



2018005451

## PŘÍKAZNÍ SMLOUVA

uzavřená v souladu s ustanovením § 2430 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník,  
mezi níže uvedenými smluvními stranami

Jméno: **Zdravotnická záchranná služba Jihomoravského kraje, příspěvková organizace**  
Sídlo: Kamenice 798/1d, 625 00 Brno  
Jednající: Ing. Milan Klusák, MBA, ředitel  
Kontaktní osoba: [REDACTED]  
IČ: 00346292  
DIČ: CZ00346292  
Zápis v OR: Krajský soud v Brně sp. zn. Pr 1245  
Bankovní spojení (číslo účtu): [REDACTED]

(dále jen „**příkazce**“)

a

Jméno: **S-DRIVE s.r.o.**  
Sídlo: Piletická 529, Pouchov, 503 41 Hradec Králové  
Jednající: Martin Těšitel – jednatel společnosti  
Jan Baláž – jednatel společnosti  
Kontaktní osoba: [REDACTED]  
IČ: 274 79 137  
DIČ: CZ27479137  
Zápis v OR: Krajský soud v Hradci Králové oddíl C, vložka 21421  
Bankovní spojení (číslo účtu): [REDACTED]

(dále jen „**příkazník**“)

1.

Příkazník se zavazuje provést pro příkazce činnost spočívající v zajištění školení zaměstnanců příkazce ve funkci řidičů a záchranářů s povinností řízení vozidel v

- a) defenzivní jízdě,
- b) zvládání krizových situací,
- c) pokročilé defenzivní jízdě,

to vše se zaměřením na řízení vozidel s právem přednosti v jízdě, a za účelem zlepšení řídicích znalostí a dovedností těchto zaměstnanců. Bližší specifikace předmětu plnění je součástí přílohy č. 1 této smlouvy.

Součástí plnění je rovněž spolupráce při vyhodnocování reálných jízd prostřednictvím aplikace Web dispečink.

2.

1) Závazek k zajištění teoretické části školení zaměstnanců příkazce podle čl. 1 písm. a) této smlouvy bude plněn formou tzv. školících jednotek, čímž se rozumí kurz v trvání nejdéle 4 hodin, uskutečněný v jednom dni a vždy pro maximálně 12 osob současně. Bude se tak dit

formou mluveného slova s využitím výukových a instruktážních videoprojekcí. Součástí závazku příkazníka podle tohoto článku této smlouvy je zajištění technické podpory výuky a příprava příslušných studijních materiálů v písemné podobě a jejich poskytnutí každému z účastníků školení na náklady příkazníka. Technickou podporou se přitom rozumí zejména výuková a instruktážní videa.

2) Závazek k zajištění praktické části školení zaměstnanců příkazce podle čl. 1 písm. a) této smlouvy bude plněn formou tzv. školících jednotek, čímž se rozumí kurz v trvání alespoň 4 hodin, uskutečněný v jednom dni a vždy pro maximálně 12 osob současně, a s využitím vlastních vozidel příkazce.

3) Celková délka kurzu podle čl. 1 písm. a) této smlouvy nepřesáhne 8 hodin.

### 3.

1) Závazek k zajištění teoretické části školení zaměstnanců příkazce podle čl. 1 písm. b) a c) této smlouvy bude plněn formou tzv. školících jednotek, čímž se rozumí kurz v trvání nejdéle 3 hodin, uskutečněný v jednom dni a vždy pro maximálně 12 osob současně. Bude se tak dít formou mluveného slova s využitím výukových a instruktážních videoprojekcí. Součástí závazku příkazníka podle tohoto článku této smlouvy je zajištění technické podpory výuky a příprava příslušných studijních materiálů v písemné podobě a jejich poskytnutí každému z účastníků školení na náklady příkazníka. Technickou podporou se přitom rozumí zejména výuková a instruktážní videa.

2) Závazek k zajištění praktické části školení zaměstnanců příkazce podle čl. 1 písm. b) a c) této smlouvy bude plněn formou tzv. školících jednotek, čímž se rozumí kurz v trvání alespoň 4 hodin, uskutečněný v jednom dni a vždy pro maximálně 12 osob současně, a s využitím vlastních vozidel příkazce.

3) Celková délka kurzu podle čl. 1 písm. b) a c) této smlouvy nepřesáhne 8 hodin.

### 4.

Příkazník se zavazuje při plnění svého závazku podle této smlouvy postupovat s náležitou odbornou péčí a dle průběžných pokynů příkazce.

### 5.

Závazek příkazníka k plnění jeho závazku dle čl. 1 této smlouvy v rozsahu příslušné školící jednotky se bude považovat za splněný vždy po uskutečnění této jednotky dnem pořízení předávacího protokolu, podepsaného oběma stranami. Součástí tohoto protokolu musí být zejména stručný popis průběhu jednotky a prezenční listina účastníků školení.

### 6.

Příkazník se zavazuje splnit svůj závazek podle čl. 1 této smlouvy ve lhůtě nejpozději do 31. 12. 2019 a v termínech stanovených pokynem příkazce vždy alespoň 14 dnů předem. Pro případ prodloužení se splněním svých závazků ve lhůtách podle tohoto článku této smlouvy se příkazník zavazuje zaplatit příkazci smluvní pokutu ve výši 1 000,-Kč za každý započatý den prodloužení.

### 7.

1) Místem plnění teoretických částí školení podle čl. 1 písm. a) a c) této smlouvy je sídlo příkazce v Brně, Kamenice 1d.

2) Místem plnění teoretických částí školení podle čl. 1 písm. b) této smlouvy se rozumí obec, ve které bude probíhat praktická část kurzu podle čl. 1 písm. b) této smlouvy.

3) Místem plnění praktických částí školení podle čl. 1 písm. a) a c) je Brno.

4) Místem plnění praktických částí školení podle čl. 1 písm. b) je speciální cvičiště příkazníka na adrese Piletická 529, 503 41 Hradec Králové.

#### 8.

Příkazník se zavazuje o provádění své příkazní činnosti podle této smlouvy vést příkazcem stanovenou písemnou evidenci, a tuto evidenci mu pravidelně předkládat k nahlédnutí.

#### 9.

Příkazník se zavazuje zachovávat mlčenlivost o všech skutečnostech o poměrech příkazce, jeho klientů, jeho zaměstnanců a dalších osob, s nimiž se při plnění povinností podle této smlouvy seznámí.

#### 10.

Příkazce se zavazuje zaplatit příkazníkovi za příkazní činnost podle čl. 1 této smlouvy spočívající v

- a) zajištění školení podle čl. 1 písm. a) této smlouvy odměnu ve výši součinu částky **55176,-Kč** a počtu odpovídajících školících jednotek,
- b) zajištění školení podle čl. 1 písm. b) této smlouvy odměnu ve výši součinu částky **51110,4 Kč** a počtu odpovídajících školících jednotek,
- c) zajištění školení podle čl. 1 písm. c) této smlouvy odměnu ve výši součinu částky **50820,-Kč** a počtu odpovídajících školících jednotek,
- d) zajištění spolupráce při vyhodnocování jízd podle čl. 1 této smlouvy ve výši **605,- Kč** za každou hodinu vyhodnocování.

#### 11.

Součástí odměny podle čl. 10 této smlouvy je náhrada všech nákladů, které příkazník vynaloží ke splnění svých závazků podle této smlouvy, a daň z přidané hodnoty ve výši dle zákona.

#### 12.

Odměna podle čl. 10 této smlouvy je splatná za každou školící jednotku podle čl. 2 a čl. 3 této smlouvy zvlášť, a to po splnění závazku k zajištění této jednotky způsobem podle čl. 5 této smlouvy ve lhůtě do 30 dnů od doručení jejího vyúčtování (daňového dokladu/faktury). Na daňovém dokladu/faktuře musí být mimo jiné vždy uvedeno toto číslo veřejné zakázky, ke které se faktura vztahuje: **P18V00001664**.

#### 13.

Příkazce se zavazuje poskytnout příkazníkovi součinnost, nezbytnou ke splnění jeho příkazu podle této smlouvy. Za tímto účelem je příkazce povinen zejména

- a) určit svoje zaměstnance ke školení podle této smlouvy a umožnit jim účast na této jeho teoretické i praktické části,
- b) zajistit příslušné prostory a podmínky pro plnění závazku příkazníka v místech plnění podle čl. 7 této smlouvy, a

c) poskytovat příkazníkovi další potřebné informace a podklady.

14.

Tuto smlouvu lze změnit nebo zrušit pouze jinou písemnou dohodou obou smluvních stran. Tuto smlouvu lze také vypovědět písemnou výpovědí s jednoměsíční výpovědní lhůtou, která počne běžet prvním dnem měsíce následujícího po doručení výpovědi druhé smluvní straně.

15.

Není-li touto smlouvou ujednáno jinak, řídí se vzájemný právní vztah mezi oběma stranami ust. § 2430 až 2444 občanského zákoníku.

16.

Příkazník uděluje příkazci svůj výslovný souhlas se zveřejněním podmínek této smlouvy v rozsahu a za podmínek vyplývajících z příslušných právních předpisů (zejména zák. č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění).

18.

Tato smlouva bude uveřejněna prostřednictvím registru smluv postupem dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), v platném znění. Smluvní strany se dohodly, že uveřejnění v registru smluv (ISRS) včetně uvedení metadat provede příkazce, který současně zajistí, aby informace o uveřejnění této smlouvy byly zaslány druhé smluvní straně na e-mail vit.jedlicka@s-drive.cz.

19.

Tato smlouva nabývá účinnosti dnem jejího uveřejnění v registru smluv dle čl. 18.

20.

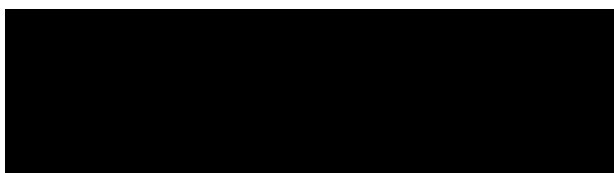
Dáno ve dvou originálních písemných vyhotoveních, z nichž každá ze smluvních stran obdrží po jednom.

V Brně dne 3. 9. 2018



Ing. Milan Klusák, MBA  
ředitel  
Příkazce

V Hradci Králové dne 3. 9. 2018



Martin Těšitel, Jan Baláz  
jednatelé společnosti  
Příkazník

Příloha č. 1 Specifikace

 **S-DRIVE s.r.o.** ②

Piletická 529, 503 41 Hradec Králové  
IČ 274 79 137, DIČ CZ27479137

## Příloha č. 1 Specifikace

### ČÁST A) DEFENZIVNÍ JÍZDA JAKO ZÁKLADNÍ KÁMEN JÍZDY „POD MAJÁKEM“

Defenzivní jízda jako základní kámen jízdy „pod majákem“, vč. řízení vozidel na místě mimořádné události s hromadným postižením osob pro nové zaměstnance – řidiče vozidel ZZS a zdravotnické záchranáře s povinností řízení.

<b>Rozsah plnění: 37 osob</b>
<b>Požadavky zadavatele na výuku</b>
Teoretická i praktická část
Skupina účastníků: max. 12 osob
Teoretická část musí obsahovat teorii defenzivní jízdy, teorii jízdy při použití výstražných zařízení, vč. legislativních souvislostí, teorii jízdy v systému RV a teorii řízení a stavění vozidel při mimořádné události.
Teoretická část v rozsahu max. 4 hodiny
Praktická část musí obsahovat trénink manipulace s vozidlem (couvání, otáčení, průjezd zúženým prostorem, krizové brždění, vyhýbání se překážce), praktickou jízdu v provozu města Brna kdy lektor dává zpětnou vazbu účastníkovi. Sanitní vozidla pro jízdu na území města Brna zajistí zadavatel.
Praktická část v rozsahu min. 4 hodiny

Uchazeč vypracuje řešení – návrh školení (včetně časového rozsahu a formy výuky) na základě výše uvedených požadavků zadavatele, který bude současně přílohou rámcové smlouvy o dílo.

#### Návrh školení

##### **Návrh rámcového časového harmonogramu kurzu:**

8:00 – 12:00 Teoretická část

12:00 – 17:00 Praktická část. Účastníci, kteří v danou hodinu necvičí nebo již praktickou část absolvovali mají volno na oběd a další osobní nebo pracovní aktivity.

##### **Teoretická část – rozsah 4 hodiny, 12 osob**

Obsah - Témata:

#### **1. Zásady defenzivní jízdy – 2 hodiny**

- Definice a vnímání pojmu „Defenzivní jízda“
- Aktivní a pasivní bezpečnost – pochopení významu a „sily“ jednotlivých prvků a přístupů
- Příčiny dopravních nehod
- Zásadní pravidla - principy chování defenzivního řidiče
- Organizace a využití prostoru kolem vozidla
- Rozbor předkrizových scénářů nebezpečných situací v silničním provozu

#### **2. Jízda vozidel s právem přednostní jízdy – „modré majáky“ – 2 hodiny**

- Kvality a znalosti řidiče vozidel ZZS
- Kompetence členů posádky při zásahu ve vztahu k jízdě vozidla
- Bezpečně neznamena pomalu a zároveň „naplno“ neznamena rychleji

## Příloha č. 1 Specifikace

- **Typické krizové situace vznikající při jízdě vozidel** používajících modré výstražné světlo – této části věnujeme při naší výuce **největší pozornost**. Máme portfolio videí, fotografií, animací a náčrtů z reálných jízd organizací ZZS, které aktivně vyučujeme a jejich svolení k používání při výuce. Pokud bude možnost, rádi do naší výuky **operativně zařadíme rozbor záznamů jízd zadavatele**.
- **Rendez-vous** - taktika jízdy dvěma a více vozidly současně k zásahu a do zdravotnického zařízení. Výhody a nevýhody možných variant a způsobu jízdy – videa, diskuze.
- Rozbor a výklad interních směrnic zadavatele (specifikace výzev) a význam pro jízdu.

### Praktická část - rozsah 5 hodin, 12 osob ve skupinách po 3:

Praktická jízda bude probíhat ihned po teorii, postupně každý z účastníků ji bude absolvovat samostatně ve vozidle zadavatele, 3 účastníci současně v daný čas – 3 instruktoři S-DRIVE a 3 vozidla ZZS JMK. Délka jízdy 60-80 min. Součástí jízdy bude dojezd na bezpečný prostor s asfaltovým povrchem zajištěný společností S-DRIVE, kde bude účastník absolvovat základní trénink krizového brzdění, vyhýbání a manipulace s vozidlem na malém prostoru (couvání, otáčení, průjezd zúženým prostorem). Časový plán jízd bude stanoven v daný den dle časových možností jednotlivých účastníků.

Výstupem je slovní hodnocení instruktora na konci jízdy. Nezávislé odborné posouzení pozorovaných nedostatků, zlovyků nebo chyb řidičova stylu jízdy, ale také dobrých návyků a silných stránek. Je na konkrétním účastníkovi jak s těmito informacemi bude dále pracovat.

Část A	Cena v Kč bez DPH za proškolení 1 osoby	Cena v Kč vč. DPH za proškolení 1 osoby	Cena v Kč bez DPH za proškolení 37 osob	Cena v Kč vč. DPH za proškolení 37 osob
Nabídková cena	3800,- Kč	4598,- Kč	140600,- Kč	170126,- Kč

## Příloha č. 1 Specifikace

### ČÁST B) ZVLÁDÁNÍ KRIZOVÝCH SITUACÍ VČETNĚ PRAKTICKÉ VÝUKY NA VÝCVIKOVÉM POLYGONU S KLUZNÝMI PLOCHAMI

Část B musí být přizpůsobena tak, aby navazovala na část A (defenzivní jízdy včetně metodiky jízdy vozidlem s právem přednostní jízdy). Část B mohou absolvovat zaměstnanci až po absolvování části první – defenzivní jízda.

<b>Rozsah plnění: 303 osob</b>
<b>Požadavky zadavatele na výuku</b>
Teoretická i praktická část
Skupina účastníků: max. 12 osob.
Teoretická část musí obsahovat techniky zvládnutí krizových situací včetně správných technik ovládnutí vozidla a technik optimální jízdní stopy v zatáčce, a to vše se zaměřením na specifika jízdy vozidel s právem přednostní jízdy. Dále požadujeme, aby součástí výuky byla teorie techniky vozidel a podvozkových systémů používaných na ZZS Jihomoravského kraje Mercedes sprinter 319 CDI 4x2, 140kW, Škoda Octavia 1,8 TSI Combi 4x4 s automatickou převodovkou.
Teoretická část v rozsahu max. 3 hodiny
Praktická část musí probíhat vždy na speciálním cvičišti s kluznými plochami a bezpečnými asfaltovými plochami, musí obsahovat tréninkové prvky navazující na teorii se zaměřením na specifika jízdy vozidel s právem přednostní jízdy s cílem maximálního zlepšení řídičských dovedností ovládnutí vozidla ZZS v různých, vč. krizových situacích. Vybavení výcvikového centra musí odpovídat §17 vyhlášky 156/2008 Sb. a zároveň musí být vybaven kluznou plochou ve stoupání a klesání (kopec). Veškeré vybavení musí být dimenzováno pro vozidla nad 3500 kg, včetně zařízení na vyvolání smyku zadní nápravy dle § 17 odst. 2e vyhlášky 156/2008 Sb.
Praktická část v rozsahu min. 4 hodiny
Požadavek je na zajištění max. 2 osob na auto. 3 vozidla se sanitní zástavbou zajistí zadavatel.

Uchazeč vypracuje řešení – návrh školení (včetně časového rozsahu a formy výuky) na základě výše uvedených požadavků zadavatele, který bude současně přílohou rámcové smlouvy o dílo.

#### **Návrh školení**

Výhodou našeho návrhu je předešlá realizace těchto kurzů ZZS JMK na našem cvičišti a další bohatá víceletá zkušenost z dalších kurzů (defenzivní jízda, jízda vozidel s právem přednostní jízdy). Znalost předešlých tréninků a školení nám poskytuje přehled o možnostech navázání a rozšíření zkušeností řidičů ZZS JMK.

#### **Návrh rámcového časového harmonogramu kurzu:**

8:30 – 9:00 Příjezd a registrace účastníků kurzu na polygon

9:00 – 10:30 Teoretická část

10:30 – 12:30 Praktická část

12:30 – 13:30 Oběd (není součástí cenové kalkulace)

13:30 – 16:30 Praktická část

16:30 Závěr, dotazy, předání osvědčení o absolvování kurzu, odjezd účastníků



**Teoretická část – rozsah 1,5 hodiny, 12 účastníků**

V případě účasti řidičů, kteří již u nás výcvik absolvovali rychlé zopakování řešení krizových situací v silničním provozu. V další části teorie se zaměříme na optimální jízdní stopu vozidla v zatáčce, techniku vozidel a podvozkových systémů používaných na ZZS Jihomoravského kraje s důrazem na vliv a význam automatické převodovky a pohon 4x4. V případě účasti řidičů absolvujících kurz poprvé (ideálně by zadavatel měl vytvořit celý kurz z těchto řidičů) bude důraz kladen opačně – větší důraz na řešení krizových situací a vlivy které je provázejí, ostatní méně podrobně. Případně lze dle domluvy se zadavatelem zvýšit časovou dotaci na teoretickou část (až na 2,5 hod) na úkor některých náročnějších prvků v praktické části, které zpravidla zařazujeme do kurzů pro pokročilé.

**Základní struktura témat:**

- Fyzika pohybu vozidla
- Technika moderních vozidel – prvky pasivní a aktivní bezpečnosti, podvozková elektronika a její využití. Vliv konstrukce vozidel na chování v krizové situaci.
- Rozhodující význam pozice řidiče za volantem a bezpečnost spolujezdců
- Technika zvládnutí smyku – nedotáčivého a přetáčivého
- Technika krizového brzdění
- Vyhýbací manévr
- Implementace lidské přirozenosti do řešení krizové situace ve vztahu k nejlepšímu řešení dle zákonů fyziky

**Praktická část – rozsah 4,5 hodiny, 12 účastníků, 6 vozidel** (3 zajistí zadavatel, 3 vozidla zajistí S-DRIVE) – maximálně 2 osoby na 1 vozidlo

**1. Kluzná plocha na rovině – 45 minut**

**1.1. Krizové brzdění**

- 1.1.1. Nácvik techniky krizového zabrzdění vozidla.
  - 1.1.2. Porovnání délky brzdné dráhy z dvojnásobné rychlosti – v 1. pokusu 35 km/h a v 2. pokusu 70 km/h.
  - 1.1.3. Porovnání délky brzdné dráhy ze stejné rychlosti na různých površích – kluzná plocha (ujetý sníh) oproti mokrému a suchému asfaltu – 50 a 70 km/h.
  - 1.1.4. Brzdění na rozdílné adhezi pod pravými a levými koly vozidla – 50 a 70 km/h.
- 1.2. Ovládání vozidla pod nouzovou brzdou – stabilita a ovladatelnost vozidla v závislosti na povrchu vozovky a práci volantem – 50-70 km/h.
- 1.3. Statický vyhýbací manévr – studium techniky, rychlosti a dalších faktorů ovlivňujících schopnost řidiče a vozidla vyhnout se překážce v přesně stanovené vzdálenosti – bez vlivu reakčních schopností řidiče.

**2. Kluzná plocha na kopci – 45 minut**

**2.1. Směr z kopce – klesání**

- 2.1.1. Nárůst brzdné dráhy a „psychologické“ zátěže. Různé rychlosti a povrchy.
- 2.1.2. Vyhýbací manévr v porovnání s rovinou – kinetika a prostor.
- 2.1.3. Brzdění z kopce a průjezd zatáčkou se sníženou adhezí – odhad rychlosti do zatáčky

**2.2. Směr do kopce – stoupání**

- 2.2.1. Optimální využití výkonu a kroutícího momentu motoru (převodovky) – čit řidiče pro plynový, případně spojkový pedál.
- 2.2.2. Funkce protiprokluzového systému ASR. Smysl režimu vypnutí.



2.2.3. Rozložení sil na poháněné a zároveň řiditelné pneumatice (v případě pohonu předních kol nebo 4x4).

### 3. Smyková deska - schopná výcviku vozidel nad 3500 kg – 45 minut

- 3.1. Seznámení se zálužnostmi a nevyzpytatelností smyku zadní nápravy (přetáčivým smykem), který je v reálné krizové situaci v silničním provozu mnohem náročnějším na řešení a mnohonásobně nebezpečnějším ve svých důsledcích. Pochopení vlivu rychlosti, prostoru a intenzity impulzu, který vede ke smyku, respektive zborcení mýtlů, jež panují mezi laickou veřejností. **Výcvik směřuje k vybudování velkého respektu řidiče** k nestabilitě zadní části vozidla.
- 3.2. Kombinace smyku zadní nápravy a vyhýbacího manévru – přetáčivý smyk v reálném provozu vzniká u moderních vozidel v dobrém technickém stavu nejčastěji při krizovém vyhýbání. **Řidič musí** vnímat chování vozidla a **správně volit prioritu** mezi řešením smyku, typem nárazu do vodní stěnou simulované náhlé překážky a zbrzděním vozidla před nárazem. Rozhodovat o využití prostoru.

### 4. Kluzná plocha v zatáčce – 45 minut

- 4.1. Technika ovládání volantu při průjezdu zatáčkou – význam ovládání oběma rukama.
- 4.2. Rychlost
- 4.2.1. I malá změna rychlosti významně ovlivňuje průjezd zatáčkou. Nárůst odstředivé síly vůči rychlosti v postupných krocích, dle stavu daného vozidla a pneumatik - například: průjezd rychlostí 40-42-44-46 ... km/h. Výcvikový prostor, stejně jako ostatní disponuje přesným měřením rychlosti, poskytující zpětnou vazbu účastníkovi.
- 4.2.2. Hranice smyku – schopnost řidiče odhadnout a přesně ustálit rychlost vozidla při průjezdu zatáčkou. Citlivost práce s plynovým pedálem, případně volba převodového stupně u manuálních převodovek.
- 4.3. Chování konkrétního vozidla při průjezdu zatáčkou na mezi přilnavosti:
- 4.3.1. Přirozené
- 4.3.2. Ovlivněné technikou jízdy
- 4.3.3. Ovlivněné stavem pneumatik – nahuštěním, stářím – ukázka
- 4.4. Smyk – praktické **vyzkoušení správných i z různých důvodů nesprávných technik řešení smyku**. Empirické ověření teoretických předpokladů.

### 5. Asfaltové plochy – 60 minut

- 5.1. Slalom – význam ovládání vozidla oběma rukama, rychlost práce s volantem, odhad velikosti vozidla, jízdní stopy a minimálního prostoru po stranách.
- 5.2. „Losí test“ – prudká změna směru jízdy bez brzdění v definovaném prostoru při různých rychlostech – 30, 40, 50 a 60 km/h. Náročnost na přesnost ovládání volantu a význam pro stabilitu vozidla. Cílem není hledat hranici převrácení!
- 5.3. Krizové brzdění z vysokých rychlostí – 80, 100, případně 130 km/h.
- 5.4. Vyhýbací manévr – statická překážka, 60-80 km/h, porovnání stability vozidla a potenciálu nárazu vozidla do překážky se zkušenostmi z „Losího testu“ – porovnání situace kdy řidič brzdí nebo nebrzdí.
- 5.5. Vodní překážky – vyhýbací manévr s reakční a rozhodovací schopností řidiče, 70-80 km/h
- 5.6. Chodec – porovnání schopnosti zastavit vozidlo krizovým brzděním před překážkou mezi rychlostmi 30 a 50 km/h a mezi 50 a 70 km/h. Projevuje se reakční schopnost řidiče a nekompromisní nárůst dráhy zastavení vozidla – významem je uvědomění

## Příloha č. 1 Specifikace

řidiče o zásadním vlivu rychlosti jízdy na řešení krizové situace – nečekaného vstupu chodce nebo vjezd jiného vozidla do jízdní dráhy.

### 6. Aquaplaining – 30 minut

- 6.1. Reálná zkušenost řidiče s „velkou“ vrstvou vody v bezpečné a předem očekávané situaci.
- 6.2. Vyzkoušení a upevnění fungující preventivní správné reakce na aquaplaining.

Část B	Cena v Kč bez DPH za proškolení 1 osoby	Cena v Kč vč. DPH za proškolení 1 osoby	Cena v Kč bez DPH za proškolení 303 osob	Cena v Kč vč. DPH za proškolení 303 osob
Nabídková cena	3520,- Kč	4259,2 Kč	1066560,- Kč	1290537,6 Kč

### ČÁST C) POKROČILÁ DEFENZIVNÍ JÍZDA V REGIONU ZADAVATELE (STANDARDNÍHO PŮSOBNÍ ŘIDIČE), OPAKOVÁNÍ A PROHLUBOVÁNÍ DOSUD ZÍSKANÝCH ZNALOSTÍ, VYŠŠÍ PSYCHOLOGIE JÍZDY, ROZBOR DOPRAVNÍCH NEHOD

Pokročilá defenzivní jízda v regionu standardního působení řidiče, opakování a prohlubování dosud získaných znalostí, vyšší psychologie jízdy, rozbor dopravních nehod řidičů a vozidel ZZS JmK.

Rozsah plnění: 303 osob
Požadavky zadavatele na výuku
Teoretická i praktická část
Skupina účastníků max. 12 osob.
Teoretická část musí obsahovat opakování a prohloubení znalostí o defenzivní jízdě, rozboru nehod sanitních vozidel ZZS JmK, popřípadě jiných vozidel s právem přednosti v jízdě, vyšší psychologii jízdy např. ve spolupráci s dopravním psychologem.
Teoretická část v rozsahu max. 3 hodiny
Praktická část bude probíhat na odpovídajícím terénu na území města Brna. Praktická část bude probíhat při jízdě v terénu, s vyhodnocením stylu jízdy na základě exaktního měření techniky jízdy. HW i SW pro měření techniky jízdy bude dostupný v tréninkových vozidlech, které dodá zadavatel. Součástí pokročilého školení je i vytipování budoucích mentorů nastupujících zaměstnanců řidičů – záchranářů a jejich další školení.
Praktická část v rozsahu min. 4 hodiny
Min. 3 sanitní vozidla se zástavbou a systémem pro vyhodnocení jízdy zajistí zadavatel.

Uchazeč vypracuje řešení – návrh školení (včetně časového rozsahu a formy výuky) na základě výše uvedených požadavků zadavatele, který bude současně přílohou rámcové smlouvy o dílo.

## Návrh školení

Znalost předešlých školení s řidiči zadavatele nám opět poskytuje přehled o možnostech navázání a rozšíření zkušeností řidičů ZZS JMK.

### **Návrh rámcového časového harmonogramu kurzu:**

8:30 – 12:00 Teoretická část

12:00 – 17:00 Praktická část. Účastníci, kteří v danou hodinu necvičí nebo již praktickou část absolvovali mají volno na oběd a další osobní nebo pracovní aktivity.

### **Teoretická část – rozsah 3,5 hodiny, 12 osob**

Obsah – Témata:

#### **1. Opakování - Zásady defenzivní jízdy - 30 minut**

- Smysl a výhody defenzivního přístupu k jízdě vozidla – není to ostuda nebo potupa
- Zásadní pravidla a principy chování defenzivního řidiče
- Organizace a využití prostoru kolem vozidla jako nejdůležitějšího nástroje pro bezpečnost

#### **2. Rozšíření znalostí z předchozích kurzů – 30 minut**

- Psychologie a charakterové vlastnosti řidičů
- Plán a strategie chování v modelových krizových situacích v silničním provozu

#### **3. Jízda vozidel s právem přednostní jízdy – „modré majáky“ – 140 minut**

- Bezpečně neznamená pomalu a zároveň „naplno“ neznamená rychleji
- **Typické krizové situace vznikající při jízdě vozidel používajících modré výstražné světlo** – této části věnujeme při naší výuce **největší pozornost**. Máme portfolio videí, fotografií, animací a náčrtů z reálných jízd organizací ZZS, které aktivně vyučujeme a jejich svolení k používání při výuce.
- **Rozbor záznamů jízd zadavatele – situace z dopravních nehod, kritických situací a problémových míst v regionu zadavatele.**
- Rozbor a výklad interních směrnic zadavatele – změny, novinky, diskuze.

#### **4. Vysvětlení exaktního vyhodnocování stylu jízdy – 20 minut**

- Smysl a důležitost korelace rychlosti jízdy, bezpečnosti a komfortu pro pacienta.

### **Praktická část - rozsah 5 hodin, 12 osob ve skupinách po 3:**

Praktická jízda bude probíhat ihned po teorii, postupně každý z účastníků ji bude absolvovat samostatně ve vozidle zadavatele, 3 účastníci současně v daný čas – 3 instruktoři S-DRIVE a 3 vozidla ZZS JMK vybavená HW pro měření stylu jízdy. Délka jízdy 60-80 min. Časový plán jízd bude stanoven v daný den dle časových možností jednotlivých účastníků.

Výstupem je slovní hodnocení instruktora na konci jízdy a konfrontace subjektivního dojmu instruktora s exaktním měřením. Bude-li to technicky možné, řidič po jízdě obdrží „známku z jízdy“. Posuzován bude především jízdní projev (plynulost vs. rychlost). Všichni účastníci

## Příloha č. 1 Specifikace

pojedou v určitých intervalech (ne za sebou) totožnou, pečlivě naplánovanou okružní trasu po Brně a nejbližším okolí, tak aby se co nejméně projevoval vliv nadměrné hustoty provozu ve městě. Bude stanoven, pro účastníky neznámý, časový limit (rozsah minimálního a maximálního dojezdového času jízdy v rámci pravidel silničního provozu). Z nasbíraných dat vytvoříme algoritmus vyhodnocení korelace mezi dosaženým časem a plynulostí jízdy – čím více dat (odjetých řidičů) budeme mít, tím přesnější algoritmus bude nastaven. S tímto způsobem práce již máme zkušenosti u jiných ZZS a neustále algoritmus vyhodnocení vylepšujeme a zpřesňujeme.

Je na dohodě se zadavatelem, zda tyto výsledky budeme zadavateli zasílat po každé školící jednotce (kurzu) např. společně s fakturací nebo zda vyčkáme do nasbírání všech dat a vytvoříme celkovou hodnotící zprávu. Je na zadavateli, zda bude chtít výsledky prezentovat řidičům.

Část C	Cena v Kč bez DPH za proškolení 1 osoby	Cena v Kč vč. DPH za proškolení 1 osoby	Cena v Kč bez DPH za proškolení 303 osob	Cena v Kč vč. DPH za proškolení 303 osob
Nabídková cena	3500,- Kč	4235,- Kč	1060500,- Kč	1283205,- Kč

### ČÁST D) SPOLUPRÁCE PŘI VYHODNOCOVÁNÍ REÁLNÝCH JÍZD V PODMÍNKÁCH ZZS PROSTŘEDNICTVÍM SOFISTIKOVANÝCH VYHODNOCOVACÍCH SYSTÉMŮ

Jedná se o konzultace v oblasti nastavení, odladění a vyhodnocování reálných jízd v podmínkách poskytování ZZS (jízda s výstražnými systémy) prostřednictvím sofistikovaných systémů pro vyhodnocení – na ZZS JmK se jedná o aplikaci Web dispečink, firmy KomTES Chrudim, kterou disponují vozidla ZZS JmK.

Předpokládaný rozsah plnění: 50 hodin

Část D	Cena v Kč bez DPH za 1 hod. vyhodnocování	Cena v Kč vč. DPH za 1 hod. vyhodnocování	Cena v Kč bez DPH za 50 hod. vyhodnocování	Cena v Kč vč. DPH za 50 hod. vyhodnocování
Nabídková cena	500,- Kč	605,- Kč	25000,- Kč	30250,- Kč

## **ČÁST A) DEFENZIVNÍ JÍZDA JAKO ZÁKLADNÍ KÁMEN JÍZDY „POD MAJÁKEM“**

*Defenzivní jízda jako základní kámen jízdy „pod majákem“, vč. řízení vozidel na místě mimořádné události s hromadným postižením osob pro nové zaměstnance – řidiče vozidel ZZS a zdravotnické záchranáře s povinností řízení.*

### **Návrh rámcového časového harmonogramu kurzu:**

8:00 – 12:00 Teoretická část

12:00 – 17:00 Praktická část. Účastníci, kteří v danou hodinu necvičí nebo již praktickou část absolvovali mají volno na oběd a další osobní nebo pracovní aktivity.

### **Teoretická část – rozsah 4 hodiny, 12 osob**

Obsah - Témata:

#### **1. Zásady defenzivní jízdy – 2 hodiny**

- Definice a vnímání pojmu „Defenzivní jízda“
- Aktivní a pasivní bezpečnost – pochopení významu a „síly“ jednotlivých prvků a přístupů
- Příčiny dopravních nehod
- Zásadní pravidla - principy chování defenzivního řidiče
- Organizace a využití prostoru kolem vozidla
- Rozbor předkrizových scénářů nebezpečných situací v silničním provozu

#### **2. Jízda vozidel s právem přednostní jízdy – „modré majáky“ – 2 hodiny**

- Kvality a znalosti řidiče vozidel ZZS
- Kompetence členů posádky při zásahu ve vztahu k jízdě vozidla
- Bezpečně neznamená pomalu a zároveň „naplno“ neznamená rychleji
- **Typické krizové situace vznikající při jízdě vozidel** používajících modré výstražné světlo – této části věnujeme při naší výuce **největší pozornost**. Máme portfolio videí, fotografií, animací a náčrtů z reálných jízd organizací ZZS, které aktivně vyučujeme a jejich svolení k používání při výuce. Pokud bude možnost, rádi do naší výuky **operativně zařadíme rozbor záznamů jízd zadavatele**.
- **Rendez-vous** - taktika jízdy dvěma a více vozidly současně k zásahu a do zdravotnického zařízení. Výhody a nevýhody možných variant a způsobu jízdy – videa, diskuze.
- Rozbor a výklad interních směrnic zadavatele (specifikace výzev) a význam pro jízdu.

### **Praktická část - rozsah 5 hodin, 12 osob ve skupinách po 3:**

Praktická jízda bude probíhat ihned po teorii, postupně každý z účastníků ji bude absolvovat samostatně ve vozidle zadavatele, 3 účastníci současně v daný čas – 3 instruktoři S-DRIVE a 3 vozidla ZZS JMK. Délka jízdy 60-80 min. Součástí jízdy bude dojezd na bezpečný prostor s asfaltovým povrchem zajištěný společností S-DRIVE, kde bude účastník absolvovat základní trénink krizového brzdění, vyhýbání a manipulace s vozidlem na malém prostoru

(couvání, otáčení, průjezd zúženým prostorem). Časový plán jízd bude stanoven v daný den dle časových možností jednotlivých účastníků.

Výstupem je slovní hodnocení instruktora na konci jízdy. Nezávislé odborné posouzení pozorovaných nedostatků, zlovyků nebo chyb řidičova stylu jízdy, ale také dobrých návyků a silných stránek. Je na konkrétním účastníkovi, jak s těmito informacemi bude dále pracovat.

## **ČÁST B) ZVLÁDÁNÍ KRIZOVÝCH SITUACÍ VČETNĚ PRAKTICKÉ VÝUKY NA VÝCVIKOVÉM POLYGONU S KLUZNÝMI PLOCHAMI**

Část B musí být přizpůsobena tak, aby navazovala na část A (defenzivní jízdy včetně metodiky jízdy vozidlem s právem přednostní jízdy). Část B mohou absolvovat zaměstnanci až po absolvování části první – defenzivní jízda.

Výhodou našeho návrhu je předešlá realizace těchto kurzů ZZS JMK na našem cvičišti a další bohatá víceletá zkušenost z dalších kurzů (defenzivní jízda, jízda vozidel s právem přednostní jízdy). Znalost předešlých tréninků a školení nám poskytuje přehled o možnostech navázání a rozšíření zkušeností řidičů ZZS JMK.

### **Návrh rámcového časového harmonogramu kurzu:**

8:30 – 9:00 Příjezd a registrace účastníků kurzu na polygon

9:00 – 10:30 Teoretická část

10:30 – 12:30 Praktická část

12:30 – 13:30 Oběd (není součástí cenové kalkulace)

13:30 – 16:30 Praktická část

16:30 Závěr, dotazy, předání osvědčení o absolvování kurzu, odjezd účastníků

### **Teoretická část – rozsah 1,5 hodiny, 12 účastníků**

V případě účasti řidičů, kteří již u nás výcvik absolvovali rychlé zopakování řešení krizových situací v silničním provozu. V další části teorie se zaměříme na optimální jízdní stopu vozidla v zatáčce, techniku vozidel a podvozkových systémů používaných na ZZS Jihomoravského kraje s důrazem na vliv a význam automatické převodovky a pohon 4x4. V případě účasti řidičů absolvujících kurz poprvé (ideálně by zadavatel měl vytvořit celý kurz z těchto řidičů) bude důraz kladen opačně – větší důraz na řešení krizových situací a vlivy které je provázejí, ostatní méně podrobně. Případně lze dle domluvy se zadavatelem zvýšit časovou dotaci na teoretickou část (až na 2,5 hod) na úkor některých náročnějších prvků v praktické části, které zpravidla zařazujeme do kurzů pro pokročilé.

### **Základní struktura témat:**

- Fyzika pohybu vozidla
- Technika moderních vozidel – prvky pasivní a aktivní bezpečnosti, podvozková elektronika a její využití. Vliv konstrukce vozidel na chování v krizové situaci.
- Rozhodující význam pozice řidiče za volantem a bezpečnost spolujezdců
- Technika zvládnutí smyku – nedotáčivého a přetáčivého
- Technika krizového brzdění
- Vyhýbací manévr
- Implementace lidské přirozenosti do řešení krizové situace ve vztahu k nejlepšímu řešení dle zákonů fyziky



**Praktická část – rozsah 4,5 hodiny, 12 účastníků, 6 vozidel** (3 zajistí zadavatel, 3 vozidla zajistí S-DRIVE) – maximálně 2 osoby na 1 vozidlo

## 1. Kluzná plocha na rovině – 45 minut

### 1.1. Krizové brzdění

- 1.1.1. Návuk techniky krizového zabrzdění vozidla.
- 1.1.2. Porovnání délky brzdné dráhy z dvojnásobné rychlosti – v 1. pokusu 35 km/h a v 2. pokusu 70 km/h.
- 1.1.3. Porovnání délky brzdné dráhy ze stejné rychlosti na různých površích – kluzná plocha (ujetý sníh) oproti mokrému a suchému asfaltu – 50 a 70 km/h.
- 1.1.4. Brzdění na rozdílné adhezi pod pravými a levými koly vozidla – 50 a 70 km/h.

1.2. Ovládání vozidla pod nouzovou brzdou – stabilita a ovladatelnost vozidla v závislosti na povrchu vozovky a práci volantem – 50-70 km/h.

1.3. Statický vyhybací manévr – studium techniky, rychlosti a dalších faktorů ovlivňujících schopnost řidiče a vozidla vyhnout se překážce v přesně stanovené vzdálenosti – bez vlivu reakčních schopností řidiče.

## 2. Kluzná plocha na kopci – 45 minut

### 2.1. Směr z kopce – klesání

- 2.1.1. Nárůst brzdné dráhy a „psychologické“ zátěže. Různé rychlosti a povrchy.
- 2.1.2. Vyhybací manévr v porovnání s rovinou – kinetika a prostor.
- 2.1.3. Brzdění z kopce a průjezd zatáčkou se sníženou adhezí – odhad rychlosti do zatáčky

### 2.2. Směr do kopce – stoupání

- 2.2.1. Optimální využití výkonu a kroutícího momentu motoru (převodovky) – cit řidiče pro plynový, případně spojkový pedál.
- 2.2.2. Funkce protipokluzového systému ASR. Smysl režimu vypnutí.
- 2.2.3. Rozložení sil na poháněné a zároveň řiditelné pneumatice (v případě pohonu předních kol nebo 4x4).

## 3. Smyková deska - schopná výcviku vozidel nad 3500 kg – 45 minut

3.1. Seznámení se zálužnostmi a nevyzpytatelností smyku zadní nápravy (přetáčivým smykem), který je v reálné krizové situaci v silničním provozu mnohem náročnějším na řešení a mnohonásobně nebezpečnějším ve svých důsledcích. Pochopení vlivu rychlosti, prostoru a intenzity impulzu, který vede ke smyku, respektive zborcení mýtů, jež panují mezi laickou veřejností. **Výcvik směřuje k vybudování velkého respektu řidiče** k nestabilitě zadní části vozidla.

3.2. Kombinace smyku zadní nápravy a vyhybacího manévru – přetáčivý smyk v reálném provozu vzniká u moderních vozidel v dobrém technickém stavu nejčastěji při krizovém vyhybání. **Řidič musí** vnímat chování vozidla a **správně volit prioritu** mezi řešením smyku, typem nárazu do vodní stěnou simulované náhlé překážky a zbrzděním vozidla před nárazem. Rozhodovat o využití prostoru.

## 4. Kluzná plocha v zatáčce – 45 minut

4.1. Technika ovládání volantu při průjezdu zatáčkou – význam ovládání oběma rukama.

### 4.2. Rychlost

- 4.2.1. I malá změna rychlosti významně ovlivňuje průjezd zatáčkou. Nárůst odstředivé síly vůči rychlosti v postupných krocích, dle stavu daného vozidla a pneumatik - například: průjezd rychlostí 40-42-44-46 ... km/h. Výcvikový



prostor, stejně jako ostatní disponuje přesným měřením rychlosti, poskytující zpětnou vazbu účastníkovi.

- 4.2.2. Hranice smyku – schopnost řidiče odhadnout a přesně ustálit rychlost vozidla při průjezdu zatáčkou. Citlivost práce s plynovým pedálem, případně volba převodového stupně u manuálních převodovek.
  - 4.3. Chování konkrétního vozidla při průjezdu zatáčkou na mezi přilnavosti:
    - 4.3.1. Přirozené
    - 4.3.2. Ovlivněné technikou jízdy
    - 4.3.3. Ovlivněné stavem pneumatik – nahuštěním, stářím – ukázka
  - 4.4. Smyk – praktické **vyzkoušení správných i z různých důvodů nesprávných technik řešení smyku**. Empirické ověření teoretických předpokladů.
- 5. Asfaltové plochy – 60 minut**
- 5.1. Slalom – význam ovládnutí vozidla oběma rukama, rychlost práce s volantem, odhad velikosti vozidla, jízdní stopy a minimálního prostoru po stranách.
  - 5.2. „Losí test“ – prudká změna směru jízdy bez brzdění v definovaném prostoru při různých rychlostech – 30, 40, 50 a 60 km/h. Náročnost na přesnost ovládnutí volantu a význam pro stabilitu vozidla. Cílem není hledat hranici převrácení!
  - 5.3. Krizové brzdění z vysokých rychlostí – 80, 100, případně 130 km/h.
  - 5.4. Vyhýbací manévr – statická překážka, 60-80 km/h, porovnání stability vozidla a potenciálu nárazu vozidla do překážky se zkušenostmi z „Losího testu“ – porovnání situace kdy řidič brzdí nebo nebrzdí.
  - 5.5. Vodní překážky – vyhýbací manévr s reakční a rozhodovací schopností řidiče, 70-80 km/h
  - 5.6. Chodec – porovnání schopnosti zastavit vozidlo krizovým brzděním před překážkou mezi rychlostmi 30 a 50 km/h a mezi 50 a 70 km/h. Projevuje se reakční schopnost řidiče a nekompromisní nárůst dráhy zastavení vozidla – významem je uvědomění řidiče o zásadním vlivu rychlosti jízdy na řešení krizové situace – nečekaného vstupu chodce nebo vjezd jiného vozidla do jízdní dráhy.
- 6. Aquaplaining – 30 minut**
- 6.1. Reálná zkušenost řidiče s „velkou“ vrstvou vody v bezpečné a předem očekávané situaci.
  - 6.2. Vyzkoušení a upevnění fungující preventivní správné reakce na aquaplaining.

**ČÁST C) POKROČILÁ DEFENZIVNÍ JÍZDA V REGIONU ZADAVATELE (STANDARDNÍHO PŮSOBNÍ ŘIDIČE), OPAKOVÁNÍ A PROHLUBOVÁNÍ DOSUD ZÍSKANÝCH ZNALOSTÍ, VYŠŠÍ PSYCHOLOGIE JÍZDY, ROZBOR DOPRAVNÍCH NEHOD**

Pokročilá defenzivní jízda v regionu standardního působení řidiče, opakování a prohlubování dosud získaných znalostí, vyšší psychologie jízdy, rozbor dopravních nehod řidičů a vozidel ZZS JmK.

Znalost předešlých školení s řidiči zadavatele nám opět poskytuje přehled o možnostech navázání a rozšíření zkušeností řidičů ZZS JMK.

## **Návrh rámcového časového harmonogramu kurzu:**

8:30 – 12:00 Teoretická část

12:00 – 17:00 Praktická část: Účastníci, kteří v danou hodinu necvičí nebo již praktickou část absolvovali mají volno na oběd a další osobní nebo pracovní aktivity.

### **Teoretická část – rozsah 3,5 hodiny, 12 osob**

Obsah – Témata:

#### **1. Opakování - Zásady defenzivní jízdy - 30 minut**

- Smysl a výhody defenzivního přístupu k jízdě vozidly – není to ostuda nebo potupa
- Zásadní pravidla a principy chování defenzivního řidiče
- Organizace a využití prostoru kolem vozidla jako nejdůležitějšího nástroje pro bezpečnost

#### **2. Rozšíření znalostí z předchozích kurzů – 30 minut**

- Psychologie a charakterové vlastnosti řidičů
- Plán a strategie chování v modelových krizových situacích v silničním provozu

#### **3. Jízda vozidel s právem přednostní jízdy – „modré majáky“ – 140 minut**

- Bezpečně neznamená pomalu a zároveň „naplno“ neznamená rychleji
- **Typické krizové situace vznikající při jízdě vozidel používajících modré výstražné světlo** – této části věnujeme při naší výuce **největší pozornost**. Máme portfolio videí, fotografií, animací a náčrtů z reálných jízd organizací ZZS, které aktivně vyučujeme a jejich svolení k používání při výuce.
- **Rozbor záznamů jízd zadavatele – situace z dopravních nehod, kritických situací a problémových míst v regionu zadavatele.**
- Rozbor a výklad interních směrnic zadavatele – změny, novinky, diskuze.

#### **4. Vysvětlení exaktního vyhodnocování stylu jízdy – 20 minut**

- Smysl a důležitost korelace rychlosti jízdy, bezpečnosti a komfortu pro pacienta.

### **Praktická část - rozsah 5 hodin, 12 osob ve skupinách po 3:**

Praktická jízda bude probíhat ihned po teorii, postupně každý z účastníků ji bude absolvovat samostatně ve vozidle zadavatele, 3 účastníci současně v daný čas – 3 instruktoři S-DRIVE a 3 vozidla ZZS JMK vybavená HW pro měření stylu jízdy. Délka jízdy 60-80 min. Časový plán jízd bude stanoven v daný den dle časových možností jednotlivých účastníků.

Výstupem je slovní hodnocení instruktora na konci jízdy a konfrontace subjektivního dojmu instruktora s exaktním měřením. Bude-li to technicky možné, řidič po jízdě obdrží „známku z jízdy“. Posuzován bude především jízdní projev (plynulost vs. rychlost). Všichni účastníci pojedou v určitých intervalech (ne za sebou) totožnou, pečlivě naplánovanou okružní trasu po Brně a nejbližším okolí, tak aby se co nejméně projevoval vliv nadměrné hustoty provozu ve městě. Bude stanoven, pro účastníky neznámý, časový limit (rozsah minimálního a maximálního dojezdového času jízdy v rámci pravidel silničního provozu). Z nasbíraných dat vytvoříme algoritmus vyhodnocení korelace mezi dosaženým časem a plynulostí jízdy – čím více dat (odjetých řidičů) budeme mít, tím přesnější algoritmus bude nastaven. S tímto způsobem práce již máme zkušenosti u jiných ZZS a neustále algoritmus vyhodnocení vylepšujeme a zpřesňujeme.

Je na dohodě se zadavatelem, zda tyto výsledky budeme zadavateli zasílat po každé školící jednotce (kurzu) např. společně s fakturací nebo zda vyčkáme do nasbírání všech dat a vytvoříme celkovou hodnotící zprávu. Je na zadavateli, zda bude chtít výsledky prezentovat řidičům.

#### **ČÁST D) SPOLUPRÁCE PŘI VYHODNOCOVÁNÍ REÁLNÝCH JÍZD V PODMÍNKÁCH ZZS PROSTŘEDNICTVÍM SOFISTIKOVANÝCH VYHODNOCOVACÍCH SYSTÉMŮ**

Jedná se o konzultace v oblasti nastavení, odladění a vyhodnocování reálných jízd v podmínkách poskytování ZZS (jízda s výstražnými systémy) prostřednictvím sofistikovaných systémů pro vyhodnocení – na ZZS JmK se jedná o aplikaci Web dispečink, firmy KomTES Chrudim, kterou disponují vozidla ZZS JmK.

Předpokládaný rozsah plnění: 50 hodin