovědí
Krátká	2
Dostatečná	5
Nedostatečná	1
Příliš dlouhá	0

Tabulka 80: vyhodnocení odpovědí na otázku doby dojezdnosti.

Z tabulky 81 je patrné, že většina respondentů si myslí, že současná doba dojezdnosti je dostatečná nebo dokonce krátká, pouze jeden respondent si myslí, že je nedostatečná. Někteří respondenti, ale podotkli, že obecná odpověď neexistuje a vždy záleží na konkrétní lokalitě.

5.5.2 Vyhodnocení odpovědí na časový limit vytěžování tísňových hovorů

V této otázce se respondenti vyjadřovali ke stanovení pevného limitu na vytěžování tísňového hovoru, podobně jako je pevně stanovena doba výjezdu JPO ze stanice. Ve druhé části měli svoji odpověď zdůvodnit.

Pevné stanovení limitu vytěžování tísňového hovoru	Četnost odpovědí
ANO	0
NE	7
Nevím	1

Tabulka 81: Vyhodnocení odpovědí na stanovení limitu pro vytěžování tísňového hovoru.

Odpověď na 2. otázku byla velmi jednoznačná, téměř všichni dotazovaní si myslí, že se nemá stanovovat pevný limit na vytěžování tísňového hovoru. V další tabulce budou uvedeny nejčastější zdůvodnění odpovědí.

Zdůvodnění odpovědi na otázku číslo 2	Četnost odpovědí
Zvyšování stresu operátorů TCTV 112	4
Rozdílná míra stresu oznamovatelů	3
Možná ztráta důležitých informací	3
Upřesnění místa má přednost před rychlostí vytěžování	1

Tabulka 82: Důvody odpovědi na otázku číslo 2.

Z tabulky (Tab. 82) je patrné, že důvodů je více než respondentů, je to způsobeno tím, že někteří dotázaní uvedli více důvodů.

5.5.3 Vyhodnocení odpovědí na zrychlení vysílání JPO se vznikem OPIS kraje Zlín

V další otázce se respondenti měli vyjádřit, zda zřízení centrálního OPIS kraje napomohlo zrychlení vysílání sil a prostředků.

Zrychlení vysílání sil a prostředků	Četnost odpovědí
ANO	2
NE	4
Nevím	2

Tabulka 83: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 3.

Pouze 2 dotazovaní si myslí, že vznik OPIS HZS Zlínského kraje zrychlilo vysílání sil a prostředků, 4 tazatelé myslí, že ke zrychlení nedošlo a 2 nedokázali na otázku odpovědět.

5.5.4 Hodnocení výjezdových časů ze stanice

Jako další mě zajímal názor respondentů na dobu výjezdu JPO ze stanice k ohlášené mimořádné události.

Vyhodnocení odpovědí na dobu výjezdu	Četnost odpovědí
Je na minimální možné hranici	2
Je dostatečná	6
Mohla by být nižší	0
Nedokážu posoudit	0

Tabulka 84: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 4.

Šest respondentů odpovědělo, že doba výjezdu ze stanice je dostatečná a pro 2 je dokonce na minimální možné hranici.

5.5.5 Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 5 a 6

V následující otázce měli respondenti ohodnotit požární automobily profesionálních a dobrovolných jednotek HZS Zlínského kraje stupnicí od 1 do 5 jako ve škole.

Úroveň požárních automobilů JPO I HZS Zlínského kraje	Četnost odpovědí
1 - vynikající	0
2 - chvalitebná	8
3 - dobrá	0
4 - dostatečná	0
5 - nedostatečná	0

Tabulka 85: Vyhodnocení odpovědí na 5. otázku.

Všichni respondenti se shodli na známce 2, je těžké posoudit nakolik je jejich odpověď diplomatická a nakolik si to vážně myslí.

Úroveň požárních automobilů u dobrovolných JPO	Četnost odpovědí
1 - vynikající	0
2 - chvalitebná	2
3 - dobrá	5
4 - dostatečná	1
5 - nedostatečná	0

Tabulka 86: Vyhodnocení odpovědí na 6. otázku

Je vidět, že u techniky dobrovolných JPO je hodnocení rozmanitější. Podle 5 respondentů je úroveň dobrá, 2 si myslí, že chvalitebná a jen jeden dotazovaný ji ohodnotil známkou 4.

5.5.6 Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 7

V další otázce měli respondenti uvést hlavní nedostatky požární techniky ve Zlínském kraji bez ohledu na druh JPO. Na vyhodnocení bude použita kategorizace.

Hlavní nedostatky požární techniky ve Zlínském kraji	Četnost odpovědí
Zastaralost techniky	2
Chybí vyprošťovací automobil	4
Nevyhovující pohon kol	1
Poruchovost	1

Tabulka 87: Přehled odpovědí na otázku číslo 7.

Překvapivě největším nedostatkem je pro respondenty absence speciálního vyprošťovacího automobilu a až na druhém místě zastaralost techniky u dobrovolných JPO.

5.5.7 Hodnocení strojníků a jejich znalosti hasebních obvodů

Otázka číslo 8 se ptá na znalosti strojníků, které se týkají jejich hasebního obvodu. Respondenti měli opět hodnotit pomocí školní stupnice od 1 do 5.

Úroveň požárních automobilů u dobrovolných JPO	Četnost odpovědí
1 - vynikající	2
2 - chvalitebná	3
3 - dobrá	2
4 - dostatečná	1
5 - nedostatečná	0

Tabulka 88: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 8.

Z tabulky (Tab. 88) je patrné, že hodnocení strojníků a jejich znalostí hasebního obvodu se mezi příslušníky velmi liší. Pokud bychom měli známky zprůměrovat, vyšla by lepší dvojka.

5.5.8 Hodnocení navádění JPO na místo mimořádné události prostřednictvím OPIS HZS Zlínského kraje

V další otázce mě zajímal názor příslušníků na navigování JPO, na místo mimořádné události, prostřednictvím operačního střediska. Znovu měli hodnotit školní stupnicí od 1 (vynikající) do 5 (nedostatečná).

Vyhodnocení odpovědí na 9. otázku	Četnost odpovědí
1 - vynikající	6
2 - chvalitebná	1
3 - dobrá	0
4 - dostatečná	0
5 - nedostatečná	0

Tabulka 89: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 9.

Na otázku číslo 9 odpovědělo 6 z 8 respondentů známkou 1, jeden hodnotil známkou 2 a jeden příslušník se zdržel odpovědi, jelikož to nedokázal zhodnotit.

5.5.9 Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 10

V poslední otázce jsem se respondentů ptal jaké opatření, nařízení nebo technické prostředky by navrhovali ke snížení dojezdnosti v rámci JPO HZS Zlínského kraje. Uvedeme si pouze výčet návrhů:

- Důkladná znalost strojníků hasebního obvodu, včetně dojezdových tras.
- Větší ohleduplnost ostatních účastníků silničního provozu.
- Občané by měli dbát na správné parkování v sídelních jednotkách, aby byl zajištěn bezproblémový průjezd vozidel HZS.
- Přepřepcování Požárního poplachového plánu pro některé obce.
- Pořízení speciální vyprošťovací techniky a dalších vozidel typu RZA.
- Zobrazení všech jedoucích vozidel jednotek JPO I a II, jak na OPIS kraje, tak i v každém vozidle JPO I.

5.6 Shrnutí dotazníkového šetření

Cílem dotazníku bylo zjistit, jak o problematice dojezdnosti smýšlejí ostatní příslušníci a zejména ti na řídicích místech, v jejichž kompetenci je zavedení některých navrhovaných řešení. Zjistil jsem, že většinový názor je, pokud to funguje, tak do toho hlavně nezasahovat a nic neměnit. Každý byl schopen uvést příklad, co by se mohlo zlepšit, ale zároveň dodávali, že současný stav dojezdnosti JPO HZS Zlínského kraje je velmi dobrý. Nyní se práce zaměří na návrhy zlepšení, které by měly vliv na zkrácení doby dojezdnosti.

6 NÁVRHY OPATŘENÍ ZLEPŠUJÍCÍCH DOJEZDNOST

V průběhu práce byly uvedeny všechny zásadní fáze a faktory, které mají vliv na celkovou dojezdnost. Na základě analýzy dojezdových časů bylo zjištěno, že během posledních 5 let nesplňují předepsané dojezdové časy pouze JPO, které zasahují na katastrálním území obcí v okrese Uherské Hradiště, které jsou zařazeny do IV. stupně nebezpečí dle plánu plošného pokrytí. Na zbytku území Zlínského kraje je průměrná dojezdnost v limitu a v některých oblastech i výrazně pod limitem. I přesto budou v této kapitole navržena opatření, která by mohla dobu dojezdnosti ještě snížit.

Rozdělíme si je do následujících kategorií:

- Legislativa,
- technika,
- technologie,
- odborná příprava,
- prevence.

6.1 Legislativa

Z pohledu zákonů a předpisů by byla nejnadhnější úprava Požárního poplachového plánu Zlínského kraje u některých katastrálních území. Netvrdím, že jsou tam vyloženě chyby, ale rozhodně by se dali vylepšit některá katastrální území. Dojezdnost by se dala například zkrátit k mimořádným událostem na katastrálním území Vrbětic, které patří pod obec Vlachovice v okrese Zlín. Je paradoxní, že do Vrbětic není v prvním stupni nasazena jednotka ze Slavičína i přesto, že do Vlachovic, které leží ještě o půl kilometrů dál, v prvním stupni figuruje. A jak nedávný požár trávy ukázal, jednotka ze Slavičína byla na místě o necelou minutu dříve než jednotka z Valašských Klobouk, která v prvním stupni je. Je třeba podotknout, že i když jednotka valašských Klobouk byla na místě později, stále její dojezdový čas byl pod hranicí stanovenou plánem plošného pokrytí.

Další legislativní možností zkrácení dojezdových časů, by se dosáhlo změnou předurčenosti některých jednotek JPO II a JPO III, aby mohli jezdit například na dopravní nehody místo profesionálních jednotek, které to mají podstatně dál. To by se týkalo zejména JPO v okrese Uherské Hradiště, jako je například JSDH Starý Hrozenkov.

6.2 Technika

V oblasti techniky se jedná především o požární automobily, ale mohli bychom zde zahrnout i pořízení technických prostředků, jako je dýchací technika nebo sada na vyprošťování u dopravních nehod. To by umožnilo některým dobrovolným jednotkám vyjíždět k mimořádným událostem požár a dopravní nehoda již v prvním stupni, společně s profesionálními JPO.

Jak už bylo zmíněno, v oblasti techniky by dojezdnost nejvíce zkrátily nové požární vozidla. Například pořízení více vozidel RZA na profesionální stanice, by zkrátilo dojezdnost k dopravním nehodám. Taktéž výměna zastaralých CAS u dobrovolných JPO II a JPO III, by napomohlo ke zkrácení doby dojezdu. Vždyť některé dobrovolné jednotky jezdí s technikou z 80. let, jako například JPO III Koryčany.

Pořízení nové požární techniky, je ale především otázkou peněz a drtivá většina obcí nemá dostatek financí na pořízení nové CAS, která stojí kolem 8 miliónů. I přesto došlo během posledních 2 let ve Zlínském kraji k pořízení 15 kusů nových požárních automobilů. Z toho 9 jich putovalo na profesionální stanice a 6 na stanice dobrovolných hasičů.

6.3 Technologie

Z oblasti technologií by velmi pomohlo zavedení navigačních modulů do všech vozidel JPO I a JPO II, které by umožnily sledování pohybu techniky v reálném čase nejen na OPIS kraje, ale i například ve vozidlech profesionálních jednotek, aby měli lepší přehled o pohybu ostatních vozidel. Z pohledu operačního střediska by to velmi usnadnilo navigaci jednotek na místo zásahu a umožnilo by to operátorům zároveň hlídat, jestli strojník někde špatně odbočil nebo jede do nesprávné ulice.

S tím souvisí i častější a podrobnější aktualizace softwaru GIS, které slouží jako mapové podklady operátorům TCTV 112. Někdy se stává, že volající udá ulici nebo číslo popisné a operátor ho nemůže zadat do mapy, protože se jedná například o novostavbu, která nebyla zanesena do aktualizací. Tím dochází k dalšímu dotazování a zbytečnému prodlužování hovoru. Zároveň by pomohlo operátorům zanesení nových a aktualizace starých objektů do mapových podkladů. Jako jsou benzinové pumpy, nové nákupní střediska, velké podniky a další orientační body, které by pomohli určit polohu volajícího.

Další pomocí by mohl být systém číselného značení pouličních lamp do mapových podkladů, jako je to například v Praze nebo Liberci. Ve Zlínském kraji by stačilo kdyby se to týkalo pouze Zlína, jakožto největšího města. Volající by už nadále nemusel hledat název ulice nebo číslo popisné, kde se zrovna nachází, ale pouze by přišel k nejbližší lampě a nadiktoval její číslo operátorovi. To velmi zrychlilo a hlavně zpřesnilo lokalizaci mimořádné události ve velkých městech.

Další novinkou je zavádění vyhlásování poplachu počítačem, kdy důstojník pouze nasadí techniku a zmáčkne výjezd s vyhlášením poplachu. Počítač už se dále postará o vše sám, tak že automatické akce se spustí jako doposud, ale místo mluveného hlášení důstojníka, přečte počítač obsah datové věty a druh nasazené techniky. Tento systém je zatím zkoušen pouze na požární stanici Zlín a není možné posoudit, jestli dobu dojezdnosti skutečně zkrátí.

6.4 Odborná příprava

S dojezdností souvisí zejména odborná příprava strojníků a příslušníků v oblasti znalosti hasebního obvodu. K tomuto účelu slouží zejména kondiční jízdy, které jsou nařízené několikrát do měsíce pro každého strojníka. Zároveň slouží strojníkům i k seznámení s daným vozidlem a jeho jízdními vlastnostmi, jelikož na žádné požární stanici nejsou dva požární automobily stejné. K tomuto účelu slouží i nejrůznější cvičení, ale těch je pouze několik do roka.

Já bych navrhoval dokonce každý týden alespoň jednu kondiční jízdu pro každého strojníka, jelikož zejména v bývalých okresních městech, které mají velký počet ulic a často jsou jejich názvy velmi podobné a dají se lehce splést.

Zároveň je důležité znát ve městech nejlepší dojezdové trasy a vědět kterým místům se vyhnout, jelikož některé úzké ulice se zaparkovanými auty, jsou pro široká požární vozidla neprůjezdné. To bývají případy centra města a velkých sídlišť.

6.5 Prevence

Tato podkapitola se zaměří zejména na obyvatelstvo. Důležitou součástí dojezdnosti je jízda v provozu na místo mimořádné události a zejména ve městech bývá problém

s neukázněnými řidiči, kteří svojí neznalostí nebo někdy i úmyslně brání a brzdí průjezd požárních vozidel. Když jsem se ptal ve svém okolí jakým způsobem se dělá prostor vozidlům HZS na víceproudé silnici každý třetí řidič nevěděl nebo si nebyl jistý a bylo jedno, jestli se jedná o muže nebo ženu. Proto bych doporučil v tomto směru alespoň letákovou kampaň v MHD a víc se na tuto problematiku zaměřit už v autoškolách.

Další problém způsobují řidiči neukázněným parkováním v úzkých ulicích a mimo vyhrazené parkovací zóny. Proti tomu pomůže pouze důslednější postup městské police, která by měla častěji hlídat parkování zejména v centru a úzkých ulicích, kde by mohl vzniknout problém.

ZÁVĚR

Cílem práce byla analýza současného stavu dojezdnosti jednotek požární ochrany HZS Zlínského kraje a návrh možností zlepšení současného stavu.

V první kapitole byla popsána základní charakteristika a členění JPO HZS České republiky. Byla zmíněna organizační struktura HZS ČR a druhy jednotek. Byla popsána specifikace jednotlivých typů JPO a zmíněn plán plošného pokrytí a ukázáno, jak se jednotlivá katastrální území dělí podle stupně nebezpečí. Ve druhé kapitole byla zmíněna historie a vznik HZS Zlínského kraje a obecná charakteristika Zlínského kraje. Zároveň byl uveden požární poplachový plán kraje a jeho součásti.

Ve třetí kapitole byly uvedeny fáze a faktory ovlivňující dojezdnost jednotek HZS Zlínského kraje. Byl nastíněn princip příjmu tísňového volání a nasazení JPO. Bylo zmíněno vyhlášení poplachu profesionálním i dobrovolným jednotkám. Byla uvedena základní požární technika a její charakteristika. Taktéž byly zmíněny faktory ovlivňující vlastní jízdu na místo mimořádné události.

Praktická část práce byla zaměřena na statistickou analýzu dojezdnosti JPO HZS Zlínského kraje v letech 2009 až 2013. Data byla rozdělena v jednotlivých letech podle okresů a jednotlivých měsíců. Výsledkem analýzy bylo, že kromě jedné části území okresu Uherské Hradiště, splňuje dojezdnost jednotek HZS Zlínského kraje zákonné parametry na celém území kraje.

Druhou kapitolu praktické části tvořilo dotazníkové šetření mezi vybranými příslušníky HZS Zlínského kraje, které mělo zjistit nedostatky dojezdnosti z pohledu příslušníků a jejich pohled na danou problematiku.

V závěru práce byly navrženy možnosti zlepšení dojezdnosti. Byly navrženy zlepšení v pěti různých oblastech. Jednalo se o legislativu, techniku, technologie, odbornou přípravu a prevenci. Tyto všechny návrhy bude možné využít jen, pokud bude vůle a prostředky na zlepšení stávající situace.

ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ

The aim of the study was to analyze the current state of traveling time of fire protection units FRS Zlín region and possibilities for improving the current situation.

The first chapter describes the basic characteristics and structure of JPO FRS Czech Republic. It is mentioned the organizational structure of the Fire and Rescue Service and the types of units. It is described the specifications of each type of JPO and mentioned the project area coverage and shows how the individual cadastral divided according to the degree of danger. In the second chapter mentioned the history and formation of FRS Zlín Region and the general characteristics of the Zlín Region. There was also listed fire alarm plan for the region and its components.

Third chapter was given phase and the factors influencing commuting travel units FRS Zlín Region. Was outlined by receiving an emergency call, and deployment of JPO. It was mentioned alarming professional and volunteer units. There was given basic fire-fighting equipment and its characteristics. Also mentioned were factors influencing the ride to the site of the incident.

The practical part of the work was focused on statistical analysis of commuting JPO FRS Zlín Region from 2009 to 2013. Data was divided in different years by district and each month. The result of the analysis was that, apart from one part of the Uherské Hradiště District, that traveling time of units HZS Zlín Region mens statutory parameters throughout the region.

The second chapter of the practical part consisted of a questionnaire survey among selected members of FRS Zlín region, which should identify weaknesses in terms of traveling time and their view on the issue.

In conclusion, the proposed options for improving traveling time. They were designed improvements in five different areas. It was the legislation, technology, technology, training and prevention. All of these proposals will be possible only if the will and the means to improve the current situation.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] LUKÁŠ, Luděk, Petr HRŮZA a Milan KNÝ. *Informační management v bezpečnostních složkách*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 2008, 214 s. ISBN 978-80-7278-460-8.
- [2] KRATOCHVÍL, Michal a Václav KRATOCHVÍL. *Technické prostředky požární ochrany*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 270 s. ISBN 978-80-7385-064-7.
- [3] ŘEHÁK, David a Libor FOLWARCZNY. *Východiska technického a organizačního zabezpečení ochrany obyvatelstva*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2012, 89 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-80-7385-117-0.
- [4] HANUŠKA, Zdeněk a Libor FOLWARCZNY. *Organizace jednotek požární ochrany*. 2., aktualiz. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008, 89 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-807-3850-357.
- [5] LUKÁŠ, Luděk. *Informační podpora integrovaného záchranného systému*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2011, 182 s. ISBN 978-80-7385-105-7.
- [6] SMETANA, Marek a Dana KRATOCHVÍLOVÁ. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007, 134 s. ISBN 978-80-7368-337-5.
- [7] OŠŤÁDALOVÁ, Tereza a Libor FOLWARCZNY. *Zavedení tísňové linky 112 v České republice*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005, 182 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 80-866-3469-8.
- [8] BÍLEK, Ondřej. *Geografické informační systémy*. 2005. vyd. univerzita obrany, 2013, 67 l.
- [9] ŠENOVSKÝ, Michail, Vilém ADAMEC a Zdeněk HANUŠKA. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 157 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-80-7385-007-4.
- [10] DOUCEK, Petr, Miloš MARYŠKA a Lea NEDOMOVÁ. *Informační management v informační společnosti: posláním, pojetím a aplikacemi*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2013, 264 s. ISBN 978-80-7431-097-3.
- [11] *Krizové zákony: krizový zákon, integrovaný záchranný systém, hospodářská opatření pro krizové stavy; HZS a Požární ochrana; Obnova území: zákony, nařízení vlády, vyhlášky: podle stavu k 1.1.2014* Ostrava: Sagit, 2007-. Vychází nepravdělně
- [12] *ÚZ č. 965 - Krizové zákony, hasičský záchranný sbor, požární ochrana*. Ostrava: Sagit, 2013, 288 s. ISBN 978-80-7208-990-1.

- [13] *Bojový řád jednotek požární ochrany*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2001. ISBN 80-861-1191-1.
- [14] PROCHÁZKOVÁ, Dana. *Bezpečnost lidského systému*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 139 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství), 10. ISBN 978-808-6634-975.
- [15] ŠENOVSKÝ, Michail. *Legislativa požární ochrany*. 3., aktualiz. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2002, 139 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství), 10. ISBN 978-808-6634-982.
- [16] BARTLOVÁ, Ivana. *Prevence a připravenost na závažné havárie*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008, 47 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství), 10. ISBN 978-80-7385-049-4.
- [17] LOŠÁK, Jiří. *Technické prostředky požární ochrany II*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2004, 131 s. ISBN 80-86634-4.
- [18] KVARČÁK, Miloš. *Základy požární ochrany*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005, 134 s. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství), 10. ISBN 80-866-3476-0.
- [19] KORTT, Hamilton. Begr. von Walter Hamilton. Neu bearb. von Ulrich.. *Handbuch für die Feuerwehr*. 21., neu bearb. Aufl., 369. - 388. Tsd. Stuttgart: Boorberg, 2012. ISBN 978-341-5045-606.
- [20] THORNS, Von Jochen. *Einsatz- und Geländefahrten*. 1. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer, 2005. ISBN 978-317-0188-099.
- [21] ROHR, Raphael. *Schnell zum Einsatz! Fahrzeugkunde*. Heidelberg, München [u.a.]: ecomed, 2012. ISBN 978-360-9684-420.
- [22] GAHLEN, Matthias a Maike KRANASTER. *Krisenmanagement: Planung und Organisation von Krisenstäben*. 2., erw. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer, 2012. ISBN 978-355-5015-903.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AJ	Automobilový jeřáb
AMDS	Automatic message delivery system
AP	Automobilová plošina
apod	A podobně
AS	Automobilová stříkačka
AZ	Automobilový žebřík
CAS	Cisternová automobilová stříkačka
č	Číslo
ČR	Česká republika
DA	Dopravní automobil
GIS	Geografický informační systém
h	Hodina
HZS	Hasičský záchranný sbor
ISV	Informační systém výjezd
IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
JSDH	Jednotka sboru dobrovolných hasičů
JSVV	Jednotný systém varování a vyrozumění
kg	Kilogram
KHA	Kombinovaný hasící automobil
km	Kilometr
KŘ	Krajské ředitelství
kW	Kilo Watt
L	Lehké

m	Metr
M	střední
min	Minuta
mm	Milimetr
NA	Nákladní automobil
např	Například
OA	Osobní automobil
OPIS	Operační a informační středisko
PČR	Policie české republiky
PLHA	Protiplýnový hasící automobil
RZA	Rychlý zásahový automobil
S	Těžké
SSRN	Systém selektivního rádiového návštěvní
TA	Technický automobil
TCTV	Telefonní centrum tísňového volání
tzv	Tak zvaně
UL	Velmi lehké
ÚO	Územní odbor
VEA	Velitelský automobil
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Kategorie JPO.....	17
Tabulka 2: Operační hodnota JPO dle kategorií.....	17
Tabulka 3: Základní tabulka plánu plošného pokrytí.....	20
Tabulka 4: Kritérium počtu obyvatel.....	21
Tabulka 5: Kritérium charakteru území.....	22
Tabulka 6: Kritérium mimořádných událostí.....	23
Tabulka 7: Celkové kritérium.....	23
Tabulka 8: Početní stavy zaměstnanců HZS Zlínského kraje.....	28
Tabulka 9: Personální obsazení TCTV 112 - minimální stavy.....	38
Tabulka 10: Srovnání tísňových volání ve Zlínském kraji v letech 2009 - 2013.	39
Tabulka 11: Průměrná doba vytěžování tísňových hovorů na TCTV 112 Zlínského kraje v letech 2009 - 2013.	40
Tabulka 12: Přehled charakteristické techniky HZS Zlínského Kraje.	47
Tabulka 13: Přehled počtu událostí v letech 2009 - 2013.....	55
Tabulka 14: Následky mimořádných událostí v letech 2009 - 2013.	56
Tabulka 15: Přehled událostí podle okresů v roce 2009.....	57
Tabulka 16: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2009.	58
Tabulka 17: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Zlín.	59
Tabulka 18: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese Zlín.	59
Tabulka 19: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2009.....	60
Tabulka 20: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Kroměříž.	60
Tabulka 21: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese Kroměříž.	61
Tabulka 22: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2009.....	61
Tabulka 23: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Vsetín.	62
Tabulka 24: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese.....	62
Tabulka 25: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2009.	63
Tabulka 26: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2009 v okrese Uherské Hradiště.	63
Tabulka 27: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2009 v okrese.....	64
Tabulka 28: Přehled událostí podle okresů v roce 2010.	64
Tabulka 29: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2010.	65
Tabulka 30: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Zlín.	66

Tabulka 31: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese Zlín.	67
Tabulka 32: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2010.	67
Tabulka 33: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Kroměříž.	68
Tabulka 34: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese Kroměříž.	68
Tabulka 35: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2010.	69
Tabulka 36: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Vsetín.	69
Tabulka 37: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese.	70
Tabulka 38: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2010.	70
Tabulka 39: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2010 v okrese Uherské Hradiště.	71
Tabulka 40: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2010 v okrese.	71
Tabulka 41: Přehled událostí podle okresů v roce 2011.	72
Tabulka 42: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2011.	73
Tabulka 43: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Zlín.	73
Tabulka 44: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese Zlín.	74
Tabulka 45: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2011.	74
Tabulka 46: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Kroměříž.	75
Tabulka 47: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese Kroměříž.	75
Tabulka 48: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2011.	76
Tabulka 49: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Vsetín.	76
Tabulka 50: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese.	77
Tabulka 51: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2011.	77
Tabulka 52: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2011 v okrese Uherské Hradiště.	78
Tabulka 53: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2011 v okrese.	78
Tabulka 54: Přehled událostí podle okresů v roce 2012.	79
Tabulka 55: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2012.	80
Tabulka 56: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Zlín.	80
Tabulka 57: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese Zlín.	81
Tabulka 58: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2012.	81
Tabulka 59: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Kroměříž.	82
Tabulka 60: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese Kroměříž.	82
Tabulka 61: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2012.	83

Tabulka 62: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Vsetín.	83
Tabulka 63: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese.....	84
Tabulka 64: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2012.	84
Tabulka 65: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2012 v okrese Uherské Hradiště.	85
Tabulka 66: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2012 v okrese.....	85
Tabulka 67: Přehled událostí podle okresů v roce 2013.....	86
Tabulka 68: Průměrná dojezdnost JPO okresu Zlín v roce 2013.	87
Tabulka 69: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Zlín.	88
Tabulka 70: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese Zlín.	88
Tabulka 71: Průměrná dojezdnost JPO okresu Kroměříž v roce 2013.....	89
Tabulka 72: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Kroměříž.	89
Tabulka 73: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese Kroměříž.	90
Tabulka 74: Průměrná dojezdnost JPO okresu Vsetín v roce 2013.....	90
Tabulka 75: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Vsetín.	91
Tabulka 76: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese.....	91
Tabulka 77: Průměrná dojezdnost JPO okresu Uherské Hradiště v roce 2013.	92
Tabulka 78: Dojezdnost dle typu mimořádné události za rok 2013 v okrese Uherské Hradiště.	92
Tabulka 79: Členění dojezdnosti podle měsíců v roce 2013 v okrese.....	93
Tabulka 80: vyhodnocení odpovědí na otázku doby dojezdnosti.....	95
Tabulka 81: Vyhodnocení odpovědí na stanovení limitu pro vytěžení tísňového hovoru.....	96
Tabulka 82: Důvody odpovědi na otázku číslo 2.	96
Tabulka 83: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 3.....	96
Tabulka 84: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 4.....	97
Tabulka 85: Vyhodnocení odpovědí na 5. otázku.	97
Tabulka 86: Vyhodnocení odpovědí na 6. otázku.....	97
Tabulka 87: Přehled odpovědí na otázku číslo 7.	98
Tabulka 88: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 8.....	98
Tabulka 89: Vyhodnocení odpovědí na otázku číslo 9.....	99

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Časový sled jednotlivých fází dojezdnosti.	33
Graf 2: Procentuální podíl jednotlivých fází na celkovém čase dojezdnosti.	34
Graf 3: Procentuální zastoupení datových vět na jednotlivé složky IZS.	39
Graf 4: Celkový počet mimořádných událostí v letech 2009 - 2013.	56
Graf 5: Počty mimořádných událostí podle okresů v roce 2009.	57
Graf 6: Počty MU podle okresů v roce 2010.	65
Graf 7: Počty MU podle okresů v roce 2011.	72
Graf 8: Počty MU podle okresů v roce 2012.	79
Graf 9: Počty MU podle okresů v roce 2013.	87

SEZNAM PŘÍLOH

P I Dotazník

P II Požární poplachový plán Zlínského kraje

PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍK

Dobrý den, jmenuji se David Žáček a jsem student oboru Bezpečnostní technologie a management na UTB ve Zlíně. Součástí mé diplomové práce je anonymní dotazník, který Vám právě předkládám.

Tento dotazník se týká Dojezdnosti JPO HZS Zlínského kraje a jeho cílem je zjistit názor příslušníků na tuto problematiku.

U jednotlivých otázek buďto zaznačte odpověď, se kterou nejvíce souhlasíte, nebo vepište odpověď vlastní.

1) Jak hodnotíte dobu dojezdnosti jednotek HZS Zlínského kraje, od ohlášení mimořádné události, po příjezd první JPO na místo?

1. Krátká
2. Dostatečná
3. Nedostatečná
4. Příliš dlouhá

2) Měl by být předpisem daný časový limit na vytěžování tísňových hovorů, podobně jako doba jízdy u Plánu plošného pokrytí? A jaká by měla být případně jeho výše? Prosím zdůvodněte svoji odpověď.

ANO NE NEVÍM

Zdůvodnění:

3) Myslíte si, že zřízení OPIS kraje, které nahradilo okresní operační střediska, zrychlilo vysílání sil a prostředků na místo mimořádné události? Případně zdůvodněte svoji odpověď.

ANO NE NEVÍM

Zdůvodnění:

4) Jaký je Váš názor na výjezdové časy ze stanice u jednotlivých typů JPO?

Jsou na minimální možné hranici.

Jsou dostatečné.

Mohli by být nižší.

Nedokážu posoudit.

- 5) Jak hodnotíte požární automobily u profesionálních jednotek HZS Zlínského kraje od 1 do 5, přičemž 1 je vynikající a 5 nedostatečné?
- 6) Jak hodnotíte požární automobily u dobrovolných jednotek HZS Zlínského kraje od 1 do 5, přičemž 1 je vynikající a 5 nedostatečné?
- 7) Uveďte, v čem vidíte hlavní nedostatky požární techniky ve Zlínském kraji.
Odpověď:
- 8) Jaká je podle Vašeho názoru znalost strojníků svého hasebního obvodu? Od 1 do 5, přičemž 1 je vynikající a 5 nedostatečná.
- 9) Jaká je podle Vašeho názoru navigace jednotek HZS Zlínského kraje na místo zásahu, prostřednictvím OPIS HZS Zlínského kraje? Od 1 do 5, přičemž 1 je vynikající a 5 nedostatečná.
- 10) Co by se dalo podle Vás zlepšit, aby byla dojezdnost jednotek HZS kraje co nejkratší?

PŘÍLOHA P II: POŽÁRNÍ POPLACHOVÝ PLÁN ZLÍNSKÉHO KRAJE

Příloha č. 1
Strana 2

Požární poplachový plán Zlínského kraje

Bořenovice	1	Prusinovice	III	Holešov	I + II	Hulín	III	Bystřice p. Host.	III	Slavkov p. Host. - BY	V
	2	Bystřice p. Host.	III	Zaňmašovice	V	Kurovice	V	Fryšlák	II	Jankovice	V
	3	Rymice	V	Martince	V	Prlepy	III	Roštění	II		V
Branky	1	Branky	V	Valašské Meziříčí	I	Kunovice	III	Kečč	II		V
	2	Valašské Meziříčí	I	Podhradní Lhota	III	Zašová	III	Polná - VM	III	Opatovice - Olk	II
	3	Police	V	Loučka	V	Kladaruby	V	Komárovice - KEL	II	Podolí	V
Bratřejov	1	Bratřejov	V	Vizovice	III	Zlín	III	V. Jaseňá	III	Prlepy	V
	2	Zlín	V	Začeviče - ZR	V	Pozděchov	V	Lipa	V	Loučka	V
	3	Úblo	V	Raková - ZR	V	Lutovina	V	Štítná - ŠnV - P	III	Návojná	V
Brumov - Bylnice - Brumov	1	Valašské Klobouky	III	Nedašova Lhota	V	Bylnice - BB	III	Popov - ŠnV - P	III	Nedašov	V
	2	Valašské Klobouky	V	V. Svatý Štěpán - BB	V	Horní Ludeč	III	Lipina - VK	III	Nedašov	V
	3	Vlachovice	V	V. Svatý Štěpán - BB	V	Popov - ŠnV - P	III	Štítná - ŠnV - P	III	Návojná	V
Brumov - Bylnice - Bylnice	1	Valašské Klobouky	III	Nedašova Lhota	V	Horní Ludeč	III	Popov - ŠnV - P	III	Nedašov	V
	2	Vlachovice	V	V. Svatý Štěpán - BB	V	Popov - ŠnV - P	III	Lipina - VK	III	Nedašov	V
	3	Brumov - BB	III	Valašské Klobouky	I	Bylnice - BB	V	V. Svatý Štěpán - BB	V	Návojná	V
Brumov - Bylnice - Sidonie	1	Štítná - ŠnV - P	V	Nedašov	V	Nedašova Lhota	V	V. Svatý Štěpán - BB	V	Návojná	V
	2	Popov - ŠnV - P	V	Nedašov	V	Poleč	V	Lipina - VK	III	Vlachovice	V
	3	Svatý Štěpán - BB	V	Valašské Klobouky	I	Bylnice - BB	V	Brumov - BB	III	Návojná	V
Brumov - Bylnice - Svatý Štěpán	1	Štítná - ŠnV - P	V	Valašské Klobouky	I	Bylnice - BB	V	V. Svatý Štěpán - BB	V	Návojná	V
	2	Svatý Štěpán - BB	V	Valašské Klobouky	I	Bylnice - BB	V	Brumov - BB	III	Návojná	V
	3	Popov - ŠnV - P	V	Nedašov	V	Poleč	V	Lipina - VK	III	Vlachovice	V
Brusné	1	Brusné	V	Bystřice p. Host.	I	Prusinovice	III	Bystřice p.H	III	Zaňmašovice	V
	2	Holešov	III	Slavkov p. Host.	I+II	Chvalčov	III	Dřevohostice - Olk	III	Zaňmašovice	V
	3	Loukov	III	Chomýž	V	Rusava	V	Jankovice	III	Rychlov - BpH	V
Břest	1	Břest	V	Kroměříž	I	Hulín	III	Chropyně	III	Zátičí	V
	2	Kroměříž	I	Horní Moštěnice - Olk	III	Kroměříž	III	Žalovice	V	Plešovice - CHR	V
	3	Prešov	V	Kyselovice	V	Pravčice	V	Němčice	V	Plešovice - CHR	V
Břestek	1	Buchovice	II	Uherské Hradiště	I	Nedakonice	II	Kunovice	III	Boršice	V
	2	Uherské Hradiště	II	Babice	II	Staré Město	II	Polešovice	III	Zlechov	V
	3	Osvětlmany	III	Tupešy	V	Blovice	II	Velehrad	II	Zlechov	V
Březnice	1	Březnice	V	Zlín	V	Lhota	III	Zlín - Prštné	II	Bohuslavice u Zl.	V
	2	Zlín	V	Velký Olechov	III	Březůvky	V	Salaš - ZL	V	Doubravy	V
	3	Blovice	II	Březolupy	V	Šarovy	V	Hřivínův Újezd	V	Doubravy	V
Březolupy	1	Březolupy	V	Blovice	II	Uherské Hradiště	III	Pašovice	III	Mistřice	V
	2	Uherské Hradiště	I	Lhota	III	Napajedla	III	Velký Olechov	III	Kněžpole	V
	3	Kunovice	II	Salaš - ZL	II	Babice	II	Zlín	I	Kněžpole	V
Březová	1	Březová	III	Strání	II	Strání	II	Uherský Brod	I	Bojkovice	II
	2	Nivnice	III	Bánov	III	Vičnov	III	Bystřice p.Lop.	V	Suchá Loz	V
	3	Starý Hrozenkov	II	Bojkovice	II	Slavkov	II	Dolní Němčí	V	Suchá Loz	V
Březová	1	Březová	V	Zlín	V	Služovice	III	Záveřčice - ZR	III	Lipa	V
	2	Zlín	V	Hvozdná	V	Šlupa - ZL	V	Vizovice	II	Všemina	V
	3	Hrobice	V	Veselá	V	Neubuz	V	Trnava	V	Všemina	V
Březůvky	1	Březůvky	III	Zlín	V	Prozvěnice	III	Velký Olechov	III	Lhota	III
	2	Zlín	V	Prozvěnice	V	Hřivínův Újezd	I+II	Hřivínův Újezd	V	Pradlisko - LUD	V
	3	Doubravy	V	Ludkovic	V	Blukovice	V	Podlino - LU	V	Pradlisko - LUD	V
Buchovice	1	Buchovice	II	Uherské Hradiště	I	Uherské Hradiště	I	Nedakonice	II	Traplice	III
	2	Boršice	V	Kunovice	II	Babice	II	Staré Město	V	Traplice	III
	3	Polešovice	III	Osvětlmany	III	Blovice	III	Tupešy	V	Zlechov	V
Bystřice pod Hostěným - Bystřice p.H.	1	Bystřice p. Host.	I	Bystřice p. Host.	III	Rychlov - BpH	V	Chvalčov	III	Slavkov p. Host.	V
	2	Holešov	I+II	Prusinovice	III	Dřevohostice - Olk	III	Podhradní Lhota	III	Slavkov p. Host.	V
	3	Loukov	III	Mřínek	V	Kroměříž	I	Brusné	V	Osisko	V
Bystřice pod Hostěným - Blavsko	1	Bystřice p. Host.	I	Bystřice p. Host.	III	Prusinovice	III	Chvalčov	III	TON Bystřice p.H.	VI
	2	Holešov	I+II	Slavkov p. Host.	III	Dřevohostice - Olk	III	Jankovice	V	Vitovice	V
	3	Loukov	III	Dobrotice	V	Jankovice	V	Brusné	V	Vitovice	V