

# Bezpečnost provozu vozidel ozbrojených sil

Bc. Lucie Poláchová

---

Diplomová práce  
2019



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta aplikované informatiky

---

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lucie Poláchová**  
Osobní číslo: **A17339**  
Studijní program: **N3902 Inženýrská informatika**  
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Bezpečnost provozu vozidel ozbrojených sil**  
Téma anglicky: **The Safety of the Operation of Armed Forces Vehicles**

### Zásady pro vypracování:

1. Analyzujte systém řízení provozu vozidel ozbrojených sil.
2. Pojednejte o problematice zajištění bezpečnosti provozu vozidel v ozbrojených silách.
3. Proveďte analýzu bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil ve vybraných státech NATO.
4. Vypracujte mezinárodní komparaci v dané oblasti.
5. Zpracujte vlastní návrh optimalizace bezpečnosti provozu vozidel.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

1. VALOUCH, Jan. *Bezpečnost silničního provozu*. In: *Teorie bezpečnosti I*. Zlín: Radim Bačuvčík – VeRBuM, 2017, s. 190–201. ISBN 978-80-87500-89-7.
2. *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2015*. Praha: Vláda České republiky, 2013. 89 s.
3. *Bílá kniha. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. KOM (2011) 144. Brusel: Evropská komise, 2011. 31 s.
4. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2011. 77 s.
5. *Vývoj následků dopravní nehodovosti v ČR a SR*. Praha: BESIP – Ministerstvo dopravy, 2016. 33 s.
6. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020. Informace o plnění 2015*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2016. 245 s.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jan Valouch, Ph.D.**  
Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2018**

Termín odevzdání diplomové práce: **17. května 2019**

Ve Zlíně dne 14. prosince 2018

doc. Mgr. Milan Adámek, Ph.D.  
*děkan*



doc. RNDr. Vojtěch Křesálek, CSc.  
*ředitel ústavu*

### **Prohlašuji, že**

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové 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 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 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 práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové 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 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, dne 17. 5. 2019

Bc. Lucie Poláchová v.r.

## **ABSTRAKT**

Úvodní části diplomové práce jsou zaměřeny na analýzu systému řízení a bezpečnosti provozu vozidel v národních ozbrojených silách. Tyto informace jsou doplněny o rozbor uvedené problematiky ve vybraných státech NATO. Stěžejní výstup práce představuje komparace získaných postupů a zejména původní návrh optimalizace bezpečnosti provozu vozidel v ozbrojených silách České republiky.

Klíčová slova: bezpečnost, vozidlo, ozbrojené síly, provoz, systém řízení, pozemní komunikace

## **ABSTRACT**

The introductory parts of the thesis are focused on the analysis of the management system and the safety operation of vehicles in the national armed forces. This information is supplemented by an analysis of the issue in selected NATO countries. The main output of the thesis is a comparison of the listed procedures and in particular of the original proposal of optimizing the safety of vehicles in the armed forces of the Czech Republic.

Keywords: safety, vehicle, armed forces, traffic, management system, roads

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu práce, kterým je Ing. Jan Valouch, Ph.D, za jeho vstřícnost, ochotu, cenné rady a trpělivost. Dále svým kolegům z Centra dopravní výchovy Velitelství výcviku – Vojenské akademie ve Vyškově za sdílení svých letitých zkušeností a odpovědi na nekončící otázky a samozřejmě své rodině, manželovi a dětem a blízkým přátelům za jejich bezmeznou toleranci a podporu.

# OBSAH

|  |           |
|--|-----------|
| <b>ÚVOD</b> .....  | <b>8</b>  |
| <b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>1 ŘÍZENÍ PROVOZU VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL</b> .....                            | <b>10</b> |
| 1.1 ŘÍDÍCÍ ORGÁNY A JEJICH PŮSOBNOST .....                                       | 13        |
| 1.2 POUŽÍVÁNÍ POZEMNÍ VOJENSKÉ TECHNIKY.....                                     | 13        |
| 1.3 PLÁNOVÁNÍ, ŘÍZENÍ A VYHODNOCOVÁNÍ POUŽÍVÁNÍ VOS.....                         | 14        |
| 1.3.1 Plánování a řízení.....  | 14        |
| 1.3.2 Kontrola a vyhodnocení .....   | 15        |
| <b>2 BEZPEČNOST PROVOZU VOZIDEL V OZBROJENÝCH SILÁCH</b> .....                   | <b>18</b> |
| 2.1 DŘÍVĚJŠÍ POSTUPY.....  | 18        |
| 2.2 SOUČASNÝ STAV .....  | 19        |
| 2.3 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ ODBORNÉ PŘÍPRAVY.....                                   | 21        |
| 2.4 ŠKOLENÍ BEZPEČNOSTI PRÁCE ŘIDIČŮ .....                                       | 22        |
| 2.5 TECHNICKÁ ZPŮSOBILOST VOJENSKÝCH VOZIDEL .....                               | 22        |
| 2.6 PRAVIDELNÉ TECHNICKÉ PROHLÍDKY .....   | 23        |
| 2.7 EVIDENCE VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL .....                                       | 23        |
| <b>3 POŽADAVKY NA ZDRAVOTNÍ, PSYCHICKOU A ODBORNOU ZPŮSOBILOST</b> .....         | <b>25</b> |
| 3.1 ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST .....  | 25        |
| 3.2 PSYCHICKÁ ZPŮSOBILOST.....   | 27        |
| 3.3 ODBORNÁ ZPŮSOBILOST.....   | 30        |
| <b>4 STATISTIKY NEHODOVOSTI</b> .....  | <b>35</b> |
| 4.1 NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU .....                       | 35        |
| 4.1.1 Statistiky dopravních nehod v civilním sektoru.....                        | 38        |
| 4.2 RESORTNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU .....                      | 42        |
| 4.2.1 Statistiky dopravních nehod v resortu Ministerstva obrany.....             | 46        |
| <b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....   | <b>52</b> |
| <b>5 ANALÝZA BEZPEČNOSTI VE VYBRANÝCH STÁTECH</b> .....                          | <b>53</b> |
| 5.1 SLOVENSKÁ REPUBLIKA .....  | 53        |
| 5.1.1 Statistiky dopravních nehod.....   | 53        |
| 5.1.2 Bezpečnost provozu vozidel ozbrojených sil .....                           | 55        |
| 5.2 RAKOUSKO.....  | 55        |
| 5.2.1 Statistiky dopravních nehod.....   | 55        |
| 5.3 SROVNÁNÍ.....  | 56        |
| 5.4 EVROPSKÁ KOMISE PRO BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU V OZBROJENÝCH SILÁCH ..... | 57        |
| 5.4.1 Poznátky z konferencí .....  | 58        |
| <b>6 NÁVRH NA OPTIMALIZACI BEZPEČNOSTI PROVOZU</b> .....                         | <b>63</b> |

|       |   |           |
|-------|---|-----------|
| 6.1   | MOŽNOSTI DO BUDOUCNA.....                                   | 65        |
| 6.2   | ALTERNATIVY VE VÝCVIKU ŘIDIČŮ VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL ..... | 65        |
| 6.3   | ZLOZVYKY A STATISTIKA .....                                 | 66        |
| 6.4   | NÁVRH TÉMAT .....   | 67        |
| 6.4.1 | Vliv a následky negativních činností řidičů .....           | 67        |
| 6.4.2 | Organizačně-metodické pokyny.....                           | 67        |
| 6.4.3 | Nácvik úhybného manévru .....                               | 68        |
| 6.4.4 | Organizačně-metodické pokyny.....                           | 69        |
| 6.4.5 | Couvání vozidel .....                                       | 70        |
| 6.4.6 | Organizačně-metodické pokyny.....                           | 70        |
|       | <b>ZÁVĚR .....</b>  | <b>73</b> |
|       | <b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>                       | <b>75</b> |
|       | <b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>              | <b>78</b> |
|       | <b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>                                 | <b>80</b> |
|       | <b>SEZNAM TABULEK.....</b>                                  | <b>81</b> |



## ÚVOD

Každý řidič, nevyjímaje řidiče vozidel ozbrojených sil, a to ať ve služebním vozidle nebo ve svém soukromém, může dopravní nehodu zavinit nebo být jejím účastníkem. Proto je nejdůležitější, aby vozidla byla bezpečná, aby provoz na pozemních komunikacích byl bezpečný a aby se všichni podíleli na tom, že se každý řidič vrátí ze své cesty ve zdraví zpět domů.

Bezpečnost provozu vozidel ozbrojených sil je téma, které je stále aktuální a je potřeba mu věnovat tolik času, kolik je jen možné, aby bylo vše v nejlepším pořádku.

V teoretické části práce seznamuje s provozem vozidel ozbrojených sil, jaké řídicí orgány mají v kompetenci celý systém řízení tohoto provozu, jaká legislativa seznamuje se základními pojmy, které dokumenty řeší provoz vozidel ozbrojených sil, které naopak udávají jakým způsobem má být veden výcvik v odborné a zdokonalovací přípravě řidičů vozidel ozbrojených sil a v neposlední řadě jaké normy a předpisy uvádějí jakým způsobem má být nakládáno s technikou pro provoz na pozemních komunikacích, co se týče pravidelných technických kontrol, údržby, oprav a provozních potřeb.

Práce seznamuje s požadavky, které jsou kladeny na řidiče vozidel ozbrojených sil jakožto odborná způsobilost, zdravotní a psychická. Jak často se musí řidič podrobovat lékařským prohlídkám a co vše musí absolvovat, aby mohl vykonávat praxi řidiče vozidel ozbrojených sil.

Součástí jsou dále statistiky dopravních nehod jak v civilním sektoru, tak i ve vojenském pro získání přehledu jaká je současná bezpečnost na pozemních komunikacích, jestli je tendence dopravních nehod vzrůstající či klesající, zdali preventivní programy a akce mají opodstatněný vliv na řidiče. Je zde rozebrána Národní strategie bezpečnosti silničního provozu BE-SIPu a také Resortní strategie bezpečnosti silničního provozu pro Ministerstvo obrany. Jaké byly stanoveny cíle na začátku provádění obou strategií a jak je to v porovnání se skutečností.

V praktické části jsou navrženy možnosti pro zlepšení, zefektivnění výcviku pro řidiče a jakým způsobem by takovýto výcvik mohl být veden, aby to bylo přínosem. Jsou navrženy konkrétní možná témata na vedení výcviku a jejich organizace.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 ŘÍZENÍ PROVOZU VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL

Řízení celého provozu vozidel ozbrojených sil je proces, který zahrnuje obsáhlý systém logistických a administrativních úkonů a úkolů navzájem propojených a souvisejících. Je potřeba se dopodrobna orientovat v každém úseku, aby nedošlo k pochybení.

Pro lepší pochopení problematiky a přehlednost jsou v kapitole vyzdvíženy základní pojmy a důležité zákony, normy a předpisy týkající se problematiky. Dále kapitola seznamuje s řídicími orgány odpovědné za řízení provozu, s pravidly používání pozemní techniky a jejího plánování, řízení a vyhodnocování.

Hlavním úkolem celého systému řízení provozu vozidel je zajištění její plné provozuschopnosti, bojeschopnosti a spolehlivosti. Celkový provoz vozidel je soubor technických, administrativních a legislativních opatření, které zabezpečují jeho používání v resortu Ministerstva obrany.

Do technického opatření se řadí používání, údržba, opravy, revize, technické prohlídky, měření emisí a ukládání.

K legislativním opatřením zařazujeme homologace, schvalování technické způsobilosti, evidence vozidel a zpracování interních normativních aktů pro vojenský materiál.

Administrativní opatření jsou plánování a vyhodnocování používání, vedení stanovené dokumentace a vykazování používání.

Řízení a provoz techniky má samozřejmě základy ze zákonů č. 361/200 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, dále v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a v neposlední řadě také vyhláška č. 277/2004 Sb. o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Z vojenských předpisů a norem je potřeba zmínit Rozkaz ministryně obrany č. 4/2018, Směrnice pro používání pozemní vojenské techniky AČR v míru Č.j. 6272-2/2006/DP-3042, Normativní výnos Ministra obrany č. 5/2018 o provozování pozemní techniky v resortu Ministerstva obrany (ruší předpis Všeob P-37) a dále Odborný pokyn Náčelníka generálního štábu č.j. MO 93467/2017-1122 k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil.

Pro plné porozumění vnitřních norem a předpisů (RMO 4/2018, Směrnice pro používání pozemní vojenské techniky AČR v míru, Normativní výnos 5/2018 aj.) stanovující či upřesňující provoz vozidel ozbrojených sil, je třeba vysvětlit pojmy a termíny, které se používají.

**Základní pojmy:**

- a) provozovatel – vedoucí organizačního celku (dále jen „velitel“), nebo jím určená osoba, která může jednat jeho jménem v rozsahu stanoveném vnitřním nařízením velitele;
- b) uživatel – osoba, které je vozidlo přiděleno k plnění služebních nebo pracovních úkolů;
- c) služební orgán – služební orgán dle zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě, služební orgán podle § 2 odst. 2 zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání, nebo orgán s kázeňskou pravomocí podle § 50 odst. 2 zákona č. 221/1999 Sb.;
- d) zaměstnanec – státní zaměstnanec, zaměstnanec ve správním úřadu nebo občanský zaměstnanec;
- e) služební vozidlo – vozidlo ozbrojených sil (České republiky) a ostatní vozidla v majetku státu, se kterým je příslušné hospodařit Ministerstvo obrany nebo jízdní souprava - tažné vozidlo s přívěsem, návěsem a jejich kombinace;
- f) nevlastní vozidlo – motorové vozidlo), nemotorové vozidlo nebo jízdní souprava, používané v rámci pronájmu, např. operativní leasing nebo výpůjčky, jsou-li sjednané Ministerstvem obrany;
- g) vozidlo – služební vozidlo a nevlastní vozidlo;
- h) soukromé vozidlo – motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které není uvedeno v písm. e) nebo f);
- i) nadrozměrné vozidlo – vozidlo, včetně nákladu, které překračuje největší povolené rozměry nebo hmotnosti stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.;
- j) ložný prostor – ložný prostor valníkového nebo skříňového nákladního automobilu, ložný prostor nákladního přívěsu traktoru;
- k) proud (skupina) vozidel (dále jen „proud“) – více než 3 vozidla, která se přesouvají společně pod velením velitele proudu;
- l) doprovodné vozidlo – vozidlo, které zabezpečuje doprovod přesunu určených vozidel, při tom používá zvláštní výstražné světlo oranžové barvy nebo se jedná o vozidlo s právem přednostní jízdy podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- m) používání vozidla – stav, kdy řidič vozidla na základě nařízení, rozkazu nadřízeného nebo pokynu velitele plní s vozidlem daný služební nebo pracovní úkol;

- n) uzavřený objekt – vojenské objekty, prostory organizačních celků, vojenských škol a vojenských újezdů;
- o) zvláštní úkol – úkol plněný při bojovém nasazení nebo situaci jednotky, v jednotkách mnohonárodních sil, v zahraniční operaci, plnění úkolů Vojenské policie, nebo při výcviku pro tento úkol, při kterém použita speciální výstroj, výzbroj nebo výbava neumožňuje plnění opatření stanovených tímto rozkazem;
- p) jiná událost – každá událost, která se stala mimo pozemní komunikaci v přímé souvislosti s provozem vozidla a při níž došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku;
- q) doklad pro řízení vozidla – řidičský průkaz a doklad prokazující, že je řidič odborně způsobilý k řízení vozidel (Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil nebo Vojenský řidičský průkaz) a je veden v evidenci řidičů ozbrojených sil);
- r) jízdní doklad vozidla - příkaz k použití techniky, deník vykonaných jízd, kniha provozu vojenské techniky, popř. obdobný zúčtovatelný doklad);
- s) doba řízení vozidla – doba trvání činnosti řízení vozidla zaznamenaná záznamovým zařízením nebo ručně v jízdním dokladu vozidla. Za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut;
- t) denní doba řízení – součet dob řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku;
- u) kredit silničního přesunu (dále jen „kredit“) – povolení, které vydávají orgány vojenské dopravy) k přesunu nebo přepravě a kterým jsou stanoveny po odborné stránce závazné podmínky přesunu. Přílohou kreditu může být rozhodnutí silničního správního úřadu a ostatní povolení orgánů státní správy a samosprávy České republiky nebo jiného státu k přesunu;
- v) pravidla silničního provozu – právní předpisy, které stanovují pravidla a podmínky provozu na pozemních komunikacích;
- w) silniční správním úřadem - správní úřad s působností ve věcech pozemních komunikací podle zákona č. 13/1997 Sb.,  
o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- x) nebezpečný náklad - silniční přeprava látek, zboží, věcí a předmětů, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí;
- y) rozkaz pro přesun - je nařízení k vykonání konkrétního úkolu, jehož plnění je spojeno s použitím vozidla [1].

## 1.1 Řídící orgány a jejich působnost

Logistické orgány potřebné k řízení a jejich působnost v používání pozemní vojenské techniky je dáno Směrnicí pro používání pozemní vojenské techniky AČR v míru. Orgány tvořící řídicí logistickou působnost:

- sekce podpory MO;
- ředitelství logistické a zdravotní podpory;
- odbor logistiky společných sil a sil podpory a výcviku;
- úřad provozu a služeb;
- odbor logistiky brigády (ředitelství);
- brigáda logistické podpory;
- logistika praporů a oddílů.

Pokud nastane případ, že není stanoven orgán pro řízení provozu techniky u příslušné součásti, je velitel nebo náčelník povinen pověřit plněním povinností jinou osobu. Uvedená povinnost musí být zapracována do funkční náplně dané osoby [2].

## 1.2 Používání pozemní vojenské techniky

Používání techniky musí být organizováno v souladu s plánem činností resortu MO na daný rok, dále platnými předpisy a rozkazy, nařízeními. Musí se také řídit v souladu se stanovenou roční spotřebou provozních jednotek a normami používání techniky. Aby technika mohla být používána, je potřeba zabezpečit následné:

- požadovaný (správný) technický stav;
- dostatečná zásoba provozních jednotek;
- příslušenství a provozní zásoby náhradních dílů;
- limit přidělených PHM;
- vycvičenost obsluh a dílenských specialistů;
- finanční prostředky na zabezpečení údržby a opravy techniky.

Vozidla ozbrojených sil mohou být provozována pouze v případě, že mají schválenou technickou způsobilost, musí být zavedena do používání a evidována. Při změně registrace je provozovatel povinen vozidlo odhlásit z původní evidence a zaregistrovat je. Vozidla při používání v míru smí být používána pouze v řádném technickém stavu, v rozmezí stanovených parametrů a pro účely, ke kterým jsou vyrobena a určena.

Používat vozidla, která nejsou ve správném technickém stavu, ohrožují bezpečnost provozu a životní prostředí **je zakázáno** [2].

### 1.3 Plánování, řízení a vyhodnocování používání VOS

Pojem řízení je chápán jako plánování, organizování, operativní řízení, kontrola a vyhodnocování používání vozidel. Takovéto řízení a vyhodnocování pozemní techniky zahrnuje:

- plánování a organizaci:
  - o používání vozidel podle zásoby provozního ukazatele do technické údržby nebo opravy a jejich finančního a kapacitního zajištění;
  - o systému zákonných revizí a metrologie;
- řízení systému:
  - o preventivní údržby;
  - o ukládání a skladování;
- kontrola:
  - o účelnosti a hospodárnosti používání, údržby a ukládání;
  - o dodržování norem a zásad ekologie, ochrany zdraví lidí a bezpečnosti při používání a ukládání.

#### 1.3.1 Plánování a řízení

Technika a její používání se musí plánovat a periodicky vyhodnocovat na všech stupních velení AČR. Využívá se k tomu plánovací a výkazová dokumentace ISL.

Používání techniky plánovat a vyhodnocovat dle interních normativních aktů:

- na základě příkazu k požití techniky (PPT);
- podle plánovací a výkazové dokumentace;
- provozní dokumentace techniky.

Dokumentaci pro plánování a řízení používání techniky na všech organizačních stupních a velitelstvích (útvary, brigády, svaz) tvoří vždy vhodné sestavy v ISL, u útvarů (zařízení, záchranných útvarů) mimo ISL z projektu 64 701 [2].

Výhledový plán provozu zpracovává řídicí provozu na období stanovené náčelníkem služby provozu pozemní techniky v ISL a v termínu daném plánem činnosti rezortu Ministerstva obrany na rok [3].

Následná tabulka znázorňuje dokumenty, které se musí vést na jednotlivých stupních velení pro plánování, řízení a organizace používání techniky.

Tabulka 1 Vedené dokumenty k technice na různých stupních velení [2], upravila Poláchová, 2019

| <b>Rota</b>               | <b>Prapor</b>                     | <b>Brigáda</b>                  |
|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Příkaz k použití techniky | Příkaz k použití techniky         | Roční plán provozu techniky     |
| Provozní sešit            | Evidenze vydaných PPT             | Výhledový plán provozu techniky |
| Rozvrh zaměstnání         | Týdenní plán použití techniky     | Dokumenty dle potřeby ISL       |
|                           | Roční plán provozu                | Dokumentace pro metrologii      |
|                           | Výhledový plán provozu            | Přehled neprovoznosti PVT       |
|                           | Roční plán údržby                 |                                 |
|                           | Výhledový plán údržby             |                                 |
|                           | Měsíční plán údržby techniky      |                                 |
|                           | Dokumentace pro metrologii        |                                 |
|                           | Dokumentace pro ukládání techniky |                                 |
|                           | Přehled neprovoznosti PVT         |                                 |

### 1.3.2 Kontrola a vyhodnocení

Stanovené dokumenty vedou funkcionáři odpovědní za řízení provozu, kteří mají vedení stanoveno funkční náplní. Přehledy a plány jsou vedeny na jednotlivých stupních průběžně, s využitím ISL. Každá kontrola a vyhodnocení je založeno a uchováváno po různou dobu pro možné zpětné dohledání. Nelze provést kontrolu bez zápisu o provedení. Je povinnost každého řídicího orgánu tyto dokumenty uchovávat.

Následující tabulka zobrazuje pravidelnost sledování a vyhodnocení dokumentů.



Tabulka 2 Četnost vyhodnocování použití techniky [2], upravila Poláchová, 2019

| <b>Rota</b>                             | <b>Prapor</b>  | <b>Brigáda</b>  |
|---|--|---|
| Denně (po ukončení platnosti PPT)       | Měsíčně (za výcvikové období i spotřeba provozních jednotek) | Měsíčně a za výcvikové období spotřeba provozních jednotek                      |
| Týdně (zadní strana rozvrhu zaměstnání) | Použití techniky v návaznosti na provádění údržby            | Měsíčně a za výcvikové období použití techniky v návaznosti na provádění údržby |

Rozsah vedení dokumentace na jednotlivých organizačních stupních pro oblast metrologie, technického dozoru, ukládání techniky, evidence vozidel a zákonné pojištění za škody způsobené provozem vozidel je stanoven v samostatných interních normativních aktech a Informačním systému logistiky. V případě, že dokumentace Informačního systému logistiky není totožná s dokumentací stanovenou interním normativním aktem, je považována za závaznou a plně ji nahrazuje.

Základní dokumentace k používání vojenské techniky je stanovena nadřízenými stupni z ministerstva obrany a prováděcí dokumentaci si už řeší každý útvar a zařízení samostatně ve své kompetenci s odvoláním právě na základní ustanovení.

Zásady pro plánování použití techniky určuje tedy velitel ve směrnících pro používání pozemní techniky, kde stanoví zásady a podmínky pro plánování použití pozemní techniky beroucí samozřejmě ohled na zvláštnosti a specifické podmínky daného organizačního celku. Tím se specifikace pro použití mohou více přizpůsobovat potřebám každého útvaru zvláště a není řízení provozu limitovanou všeobecnými ustanoveními, která jsou vydávána pro všechny stejné. Pro kontrolu hospodaření je nutné vést veškerou dokumentaci od plánování až po provedené kontroly, aby byl organizační celek schopen vycházet z vlastních zkušeností a nakládat s danými informacemi a poznatky pro zlepšení provozu pozemní techniky.

Pro vozidla ozbrojených sil v zásadě platí po technické stránce to stejné, co pro vozidla v soukromém (civilním) sektoru, musí mít platnou technickou kontrolu, splňovat emisní normy a být využívána pouze k tomu, k čemu jsou konstrukčně vyrobena. Veškeré opravy, přidělení vozidla ku příkladu na jinou jednotku, zařazení do nepojízdné techniky, dočasné

omezení provozu, vyžádání opravy, údržba vozidla apod., vše musí být řádně evidované a dohledatelné v provozním sešitu vozidla pro zpětnou kontrolu a výkazy.

Plánování použití techniky je podstatné pro efektivní využití, pokud jsou vozidla sdílená více jednotkami je důležité plánování sjednotit pro případné kolize ve výcviku. Vyhodnocování slouží pro zpětnou vazbu k plánování a zjištění případných nedostatků a jejich odstranění při dalším plánování.

## 2 BEZPEČNOST PROVOZU VOZIDEL V OZBROJENÝCH SILÁCH

Kapitola pojednává o dřívějších běžných postupech při přípravě řidičů vozidel ozbrojených sil ještě v době základní vojenské služby, a jaký byl postupný vývoj až k profesionalizaci armády a s tím následujících změn v tomto směru. Dále seznamuje s všeobecnými ustanoveními v odborné přípravě, se školením bezpečnosti práce řidičů, požadavky na technickou způsobilost a pravidelné technické prohlídky vozidel a evidenci vozidel.

### 2.1 Dřívější postupy

Příprava řidičů v AČR prošla za posledních 30 let celou řadou etap změn a různých modifikací. Byl pevně vybudovaný systém výcviku řidičů se svými výcvikovými útvary a odpovědnými orgány na všech stupních řízení včetně vojenských odborností od řidičů osobních, středních a těžkých automobilů po vojenskou odbornost řidičů vojenských bojových vozidel. Řidiči byli téměř výhradně vojáci základní služby, jejich výcvik však prováděli profesionálové, kteří byli pro tento druh výcviku školeni a připravováni, a to včetně velitelského sboru.

V minulosti bylo téměř nemyslitelné, aby velitelé všech stupňů u útvaru s automobilní či bojovou technikou neměli oprávnění tuto techniku řídit, či neměli kvalifikaci nejen řídit, ale i s touto technikou provádět výcvik. Součástí přípravy důstojníků v rámci jejich vojenského vzdělávacího procesu na školách či odborných kurzech bylo i získání schopností organizovat a metodicky provádět všechny druhy výcviku podle jejich předurčených odborností. Tento původní systém se v průběhu let pod tlakem objektivních okolností, ale i nekompetentních zásahů zcela změnil.

Byla zrušena předvojenská příprava branců a v postupné transformaci armády zanikl celý jeden systém odborné vojenské oblasti týkající se především výcviku řidičů. Co však paradoxně nebylo zrušeno či transformováno do odpovídajících podmínek jsou stávající předpisy pro výcvik řidičů, kdy například Aut-6-1 (výcvik v řízení automobilové techniky) je z roku 1977. Ani další odborné předpisy z počátku devadesátých nemohly zohlednit měnící se personální, ale zejména odborné schopnosti v této oblasti (mimo jiné i zrušení vojenské základní služby apod.). Nebylo dostatečně reagováno na rychlý úbytek odborníků pro přípravu řidičů a rušení jejich tabulkových míst. Tito odborníci pak u útvarů vykonávali jiné funkce, ale v podstatě i udržovali v rámci daných možností a svému vnitřnímu přesvědčení kvalitu výcviku vojenských řidičů. Byla sice vytvořena vojenská legislativa o podmínkách získávání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil – vyhláška č. 612/2006, která byla doplněna

Odborným pokynem náčelníka Generálního štábu Armády České republik (OP NGŠ z roku 2007). Vyhláška č. 612/2006 však byla bez náhrady zrušena dnem 31. 7. 2010 a od této doby se výcvik řidičů v AČR (ale i v celém rezortu Ministerstva obrany) řídí Odborným pokynem NGŠ a jeho odkazy na jednotlivé články, dnes již nevyhovujících předpisů.

Bývalí a dnes již chybějící odborníci pro výcvik řidičů byli u útvarů nahrazeni určenou osobou pro organizaci a vedení přípravy řidičů, jejíž odborná připravenost spočívala ve dvoudenním školení. Tato osoba se pak od prvního doplňku OP NGŠ 2007 nazývá **koordinátor přípravy řidičů**. Výcvik vojenských řidičů v této době mohl provádět pouze učitel řidičů-držitel profesního osvědčení podle zákona č. 247/2000 a výcvik na neveřejných komunikacích i tehdejší instruktor, který však měl jen kvalifikaci dnešního řidiče-cvičitele. Odpovědnost velitele za výcvik řidičů byla až do roku 2017 dána v tomto dokumentu jednou obecnou větou „*velitelé jsou povinni organizačně zabezpečit získávání a udržování stanovené odborné a zdravotní způsobilosti*“.

Až 4. vydání OP NGŠ z roku 2017 tuto odpovědnost velitele přesně vymezuje a určuje i vztah velitel-koordinátor.

*„Vedoucí organizačního celku (dále jen velitel) odpovídá za plánování, organizování, provádění, kontrolu, materiální a odborně i metodicky připravené personální zabezpečení odborné přípravy řidičů a specialistů silniční dopravy prováděné u vojenského útvaru a vojenského zařízení (dále jen „útvary“).*

*Řízení odborné přípravy řidičů a specialistů silniční dopravy provádí velitel na základě podkladů od koordinátora přípravy řidičů, kterého určit u každého vojenského útvaru. Koordinátor přípravy řidičů je odborně a metodicky připravená osoba k plánování, organizování, vyhodnocování a koordinování odborné přípravy řidičů u útvaru v rozsahu stanoveném tímto odborným pokynem“ [4].*

## 2.2 Současný stav

Postupně se pod tlakem potřeby a nutnosti vyprofilovaly tyto základní prvky pro současnou část základní odborné přípravy a zdokonalovací přípravu řidičů VOS, kterou je možno uskutečnit u jednotlivých útvarů (získání OŘVOS, zaškolení na typ vozidla a zdokonalovací přípravu řidičů v AČR).

Velitel má sice odpovědnost, ale až na nepočtené výjimky nemá žádnou kvalifikaci k vedení výcviku v řízení VOS. Zpravidla nemá řidičské oprávnění pro danou skupinu ani OŘVOS pro typy vozidel u své jednotky, a i jeho dosavadní profesní příprava není na tento druh výcviku zaměřena. Velitel může být sice obecně jako řídící zaměstnání, ale nemůže řídit pracoviště pro výcvik v řízení vozidel.

Koordinátor přípravy řidičů (zpravidla jeden u útvaru) je odborně a metodicky připravená osoba k plánování, organizování, vyhodnocování a koordinování odborné přípravy řidičů u útvaru. Příprava koordinátora probíhá formou základních a zdokonalovacích školení u Centra dopravní výchovy (CDV). Koordinátor však opět nemá požadavek na kvalifikaci (odbornou způsobilost) k vedení výcviku v řízení VOS. Tato funkce není systemizovaná, koordinátor je určen velitelem a je to pro něho práce nad rámec svých služebních či pracovních povinností a záleží jen na veliteli jakou podporu a kolik prostoru pro činnost koordinátora vytvoří [4].

Učitel přípravy řidičů je v tomto systému přípravy řidičů prvkem s nejvyšší kvalifikací. Jeho kvalifikace je dána získáním profesní osvědčení dle zákona 247/2000 (učitel autoškoly) a v případě základní odborné přípravy řidičů bojových vozidel je i absolventem kurzu pro instruktora přípravy řidičů. Tato funkce není rovněž systemizovaná, učitel je zpravidla i instruktorem, případně vykonává jinou funkci. Je to pro něho opět práce nad rámec svých služebních či pracovních povinností a opět záleží jen na veliteli jakou podporu a kolik prostoru pro činnost učitele vytvoří.

Instruktor přípravy řidičů je od roku 2016 novým a vlastně základním výkonným prvkem v systému přípravy řidičů AČR. Jeho zavedení bylo motivováno snahou o zachování kvality výcviku řidičů. Instruktor je prvním kvalifikovaným výkonným prvkem vedení a provádění výcviku řidičů u jednotky. Instruktor je odborně a metodicky připravená osoba k organizování a provádění přípravy řidičů u jednotky (OŘVOS, zdokonalovací příprava, zaškolení na typ atd.). Jeho kvalifikace je dána absolvováním kurzu instruktora přípravy řidičů v délce tří týdnů u CDV. Tato funkce není rovněž (až na výjimky) systemizovaná, instruktor je určen velitelem, je to pro něho opět práce nad rámec svých služebních či pracovních povinností a opět záleží jen na veliteli jakou podporu a kolik prostoru pro činnost instruktora vytvoří [5].

### 2.3 Všeobecná ustanovení odborné přípravy

Velitelé a ostatní příslušníci útvarů, kteří se podílejí na zajišťování provozu vozidel a dopravní výchově, musí neustále dohlížet na řídicí, výchovně-preventivní a sankční opatření, jež souvisejí s používáním vozidel útvaru nebo s dopravní výchovou [1].

Odborná příprava řidičů a bezpečný provoz vozidel ozbrojených sil (VOS) je jedním z pořadých úkolů všech součástí AČR. Vedoucí organizačního celku (velitel) odpovídá za plánování, organizování, provádění, kontrolu, materiální a odborně i metodicky připravené personální zabezpečení odborné přípravy řidičů a specialistů silniční dopravy prováděné u vojenského útvaru a vojenského zařízení (útvary).

Řízení odborné přípravy řidičů a specialistů silniční dopravy provádí velitel na základě podkladů od koordinátora přípravy řidičů. Určený koordinátor je povinen absolvovat jednou za dva roky školení koordinátorů přípravy řidičů, které organizuje Centrum dopravní výchovy (CDV) Velitelství výcviku-Vojenské akademie (VeV-VA). Školení je platné po dobu dvou kalendářních let následujících po roce, ve kterém absolvoval poslední školení. Odborná příprava řidičů VOS zahrnuje základní odbornou přípravu a zdokonalovací odbornou přípravu. Provádění odborné přípravy řidičů VOS zahrnout do textové a kalendářní části plánu činnosti útvaru na příslušný rok. V samostatné příloze uvést předměty, témata, cvičení, počty hodin a místa provedení výcviku. V textové části ročního plánu uvést pokyny a zásady pro realizaci odborné přípravy řidičů. Dokladem o splnění podmínek pro řízení VOS je Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil (OŘVOS) pro příslušné skupiny vozidel. OŘVOS vydá Vojenská policie po úspěšném složení zkoušky. Vojenský řidičský průkaz (VŘP) vydávaný do roku 2006 se považuje za platný, nejsou-li údaje v něm v rozporu se skutečností.

**K provádění kontrol v oblasti přípravy řidičů VOS a plnění nařízení útvaru je určeno CDV VeV-VA.** Tato složka informuje služebním postupem NGŠ AČR o výsledcích kontrol a úrovni výcviku řidičů VOS cestou sekce rozvoje a plánování schopností MO. Nabytím účinnosti nových zákonů, vyhlášek, interních normativních aktů, souvisejících s přípravou řidičů VOS a jejich novelizací, tyto neprodleně uvést u organizačních celků do praxe [1].

## 2.4 Školení bezpečnosti práce řidičů

Velitel útvaru organizuje pro řidiče útvaru školení k bezpečnosti práce řidičů. Jeho součástí je školení velitelů vozidel a seznámení s aktuálními poznatky o stavu dopravní kázně a nehodovosti u útvaru.

Školení k bezpečnosti práce řidičů v rozsahu minimálně 4 hodin jsou povinni se zúčastnit jedenkrát ročně všichni řidiči, kteří řídí VOS a osoby, které využívají při služební (pracovní) cestě soukromé motorové vozidlo. Do školení k bezpečnosti práce řidičů zařadit i školení velitelů vozidel a seznámení s aktuálními poznatky o stavu dopravní kázně a nehodovosti u vojenského útvaru. Evidenci o účasti na školení k bezpečnosti práce řidičů vést v třídních knihách a v záznamech o řidičské praxi.

Školení může provádět odborně připravená osoba pověřená velitelem. Školení je platné po dobu 12 kalendářních měsíců následujících po měsíci posledního školení. Na závěr školení provést ověření znalostí dané problematiky. Řidičům, kteří neabsolvovali školení, **je zakázáno** řídit VOS. Zákaz řízení zveřejní velitel ve svém rozkaze. Řízení VOS povolit až po absolvování školení v náhradním termínu.

Absolvování školení je pro vojáky z povolání, vojáky v záloze a zaměstnance podmínkou k povolení použití soukromého motorového vozidla při služební (pracovní) cestě. Obsah školení k bezpečnosti práce řidičů zaměřit na novinky v legislativě, předpisy související s provozem na pozemních komunikacích, teorii řízení a zásady bezpečné jízdy, pravidla provozu a údržby vozidel ozbrojených sil, poskytnutí první pomoci, činnost při dopravní nehodě a rozbor dopravní nehodovosti [1].

## 2.5 Technická způsobilost vojenských vozidel

Technickou způsobilost vojenských vozidel schvaluje Vojenská policie zákonu č. 300/2013 Sb. o Vojenské policii. Ministerstvo obrany stanoví vyhláškou:

- druhy a kategorie vojenských vozidel a vojenských pracovních strojů a způsob schvalování jejich technické způsobilosti;
- podmínky uznávání osvědčení o schválení typu vojenského vozidla vydaného jiným státem;
- technické podmínky, konstrukci a provedení vojenských vozidel a možné výjimky;
- předpoklady technické nezpůsobilosti a zákazu provozu vojenských vozidel;
- doplňkovou výstroj a vybavení vojenských vozidel [6].

## 2.6 Pravidelné technické prohlídky

Směrnice pro používání pozemní vojenské techniky AČR v míru stanovuje technické prohlídky, měření emisí, pojištění vojenských vozidel. Předmětem provádění technických prohlídek a měření emisí v AČR jsou:

- silniční vozidla všech druhů a kategorií (motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla);
- zvláštní vozidla druhu traktor, pracovní stroj samojízdný a pracovní stroj přípojný;
- vojenská vozidla, budou-li používána pro plnění přepravních nebo služebních úkolů na veřejně přístupných komunikacích vybavená zvláštním výstražným světlem modré barvy.

### Lhůty k provádění pravidelných technických prohlídek

Nejpozději do 4 let po zaregistrování vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách 2 let:

- osobní automobil, nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, motocykl, přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, kromě nebrzděného přívěsu, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

Nejpozději do 1 roku po zaregistrování vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách:

- nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, speciální automobil, autobus, silniční vozidlo s právem přednosti v jízdě, cvičné silniční vozidlo autoškoly, přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg.

Nejpozději do 6 let po zaregistrování vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách 4 let:

- nebrzděný přívěs, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg, motocykl, jehož zdvihový objem pístového spalovacího motoru pohonu silničního vozidla nepřevyšuje 50 cm<sup>3</sup> nebo jehož nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 50 kmh<sup>-1</sup>, s výjimkou motocyklu opatřeného šlapadly [2].

## 2.7 Evidence vozidel ozbrojených sil

Vojenská policie eviduje vozidla ozbrojených sil v registru vozidel, přiděluje jim vojenskou poznávací značku, vydává osvědčení o technickém průkazu vozidla ozbrojených sil a vojenským vozidlům vydává technický průkaz vojenského vozidla. Silniční vozidla jsou vybavena technickým průkazem silničního motorového a přípojně vozidla podle Vyhlášky č. 211/2018 Sb. o technických prohlídkách vozidel.



Registr vozidel není veřejně přístupný a zapisují se do něj tyto údaje:

- provozovatel vozidla;
- vojenská poznávací značka;
- tovární značka, typ a druh vozidla;
- ostatní základní technické údaje o vozidle;
- datum zápisu a výmazu z registru vozidel [7].

Jasně dané lhůty pro školení k bezpečnosti práce řidičů, pravidelné proškolení a vedení záznamů o tomto školení má jistě neoddiskutovatelnou podstatu v celém systému řízení bezpečnosti, nicméně když se půjde dopodrobna je jasné, že pravidelné roční školení nedá řidičům téměř nic, maximálně je upozorní na novinky v legislativě. Co se týče ale řídičské praxe, nic nového je to nenaučí. Je tedy jasné, že se zde střetává tzv. byrokracie, kdy je prostě dáno, že je potřeba projít školením za každou cenu, ale jeho přínosnost je přinejmenším diskutabilní.

Co se týká evidence vozidel, technických kontrol a vše s tím spojené, nelze hledat chyby v provádění, neboť vše je pevně dáno zákony a vnitřními předpisy.

### 3 POŽADAVKY NA ZDRAVOTNÍ, PSYCHICKOU A ODBORNOU ZPŮSOBILOST

K tomu, aby se voják z povolání mohl stát vlastníkem oprávnění k řízení vozidel ozbrojených sil, je potřeba nejdříve splnit požadavky na zdravotní a psychickou způsobilost. Po jejich splnění může být přijat do kurzu k získání OŘVOS. Zdravotní a psychická způsobilost je pevně dána a vymezena podmínkami. Psychická způsobilost se odlišuje pouze ve formách získání způsobilosti, které jsou definovány pro určité skupiny OŘVOS, o které má řidič v úmyslu žádat.

Základní požadavky na odbornou a zdravotní způsobilost řidičů stanovuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti a zdravotní způsobilosti řidičů vozidel ozbrojených sil v AČR má svá specifika a odlišnosti, které zabezpečují vyšší náročnost kritérií než u řidičů v civilním sektoru. Okolo úrovně vyšší náročnosti odborné a zdravotní způsobilosti jsou neustále vedeny diskuze směřující k optimalizaci požadavků. Smyslem těchto názorových proudů je nalézt rovnováhu mezi vycvičeností řidičů pro plnění všech úkolů, pro které jsou připravovány a nákladovostí této přípravy. Jinými slovy jde o stanovení rozsahu, intenzity a četnosti této přípravy [8].

Bez diskuze je odborná a zdravotní způsobilost stejně jako samotná příprava řidičů tím nejdůležitějším aspektem v celkové bezpečnosti při řízení motorových vozidel, a to ať služebních či soukromých. Níže jsou tedy sepsány požadavky na zdravotní a psychickou způsobilost, pro ucelenou představu a komplexnost těchto požadavků a možné odhalení drobných nedostatků, které by mohli vést k maximální důsledné přípravě v tomto směru.

#### 3.1 Zdravotní způsobilost

Jednou z podmínek pro udělení řidičského oprávnění je to, že ten, kdo o něj žádá, je osoba zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel. Tuto podmínku zdravotní způsobilosti musí taktéž splňovat držitel řidičského oprávnění po celou dobu držení řidičského oprávnění. Pro řidiče vozidel zbrojených sil v této oblasti neplatí žádná výjimka, a tedy i řidič vozidla ozbrojených sil musí být zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu ve svém § 84 dále objasňuje, že zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná schopnost a duševní schopnost k řízení

motorových vozidel. Nemoci, vady, nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel, jsou uvedeny v příloze č. 3 vyhlášky č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Uvedená vyhláška mimo jiné implementuje předpisy Evropské unie a upravuje podrobnosti o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Vyhláška rovněž určuje vzor posudku a náležitosti, které musí posudek obsahovat.

Analogicky řeší zdravotní způsobilost svých řidičů i armáda ČR. Vojenský řidič (voják i občanský zaměstnanec) musí ale splňovat kromě zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel i zdravotní způsobilost k řízení vozidel ozbrojených sil (dále jen VOS). Legislativně řeší tuto problematiku Odborný pokyn NGŠ k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil a dále pak vyhláška č. 103/2005 Sb., o zdravotní způsobilosti k vojenské činné službě, která ve své příloze č. 1 určuje nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení VOS včetně bojových vozidel.

Odborný pokyn NGŠ stanovuje, že řidiči-profesionálové a řidiči aktivní zálohy musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti:

a) k řízení motorových vozidel, a současně b) k řízení vozidel ozbrojených sil.

Občanský zaměstnanec, který je řidičem-profesionálem musí splňovat stejná zdravotní kritéria jako řidič-profesionál voják. Zdravotní způsobilost řidičů-profesionálů a řidičů aktivní zálohy se dokládá posudkem o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a „posudkem o zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil“. Kopie posudků se přikládá k evidenční kartě řidiče. Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel vystavuje registrující praktický lékař nebo jiný posuzující lékař. Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil pro řidiče profesionály a řidiče aktivní zálohy vystavuje posuzující vojenský lékař příslušného spádového vojenského zdravotnického zařízení. Součástí zdravotní způsobilosti řidiče VOS pro danou skupinu stejně tak jako řidiče motorového vozidla je doklad o psychické způsobilosti k řízení určených vozidel.

Periodicita lékařských prohlídek řidičů VOS je opět stanovena v souladu s civilní legislativou konkrétně § 87 zákona 361/2000 Sb.:

- do dovršení 50 let věku každé dva roky;
- po dovršení 50 let věku každoročně.

Lékař pak v rámci tohoto periodického posuzování zdravotní způsobilosti řidiče VOS pro-  
věruje platnost posudku o psychické způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil [8].

Současná praxe zdravotních prohlídek vojáka řidiče profesionála do 50 let je vyobrazena v tabulce.

Tabulka 3 Praxe zdravotních prohlídek [4], upravila Poláchová, 2019

| Zdravotní prohlídky   | ročně    | 1 x za 2 roky | 1 x za 6 let |
|---|----------|---------------|--------------|
| <b>Povinná lékařská prohlídka</b>                                   | <b>x</b> |               |              |
| <b>Posouzení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel</b> |          | <b>x</b>      |              |
| <b>Posouzení zdravotní způsobilosti k řízení VOS</b>                |          | <b>x</b>      |              |
| <b>Pracovně-lékařská prohlídka</b>                                  |          |               | <b>x</b>     |

Tedy jednou za dva roky je tento voják povinen určitě absolvovat 3 lékařské prohlídky, pokud má více jak 50 let pak je musí absolvovat každý rok. Další zdravotní prohlídky jsou z různých důvodů prováděna za různá období, pokud je potřeba.

Možnost nahradit zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel a zdravotní způsobilost k řízení VOS jednou prohlídkou, ale hlavně jedním posudkem o zdravotní způsobilosti k výkonu práce, odpovídá legislativě a dává dokonce možnost při sladění termínů absolvovat jen jednu prohlídku včetně povinné roční lékařské prohlídky. Tato navrhovaná úprava se v žádném případě nedotýká lékařského odborného posouzení zdravotního stavu, ale výrazně redukuje čas a administrativu lékaře, který v tomto případě provede jedno vyšetření a vystaví jeden lékařský posudek k výkonu povolání doplněný o datum vyšetření psychické způsobilosti, které tento řidič musí absolvovat jednou za 6 let, respektive jednou za 5 let u věkové kategorie nad 50 let [8].

### 3.2 Psychická způsobilost

Součástí zdravotní způsobilosti řidiče je i jeho psychická způsobilost k řízení motorových vozidel stanovená zákonem č. 361/2000 Sb. paragraf 87a pak stanovuje podrobně, kdo se

musí dopravně psychologickému vyšetření podrobit, kdo může toto vyšetření provádět, administrativu tohoto vyšetření a další podrobnosti.

Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel. Dopravně psychologickému vyšetření je držitel uvedeného řidičského oprávnění povinen se podrobit před zahájením výkonu uvedených činností, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let. Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci. Povinnost dopravně psychologického vyšetření výše uvedených řidičů se netýká řidičů, kteří provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie, Vězeňské služby České republiky, zpravodajských služeb a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky [8].

Tedy armáda má v tomto zákonem stanoveném dopravně psychologickém vyšetření výjimku, kterou nahrazuje posouzením psychické způsobilosti řidičů profesionálů a řidičů aktivních záloh k řízení vozidel ozbrojených sil, což je opět stanoveno v Odborném pokynu NGŠ k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil. Posouzení psychické způsobilosti řidičů VOS je možno provádět výhradně na lékařsko-psychologických odděleních vojenských nemocnic, což správně umožňuje garantovat odpovídající kvalitu těchto vyšetření. Psychologické vyšetření je **vstupní**, **periodické** a **mimořádné** tedy opět analogické s civilní legislativou.

#### Druhy psychologických vyšetření řidičů VOS:

- vstupní: prvotní vyšetření absolvované ještě před zahájením činnosti řidiče profesionála a řidiče z aktivní zálohy;
- periodické: provádí se před ukončením doby platnosti předchozího posudku o psychické způsobilosti;
- mimořádné: provádí se na vyžádání posuzujícího lékaře nebo velitele útvaru při stavu, kdy je podezření na změnu psychické způsobilosti k řízení vozidla (např. vážná dopravní nehoda – i nezaviněná, projevy vážných osobních problémů apod.). Velitel vyžádá mimořádné vyšetření vždy po zaviněné dopravní nehodě řidiče při řízení VOS, při které došlo ke zranění (usmrcení) osob [4].

Výsledek vyšetření je stanoven značkou UQ až QL-2 a případně slovní specifikací, ze které musí být jasně patrné, která vozidla může řidič řídit. Věková hranice, kdy psychicky posuzovat řidiče VOS, je dokonce přísnější než v civilu. Do věku 50 let se posuzuje psychická způsobilost v armádě každých 6 let, po dosažení 50 let věku pak stejně jako podle zákona č. 361/2000 Sb., každých 5 let. Vyhláška č. 103/2005 Sb., o zdravotní způsobilosti k vojenské činné službě o samostatném psychologickém vyšetření řidičů vůbec nehovoří. Vyhláška stanovuje psychologické vyšetření uchazečů o povolání do služebního poměru vojáka z povolání nebo zařazení do aktivní zálohy a pak klinicko-psychologické vyšetření uchazečů, vojáků, kteří mají konat službu v zahraničí, a některých specialistů. Klinicko-psychologické vyšetření se provádí za účelem posouzení a vyhodnocení psychické způsobilosti posuzovaných vojáků a zjištění odolnosti jejich psychických funkcí při zátěži za mimořádných podmínek.

Kde ovšem armáda žádnou výjimku z dopravně psychologického vyšetření nemá, je příprava k získání profesního osvědčení, tedy získání oprávnění k provádění výuky a výcviku řidičů.

K zamyšlení jeden návrh pro odborné lékařské kruhy, který vyplývá ze skutečnosti, že vyhláška č. 103/2005Sb., o zdravotní způsobilosti k vojenské činné službě má být v nejbližší době novelizována. Není tajemstvím, že normy pro zdravotní způsobilost vojáků mají být změkčeny. Až dvě pětiny, zájemců ztroskotá na lékařském vyšetření. Náboráři věří, že jim pomůže nová zdravotnická vyhláška, díky níž budou moci do armády i lidé s brýlemi, alergií či vyšším tlakem. Tedy nabízí se možnost posouzení, zda by se zdravotní způsobilost řidičů zabezpečovacích vozidel ozbrojených sil nemohla sjednotit se zdravotní způsobilostí řidičů motorových vozidel. Řidiči bojových vozidel by byli posuzováni podle přísnějších kritérií, což je stejně i současná dnešní praxe. Přineslo by to další zjednodušení celkové zdravotní prohlídky o administrativě ani nemluvě [8].

### 3.3 Odborná způsobilost

**Řidič - profesionál** je řidič vozidel ozbrojených sil, voják z povolání, který musí neustále splňovat podmínky odborné způsobilosti. Ta se prokazuje příslušným řidičským oprávněním vyznačeným v řidičském průkazu, osvědčením k řízení vozidel ozbrojených sil (dále jen OŘVOS) a splněním úkolů zdokonalovací odborné přípravy [4].



Obrázek 1 Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil [vlastní zdroj]

Příprava k získání nebo rozšíření řidičského oprávnění a příprava k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil pro danou skupinu je realizována v základní odborné přípravě řidičů v určených výcvikových zařízeních AČR. Zdokonalovací odborná příprava, která zahrnuje školení k bezpečnosti práce řidičů a zdokonalovací výcvik se provádějí jako příprava jednotlivce a v jednotce v rámci přípravy jednotek u útvarů nebo v součinnosti s výcvikovým zařízením. Obsah a rozsah základní odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil je po letech praxe v profesionální armádě pro jednotlivé skupiny vozidel stabilizován a pevně stanoven Odborným pokynem náčelníka generálního štábu AČR k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil.

Neúměrně vysoká fluktuace ve funkcích profesionálních řidičů spolu s dlouhodobou nenaplněností těchto funkcí vytváří rostoucí tlak na výcvikové kapacity v základní přípravě při získávání OŘVOS i u CDV. Značný nedostatek řidičů je především u skupiny V-C. Konkrétně, vojáci jsou držiteli řidičského oprávnění pro skupinu C, ale pro řízení vozidel

ozbrojených sil jim chybí OŘVOS pro skupinu V-C. Tento problém však mohou útvary řešit v naléhavých případech i samostatně, v souladu s odborným pokynem, který toto umožňuje. Vzhledem k tomu, že pro útvar je tento výcvik výjimečný, málo četný a nad rámec plněných úkolů může docházet k nežádoucímu poklesu kvality výcviku. Kvalita takto prováděného výcviku se odvíjí od osobní zodpovědnosti organizátora kurzu, jenž je neustále konfrontován s požadavky a tlaky na plnění jiných „důležitějších“ úkolů. Aby nedocházelo ke snižování kvality takto organizovaných kurzů, budou podle připravovaného předpisu útvary k takto prováděným kurzům pověřovány. Toto pověření by měl vydávat na žádost útvaru odborný gestor v působnosti ministerstva obrany [8].

Obsah a rozsah zdokonalovací odborné přípravy doznal výrazných změn přechodem od základní vojenské služby k profesionální armádě. Plánování zdokonalovací odborné přípravy řidičů v základní vojenské službě bylo pro velitele útvaru a jednotek jednodušší.

Výcvikový rok byl rozdělen do čtyř výcvikových období:

- v prvním období řidič prodělal základní výcvik a výcvik specialisty;
- v druhém období byl zahájen společný zdokonalovací výcvik řidiče v organické jednotce na stupni družstvo, osádka;
- ve třetím výcvikovém období se vedl společný výcvik v družstvu (osádce) a v četě;
- ve čtvrtém období se vedl společný výcvik v rotě.

Po dosažení nejvyššího stupně vycvičenosti byl výcvik ukončen a řidič odcházel do zálohy. Pro jednotlivá období výcviku byl rozsah a obsah výcviku stanoven striktně v programech přípravy. Výhodou tohoto systému byl fakt, že celé jednotky nastupovali v jednom termínu, prodělávaly výcvik se stupňující se složitostí a společně výcvik ukončily odchodem do zálohy.

Od zrušení základní vojenské služby bohužel nedošlo k novelizaci vojenských předpisů stanovujících základní podmínky a závazné pokyny pro přípravu řidičů všech kategorií a pro její organizaci s celoarmádní působností. Toto legislativní provizorium je nouzově řešeno „Odborným pokynem“, který byl již třikrát novelizován. „Odborný pokyn“ se odvolává na stále platné vojenské předpisy 22 až 39 let staré.

Zavedení plně profesionální armády od roku 2005 vyvolalo změny v plánování rozsahu a obsahu přípravy řidičů. První rok přípravy profesionální armády se svým obsahem a



rozsahem příliš nelišil od výcvikového roku základní vojenské služby. Ve druhém roce přípravy řidičů profesionální armády klesá zákonitě potřeba intenzity, obsahu a rozsahu jejich přípravy, protože dosažené znalosti, dovednosti a návyky ve většině případů není nutné získávat, nýbrž pouze udržovat. V dalších letech existence plně profesionální armády se díky fluktuaci na funkcích a doplňováním jednotek začíná projevovat nový faktor – rozdílný stupeň vycvičenosti jednotlivců a požadavek na individuální přípravu do jednotky doplněných řidičů. Zdokonalovací příprava potřebná k udržení znalostí, dovedností a návyků se v jednotlivých obdobích výcvikového roku výrazně zkracuje, ale její nezbytná délka je relativní a pro každou jednotku a pro každého jednotlivce individuální (podle stupně vycvičenosti) a specifická (podle úkolů jednotky). U řidičů s delší vojskovou praxí se po několika letech setrvání na funkci a po absolvování zahraničních operací projevuje únava z jednotvárnosti, dochází ke ztrátě motivace a iniciativy. Perspektivu pro další setrvání vojáka ve služebním poměru dává „doba rozhodná“ s předpokladem zařazení do vyšší hodnosti a funkce, což na druhé straně vede ke ztrátě řidiče a k další fluktuaci v jednotce. Rozdílnost délky vojskové praxe a úrovně vycvičenosti jednotlivců v jednotce klade na velitele rot zvýšené nároky při plánování přípravy řidičů.

Koncepci zpracovávaných Programů přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil je nezbytné postavit tak, aby splňovala výše uvedené požadavky stanovením obsahu, doporučeného rozsahu a dalších podmínek pro provádění základní a zdokonalovací odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil. Příprava prováděná dle těchto programů musí být přizpůsobena potřebám a možnostem daného organizačního celku, úrovni výcvikové základny a stupni vycvičenosti řidičů. Programy by měly ujednotit tematiku předmětů zdokonalovací přípravy jako přípravy jednotlivce – specialisty a doporučit rozpočet hodin a obsah jednotlivých témat. Pro celoarmádní použitelnost je nezbytné, aby programy stanovily pouze minimální počty hodin pro přípravu řidičů k získání osvědčení k řízení (základní odborné přípravy), pro zdokonalovací odbornou přípravu a pro vybrané druhy speciální přípravy řidiče, které zabezpečí získání a udržení požadovaných znalostí, dovedností a návyků. Pro splnění stanovených cílů přípravy řidiče v jednotce umožnit v případě potřeby tento minimální počet hodin individuálně navýšit. Výcvik v řízení vozidel je v přípravě nejdůležitějším ale také nejnákladnějším předmětem. Ekonomickou náročnost předmětu tvoří nejen náklady na spotřebu pohonných hmot, ale při výcviku dochází k celkovému opotřebení vozidla a spotřebě provozních jednotek pro dodržování údržbových a meziopravních norem, které jsou omezeny stanovenou roční spotřebou provozních jednotek a normami pro používání techniky.

Další diskutabilní otázkou při výcviku v řízení vozidel je požadavek na dosahování nejvyšší možné rychlosti, při kterém je třeba brát v úvahu vysokou pravděpodobnost poškození vozidel vlivem extrémního namáhání motoru, převodového ústrojí a podvozku zejména bojových vozidel. Je třeba si uvědomit, že hranice mezi přiměřeným a nepřiměřeným způsobem řízení vozidla je velice úzká a je závislá na individuálních schopnostech, dovednostech, návycích, ale i citění řidičů s vozidlem. Proto i výcvik řidičů v řízení by měl být zaměřen na dosahování vysokého tempa přesunů mimo cesty v sestavě jednotky a v pochodových prouděch [8].

Zdravotní a psychická způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil je jedna z mála kapitol tohoto tématu, které vykazuje minimální nedostatky. Těžko si připustit, že by byla stanovena mírnější kritéria pro vstup do armády, co se týče zdravotních požadavků. Armáda si musí držet standart a za každou cenu snižovat kritéria nejdůležitější jen za účelem navyšování počtů a plnění strategických plánů je velmi neuvážený krok a určitě ne k lepšímu.

Zdravotní způsobilost lze považovat za dostačující a málo věcí by se dalo vytknout, snad jen **možnost sloučit zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel a zdravotní způsobilost k řízení VOS v jednu prohlídku** a ušetřit administrativní záležitosti a čas k tomu vynaložený ze stran lékařů i žadatelů. Netýká se samozřejmě lékařského posudku.

Tím, že je psychická způsobilost k řízení vozidel ozbrojených sil řešena v Odborném pokynu NGŠ k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil a je tak přímo uzpůsobena podmínkám armády, nedochází k nejasnostem v naplňování podmínek nebo ke zjišťování mezer v požadavcích pro získávání a následné naplňování podstaty celého vyšetření.

Celá koncepce odborné přípravy je jednoduše postavena tak, aby každý řidič splňoval pouze dané základní minimum pro podmínky k řízení vozidel ozbrojených. Je jasné, že základní parametry pro výcvik musí být stanoveny jednotvárně pro použitelnost na každém útvaru, ale dále by měl být kladen důraz na to, aby každý útvar v rámci svých možností umožnil další možný výcvik pro zdokonalování odborností.

Proces provozu řízení pozemní techniky je systém skládající se z částí na sebe navazujících a propojených. Při nalezení nedostatku v základních ustanoveních pro celý proces jako předpisy neodpovídající současné době a jejím požadavkům, je zřejmé že se to bude prolínat i do dalších částí systému. Částečné novelizace napříč celou administrativou jsou prospěšné, nicméně ucelený dojem působí dosti křečovitě, pokud se snaží velící složky dodržovat staré

předpisy v podmínkách, které si žádají přístup zcela opomenutý či nezmiňovaný. Těžko se provede výcvik, který není podložen jakýmkoliv ustanovením, a to je bohužel jeden z největších problémů, kdy se velitelé organizačních celků obávají nebo nemohou zařadit jiný výcvik, než udává předpis. Pro splnění daných norem je vše provedeno, nicméně odborné zdokonalování samotného řidiče prostě neodpovídá dnešním podmínkám nebo aspoň ne v každém případě.

Je samozřejmostí mít daná kritéria všeobecná, dále umožňující úpravu pro samostatné celky ve své působnosti, bylo by však potřeba hlavně při výcviku umožnit větší kompetenci velitelům, kteří nejlépe vědí, co daná jednotka potřebuje. To žádné směrnice, normy ani ustanovení nejsou schopné obsáhnout pro všechny složky zároveň.

Pro další postupy odborné přípravy by bylo vhodné k OP NGŠ vydat upřesňující (doplňující) stanovy (předpisy) pro provádění speciálních a jiných odborných výcviků ke zdokonalování odborností a schopností řízení vozidel ozbrojených sil. Zde by mohly být obsaženy návrhy či přesná konkrétní cvičení pro možné další výcviky, metodické pokyny k provádění a podmínky za jakých lze výcvik provádět. Jistě by se muselo jednat o komplexnější pojetí pro využitelnost většiny zařízení, kde specifika zařízení a útvarů by si již mohl každý velitel řešit sám pomocí metodických prováděcích listů či upřesňujícími organizačními nařízeními.

## 4 STATISTIKY NEHODOVOSTI

Je důležité pro povědomí všech znát, jaké jsou vlastně důsledky dopravních nehod. Jestli mají tendenci vzrůstat, klesat či stojí na mrtvém bodě, zdali všechny prevence, akce, konference vlastně mají potenciál pro veřejnost a kladou důraz na to, co je nejdůležitější, lidské zdraví a život. Různé děsivé reportáže z televizí a rádií nám mohou často připadat, jako že se nic neděje a veškerá snaha v prevenci je k ničemu, opak je ale pravdou, a právě podrobné statistiky dokazují, že neustálým vštěpováním preventivních programů je důsledně dosahováno ke snížení ať už dopravních nehod nebo jejich následkům. K nejobsáhlejšímu programu v rámci prevence můžeme přikládat zásluhy programu BESIP, který je hlavním koordinačním subjektem v bezpečnosti silničního provozu jako samostatné oddělení Ministerstva dopravy České republiky.

### 4.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

**BESIP** – hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu, expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele a zároveň také samostatné oddělení Ministerstva dopravy České republiky [9].

BESIP je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Systematické řešení bezpečnosti silničního provozu přináší její postupné zlepšování a snižování těch nejtragičtějších následků dopravních nehod. Přesto **nebyl splněn strategický cíl** Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004-2010 (NS 2010).

Při realizaci ukončení NS 2010 byl téměř splněn strategický cíl – snížení úmrtí následkem DN v silničním provozu na maximálně 650 osob ročně, tj. na polovinu skutečnosti v roce 2000. Přestože nebyl tento cíl splněn, je dosažení snížení tragických následků DN (753 úmrtí) důkazem toho, že cílevědomá a systematická činnost má své opodstatnění a také smysl. Vzhledem k trvalé nebezpečnosti silničního provozu a reálné hrozbě tragických následků je to zejména prevence, která může předcházet nežádoucím postojům a projevům účastníků silničního provozu, a tak přinést postupně zlepšení nepříznivého stavu.

Povzbuzující je skutečnost, že se této oblasti věnuje více pozornosti než v minulosti. Měřitelný a viditelný je i určitý pozitivní vývoj následků DN a posun aktivit v této oblasti od často administrativních výkonů k reálné preventivně osvětové a vzdělávací činnosti.

I přes uvedená pozitiva je situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v naší zemi ve srovnání s jinými státy Evropské unie (EU) stále neuspokojivá. Svědčí o tom i vytyčený strategický cíl současné NS BESIP 2020 – snížení počtu úmrtí následkem DN do roku 2020 na průměrnou úroveň států EU. Je tedy zřejmý „náskok“ jiných států EU v této oblasti.

V návaznosti na evropskou dopravně bezpečnostní politiku byla přijata vládou ČR Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 (NS BESIP 2020).

Přijetím NS BESIP 2020 usnesením vlády č. 599 ze dne 10. 8. 2011 s Česká republika opakovaně připojila k hlavnímu směru evropské dopravně bezpečnostní politiky. Společně s ostatními zeměmi EU tak projevila vůli bojovat proti novodobé celosvětové epidemii – tragickým a závažným následkům dopravní nehodovosti.

Trvajících negativní stav dopravní nehodovosti je přímým důsledkem toho, že bezpečnost silničního provozu není u většiny subjektů vnímána jako závažný problém a přirozeně tedy ani není prosazována mezi priority jejich činností. Odsouvání bezpečnosti silničního provozu mezi méně závažné problémy souvisí také s nedostatečnou informovaností o této problematice a její nedostatečnou medializací [10].

Strategickým cílem NS BESIP do roku 2020 je snížit následky dopravních nehod vzhledem k roku 2009 takto:

- počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %, na max. 360 resp. 330 osob – do 30 dnů resp. 24 hodin po DN);
- počet těžce zraněných osob o 40 % (tj. na max. 2122 osob).

Na základě analýzy aktuálního stavu bezpečnosti silničního provozu jsou určeny v NS BESIP 2020 tyto nejproblémovější skupiny jeho účastníků a nejnebezpečnější rizikové faktory chování v silničním provozu:

- děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace;
- alkohol a jiné návykové látky;
- nepřiměřená rychlost;
- agresivní způsob jízdy.

Následující tabulka znázorňuje očekávané snížení počtů tragických následků DN v cílovém roce 2020 v uvedených prioritních oblastech a celkem.

Tabulka 4 Očekávaná snížení počtu tragických dopravních nehod [10], upravila Poláchová, 2019

| <b>Prioritní oblast</b>       | <b>Očekávané snížení počtu usmrcených osob</b> | <b>Očekávané snížení počtu těžce zraněných osob</b> |
|-------------------------------|--|---|
| Děti                          | 7  | 70  |
| Chodci                        | 78   | 240   |
| Cyklisté                      | 35   | 150   |
| Motocyklisté                  | 45   | 180   |
| Mladí a noví řidiči           | 70   | 150   |
| Stárnoucí populace            | 25   | 50  |
| Alkohol a jiné návykové látky | 40   | 150   |
| Nepřiměřená rychlost          | 140  | 310   |
| Agresivní způsob jízdy        | 60   | 100   |
| celkem                        | 500  | 1400  |

Nedílnou součástí NS BESIP 2020 je „Akční program“, který je realizačním dokumentem a podrobně specifikuje jednotlivé aktivity a opatření pro dosažení strategického cíle. Je rozdělen do tří částí zaměřených na základní složky tvořící bezpečný dopravní systém:

- bezpečná pozemní komunikace;
- bezpečné dopravní prostředky;
- bezpečné chování účastníků silničního provozu.

Ke každé aktivitě Akčního programu je přiřazena odpovědnost konkrétních subjektů, které jsou rozděleny do čtyř skupin:

- ústřední orgány státní správy (včetně Ministerstva obrany), Parlament ČR, dopravní policie;
- orgány regionální a místní správy, obecní policie;
- profesní organizace (dopravci, autoškoly, dopravní podniky aj.), soukromé firmy, veřejné organizace, pojišťovny;
- nevládní organizace, občanská sdružení.

Nezbytným předpokladem úspěšnosti realizace NS BESIP 2020 je aktivní účast všech zainteresovaných subjektů (veřejné správy, podnikatelské sféry v silniční dopravě, nevládních organizací, občanských sdružení) a současná podpora široké veřejnosti. NS BESIP 2020 se

musí stát skutečným východiskem pro systematickou činnost všech subjektů, které působí na bezpečnost silničního provozu. Jako usnesení Vlády ČR je její uskutečňování a prosazování jedním z hlavních úkolů všech resortů, orgánů a organizací státní a veřejné správy a jejich zaměstnanců.

Jako aplikační dokument na podmínky armády schválil tehdejší ministr obrany Resortní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2013-2020, která je prvním závazným dokumentem v této oblasti v historii naší profesionální armády. Úspěšná realizace stanovených cílů se musí stát jedním z hlavních úkolů a posláním prvořadě všech resortů, orgánů a organizací státní a veřejné správy a jejich zaměstnanců, včetně Ministerstva obrany (MO).

#### 4.1.1 Statistiky dopravních nehod v civilním sektoru

Málokterá každodenní lidská činnost je tak riziková a nebezpečná, jako účast v silničním provozu. Vypovídají o tom statistiky dopravních nehod (DN) a jejich následků. Nejčastějšími viníky těchto nehod bývají řidiči motorových vozidel, kteří svojí nekázní, lhostejností, agresivitou a neodpovědností při řízení motorových vozidel, ale také svými nedostatečnými vědomostmi, dovednostmi a schopnostmi jsou původci zmařených lidských životů, bolesti a vzniku značných materiálních škod.

Nebezpečnost silničního provozu je vnímána jako negativní jev i v celosvětovém měřítku. Organizace spojených národů (OSN) na svém zasedání v říjnu 2009 v Moskvě a opakované v březnu v New Yorku vyhlásila období let 2011-2020 jako „Dekáda akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve světě“. Cílem této kampaně je zlepšit řízení na chování účastníků silničního provozu.

V souladu s touto iniciativou byla v červenci 2010 zveřejněna politika EU v této oblasti ve Sdělení Komise s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu – směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020“. Dokument obsahuje návrh základních opatření v dané oblasti, která by měla přispět k výraznému zvýšení úrovně bezpečnosti na evropských silnicích. Jednou z přijatých zásad je zaměření preventivního působení na občany tak, „aby za svou bezpečnost a bezpečnost druhých převzali osobní odpovědnost“.

Jako základní cíl EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu je stanoveno:

- do roku 2020 snížit počet „smrtných“ dopravních nehod na polovinu (k roku 2009);
- do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu.

Pro příští desetiletí bylo stanoveno sedm cílů, mezi které patří zejména zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu a zesílení prosazování pravidel silničního provozu. Preventivní opatření a efektivní působení na účastníky silničního provozu jsou tedy nadále základním prostředkem evropského úsilí o zvyšování bezpečnosti silničního provozu a snížení následků DN [10].

**V roce 2018 Policie České republiky šetřila 104 764 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 565 osob usmrceno, 2 465 osob zraněno těžce a 25 215 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 547,9 milionů Kč [11].**

#### Porovnání základních ukazatelů s rokem 2017

Nárůst v kategorii:

- počet nehod o 943 nehod, tj. o 0,9 %;
- usmrcených osob o 63 osob, tj. o 12,5 %;
- těžce zraněných osob o 126 osob, tj. o 5,4 %;
- lehce zraněných osob o 475 osob, tj. o 1,9 %;
- hmotná škoda o 231,6 mil. Kč, tj. o 3,7 %.



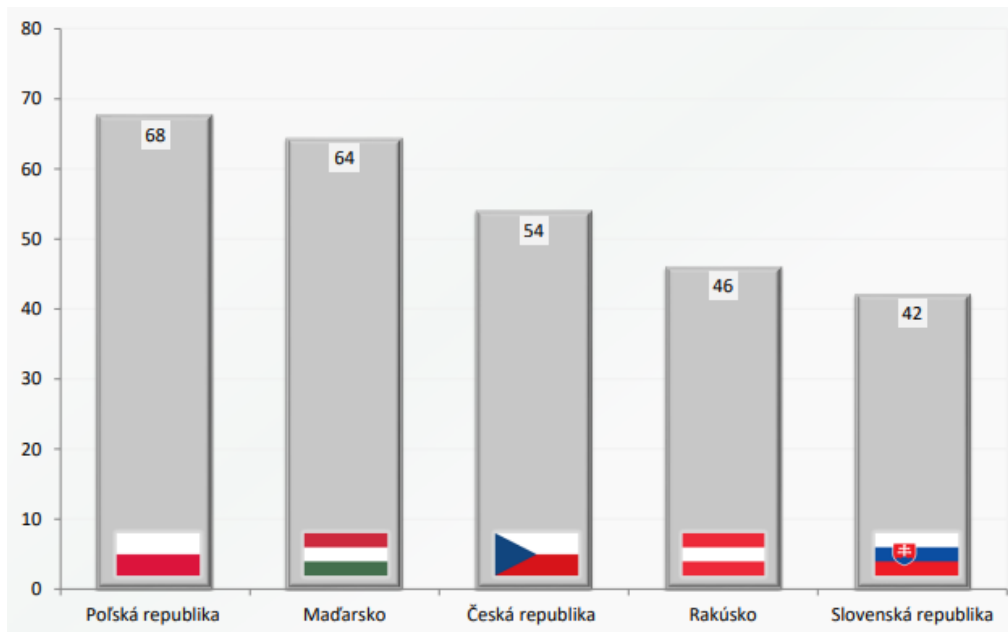
Následující tabulka obsahuje počty DN a jejich následků za deset let

| Počet nehod a následků, ČR,<br>2009 - 2018 | počet nehod | z toho následky<br>na životě a zdraví | usmrceno | těžce zraněno<br>osob | lehce zraněno<br>osob |
|--|-------------|---------------------------------------|----------|-----------------------|-----------------------|
| 2009                                       | 74 815      | 21 706                                | 832      | 3 536                 | 23 777                |
| 2010                                       | 75 522      | 19 676                                | 753      | 2 823                 | 21 610                |
| 2011                                       | 75 137      | 20 487                                | 707      | 3 092                 | 22 519                |
| 2012                                       | 81 404      | 20 504                                | 681      | 2 986                 | 22 590                |
| 2013                                       | 84 398      | 20 342                                | 583      | 2 782                 | 22 577                |
| 2014                                       | 85 859      | 21 054                                | 629      | 2 762                 | 23 655                |
| 2015                                       | 93 067      | 21 561                                | 660      | 2 540                 | 24 426                |
| 2016                                       | 98 864      | 21 386                                | 545      | 2 580                 | 24 501                |
| 2017                                       | 103 821     | 21 263                                | 502      | 2 339                 | 24 740                |
| 2018                                       | 104 764     | 21 889                                | 565      | 2 465                 | 25 215                |

Tabulka 5 Porovnání DN za deset let [11]

Vzrůstající tendence počtu dopravních nehod je alarmující a bohužel je to celosvětovým trendem. Se vzrůstající počtem vozidel v provozu vzrůstá i počet dopravních. Následky na životě a zdraví jsou s menšími odchylkami téměř neměnné, což je dobře a ukazatel usmrcených osob a těžce zraněných to potvrzuje. Lehká zranění ovšem rok od roku rostou zároveň s počtem dopravních nehod.

Pro srovnání i s okolními státy je následující obrázek, kde je zřejmé jak si Česká republika stojí s počtem usmrcených osob na 1.000.000 obyvatel za rok 2018. Statistika je pořizena ze zdrojů Policie Slovenské republiky



Obrázek 2 Srovnání zemí v usmrcených osobách při DN [12]

| Pořadí | Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel    | počet nehod |
|--------|---|-------------|
| 1.     | řidič se plně nevěnoval řízení vozidla                            | 17 266      |
| 2.     | nesprávné otáčení nebo couvání                                    | 9 085       |
| 3.     | jiný druh nesprávné jízdy   | 8 573       |
| 4.     | nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem                       | 7 740       |
| 5.     | nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky                            | 5 849       |
| 6.     | nezvládnutí řízení vozidla  | 4 718       |
| 7.     | vyhýbání bez dostatečného bočního odstupů                         | 4 381       |
| 8.     | nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky       | 4 160       |
| 9.     | nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ" | 3 982       |
| 10.    | vjetí do protisměru   | 2 671       |

Tabulka 6 Nejčastější příčiny dopravních nehod [11]

Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2018 bylo nevěnování se řidiče řízení vozidla a to v 19,93% z celkového počtu dopravních nehod. Poté nesprávné otáčení a couvání vozidla. Nejtragičtější následky mívá nepřiměřená rychlost (z celkového počtu usmrcených je to 18,23%).

Při podrobnějším zkoumání předchozí tabulky je evidentní, že selhání lidského faktoru je základní příčinou drtivé většiny dopravních nehod. Na prvním místě vidíme plné nevěnování pozornosti řízení vozidla. Každý řidič bez výjimky minimálně jednou za celou dobu své řidičské praxe dopustí, že se plně nevěnuje řízení. Je poté otázka na kolik si je toho vědom a dokáže se z takovéto chvíle poučit. Bohužel dochází k tomu, že ve spoustě případech to nemá následky a tím pádem už naše podvědomí získává jakousi špatnou jistotu v tom, že to přece řidič vše zvládá a příště se chyby dopustí znova a to už projít nemusí. V tomto případě nejčastější chyba je maipulace s mobilním přístrojem či jiným elektronickým zařízením dostupným ve vozidle.

## 4.2 Resortní strategie bezpečnosti silničního provozu

Řidiči vozidel ozbrojených sil (VOS) každodenně plní úkoly v rizikovém prostředí silničního provozu a ovlivňují jeho bezpečnost. I když nehodovost v armádě je nižší než celostátní průměr, příčiny DN vojáků a občanských zaměstnanců při řízení služebních i soukromých vozidel a projevy jejich rizikového, respektive neukázněného chování jsou stejné jako v celé společnosti. Proto je potřebné i v resortu Ministerstva obrany (MO) realizovat úkoly strategie v rámci přípravy a ovlivňování chování vojenských řidičů, ostatních účastníků silničního provozu a zprostředkovaně i jejich okolí.

Ministerstvo obrany je významným provozovatelem motorových vozidel a výcvikovým zařízením řidičů v ČR. Proto jsou mu také v NS BESIP 2020 adresně stanovené konkrétní úkoly. Prvořadým úkolem je vytvoření resortní Strategie bezpečnosti silničního provozu. Dalšími úkoly jsou:

- revize stavebního uspořádání, srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení (nejen u křižovatek) a rozhledových podmínek na komunikacích ve vojenských objektech;
- zajištění intenzivních silničních technických kontrol vozidel ozbrojených sil (především nákladních vozidel);
- pokračování v kampani cíleně zaměřené na používání bezpečnostních pásů na všech komunikacích i ve vojenských objektech;
- provádění preventivně informačních aktivit pro zaměstnance resortu MO zaměřené zejména na nebezpečí užívání návykových látek v silničním provozu.

Na základě opatření a úkolů vyplývajících z NS BESIP 2020 byla dne 31. května 2013 schválena ministrem obrany ČR „Resortní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2013-2020“ (RSBSP). Jejím hlavním zpracovatelem je Vojenská policie a hlavním spoluautorem Centrum dopravní výchovy Velitelství výcviku – Vojenská akademie ve Vyškově.

První část RSBSP analyzuje dopravní nehodovost v resortu MO za období let 2005-2011. Z této analýzy vyplývají kromě jiného i následující podnětné závěry:

- řidiči osobních terénních automobilů (Land Rover, UAZ) zavíní 2x čteněji DN s následky zranění než řidiči osobních silničních vozidel. Vliv na tuto skutečnost má zřejmě nižší úroveň pasivní i aktivní bezpečnosti terénních vozidel, ale také potřeba „specifických“ řidičských dovedností pro jejich ovládnutí při jízdě v terénu, vyšší rychlostí a dále;
- „nebezpečnost“ DN klesá s rostoucí praxí a zkušeností řidiče;
- Agresivní a nezodpovědné chování vojáků z povolání (VZP) při řízení soukromých vozidel:
  - o nepřiměřená rychlost přesahuje zhruba dvojnásobně podíl této příčiny na vzniku DN oproti celorepublikovému stavu;
  - o vysoký podíl vzhledem k následkům DN má nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob předjíždění;
  - o alarmující je podíl DN, kdy byl u řidiče VZP zjištěn alkohol (rok 2017 – 8,3%).

Agresivní způsob jízdy (nebezpečné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, omezování ostatních, nedodržování bezpečné vzdálenosti), definovaný jako chování nerespektující ostatní účastníky silničního provozu, je nebezpečný nejen pro vytváření kolizních situací a bezprostřední ohrožení, ale také pro negativní psychologický dopad na ostatní účastníky silničního provozu. Proto je potřeba důsledně zaměřit pozornost na preventivní opatření předcházející projevům agresivního chování v provozu vozidel a na účinná represivní opatření.

Provedená analýza odhaluje určité „dvojí chování“ VZP v provozu motorových vozidel. Při řízení soukromých vozidel v civilním životě je jejich dopravní kázeň horší než při řízení VOS v rámci plnění služebních úkolů. Znamená to, že průběžně prováděná příprava řidičů a řízení vozidel pod určitým „dohledem“ pracovního řádu má pozitivní účinek na jejich chování. Bohužel současná úroveň práce s vojenskými řidiči nemá potřebný „dosah“ mimo služební činnost a nedokáže zaručit jejich postoje a uvědomělé chování v civilním silničním provozu.

V další části RSBSP jsou stanoveny a rozpracovány konkrétní úkoly včetně určení jejich vykonavatelů a termínů plnění. Na základě úkolů NS BESIP 2020 a analýzy dopravní nehodovosti v resortu MO stanovil ministr obrany tyto cíle pro zajištění bezpečnosti provozu:

- systematické zkvalitňování úrovně vycvičenosti řidičů VOS;
- zvýšení právního vědomí řidičů VOS a velitelů jednotek;
- zlepšení informovanosti všech zaměstnanců resortu MO v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Úkoly stanovené RSBSP jsou rozděleny do 4 oblastí:

- úkoly adresně stanovené NS BESIP 2020 pro MO;
- dohled nad bezpečností provozu (preventivně represivní činnost Vojenské policie, aktuální informace o bezpečnosti provozu, důsledné řešení nedostatků);
- příprava velitelů, štábů a vojsk – dopravní výchova (zařazení dopravní tematiky do velitelské a odborné přípravy, učebních programů výcvikových zařízení, systematická příprava vyučujících, speciální a účelový výcvik řidičů, budování a použití moderní učebně výcvikové základny, realizace specifických dopravně bezpečnostních projektů, pořádání odborných konferencí, ...);
- výchovně vzdělávací a informační preventivní působení (dopravně bezpečnostní akce, distribuce materiálů, medializace, působení v regionálních strukturách BESIPu).

Za úkol prvořadé důležitosti je nutné považovat „seznámení všech zaměstnanců MO s úkoly a realizací RSBSP“, který velitelé vojenských útvarů a zařízení musí realizovat v termínu do konce roku 2013. Je zřejmé, že znalost jednotlivých opatření a pochopení jejich významu a důležitosti je základním předpokladem úspěšného plnění stanovených cílů v oblasti bezpečnosti provozu vozidel.

V závěrečné části RSBSP je stanoven úkol pravidelného provádění vyhodnocování bezpečnosti provozu a dopravní kázně (přestupků a trestných činů v dopravě, dopravních nehod, stavu parkové služby, výcviku s technikou aj.) veliteli všech stupňů v rámci hodnocení vlastních kontrol a kontrol vojenské policie a medializovaných událostí v oblasti provozu motorových vozidel.

Vyhodnocení plnění úkolů RSBSP s uvedením konkrétních aktivit a realizovaných opatření provádějí útvary elektronicky ročně vždy do konce ledna. Plnění úkolů NS BESIP 2020 se vyhodnocuje také ročně, zpravidla v měsíci únoru. Jeho garantem je Vojenská policie.

Jako základní prostředek realizace RSBSP a NS BESIP 2020 musí být systematické provádění přípravy vojenských řidičů a ostatních účastníků silničního provozu v rámci MO. Základním cílem přípravy řidičů a jejich následné činnosti – řízení motorových vozidel je nutné považovat bezpečný provoz, jehož problematika se proto stává významnou součástí této přípravy.

Systém přípravy vojenských řidičů musí samozřejmě zabezpečit jejich kvalitní profesionální připravenost na plnění bojových a dopravních úkolů. Současná příprava řidiče má však komplexní charakter a musí vytvářet značně složitý souhrn potřebných řidičských vědomostí, dovedností a návyků, ale také schopností zaměřených do oblasti psychologicko-fyziologické a morálně-volní. Více než jiné musí být příprava řidiče zaměřena nejen na vzdělávací hodnoty, ale i na výchovnou složku formující vědomí řidiče.

Je potřebné, aby přímé působení vojenského prostředí (např. úroveň prováděné přípravy, činnost velitelů a odborných pracovníků v jednotlivých oblastech, organizace provozu vozidel ad.) žádoucím směrem pozitivně ovlivňovalo a formovalo osobnostní kvality, odpovědné dopravní vědomí a ukázněnost vojenských řidičů, které se projeví i při řízení soukromých vozidel.

Jak z výše uvedeného vyplývá, nejsou na místě snahy o tzv. „zjednodušování“ přípravy řidičů, včetně používaných metod a forem. Úspěšná realizace obou strategií vyžaduje stejnou měrou jak získávání a zdokonalování řidičských dovedností, tak i cílevědomou systematickou výchovnou práci s řidiči. Vzhledem k tomu, že základní metodou výchovy – formování a utváření postojů – je přesvědčování, podpořené vysvětlováním a argumenty, nelze bez osobního kontaktu řidiče vychovávat.

MO jako organizační složka státu se musí aktivně podílet na realizaci jednotlivých opatření obou strategií, která jsou aplikovatelná v různých oblastech činnosti armády – v přípravě řidičů a specialistů, v rámci odborné přípravy jednotlivých vojenských odborností, při používání vozidel v rámci výcviku i plnění dopravních úkolů.

Vedoucí úlohu při realizaci RSBSP musí sehrát velitelé vojenských útvarů a zařízení, kteří vystupují v roli provozovatelů vozidel, vedoucích zaměstnanců odpovědných za výcvik řidičů a dopravní výchovu podřízených nebo správního orgánu rozhodujícího o řešení přešupků řidičů - VZP.

Úspěšnost realizace RSBSP závisí samozřejmě na tom, jak se podaří její úkoly a opatření uplatňovat v řídicí a organizační práci všech stupňů velení a prosadit je jako jednu

z hlavních priorit činnosti útvarů a jednotek, v rámci všech výchovných a výcvikových programů vojsk spojených s používáním motorových vozidel.

Přirozeným způsobem by mělo být prosazování realizace obou strategií jako součást plnění služebních a pracovních úkolů, přenesené do soukromého života, je základním předpokladem a účinným tvůrcem utváření pozitivního veřejného mínění v této oblasti. Stanovená pracovně-právní povinnost by měla v tomto případě aktivovat k požadované činnosti a také vyvolat konkrétní pocit odpovědnosti, který bude preventivně působit proti vědomé nekázní při provozu vozidel. Současně má být původcem žádoucího uvědomění si „specifického postavení“ státního zaměstnance a závažnosti jeho osobního příkladu [10].

Řečeno slovy NS BESIP 2020:

Zásada „**Bezpečně na silnicích – právo a odpovědnost každého z nás**“ se musí stát niternou součástí každého účastníka silničního provozu, subjektů zodpovědných za bezpečnost silničního provozu i jednotlivých občanů.

#### **4.2.1 Statistiky dopravních nehod v resortu Ministerstva obrany**

Na základě požadavku útvaru poskytne Vojenská policie informace o dopravní kázní a bezpečnosti provozu. Tyto informace Vojenská policie získává tak, že analyzuje vývoj dopravní kázně a bezpečnosti provozu, příčiny dopravních nehod a přestupků na úseku dopravy, navrhuje preventivní opatření a předává získané poznatky diferencovaně jednotlivým velitelským stupňům.

Ke zvýšení bezpečnosti provozu hodnotí příslušní velitelé dopravní kázeň, vyhodnocují příčiny dopravních nehod a jiných událostí s účastí vozidla útvaru a přestupků příslušníků útvaru na úseku dopravy. Přitom využívají aktuální informace o používání vozidel (např. poznatky náčelníka kontrolní technické stanice, obdržena oznámení o přestupcích, obdržena Hlášení silniční kontroly, informace Vojenské policie o dopravní kázní a bezpečnosti provozu) a v případě potřeby na základě součinnosti i aktivní účasti orgánu Vojenské policie.

#### **Dopravní nehody služebních vozidel**

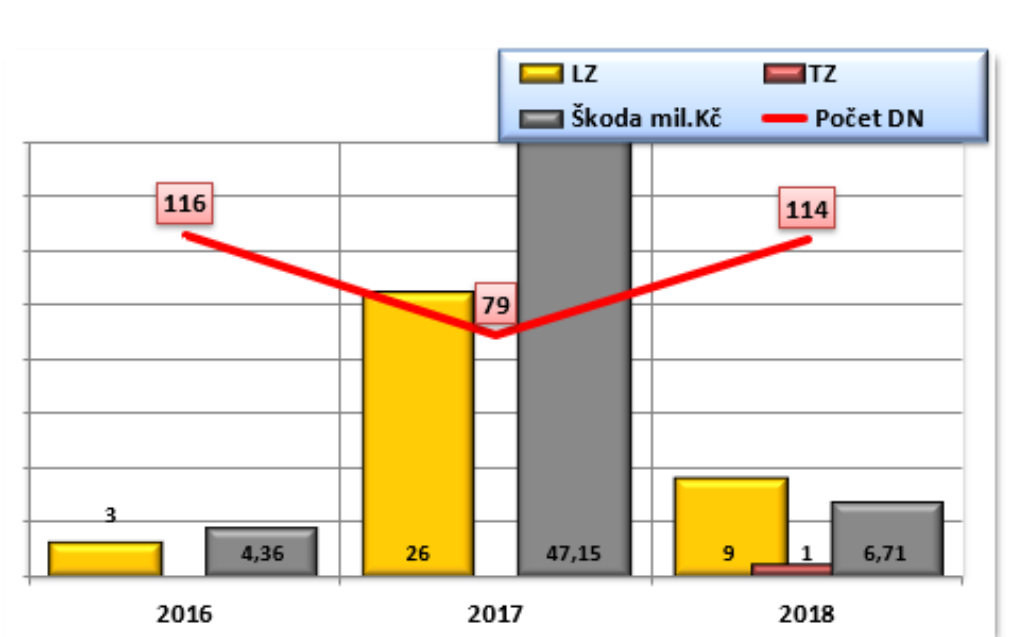
Vojenská policie evidovala celkem 89 dopravních nehod zaviněných řidiči služebních vozidel. Při těchto DN bylo 21 osob lehce zraněno. Odhadnutá celková hmotná škoda na

vozidlech ozbrojených sil přesáhla 47 mil Kč. V porovnání s předchozím rokem došlo ke zlepšení v počtu DN (-27), na druhé straně je podstatně vyšší počet lehce zraněných osob (+18) a způsobená hmotná škoda na vozidlech OS (+40 mil. Kč).

K výše uvedenému počtu dopravních nehod z pohledu následků je nutno doplnit i dalších 68 nezaviněných dopravních nehod za účasti řidiče vozidel OS, při kterých došlo k 1 lehkému zranění civilní osoby a hmotné škodě na vozidlech OS téměř 1,5 mil. Kč.

V roce 2018 bylo zaviněno služebním vozidlem 114 dopravních nehod, kde bylo 1 těžké zranění a 9 lehkých zranění. Z celkového počtu je stále 6 DN stále v řešení, 74 DN nebylo zaviněno ze strany služebního vozidla [13].

Následující obrázek ze statistiky pro resort MO vyobrazuje DN služebních vozidel.



Obrázek 3 Dopravní nehody služebních vozidel [13]

### Příčiny dopravních nehod vojáků z povolání

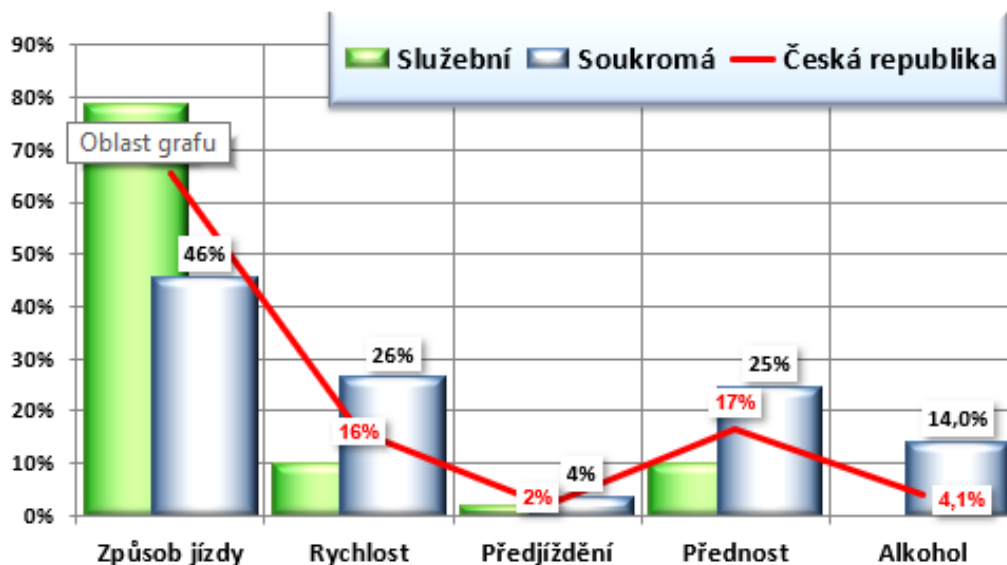
Struktura příčin dopravních nehod zůstává stejná jako v předchozích letech, kdy na prvním místě je nesprávný směr a způsob jízdy. Mezi nejčastější hlavní příčiny DN patří nevěnování



se řízení, nedodržení bezpečné vzdálenosti, míjení a vyhýbání, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a nedání přednosti nařízené dopravní značkou.

Zkoumání **hlavních příčin** ukazuje na velmi nepříznivou strukturu, a to zejména v porovnání s celorepublikovými údaji. Přetrvává vysoký podíl příčiny nepřiměřená rychlost. Podíl alkohol při DN již byl zmiňován a je výrazně horší než celorepublikový průměr.

Obrázek ze statistik Vojenské policie názorně zobrazuje příčiny dopravních nehod vojáků z povolání.

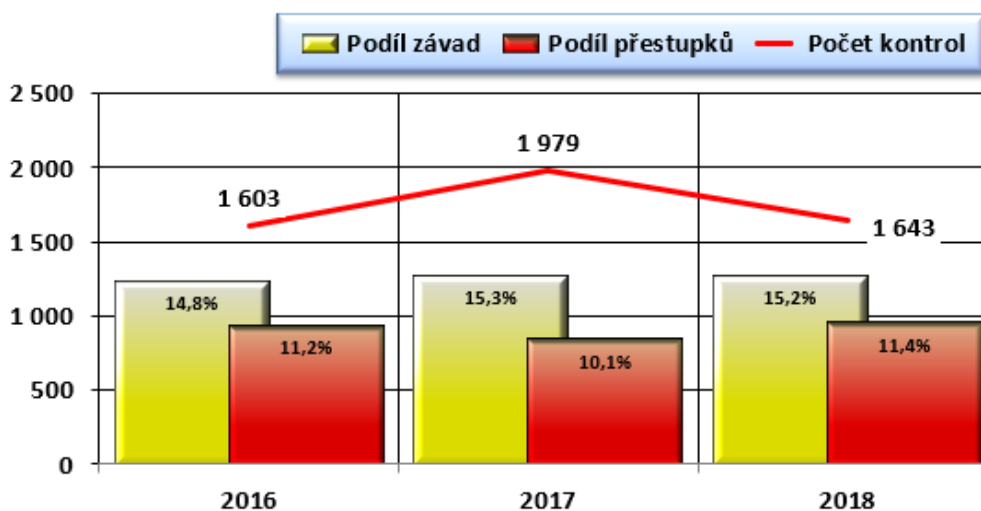


Obrázek 4 Příčiny dopravních nehod VZP [13]

V následujících dvou grafech bude srovnání dopravní kázně vojáků z povolání při řízení služebních vozidel asoukromých vozidel. Je z nich zřejmé, že při řízení služebních vozidel se chovají řidiči daleko bezpečněji než při řízení vlastních soukromých vozidel. Je alarmujícím zjištěním, že vojáci v činné službě se při řízení soukromých vozidel dopouštějí takového přestupku jako je řízení pod vlivem alkoholu. Je to nepřijatelné u jakéhokoliv řidiče, nicméně u státních zaměstnanců je to na pomyslné lince věrohodnosti a důvěry v armádu státu nepřijatelné a poškozující celé jméno armády.

### Doravní kázeň při řízení služebních vozidel

Za rok 2018 proběhlo 1643 kontrol, kde bylo zjištěno celkem 436 pochybení z čehož bylo 249 kontrol se zjištěnou závadou a ve 87 případech se jednalo o přešupek v dopravě.

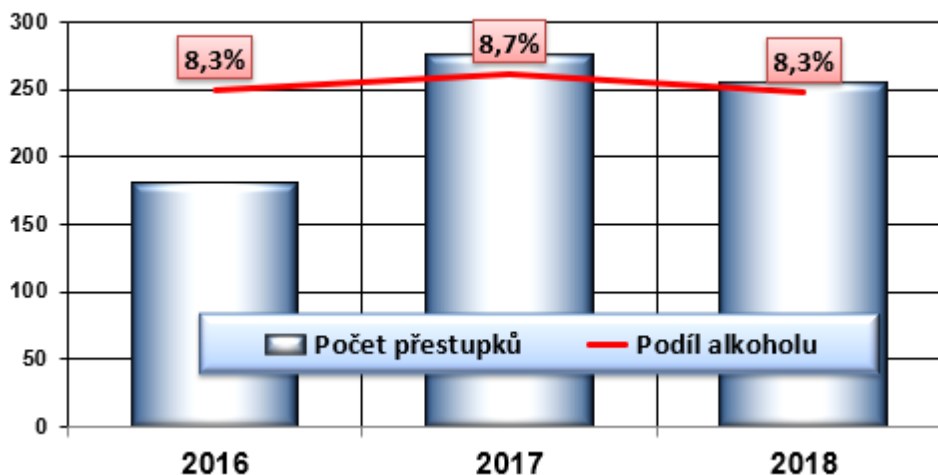


Obrázek 5 Dopravní kázeň ve služebních vozidlech [13]

Z grafu je jasné čitelné, že ani vojáci z povolání při řízení služebních vozidel nerespektují dopravní předpisy a dopouštějí se přešupků i při samotném výkonu služby. Těžko říci, čemu takovéto zlozvyky přisuzovat nejvíce, lze odhadovat že původ to má ve stylu jízdy, který praktikují i ve svých soukromých vozidlech nebo že si ve služebním vozidle řidiči myslí, že jsou tzv. nedotknutelní a přece nikdo nebude kontrolovat „vojenské auto“.

### Doravní kázeň při řízení soukromých vozidel

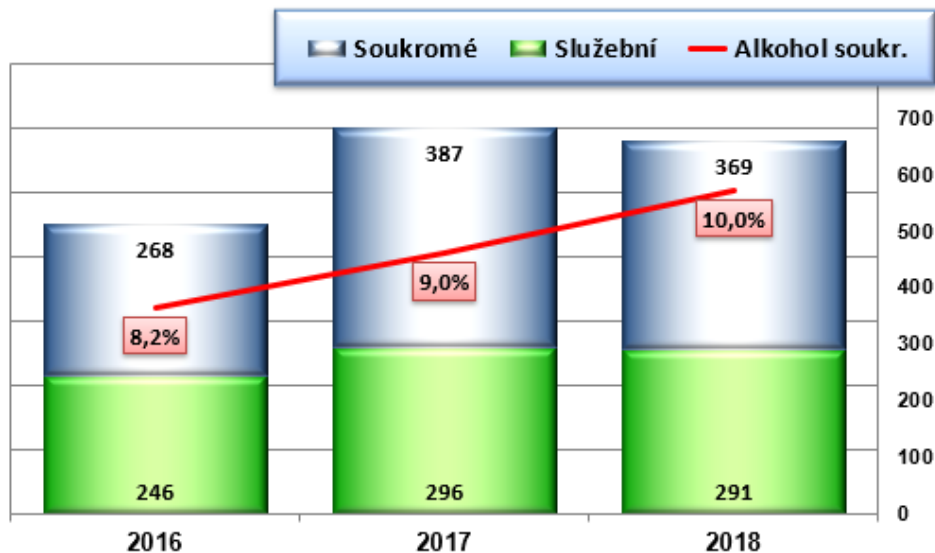
Za rok 2018 bylo zjištěno u VZP při řízení soukromých vozidel 254 přestupků v dopravě a ve 21 případech byl zjištěn alkohol u řidiče!



Obrázek 6 Dopravní kázeň VZP v soukromých vozidlech [13]

Z grafu dopravní kázně VZP při řízení soukromých vozidel je jasné, že podíl přestupků, kdy je zjištěn alkohol u řidiče bohužel nemá tendenci klesat ba naopak stoupat, což je alarmující zjištění vzhledem k samotné profesi řidiče. Počet zjištěných přestupků byl 254 a podíl z toho alkoholu u řidiče 8,3 % což je 21 případů.

K závěrečnému srovnání poslouží graf, kde jsou shrnuty dva předešlé. Jeřejmé že přetrvává vyšší podíl alkoholu při řízení soukromých vozidel vojáky z povolání, kdežto při řízení služebních vozidel k tomuto našťestí nedochází.

**Srovnání přestupků při řízení soukromých a služebních vozidel**

Obrázek 7 Srovnání přestupků v soukromých a služebních vozidel [13]

Ze všech přehledů a grafů jsou patrné jisté zlozvyky, kterých se ani postupem času nedokáží řidiči zbavit, a to jak při řízení vozidel ozbrojených sil, tak při řízení svých soukromých vozidel. Nejčastějšími problémy jsou přestupky a zjištěné nedostatky při kontrole stavu techniky. Při řízení služebních vozidel nebyla zjištěna přítomnost alkoholu u řidiče, což u soukromých vozidel má opačný vývoj, a to se stoupající tendencí v počtu zjištěné přítomnosti alkoholu při kontrole. Takovéto zjištění je pouze příčinou selhání lidského faktoru a nelze tomu nikterak předcházet. Každá řidič je psychicky a zdravotně způsobilý k vykonávání této funkce, a proto by mu neměl chybět ani zdravý úsudek v tomto směru.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 ANALÝZA BEZPEČNOSTI VE VYBRANÝCH STÁTECH

V následující kapitole jsou pro představu uvedeny dva státy – Slovenská republika a Rakousko, jakým způsobem se přistupuje k bezpečnosti silničního provozu i v jiných zemích. Je jasné, že státy přistupují k otázce bezpečnosti na silnicích obdobným způsobem v rámci různých preventivních programů, spolupráce s ministerstvy dopravy a národních strategií pro snižování počtu dopravních nehod a jejich následků.

### 5.1 Slovenská republika

Nejblíže podmínkám provozu na pozemních komunikacích České republiky je v mnoha směrech právě Slovenská republika. Lze přehledně porovnat, jak si vedou oba dva státy v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích díky dostupným statistikám policejních sborů obou států.

Stejně jako v České republice BESIP existuje na Slovensku BECEP – Bezpečnosť cestnej premávky. BECEP je samostatné oddělení, které spadá do působnosti Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky. Hlavními úkoly BECEPu je:

- koordinace všech ministerstev v úkolech týkajících se podpory bezpečnosti silničního provozu v souvislosti s „Národním plánem Slovenské republiky pro BECEP 2011-2020“;
- realizace aktivit podporujících bezpečnost silničního provozu;
- zpracovávat legislativní, strategické a koncepční materiály, které mají vztah k bezpečnému provozu na pozemních komunikacích;
- zabezpečení mezinárodní komunikace a plnění závazků a úkolů vyplývajících z jednání mezinárodních organizací.

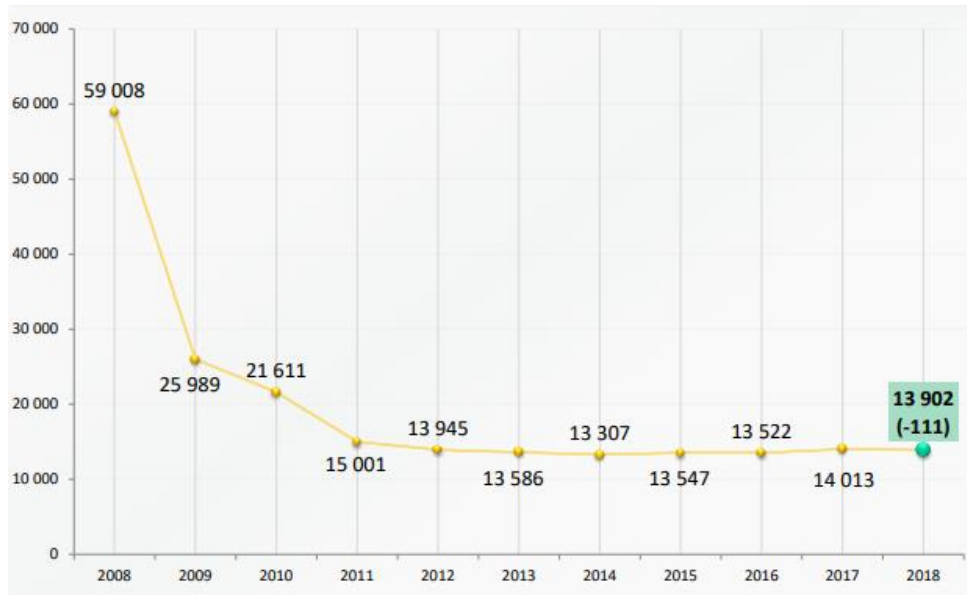
Je zřejmé, že BESIP a BECEP mají téměř identické programy, úkoly a dokumenty sloužící k bezpečnému provozu na pozemních komunikacích.

#### 5.1.1 Statistiky dopravních nehod

Za rok 2018 došlo na Slovensku k 13902 dopravním nehodám. Počet usmrcených osob dosáhl 229, těžce zraněných 1272 a lehce zraněných 5643.

V přehledu desetiletí je jasné, že počet dopravních nehod rok od roku klesá, a to samé platí i pro počet usmrcených osob při dopravních nehodách.

Stejně jako v ČR BESIP tak i na Slovensku BECEP poskytuje každoročně obsáhlé statistiky o dopravní nehodovosti. Jak rok od roku, tak i srovnávací statistiky pro desetiletí sloužící primárně k vyhodnocování plnění strategických plánů týkajících se zvyšování bezpečnosti silničního provozu.



Obrázek 8 Statistika dopravních nehod na Slovensku za deset let [12]



Obrázek 9 Statistika usmrcených osob při DN za deset let [12]

### 5.1.2 Bezpečnost provozu vozidel ozbrojených sil

Provoz vozidel ozbrojených sil Slovenské republiky je ošetřen zákony a normami obdobně jako v České republice. Řídí se zákonem č. 725/2004 Z. z. o podmínkách prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách, dále do podmínek ozbrojených sil je upravuje zákon č. 124/1992 Zb. O Vojenskej polícii a následné směrnice jako Smernice č. 55 Ministerstva obrany Slovenskej republiky o premávke vojenských vozidiel a o podmínkách na používanie zvláštných výstražných znamení a v neposlední řadě co se týče přímo vozidel je potřeba zmínit Smernici č. 36 Ministersva obrany Slovenskej republiky o evidencii a schvaľování technickej spôsobilosti vojenských vozidiel.

Lze tedy konstatovat, že co se týká základních ustanovení, jsou zákonné podmínky pro provoz vozidel ozbrojených sil obdobné jak v České republice, tak na Slovensku.

Z dostupných zdrojů a rozhovorů bylo však zjištěno, že Slovenská republika rozhodně nemá řidičskou přípravu vojáků z povolání tak obsáhle pojatou od administrativních a logistických stupňů až po samotné provádění výcviku.

## 5.2 Rakousko

Další zemí k seznámení s bezpečností provozu na pozemních komunikacích je Rakousko. Další stát sousedící s Českou republikou si ve svém programu prevence a snahy o zlepšení bezpečnosti vede dobře.

### 5.2.1 Statistiky dopravních nehod

V roce 2018 zemřelo na rakouských silnicích 400 lidí. To je o 14 osob (3,4%) méně než v roce 2017 smrt. Jedná se o nejnižší počet úmrtí na rakouských silnicích zaznamenaných od roku 1950.

*"Pokles počtu smrtelných nehod na silnicích je pro mě jako ministra vnitra potěšitelný, ale každý z nich je příliš mnoho a každá vážná dopravní nehoda je plná utrpení pro oběti a jejich rodiny." To je důvod, proč je pro mě klíčovým zájmem největší možná bezpečnost silničního provozu a letos na něm budeme opět pracovat, abychom dále snížili počet smrtelných úrazů,*  
" říká rakouský ministr vnitra Herbert Kickl. Kromě cíleného sledování a kontroly jsou prevence a zvyšování povědomí klíčovými úkoly policie při prevenci nehod.



Z již zmíněných 400 úmrtí je to méně než jedna sedmina obětí od roku 1972, což je "nejčernější rok" statistik úrazů (2 948 úmrtí). Cílová hodnota rakouského programu bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 je 311 obětí v roce 2020 [15].

Rakousko stejně jako Česká republika a Slovensko má přijat program bezpečnosti silničního provozu. Je popsán jako cílená kombinace právních inovací a opatření ke zvyšování povědomí vést Rakousko v bezpečnosti dopravy k nejbezpečnějším státům v Evropě [16].

Program je cílen stejně jako NSBSP na rozmezí let 2011-2020 a spolu s dalšími přijatými projekty má za úkol v dlouhodobém horizontu dosáhnout všech cílů co se týče bezpečnosti provozu vozidel na pozemních komunikacích, a to hlavně v počtu úmrtí a vážných zranění při dopravních nehodách.

### 5.3 Srovnání

Přístup České republiky, Slovenska a Rakouska k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích lze zhodnotit jako velmi podobný v některých směrech až identický, vzhledem k dostupným informacím. Každý stát má svůj národní program řešící právě tuto problematiku. V kooperaci se svými ministerstvy jsou vytvářeny strategie pro neustálé zlepšování situace na silnicích, jenž obnášejí jak statistiky pro objektivní přehled o celkovém posunu v dané situaci, tak vytváření a plánování různých preventivních programů, akcí a školení ke zlepšování povědomí a celkové znalosti o bezpečnosti a jak jí dosáhnout. V neposlední řadě také spolupráce států v rámci EU a vytváření společných programů jistě vede k tomu, aby celá Evropa vedla k bezpečnějšímu provozu na silnicích.

Tabulka 7 Srovnání nehodovosti za rok 2018 ve vybraných státech [28], upravila Poláchová, 2019

|                            | <b>Česko</b> | <b>Slovensko</b> | <b>Rakousko</b> |
|----------------------------|--------------|------------------|-----------------|
| <b>Počet obyvatel [29]</b> | 10 513 800   | 5 415 949        | 8 504 850       |
| <b>Počet DN</b>            | 104764       | 13902            | 36846           |
| <b>Usmrcení</b>            | 565          | 229              | 400             |
| <b>Těžká zranění</b>       | 2465         | 1272             | 7631            |
| <b>Lehká zranění</b>       | 25215        | 5643             | 38894           |

Při daném počtu obyvatel a dopravních nehod vychází 1 dopravní nehoda:

- v České republice na každého 100. občana;
- na Slovensku na každého 389. občana;
- v Rakousku na každého 230. občana.

Vychází tedy že ČR je na tom v počtu dopravních nehod v daném srovnání nejhůře. Je dále otázkou, jakého naplnění se dočká NSBSP 2011-2020 v ČR i ostatních zmiňovaných státech a jaké cíle budou dosaženy. Tendence postupného klesání DN i usmrcených osob je ve všech třech státech a neustálým preventivním programem bude jistě docíleno dalšího klesání a zvyšování bezpečnosti na silnicích.

Je potřeba, aby veřejnost byla nadále seznamována s nástrahami v silničním provozu, aby měli v co nejširší míře možnost si vyzkoušet, poznat a seznámit se s aktuálními možnostmi, jak se chránit, jak zvyšovat své povědomí o bezpečné jízdě. Statistiky dokazují, že prevence má smysl, že osvětové programy cílí na to nejdůležitější, na ochranu lidského života.

#### **5.4 Evropská komise pro bezpečnost silničního provozu v ozbrojených silách**

ECRAF (European Commission for Road Safety in the Armed Forces) je samostatná otevřená nezisková organizace založená v roce 2002, jejíž hlavním cílem je podpora bezpečnosti silničního provozu ozbrojených sil v Evropě zahrnující i účasti na zahraničních mezinárodních operacích. Účelem ECRAF je umožnit výměnu zkušeností, myšlenek a iniciativ mezi ozbrojenými silami v Evropě. ECRAF vytváří databázi pro výměnu znalostí, analýzu vojenských statistik silničního provozu a vytváří doporučení ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu v rámci ozbrojených sil v Evropě.

ECRAF je otevřen všem ozbrojeným silám v Evropě, které mohou být po formální žádosti řádným členem ECRAF. Členství schvaluje Valné shromáždění a nový člen musí prohlásit, že přijme Stanovy, Strategii a Akční plán. Národní partnerské organizace pro bezpečnost silničního provozu mohou být přizvány k účasti jako součást národní delegace. Kromě toho mohou být na akce ECRAF přizvány mezinárodní organizace, instituce a odborníci [30].

**Členové ECRAF:** Belgie, Bosna a Hercegovina, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Holandsko, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Izrael, Kypr, Litva, Lotyšsko, Norsko, Maďarsko,

Německo, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Slovenská republika, Slovinsko, Spojené království, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Řecko.

Česká republika stála v čele předsednictví od září 2016 do září 2018 s tehdejším úřadujícím prezidentem podplukovníkem Janem Ševčíkem. Na posledním setkání výkonného výboru ECRAF bylo rozhodnuto, že pro kongres v roce 2019 bude hlavní téma: **Aktuální výzvy v oblasti bezpečnosti silničního provozu v evropských ozbrojených silách** a „**Možnosti harmonizace vzdělávání řidičů, bezpečnosti automobilů a vojenských jízdních pravidel s cílem získat normy bezpečnosti silničního provozu**“. Kongres se bude konat v Polsku ve dnech 9. 9. – 13. 9. 2019.

#### 5.4.1 Poznatky z konferencí

Spolupráce a vzájemné předávání zkušeností napříč armádami je jednoznačně přínosem pro všechny zúčastněné, zvláště pokud je takovýto přínos i mezinárodně oceněn. Důkazem může posloužit ocenění PRAISE (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) – prevence silničních nehod a zranění pro bezpečnost zaměstnanců, kterou v roce 2016 získala belgická armáda. Cenu uděluje ETSC (European transpost safety council) – Evropská rada pro bezpečnost dopravy a je důkazem, že armáda má velký podíl na prevenci bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a angažovanost pro civilní sektor má velmi významný podíl.

V roce 2017 byla AČR, zastupována příslušníky CDV VeV-VA Vyškov, jednou z prezentujících armád, a to s tématem slepých výhledů z vozidel ozbrojených sil, konkrétně LOV IVECO 4x4, ATV DINGO 2 a IFV PANDUR II 8x8 CZ, jenž jsou využívány také v ostatních armádách (Německo, Rakousko, Itálie atd.). Ohlasy byly více než kladné a svědčí o tom, že profesionální armáda České republiky je opravdu na velmi vysoké úrovni a rovnocenným partnerem pro jiné armády.

#### Road safety day

Koncept „Road safety day“ představila v roce 2017 belgická armáda, který má inspirovat ostatní členy ECRAF k tomu, jakým způsobem se zaměřit na každého jednotlivého řidiče v ozbrojených silách a zacílit na efektivní prevenci v rámci bezpečnosti. Koncept je primárně zaměřen na řidiče vozidel ozbrojených sil, velitele vozů a odpovědné osoby za provoz

vozidel prostřednictvím aktivních seminářů a výcviku na trenažérech a simulátorech, kdy je brána každá osoba zvlášť na jeden výukový den.

**Témata „Road safety day“ belgické armády:**

Teorie z regulace dopravy, defenzivní a ekologická jízda, vnímání rizik a aktuální témata v dopravě. Z praxe pak byla vybrána nejčastější rizika vyskytující se v dopravě a použitelná napříč všemi zeměmi, slepá míst (slepé výhledy z vozidel), ekologická jízda, prvotní reakce při dopravní nehodě – první pomoc, alkohol a drogy, poutání bezpečnostním pásem a rychlost. Jako doplňkové možnosti se nabízejí řidičské simulátory dle vybavenosti armády.

Road safety day již proběhl i v osádce Vyškov v roce 2018 a nyní se připravují druhý ročník. Zaměstnanci si mohli vyzkoušet dráhu pro cyklisty, výměnu kola u osobního automobilu, znalosti předpisů a zákonů, zjištění slepých výhledů z vozidla a další. Názorná ukázka proběhla také v hašení zapáleného vozidla a demonstrace funkčnosti airbagové vesty pro motocyklisty. Je potřeba takovýchto akcí, kde nepůsobí armáda pouze jako pořadatel preventivních programů, ale kde si sami vojáci a občanští zaměstnanci mohou vyzkoušet novinky a osvěžit si své dříve nabyté znalosti a zkušenosti.

#### Statistiky dopravních nehod v ozbrojených silách

Statistiky shromážděné z 13 členských zemí ECRAF ukazují, že v letech 2004-2008 je 659 osob usmrceno a 9 266 osob zraněno při dopravních nehodách v národních ozbrojených silách ve vozidlech ozbrojených sil nebo pronajatými vozidly ozbrojeným silám. Ve stejném období je 90 civilistů zabito vojenskými vozidly nebo vojenskými pronajatými vozidly v dopravních nehodách.

Ucelenou statistiku poskytuje ECRAF z roku 2012, kdy bylo zabito při dopravní nehodě 18 osob, 22 jich bylo těžce zraněno a 344 lehce. Celkové číslo tehdy aktivně sloužících vojáků z povolání bylo 379070 (data pocházejí z aktivně spolupracujících zemí) [31].

Tabulka 8 Srovnání dopravních nehod ve vybraných státech ozbrojených sil z roku 2012 [30], upravila Poláchová, 2019

|                      | Německo | Slovensko | Česká rep. | Belgie |
|----------------------|---------|-----------|------------|--------|
| <b>Počet DN</b>      | 424     | 49        | 239        | 622    |
| <b>Usmrceno</b>      | 0       | 0         | 3          | 0      |
| <b>Vážně zraněno</b> | 0       | 3         | 5          | 0      |
| <b>Lehce zraněno</b> | 3       | 6         | 42         | 39     |

### **Návrh sjednocené přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil**

Z rozhovorů poskytnutých příslušníky CDV, kteří se osobně zúčastnili již několikrát konferencí ECRAF, vyplývá skutečnost, že smysl této komise a její potenciál je veliký. Není pro žádnou armádu větších poznatků a zkušeností než ty osobní a sdílené od ostatních armád. Při jedné z prezentací švédské armády byla představena cesta, **jak přistupovat k profesionalitě řidičů v armádě**. Znázorněno v bodech a přijato pro koncept jakékoliv armády by to vypadalo následovně:

- kvalitní základní příprava řidiče;
- bohatá řidičská praxe;
- pravidelný zdokonalovací výcvik;
- speciální příprava;
- prevence rizikového chování;
- prověření znalostí a dovedností.

Kvalitní základní příprava řidiče má počátky v přípravné fázi při přijetí do armády, kdy by se měl každý voják seznámit s technikou, kterou armáda disponuje a ovládat základní technická data a obsluhu vozidla. V AČR dnes již nenastupují na řidiče pouze a jen vyučení automechanici s kvalitní technickou znalostí a průpravou vozidel a bohužel ani vojáci, kteří by měli vozidla jako koníček, je to pro ně pouze systematizované místo, kde předpokládají, že si odbydou to, co musí, a tím to pro ně povětšinou končí. Nabízí se tedy návrh, zdali by alespoň z menší části neměli být přijati na místa řidičů vojáci s odpovídajícím vzděláním.

Bohatá řidičská praxe souvisí s prvním bodem, a to že se často stává, že nastupuje voják do armády na systematizované místo řidiče, ale nemá ani základní řidičské oprávnění skupiny C a k velkému překvapení ani kolikrát oprávnění skupiny B. Tím se tedy protahuje doba, kdy je vlastně voják schopen vykonávat svou funkci, než získá potřebná oprávnění, které mu

samozřejmě armáda musí poskytnout a nehledě na to, že nemá žádnou praxi a vzniká tím pádem větší pravděpodobnost, že se dopustí chyby. Žádný učený z nebe nespadol a člověk se vlastně učí celý svůj život, ale jsou situace, kdy je zkušenost a praxe ne vítána ale potřeba.

Pravidelný zdokonalovací výcvik je v podmínkách AČR prováděn. Je otázka, jak je to ostatních zemích, každopádně nikdo není dokonalý a je potřeba se neustále zlepšovat a snažit se získávat zkušenosti. Tisíckrát projetá stejná trasa se stejným vozidlem v terénu neznačí, že se na dalším výcviku nemůže něco stát. Také je potřeba zdokonalovací výcvik obměňovat a dělat ho zajímavý a přinášející nové situace.

Speciální příprava je cíleně zaměřena na podmínky, které nemohou jen tak nastat při běžném provozu ať už na pozemních komunikacích v silničním provozu nebo při terénním výcviku nebo na vozidla, která nejsou denně využívána či neslouží k běžnému zabezpečení chodu jednotky. S největší pravděpodobností je takovýto výcvik směřován pro vojáky mířící do zahraničních operací, kde se s velkou pravděpodobností setkají jak s podmínkami, na které nejsou zvyklí tak s technikou, se kterou pravděpodobně nepřišli do styku. Je proto v největším zájmu se snažit si přiblížit při takovémto výcviku možné podmínku (extrémní terén, vyjetí na jiná cvičiště) a ve spolupráci s jinými armádami se snažit alespoň vojáky nechat proškolit na jinou techniku, která se může objevit na zahraničním pracovišti (zaškolení na jiný typ techniky, než kterým AČR disponuje, probíhá u vojáků vysílaných do zahraničních operací běžně).

Prevence rizikového chování je neméně důležitou součástí k profesionalitě řidiče a celkové bezpečnosti silničního provozu. Možná je každoroční školení bezpečnosti práce řidičů pro spousty vojáků jen povinné zlo, ale neustálé opakování preventivních opatření ještě nikdy nezpůsobilo, že by se řidič choval přesně naopak. Akční programy, osvětové akce, letáky, reklamní spoty, namátkové kontroly na pracovišti, kontroly při výkonu služby, to vše a mnohem více patří do prevence a je potřeba to neustále dokola připomínat, ukazovat a pořádat, aby se nezapomínalo na to, co je správné.

Prověření znalostí a dovedností jako poslední část cesty k profesionalitě řidiče je takovým shrnutím toho, co tomu předcházelo. Co vše se řidič za celou dobu naučil, jaké zlozvyky si osvojil, jak je seznámen s různými novinkami a novelizacemi v zákonech, jestli má správně naučené postupy například při dopravní nehodě, to vše se musí neustále prověřovat pomocí znalostních testů a kontrolních cvičení v řízení. Nutí to řidiče svým způsobem být neustále

ve střehu a k sebezdokonalování a neinklinují k jakémusi stereotypu a nezájmu, který by vedl akorát ke zhoršení jeho znalostních a řídičských kvalit.

Armády různých zemí sice mají odlišnou techniku, různé přístupy ke vzdělání, výcviku a výuce, nicméně toho mají dosti společného, a to hlavně bezpečnost. Bezpečnost pro stát, kterému slouží, bezpečnost pro občany státu, které chrání a také bezpečnost pro své vlastní vojáky. Ať už je to pilot, chemik, námořník nebo řidič, je důležité pro ně zabezpečit co nejlepší výcvik, výuku a zajistit, aby vše probíhalo v těch nejvyšších kvalitách.

Statistiky ukazují, že ani vojákům se nevyhýbají špatné zkušenosti, že ani řidiči vozidel ozbrojených sil nejsou neomylní. Stejně jako v civilním sektoru i v ozbrojených silách je potřeba prevence, je potřeba se neustále učit. I když mají statistiky tendenci klesat, nesmí se polevit. Mezinárodní konference mohou přinést pouze samá pozitiva a zlepšení, nové návrhy a poznatky, které jsou vyzkoušeny a bude jednodušší je jinde aplikovat, protože spousta chyb již bylo eliminováno a odhaleno. Nové spolupráce vnášejí jiný pohled na stejné věci, které mohou vést ke zlepšení a zefektivnění již zaběhnutých procesů.

Příprava řidiče vozidel ozbrojených sil je totiž nikdy nekončící proces.

## 6 NÁVRH NA OPTIMALIZACI BEZPEČNOSTI PROVOZU

Současná legislativa umožňuje využívat v přípravě řidičů AČR řadu výjimek v zákonech České republiky, ale i ve směrnicích Evropské unie. Další existující výjimky pak souvisí s provozem vozidel na pozemních komunikacích, kde se samozřejmě pohybují i vojenští řidiči, kteří tak v nemalé míře ovlivňují i běžný silniční provoz a celou řadu činností celé společnosti.

Uplatňování těchto výjimek ve výcviku řidičů v AČR je zákonně podmíněno potřebou mezirezortní kooperace a dohody v souladu se zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který v § 13 stanoví že:

*„Úpravu výuky a výcviku vojáků v činné službě k řízení motorových vozidel, zdokonalování jejich odborné způsobilosti a evidence řidičů, kteří jsou vojáky v činné službě, stanoví Ministerstvo obrany v dohodě s Ministerstvem vnitra a Ministerstvem dopravy a spojů“.*

Toto ustanovení vytváří mimo jiné, i jakési bezpečnostní pojistky proti neopodstatněné kreativitě v případě možných nepromyšlených změn v této oblasti.

Je jistě zcela zřejmé, že právní předpisy a v nich formulované (nebo z nich vyplývající) požadavky a zásady jsou pro osobnost řidiče, pro činnost řidiče i obecně pro provoz vozidel opodstatněné. AČR jako součást společnosti musí tuto skutečnost respektovat a uplatňování stanovených požadavků a zásad v jejich podstatě zachovat a přiměřeným způsobem aplikovat na specifické podmínky své činnosti.

Udělené výjimky se musí do vnitřních předpisů armády promítnout způsobem, který zajistí, že i přes udělenou výjimku nebude funkčnost daného obecného systému narušena. V tomto případě jde především o požadovanou kvalifikaci a úroveň připravenosti řidičů v ČR a v Evropské unii.

Obecně lze konstatovat, že i při uplatnění příslušných výjimek musí kvalita přípravy, schopností, dovedností a připravenosti vojenských řidičů nejen korespondovat, ale vzhledem ke specifické vojenských řidičů spíše převyšovat stanovenou a obvyklou celospolečenskou úroveň.

Proto musí AČR svým vlastním aktivním přístupem vytvářet, udržovat a zdokonalovat plnohodnotný, funkční, účinný, ale i bezpečný systém přípravy řidičů a provozu vojenské techniky.



Snahou o zkvalitnění tohoto procesu v přípravě řidičů AČR je i návrh nového předpisu Vševojsk-7-11 Příprava řidičů vozidel ozbrojených sil v armádě České republiky, jehož součástí jsou i Programy a metodické pokyny pro přípravu řidičů vozidel ozbrojených sil v Armádě České republiky. Předpis sjednocuje a zjednodušuje výcvik řidičů zabezpečovacích i bojových vozidel (např. kontrolní cvičení se stává výhradně kontrolním nástrojem velitele podle jeho uvážení, a ne pravidelnou činností, která se zpravidla stávala rutinou, jen aby byla splněna). Předpis ruší i všechny dnes již zastaralé nevyhovující výcvikové předpisy atd.

Předpis má i ambici upevnit postavení jednotlivých prvků přípravy řidičů, zejména koordinátora a instruktora, kterým explicitně určuje některé činnosti a ukládá, aby měli mít tuto oblast činnosti stanovenou ve svých funkčních povinnostech včetně svých pravomocí delegovaných velitelem. Předpis zvyšuje požadavek na kvalifikaci koordinátora, jenž by měl být zpravidla i instruktorem nebo učitelem přípravy řidičů. Předpis zavádí celou oblast speciální přípravy, která umožňuje řešit specifika a rozdílnost úkolů jednotlivých útvarů a jednotek atd. V současnosti je tento návrh předpisu v připomínkovém řízení u jednotlivých subjektů AČR.

Úroveň připravenosti řidičů k ovládnutí vozidel ozbrojených sil v míru, v bojových podmínkách i při nasazení v plném spektru zahraničních operací bude vždy závislá na kvalitě řízení a provádění výuky a výcviku a na odborné a metodické připravenosti vyučujících a řídicích výcviku [5].

Nový předpis stanovuje v článku 53 vyšší podíl osobní účasti velitelů jednotek na provádění praktického výcviku řidičů s cílem zvýšení kvality probíhajícího výcviku osobní přítomností velitele. Zdokonalovací odbornou přípravu řidičů včetně kontrolních cvičení organizovat u útvaru po jednotkách, popřípadě soustředěně, praktický výcvik provádět zpravidla za řízení velitelů jednotek.

Vyšší zapojení velitelů jednotek ve výcviku řidičů prohloubí jejich znalost schopností jednotlivců a celé jednotky a přispěje k upevnění jejich jistoty při velení jednotce v složitějších situacích. Pokud má mít velitel odpovědnost musí především znát stav a kvalitu vycvičenosti své jednotky a osobně se na ni podílet.

V současné době však naprostá většina velitelů jednotek nespĺňuje kvalifikační předpoklady pro vedení výcviku řízení vozidel, protože nejsou držiteli řidičského oprávnění pro skupinu C, nejsou držiteli žádného z osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil pro skupiny V-C, V-

K nebo V-P a nejsou zaškoleni na daný typ techniky. Protože nesplňují tyto požadavky, nemohou být ani vysláni do kurzu pro instruktory přípravy řidičů.

Velitelé jednotek z výše uvedených důvodů, mohou vést praktická zaměstnání pouze jako řídicí výcviku, kdy vyučujícím na pracovišti v řízení vozidel je osoba splňující kvalifikační předpoklady (učitel přípravy řidičů, nebo instruktor přípravy řidičů). A i toto řízení výcviku je často bez znalostí souvislostí systému přípravy řidičů.

V současném systému vojenského vzdělávání nižších velitelů je pomínuta odborná a metodická příprava k řízení praktického výcviku řidičů. Tito noví velitelé nemají zpravidla ani žádné znalosti o systému přípravy řidičů v AČR [5].

## 6.1 Možnosti do budoucna

Protože jsou řidiči vojenských vozidel zařazeni v organizační struktuře naprosté většiny jednotek, bylo by vhodné nové důstojníky s touto problematikou obeznámit jako s nezbytnou součástí jejich přípravy k výkonu funkce. S vybranou problematikou obsahující systém zdokonalovací a speciální přípravy by se měli budoucí důstojníci seznámit v důstojnických kurzech. Tyto znalosti obohacené o praktické zkušenosti by provázely důstojníka v průběhu jeho další kariéry a následných vyšších stupních vojenského vzdělávání.

Domnívám se, že zařazení několika hodin tematiky systému výcviku řidičů do programů důstojnických kurzů (ideálně s praktickou ukázkou) by rozšířilo těmto budoucím důstojníkům teoretický základ a usnadnilo jejich přechod do praxe u jednotek.

Pro další zvýšení kvality přípravy řidičů a upevnění stability celého systému přípravy řidičů v AČR by jednoznačně přispělo vytvoření systemizovaných míst pro instruktora přípravy řidičů, jenž by současně vykonával funkci koordinátora přípravy řidičů. Rovněž znovuzavedení řídičských ČVO by výrazně posílilo stabilitu celého systému a umožnilo znovuvytvoření hierarchie odborné odpovědnosti na všech stupních velení

## 6.2 Alternativy ve výcviku řidičů vozidel ozbrojených sil

Jakým způsobem by šlo zefektivnit výcvik řidičů nebo jak zamezit prostojům v průběhu výcviku řidičů VOS, to jsou jedny z mála otázek, které si položí ne jeden velitel jednotky, když plánuje výcvik pro řidiče vozidel ozbrojených sil. Obsah výcviku v řídičské přípravě je stanoven v Odborném pokynu Náčelníka Generálního štábu Armády České republiky (OP NGŠ AČR), avšak ne vždy zcela zahrnuje přípravu na všechna nebezpečí a nástrahy, se

kterými se může jakýkoliv řidič setkat na silnicích. Záměrem všech velitelů je určitě připravit řidiče VOS na všechny nebezpečné situace.

V ČR existuje už velké množství školících zařízení a středisek, kde pod vedením zkušených instruktorů mohou řidiči získat další zkušenosti a jistotu při jízdě s vozidlem. Ovšem to stojí peníze. Při pravidelném výcviku u útvarů a zařízení je velitel odkázán pouze na existující předpisy a přidělené prostory. Finančních prostředků (snad kromě výdajů na pohonné hmoty) na speciální výcvik je všeobecně nedostatek, a tak je nutné zapojit fantazii, představivost a trochu improvizace.

Následný text by mohl sloužit jako inspirace těm, kteří plánují a organizují výcvik v řízení VOS.

Nevýhodou těchto cvičení je, že nejsou žádným oficiálním dokumentem schválena. Může při nich dojít ke škodám nebo zraněním.

### 6.3 Zlovyky a statistika

Řidiči VOS musí být schopni dobře reagovat na situace, které mohou v běžném provozu reálně nastat. Ze statistik vyplývá, že mnoho dopravních nehod je způsobeno tím, že se řidič např. plně nevěnoval řízení, telefonoval za jízdy, nedokázal rychle zareagovat anebo špatně odhadl situaci a své schopnosti při couvání vozidla.

Především na tyto oblasti se zaměřili u 141. zásobovacího praporu, kdy během jednoho roku zkoumali a zjišťovali, jakým způsobem lze řidiče ještě připravovat. Závěrem je návrh na začlenění speciálních témat a s tím souvisejících metod výcviku, které by se mohli zřizovat jako přídatná pracoviště v průběhu pravidelného výcviku.

Východiskem pro zkoumání byly nejdříve analýzy škod a dopravních nehod u jednotek, resp. příčiny vzniku některých škod na technice a dopravních nehod a zároveň i situace, při kterých tyto příčiny vznikly. Na základě těchto výstupů a porovnáním s výsledky a obsahem výcviku řidičů VOS bylo zjištěno, že řidiči jsou připravováni pouze na úzký okruh situací. Inspirací k rozšíření výcviku řidičů byly zkušenosti a rady od učitelů řidičů automobilů, potřeb velitelů a zdrojem pro studium internet [10].

## 6.4 Návrh témat

Na základě zjištění a zkoumání, a především porovnání s možnostmi útvaru byly stanoveny následující témata speciálního výcviku řidičů, které lze zřídit, jako samostatná pracoviště.

Jsou jimi:

1. Vliv a následky negativních činností řidičů;
2. Nácvik úhybného manévru;
3. Nácvik couvání vozidel.

### 6.4.1 Vliv a následky negativních činností řidičů

Řidič se musí věnovat plně řízení. Tak tuto větu ze zákona č. 361/2000 Sb., zná určitě každý řidič. Ale i přesto je na silnicích stále možné vidat, jak řidiči během jízdy telefonují, kouří, jí nebo se zabývají ovládáním rádia anebo se soustředí na ovládání navigací. Řidič má zřejmě utkvělou představu o tom, že se vlastně jemu nemůže přece nic stát a mé to vše pod kontrolou a zvládá to úplně s přehledem. Vůbec si nepřipouští, že další takový řidič, který si myslí totéž do něj může za chvíli nabourat a on sám si toho nevšimne, možná kdyby se věnoval řízení a předvídal by, nic by se stát nemuselo.

### 6.4.2 Organizačně-metodické pokyny

Nejdříve je nutné si zvolit dostatečně velkou plochu jako např. nástupiště, parkoviště anebo heliport. Poté se vytýčí za pomoci kuželů trasa. Je vhodné volit mírné zatáčky, slalom, ale třeba i parkovací stání apod. Zevnitř vozidla je nutné vyjmout veškeré nepotřebné komponenty, aby v případě převrácení vozidla nedošlo ke zranění. Během výcviku se doporučuje přítomnost zdravotníka. Dále se doporučuje, aby ve vozidle během výcviku byl nejenom řidič, ale také i druhá osoba (např. instruktor výcviku v řízení), která kontroluje způsob projíždění trasou, může měřit čas projetí trasou, a hlavně upozorní řidiče na vyjetí vozidla z trasy. Průběh výcviku je pak takový, že nejdříve řidič projede trasu běžným způsobem. Zaznamená se mu čas a popř. počet sražených kuželů. Poté ji absolvuje tak, že během jízdy se plně nevěnuje řízení a to tak, že např. píše textovou zprávu, hledá trasu v navigaci apod. Znovu se mu zaznamená čas a počet sražených kuželů.



Obrázek 10 Průjezd kužely vytyčenou dráhou [17]

Na základě porovnání časů a počtu sražených kuželů při průjezdu trasy prvním a druhým způsobem se řidiči dokáže, jak velký vliv má na jeho schopnosti to, že se nevěnuje plně řízení.

Tento výcvik je možné zahrnout i do oblasti školení bezpečnosti práce řidičů anebo jak již bylo zmíněno jako jedno z mnoha pracovišť běžného výcviku v rámci řídicí přípravy řidičů.

Při posuzování legitimacy je zcela zřejmé, že při výcviku se řidič plně nevěnuje řízení. To by mohlo být klasifikováno jako nařízené porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích.

### 6.4.3 Návuk úhybného manévru

Řidič je povinen přizpůsobit své chování situaci v provozu na pozemních komunikacích. Tato věta zní jednoduše, ale v reálné situaci už těžko odhadnete, např. jak své chování přizpůsobí stejné situaci ostatní účastníci silničního provozu, zejména pak děti. Častou chybou řidiče je to, že při vyhýbání se překážky má po celou dobu brzdění stále sešlápnutý brzdový pedál. A to je špatně, protože brzdové destičky tlačí na brzdové kotouče, které tak neumožní plnohodnotné vytočení kol do strany.

Ne každý má možnost absolvovat rozšiřující výcvik v řízení vozidel ve speciálních školících a výcvikových střediscích pod vedením zkušených profesionálů. Ve většině těchto středisek

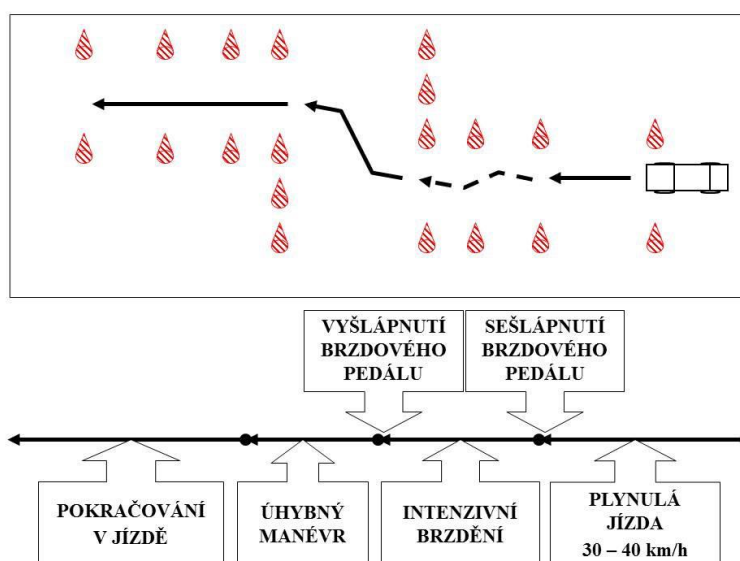
se nacvičuje na situaci, kdy je řidič nucen se rychle vyhnout překážce a zabránit tak srážce nebo čelnímu střetu, např. se zvěří. Jedná se o tzv. úhybný manévr. Přesný popis je možné shlédnout v různých reportážích na internetu.

#### 6.4.4 Organizačně-metodické pokyny

K tomuto výcviku je zase zapotřebí zvolit dostatečně velkou plochu. Dále vytýčit z kuželů plochu ve tvaru písmene N nebo obráceného písmene N (viz. obrázek níže). Před zahájením výcviku je nutné řidiče poučit o správné reakci na nenadálou situaci. Řidič najíždí do prostoru překážky rychlostí zhruba 40 km/h a zhruba 7 m před překážkou sešlápne pedál brzdy. Jakmile se dostane na takovou vzdálenost od překážky, kdy zjistí, že už intenzivnějším brzděním nezabrání srážce, vyšlápne pedál brzdy a provede rychlý úhybný manévr do levé nebo pravé strany.

Zevnitř vozidla je nutné vyndat veškeré komponenty, které by mohli vést ke zranění řidiče. Řídící vyhodnocuje správný průjezd mezi kužely, a dobu brzdění (podle doby rozsvícení brzdových světel), která by neměla být kratší než 0,5 sekundy. Pro přesnější propočty pro jednotlivé druhy vozidel a typy povrchu je doporučeno použít Kammovu adhezni kružnici.

Při výcviku dochází vlivem brzdění k výraznému opotřebení pneumatik. Dále zde hrozí, že při úhybném manévru ve vysoké rychlosti dojde k převrácení vozidla.



Obrázek 11 Nácvič úhybného manévru [10]

#### 6.4.5 Couvání vozidel

Vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé osoby. Ale ne vždy je tuto pomoc možné zajistit.

Na Slovensku, je žák autoškoly při závěrečných zkouškách z ovládání vozidla vždy povinen před závěrečnou jízdou absolvovat jízdu na cvičišti, přičemž musí prokázat, že dokonale ovládá vozidlo. Cvičiště obsahuje slalom a pak především příčné a podélné parkování.

#### 6.4.6 Organizačně-metodické pokyny

Je nutné si předem rozvrhnout, zda výcvik bude prováděn na osobních, nákladních vozidlech anebo s vleky. Z toho se odvíjí trasa a překážky. Pro stanovení rozměrů prostorů k parkování a slalom je dobré využít předpisu Aut-6-1. Tento výcvik je možné zábavnou formou rozvíjet. Couvání s naváděním nebo bez něj, v ochranné masce, v noci apod.

Řidič může nabýt velké sebejistoty a dojmu, že při couvání v reálném provozu už nepotřebuje výpomoc.



Obrázek 12 Nákres couvání vozidla [18]

Zmíněné návrhy cvičení pro řidiče by mohla posloužit jako doplňkové cvičení k řádným a zavedeným výcvikům. Jde o to výcvik zpestřit, narušit jednotvárnost a ukázat řidičům jejich samotnou reakci při situacích, se kterými se možná ne často setkávají a, nebo si v ní nejsou až tak úplně jistí nebo se při nich dopouštějí chyb, aniž by o tom věděli.

Některá cvičení nejsou tak náročná na proveditelnost, co se týče místa a vybavení, jiná už ano. Závisí pak na velitele útvaru či zařízení, jak je schopen podobné výcviky zabezpečit od logistické až po administrativní stránku.

Zmiňované návrhy témat jsou odvozeny z diskuzí a poznatků instruktorů, kteří se setkávají ať už v soukromém nebo profesním životě s těmito situacemi. Dnes a denně je vidět telefonujícího řidiče nebo řidiče, který se evidentně nevěnuje řízení, protože zrovna ladí rádio, stejně jako neohleduplnost při parkování či naopak neohleduplnost chodců. Na tyto a jiné situace jsou cíleny zmiňované návrhy témat pro výcvik.

Po shrnutí nejdůležitějších aspektů přípravy a po diskuzi s těmi nejzajímavějšími pro danou věc – samotnými vojáky z povolání vykonávající funkci řidiče, lze konstatovat, že nejzásadnější problém je v samotném výcviku a jeho vedení. Cituji: „*To, že se nemění předpisy a jejich novelizace je zdouhavá, na to už jsme si všichni zvykli. Ale výcvik v řízení je pořád to stejné dokola, nic se nemění, nikoho nezajímá, že to není aktuální a že nám to*



*vlastně nic nepřináší. Chceme to oživit, taky se pobavit, zažít něco, s čím se můžeme běžně setkat i na silnicích, a nejen ve vojenském prostoru na cvičišti. Seběmenší změna jednou za půl roku je lepší než každý tři měsíce neustále to samé dokola.*“ Takovéto poznatky vypovídají o všem, co je spojeno s přípravou řidičů.

Nabízí se tedy návrhy, které by se mohli v rámci povinného ročního školení a kontrolních cvičení také pravidelně zařadit a obměňovat pro ty nejvíce zainteresované.

Pro řidiče zabezpečovacích vozidel, kteří se běžně dostanou do provozu na pozemních komunikacích, by bylo vhodně zařadit výcviky, které se dnes již běžně cvičí na polygonech po celé České republice, ovšem je to vše v soukromé sféře a značně nákladné, takže využíváno převážně soukromými osobami. Přesto by takováto spolupráce například se Školou smyku byla k nezaplacení. Firma **DEKRA** již pořádá i školení a kurzy pro firmy, jistě by se v rámci plánování rozpočtu měla hledat místa pro podobné výdaje, bylo by to ku prospěchu všech řidič [27].

V rámci útvarů a zařízení obdobná cvičení možno provést v omezených podmínkách. K těm nejméně nákladným na provedení je nácvik již zmiňovaného úhybného manévru, kde je potřeba pár kuželů a velká plocha pro pohyb vozidel. V rámci kontrolního cvičení lze zařadit alespoň jednou za půl roku, kde lze obměnit za nácvik jízdy ve vojenském prostoru.

Dalším méně nákladným nácvikem je již zmiňované couvání, ve kterém se lze zdokonalovat snad v každém vojenském zařízení, neboť všechny disponují odstavnými plochami, které se mohou v rámci jednoho cvičení na jeden den uzavřít pro takovéto akce. V rámci školení k bezpečnosti práce řidičů jednou za rok by jistě bylo v podmínkách útvarů či zařízení vyblokovat pár termínů pro maximální účast.

Jistě by se dala zařadit i simulace slepých výhledů z vozidel, nevěnování se plné pozornosti při řízení a jiné nácviky.

S těmito nácviky a cvičeními pak následuje jistě otázka, zdali je dost lidí na útvarech pro takovéto realizace a nebylo by **vhodné zařadit samotné systematizované místo pro instruktora přípravy řidičů**, který by měl právě takovéto věci na starosti. Je toho více než dost za celé roční plánování, kde by musela takováto funkce figurovat a jistě by našla uplatnění ve všech zařízeních a útvarech a v mnoha případech by to bylo i pro více lidí takováto funkce.

## ZÁVĚR

Za současné situace je potřeba spoléhat se na to, že technika je v nejlepším pořádku a řidiči, kteří techniku (vozidla) užívají jsou spolehliví, vycvičení a připravení, jak nejlépe to jde. Nespolehlivost, zastaralost a neustále dokola se opakující opravy některých vozidel brzdí celkový provoz výcviku, jeho zabezpečení a je jasné, že i hospodárně to není cesta k lepším zítřkům. Provoz vozidel ozbrojených sil a jeho logistické zabezpečení, kontrolní činnost, plánování a vyhodnocování je vždy limitováno pouze technickým stavem vozidla a také počtem provozuschopné techniky. V této chvíli armáda sestavuje požadavky pro vyhlášení výběrového řízení a plánuje během příštích tří let utratit za modernizaci ozbrojených sil až 61 miliard korun. Týká se to samozřejmě bojových vozidel, tanků a speciálních automobilů.

Zdravotní a psychická způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil jsou prvkem v systému bezpečnosti provozu VOS, kterému nelze připisovat chyby, které by způsobovaly narušení či ohrožení tohoto systému. Pokud nedojde ke zmírnění zdravotních požadavků a psychologická vyšetření zůstanou nadále na stejné úrovni, není třeba úprav. Odborná příprava řidičů vozidel ozbrojených sil je nastavena odbornými pokyny a vydanými směrnicemi, avšak by bylo potřeba zavést prováděcí předpisy, které by konkretizovaly pro různé stupně velení, jak lze přípravu upravit, aby vyhovovala podmínkám pro daný útvar či zařízení, neboť co útvar, to jiné požadavky, podmínky a schopnost provedení. S tím se pojí i případný vznik nového systematizovaného místa pro instruktora přípravy řidičů, který by takovéto prováděcí předpisy zároveň s celou odbornou přípravou měl na starosti jako svou hlavní funkční náplň.

Ze statistik vyplývá, že nehodovost sice v České republice klesá, ale i tak není pořád na úrovni, která by byla opravdu uspokojivá. Nevyjímaje řidičů vojáků z povolání, kteří vykazují zmiňované dvojí chování a přestupků, jenž se ve služebním vozidle nedopustí, se naopak dopouštějí ve svém soukromém vozidle. Zde nejspíše selhává nějakým způsobem prevence, jenž má větší působení na profesní život než na soukromý. Je potřeba zacílit tedy i na tuto stranu prevence, kdy je potřeba aby si vojáci z povolání uvědomovali důsledky svého chování mimo pracovní dobu. Řidič by měl mít neustále na paměti, že pokud usedne za volant pod vlivem alkoholu ve svém soukromém vozidle, bude to mít dopad i na jeho profesní život. Proto je důležité cílit preventivní programy přímo na řidiče vozidel ozbrojených sil jako uvedený Road safety day, kde si sami vojáci mohou vyzkoušet v rámci svého zdokonalování různé situace spojené s řízením vozidla a provozu na pozemních komunikacích. I v jiných zemích takovéto programy fungují a jsou cíleny právě na ozbrojené složky.

V návaznosti na prevenci a zdokonalování se v řídicím umění by potřeboval oživit samotný výcvik. Bylo by žádoucí, aby i kontrolní cvičení a zdokonalovací výcviky byli pravidelně obměňovány a zpestřovány různými podmínkami pro vykonávání, nacvičování situací, které nejsou úplně běžné za provozu ale i nacvičování tak běžných věcí jako je například couvání nebo nevěnování se plně řízení, neboť určitá stereotypnost v tomto prostředí vede k tomu, že řidiči se nudí, myslí si, že mají nacvičeno dosti a nevěnují stoprocentní pozornost tomu, co dělají a zde se naráží na nesčetněkrát zmiňovanou bezpečnost, která v okamžiku nepozornosti končí i fatální chybou jen proto, že si řidič myslel, že vše zvládá a nemůže se mu nic stát. Přitom by to v mnoha případech nebylo neproveditelné, stačilo by jen lehce pozměnit cvičení a obnovit zašlé zvyky a získat tak novou pozornost řidičů při pravidelném výcviku.

Po shrnutí tedy vychází pro zlepšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil nutná modernizace techniky pro pozemní provoz, aktualizace a zavedení nových upřesňujících předpisů, týkajících se provádění výcviku řidičů. Dále neustálá prevence rizikového chování cílená jak na řízení služebních vozidel, tak i na řízení soukromých vozidel a v neposlední řadě oživení, vylepšení a pozměnění samotného výcviku v řízení pro neustálé zlepšování a zdokonalování řidičů. Neboť pro ně a kvůli nim má být bezpečnost provozu tím nejdůležitějším.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] *Rozkaz ministryně obrany č. 4: Pravidla používání vozidel v rezortu Ministerstva obrany a řízení provozu vozidel na pozemních komunikacích při pohybu vozidel ozbrojených sil na pozemních komunikacích.* Praha, 2018.
- [2] *Směrnice pro používání pozemní vojenské techniky AČR v míru.* In: Praha: GŠ AČR, 2006, Č.j.: 6272-2/2006/DP-3042. Dostupné také z: <http://www.mocr.army.cz/assets/informacni-servis/povinne-informace/1-uredni-deska/vnitri-predpisy-priloha-2.pdf>.
- [3] *Normativní výnos ministerstva obrany č. 5: Provozování pozemní techniky v rezortu Ministerstva obrany.* Praha, 2018.
- [4] *Odborný pokyn Náčelníka generálního štábu AČR k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů VOS.* Praha. GŠ AČR, 2017. Čj. MO 93467/2017-1122.
- [5] *Sborník příspěvků z odborné konference "Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil".* Vyškov: Velitelství výcviku – Vojenská akademie, 2018. ISBN 978-80-904625-9-5.
- [6] *Zákony pro lidi.cz: Vyhláška o technické způsobilosti a pravidelných technických prohlídkách vojenských vozidel* [online]. AION CS [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-100/zneni-20180623#p31-1>
- [7] *Normativní výnos ministerstva obrany č. 6/2014: Vedení účetnictví v působnosti rezortu Ministerstva obrany.* Praha, 2014.
- [8] *Sborník příspěvků z odborné konference „Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil“.* Vyškov: Velitelství výcviku – Vojenská akademie, 2016. ISBN 978-80-904625-8-8.
- [9] *BESIP* [online]. BESIP, 2019 [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://www.ibe-sip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>
- [10] *Sborník příspěvků z odborné konference „Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil“.* Vyškov: Velitelství výcviku – Vojenská akademie, 2013. ISBN 978-80-904625-5-7.
- [11] *Policie České republiky: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018* [online]. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2019 [cit.

2019-05-09]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

[12] *Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky: Dopravná nehodovosť v Slovenskej republike* [online]. Ministerstvo vnútra SR, 2019 [cit. 2019-05-05]. Dostupné z: [https://www.minv.sk/swift\\_data/source/policia/dopravna\\_policia/dn/prezentacie\\_dbs/2018/Vyhodnotenie%20DBS%20za%20rok%202018%20def..pdf](https://www.minv.sk/swift_data/source/policia/dopravna_policia/dn/prezentacie_dbs/2018/Vyhodnotenie%20DBS%20za%20rok%202018%20def..pdf)

[13] *Bezpečnost silničního provozu v resortu obrany*. Hlavní velitelství vojenské policie. Interní neveřejné dokumenty. 2019

[14] *BECEP: Cesta pre život* [online]. Bratislava [cit. 2019-05-06]. Dostupné z: <http://www.becep.sk/>

[15] *Bundesministerium Inneres: Verkehrsstatistik 2018* [online]. BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: [https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/unfallstatistik\\_vorjahr.aspx](https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/unfallstatistik_vorjahr.aspx)

[16] *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* [online]. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2019 [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/programme/vsp2020.html>

[17] *Novinky.cz* [online]. 2019 [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/auto/496512-nejcastejsim-prohreskem-ceskych-ridicu-je-podle-pruzkumu-nepozornost.html>

[18] *iStock: by Getty Images* [online]. iStockphoto LP, 2019 [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.istockphoto.com/vector/parallel-parking-scheme-gm621127112-108406363>

[19] *Smernice č. 36 Ministerstva obrany Slovenskej republiky o evidencii vojenských motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o schvaľovaní technickej spôsobilosti vojenských motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel*. Bratislava, 2014.

[20] *Zákony pro lidi: vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.* [online]. [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-167>

[21] *Zákony pro lidi: zákon o pozemních komunikacích* [online]. AION CS [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

- [22] *Zákony pro lidi.cz: Vyhláška o technické způsobilosti a pravidelných technických prohlídkách vojenských vozidel* [online]. AION CS [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-100>
- [23] *Zákony pro lidi: vyhláška o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel* [online]. AION CS [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>
- [24] *Zákony pro lidi: Zákon o vojácích z povolání* [online]. AION CS [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-221>
- [25] *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020* [online]. Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy, 2018 [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: [https://www.ibe-sip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-\(1\)/18-06-NSBSP.pdf](https://www.ibe-sip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-(1)/18-06-NSBSP.pdf).
- [26] *Zákony pro lidi: Zákon o ozbrojených silách České republiky* [online]. AION CS [cit. 2019-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-219>
- [27] *DEKRA: On the safe side* [online]. DEKRA, 2019 [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://skolasmyku.cz/>
- [28] *Statistik Austria: Die Informationmanager* [online]. Österreich [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/unfaelle\\_mit\\_personenschaden/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html)
- [29] *Zeměpis24* [online]. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <https://www.zemepis24.cz/kontinenty/evropa/staty>
- [30] *ECRAF: The European Commission for Road Safety in the Armed Forces* [online]. ECRAF, 2015 [cit. 2019-05-14]. Dostupné z: <http://ecraf.org/ecraf/about>
- [31] *ECRAF: Directive ECRAF statistics* [online]. Bosna a Hercegovina: ECRAF, 2013 [cit. 2019-05-14]. Dostupné z: [https://www.ecraf.org/images/Statistics/ECRAF\\_Directive\\_for\\_Road\\_Safety\\_Statistics\\_25042013.pdf](https://www.ecraf.org/images/Statistics/ECRAF_Directive_for_Road_Safety_Statistics_25042013.pdf)

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

|          |  |
|----------|--|
| AČR      | Armáda České republiky.  |
| BECEP    | Bezpečnosť cestovnej premavky.                                     |
| BESIP    | Bezpečnost silničního provozu.                                     |
| BPŘ      | Bezpečnost práce řidičů.   |
| CDV      | Centrum dopravní výchovy.  |
| ČR       | Česká republika.   |
| DN       | Dopravní nehoda.   |
| ECRAF    | European Commission for Road Safety in the Armed Forces            |
| EU       | Evropská unie.   |
| ISL      | Informační systém logistiky.                                       |
| MO       | Ministerstvo obrany.   |
| NGŠ      | Náčelník Generálního štábu.  |
| NS BESIP | Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.                  |
| NV       | Normativní výnos.  |
| OP       | Odborný pokyn.   |
| OŘOVŠ    | Oprávnění k řízení vozidel ozbrojených sil.                        |
| OSN      | Organizace spojených národů.                                       |
| PHM      | Pohonné hmoty.   |
| PPT      | Příkaz k použití techniky.   |
| PRAISE   | Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees |
| PVT      | Pozemní vojenská technika.   |
| RSBSP    | Resortní strategie bezpečnosti silničního provozu.                 |
| ŘO       | Řidičské oprávnění.  |
| VeV-VA   | Velitelství Výcviku – Vojenská Akademie.                           |

|     |                           |
|-----|---------------------------|
| VOS | Vozidlo ozbrojených sil.  |
| VP  | Vojenská Policie.         |
| VŘP | Vojenský řidičský průkaz. |
| VZP | Voják z povolání.         |



**SEZNAM OBRÁZKŮ**

|   |    |
|---|----|
| Obrázek 1 Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil            | 30 |
| Obrázek 2 Srovnání zemí v usmrcených osobách při DN             | 41 |
| Obrázek 3 Dopravní nehody služebních vozidel                    | 47 |
| Obrázek 4 Příčiny dopravních nehod VZP                          | 48 |
| Obrázek 5 Dopravní kázeň ve služebních vozidlech                | 49 |
| Obrázek 6 Dopravní kázeň VZP v soukromých vozidlech             | 50 |
| Obrázek 7 Srovnání přestupků v soukromých a služebních vozidel  | 51 |
| Obrázek 8 Statistika dopravních nehod na Slovensku za deset let | 54 |
| Obrázek 9 Statistika usmrcených osob při DN za deset let        | 54 |
| Obrázek 10 Průjezd kužely vytyčenou dráhou                      | 67 |
| Obrázek 11 Nácvik úhybného manévru                              | 69 |
| Obrázek 12 Nákres couvání vozidla                               | 70 |

**SEZNAM TABULEK**

|   |    |
|---|----|
| Tabulka 1 Vedené dokumenty k technice na různých stupních velení                        | 15 |
| Tabulka 2 Četnost vyhodnocování použití techniky  | 16 |
| Tabulka 3 Praxe zdravotních prohlídek   | 27 |
| Tabulka 4 Očekávaná snížení počtu tragických dopravních nehod                           | 37 |
| Tabulka 5 Porovnání DN za deset let   | 40 |
| Tabulka 6 Nejčastější příčiny dopravních nehod  | 41 |
| Tabulka 7 Srovnání nehodovosti ve vybraných státech                                     | 56 |
| Tabulka 8 Srovnání dopravních nehod ve vybraných státech ozbrojených<br>sil z roku 2012 | 60 |