



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta biomedicínského inženýrství

Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

**Specifika zásahů jednotek požární ochrany při zdolávání
mimořádných událostí v hustě obydlených částech měst a obcí.**

**Fire Intervening Specifics of Fire Brigade Units During Defeating
Extraordinary Events in Densely Populated areas of Towns or
Villages.**

Bakalářská práce

Studijní program: Ochrana obyvatelstva

Studijní obor: Plánování a řízení krizových situací

Vedoucí práce: kpt. Ing. Mgr. Hynek Černý

Lenka Miková, DiS.

Kladno, květen 2018

Zadání bakalářské práce

Student: **Lenka Miková, DiS.**
Obor: Plánování a řízení krizových situací
Téma: **Specifika zásahů jednotek požární ochrany při zdolávání mimořádných událostí v hustě obydlených částech měst a obcí**
Téma anglicky: Fire Intervention Specifics of the Fire Brigade Units during Defeating Extraordinary Events in Densely Populated Areas of Towns or Villages

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce bude zpracování problematiky provádění záchranných a likvidačních prací při zásazích složek integrovaného záchranného systému v hustě obydlených částech měst. Zejména bude řešena průjezdnost komunikací, trvalá přístupnost nástupních ploch pro požární techniku a vytvoření podmínek pro účinný zásah hasičů. V teoretické části se práce zaměří na legislativní řešení dané problematiky z pohledu zákona o požární ochraně, zákona o pozemních komunikacích, technických norem požární bezpečnosti a metodických pokynů pro jednotky požární ochrany a integrovaný záchranný systém. Bude proveden rozbor vybraných zásahů s tematikou zdolávání mimořádných situací u výškových budov. V praktické části se práce zaměří na analýzu situace pro ustavení zásahové techniky a způsob vedení zásahu. Výstupem práce bude návrh implementace zjištěných skutečností k trvalému zajištění přístupnosti bytových domů pro efektivní záchranu životů osob při mimořádných událostech.

Seznam odborné literatury:

- [1] Kolektiv autorů, *Bojový řád jednotek požární ochrany*, ed. 1., Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 561 s., ISBN 978-80-7385-026-5
- [2] FOLWARCZNY, Libor a POKORNÝ, Jiří, *Evakuace osob*, Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2006, ISBN 80-86634-92-2
- [3] KRATOCHVÍL, Václav, Šárka NAVAROVÁ a Michal KRATOCHVÍL, *Požární bezpečnostní zařízení ve stavbách: Stručná encyklopedie pro jednotky PO, požární prevenci a odbornou veřejnost*, ed. 1., Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2011, ISBN 978-80-7385-103-3
- [4] BRADÁČOVÁ, Isabela, *Požární bezpečnost staveb I - nevýrobní objekty*, ed. 2., Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2010, ISBN 978-80-7385-023-4

Zadání platné do: 20.09.2019

Vedoucí: Kpt. Ing. Mgr. Hynek Černý



vedoucí katedry / pracoviště



děkan

V Kladně dne 19.02.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem **Specifika zásahů jednotek požární ochrany při zdolávání mimořádných událostí v hustě obydlených částech měst a obcí** vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů, které uvádím v seznamu bibliografických odkazů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Kladně dne 09.05.2018

.....
podpis

Poděkování

Touto cestou bych chtěla velice poděkovat mému vedoucímu práce panu kpt. Ing. Mgr. Hynkovi Černému za odbornou pomoc, cenné rady a za trpělivost, se kterou se mi v průběhu psaní mé práce věnoval. Dále bych chtěla poděkovat své rodině za trpělivost a podporu, kterou mi věnovali v průběhu celého mého studia.

Abstrakt

Cílem bakalářské práce je potřeba nalézt řešení problematických situací, se kterými se téměř každodenně potýkají jednotky požární ochrany při zdolávání mimořádných událostí v hustě obydlených částech měst a obcí. Jedná se zejména o trvalé zajištění průjezdnosti místních komunikací vedoucích k bytovým domům na sídlištích, kterému brání neohledupně zaparkovaná vozidla místních obyvatel. Dále se jedná o zajištění trvalé přístupnosti nástupních ploch pro hasičskou techniku, zejména pro bezpečné ustavení výškové mobilní techniky.

Teoretická část se zabývá platnými právními předpisy a technickými normami požární bezpečnosti staveb, ze kterých vyplývají povinnosti pro vlastníky objektů a podmínky nutné k zajištění přístupu hasičských jednotek zejména k bytovým domům. Dále se bakalářská práce zabývá analýzou výškové techniky, kterou jsou profesionální jednotky požární ochrany vybaveny a způsobem zásahu na výškové objekty tak, jak je řeší Bojový řád jednotek požární ochrany.

V praktické části je proveden rozbor vybraných událostí, při kterých byl zásah komplikován špatným přístupem k objektu bytového domu zasaženého požárem. Jsou zde popsány praktické kroky na sídlištích měst Beroun a Králův Dvůr a navázání spolupráce se zastupiteli vybraných měst. V závěru práce je shrnuta činnost příslušníků Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje z územního odboru Beroun v oblasti problematiky zásahové činnosti v hustě obydlených částech měst a obcí.

Klíčová slova: průjezdnost, parkování, nástupní plocha, výšková technika, jednotka požární ochrany, bytový dům, bytový požár.

Abstract

The purpose of this Thesis is the need to find a solution for complicated situations in which fire protection department units find themselves almost on daily bases as they combat extraordinary events in densely populated areas of cities and towns. Mostly it means making sure that local roads leading to apartment houses in housing estates are permanently passable which is hindered mainly by thoughtlessly parked cars of residents. Next, it concerns securing of permanent accessibility of rescue areas for firefighting machinery, mainly for safe positioning of the high rise mobile machinery.

The theoretical part deals with current legislation and technical standards of the building fire safety, out of which arise obligations for property owners and conditions necessary for the access for the firefighting units to be secured mainly to the residential estates. The Thesis further deals with analysis of high-rise machinery which the firefighting units are equipped with, and with the mode of operation in the high-rise buildings as it is covered by the Code of combat for the firefighting units.

The practical part analyses several events where the operation was complicated by poor accessibility to an apartment house affected with fire. Practical steps taken in residential areas in Beroun and Králův Dvůr are described as well as cooperation initiated with representatives of selected municipalities. In the final part the Thesis summarizes activities of Central Bohemian Region Firefighting Services Unit, local department in Beroun, as part of operations in the densely populated areas of certain towns and municipalities.

Key words: passable, parking, rescue area, high-rise machinery, firefighting unit, apartment house, apartment fire.

Obsah

1	Úvod	9
2	Současný stav	11
2.1	Zákon o požární ochraně	13
2.2	Vyhláška o požární prevenci	15
2.3	Vyhláška o technických podmínkách požární ochrany staveb	16
2.4	Kodex norem požární bezpečnosti staveb.....	16
2.5	Nové objekty - projektování odstavných a parkovacích ploch	21
2.6	Zákon o provozu na pozemních komunikacích	23
2.7	Specifika zásahů JPO u výškových bytových objektů	24
2.8	Požární žebříky.....	26
2.8.1	Automobilové žebříky	26
2.8.2	Automobilové plošiny.....	28
2.8.3	Přenosné žebříky	29
2.8.4	Přívěsné žebříky	29
2.9	Technické možnosti při záchraně osob	30
3	Cíl práce.....	32
4	Metodika	33
5	Výsledky.....	34
5.1	Analýza problematických zásahů.....	34
5.1.1	Požár v panelovém domě v Příbrami	34
5.1.2	Požár v bytovém domě v Praze Bohnicích.....	35

5.1.3	Požár v bytovém domě v Praze - Velká Ohrada	37
5.1.4	Požár domu v německém Bad Waldsee	40
5.2	Statistika výjezdů výškové techniky JPO z ÚO Beroun	41
5.3	Preventivní akce „Parkujte ohleduplně“	43
5.3.1	Město Králův Dvůr	45
5.3.2	Bezpečnostní kampaň HZS Středočeského kraje	48
5.3.3	Akce ve městě Beroun	50
6	Diskuse	55
7	Závěr	61
8	Seznam použitých zkratk.....	62
9	Seznam použité literatury.....	63
10	Seznam použitých obrázků	67
11	Seznam použitých grafů	68
12	Seznam příloh.....	69

1 Úvod

Téma mé bakalářské práce jsou specifika zásahů jednotek požární ochrany při zdolávání mimořádných událostí v hustě obydlených částech měst a obcí. Problematiku jsem si vybrala z toho důvodu, že pracuji na pracovišti prevence, ochrany obyvatelstva a krizového řízení u Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje v Berouně a téma je mi profesně blízké.

Zabývám se převážně kontrolní činností, při své práci navštívím během roku vždy několik bytových domů a jednám při tom se zástupci společenství vlastníků bytových jednotek. Vzhledem k tomu, že se při své práci snažím o metodický přístup k těmto subjektům, dozvídám se i o problémech, které obyvatele sídlišť trápí. Problém nárůstu parkujících vozidel na sídlišťích ovšem netrápí jen obyvatele samotné, ale rovněž složky integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“), zejména pak jednotky požární ochrany (dále jen „JPO“). Tento stále se zhoršující trend komplikuje a prodlužuje dobu jejich dojezdu a zamezuje jejich přístupu k bytovým domům v případě zásahu při mimořádných událostech, které musí téměř každodenně řešit.

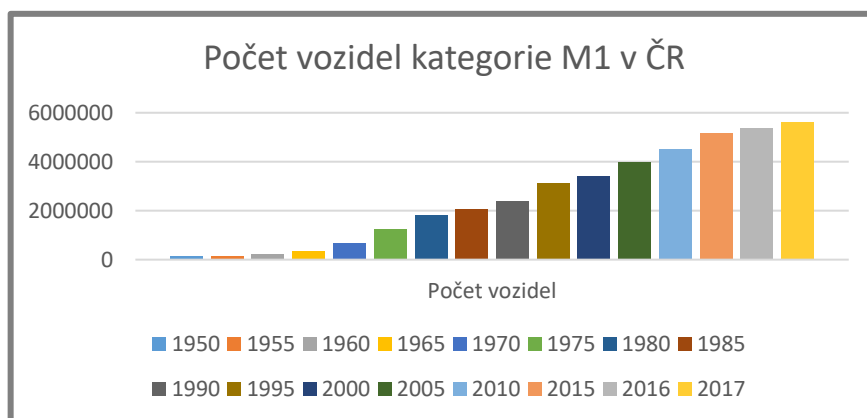
Dle statistické ročenky Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „HZS ČR“) za rok 2017 zasahovaly jednotky požární ochrany u 125 974 událostí, z toho připadalo 16 249 na zásahy klasifikované jako požár. Celkem 4 894 požárů vzniklo v domácnostech, zemřelo při nich 55 osob a 828 osob bylo zraněno. Požáry v bytových domech patří mezi ty složitější zásahy, které musí hasiči řešit. Důvodem je evakuace či záchrana většího počtu osob, které jsou případným požárem ohroženy, ale i často špatný přístup k bytovým domům z důvodu nevhodně parkujících vozidel [1].

Je obecně známé, že se například u příležitosti svátku sv. Floriána, patrona hasičů, hasičské vozy alespoň jednou ročně na problematických sídlištích objeví. Místní komunikace mnohdy s velkými problémy projedou nebo zjistí, že jsou neprůjezdné, napíše se o tom několik článků v médiích a tím to opět končí. Myslím, že je nutné, aby se tato činnost posunula dále a byly započaty konkrétní kroky vedoucí ke změně situace. Nemyslím si, že by represivní postup vůči parkujícím řidičům a případné trestání v přestupkových řízeních vedlo k nějakému cíli. Děje se to, ale řidiče to pouze na nějakou dobu vyžene na vzdálenější parkovací místa a po nějaké době se v tichosti vrátí zpět.

Dle mého názoru je nutné, aby hasiči mapovali problematické oblasti, upozorňovali zastupitele obecních a městských úřadů, kteří jsou kompetentní tuto situaci řešit. Cílem mé práce je zmapovat tato místa ve městě Beroun a Králův Dvůr, vhodným způsobem zajistit informovanost místních obyvatel, například formou letáků na vývěskách v samotných domech, na veřejných místech nebo v místním tisku či na webových stránkách a sociálních sítích. Dále je nutné navázat spolupráci se zastupiteli místní samosprávy. Není v silách ani v kompetenci HZS tuto situaci vyřešit, můžeme se ale pokusit tuto tematiku medializovat, upozorňovat na problém samotné obyvatele i zastupitele. Cílem mé práce je analyzovat současný stav a navrhnout další kroky, které by vedly k řešení současného stavu.

2 Současný stav

Ze statistických informací Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP je velice dobře patrný strmý nárůst počtu osobních vozidel od roku 1950 do současnosti a je zřejmé, že tento trend bude pokračovat i v budoucnu. V souladu se zákonem č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, dělíme vozidla na 7 základních kategorií a to jsou kategorie L, M, N, O, T, S a R. Pro potřebu mé bakalářské práce jsem se soustředila na skupinu vozidel M1, což jsou motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob (tzv. osobní vozidla) [2].



Graf 1 Vývoj počtu osobních vozidel v ČR [3]

První vozidlo na území České republiky v Kopřivnici bylo vyrobeno v roce 1898 a jednalo se o osobní automobil značky Präsident. V roce 1950 bylo na našem území registrováno 150 000 osobních vozidel, za 50 let už to bylo 3 431 573 vozidel a v současné době ke konci roku 2017 to již bylo 5 592 738 osobních vozidel. Je logické, že s tak strmým nárůstem počtu automobilů je potřeba řešit jak počet a kvalitu komunikací, tak i prostory pro jejich parkování. Sídliště, která byla vystavěna v sedmdesátých letech minulého století a svému

účelu slouží do dnes, tak logicky nemohou pojmout takové množství osobních vozidel, a proto je nutné tento problém řešit [3].

Každý občan České republiky, ať fyzická či právnická osoba, který chce stavět rodinný dům, bytový dům či objekt pro své podnikání, musí splnit řadu podmínek a povinností, které mu stanoví zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“). K vydání územního souhlasu popř. k územnímu a stavebnímu řízení je ovšem nutné dodat rovněž závazná stanoviska dotčených orgánů. Na úseku požární ochrany je dotčeným orgánem pro řízení vedená podle stavebního zákona Ministerstvo vnitra – HZS ČR a to Generální ředitelství HZS ČR a dále HZS jednotlivých krajů. Tato činnost je v rámci státního požárního dozoru vykonávána jako jedna z oblastí státního požárního dozoru, a tou je stavební prevence. Základní podmínky požární ochrany a požární bezpečnosti staveb jsou stanoveny zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o požární ochraně“) a další podrobnosti jsou upřesněny prováděcími vyhláškami. Mezi ty základní patří vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (dále jen „vyhláška o požární prevenci“), dále pak vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb. (dále jen „vyhláška o technických podmínkách požární ochrany staveb“) atd.

Další technické parametry jsou stanoveny kodexem norem požární bezpečnosti staveb ČSN 73 08xx a dalšími návaznými technickými normami, které jsou v souladu s normami evropskými [4].

Při závěrečné prohlídce stavby je kontrolován soulad mezi skutečným provedením stavby a ověřenou projektovou dokumentací a výsledkem je závazné stanovisko dotčeného orgánu na úseku požární ochrany. Tento

dokument je podkladem k dalšímu řízení vedenému stavebním úřadem podle stavebního zákona. Vydané závazné stanovisko je pro stavební úřad závazným dokumentem, který musí být v rámci řízení plně respektován [4].

2.1 Zákon o požární ochraně

Zákon o požární ochraně vytváří podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví osob a majetku před požáry a zároveň podmínky pro poskytování pomoci při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech. Stanoví povinnosti ministerstev a jiných správních úřadů, právnických a fyzických osob, dále postavení a působnosti orgánů státní správy a samosprávy na úseku požární ochrany, jakož i postavení a povinnosti jednotek požární ochrany. Státní požární dozor je souhrnný název pro jednotlivé činnosti vykonávané příslušnými orgány, které v této oblasti zastupují stát [5].

Státní požární dozor se mimo jiné zabývá hlavně následujícími základními činnostmi, a to:

- kontrolou dodržování povinností stanovených předpisy o požární ochraně (tzv. kontrolní činnost),
- posuzováním územně plánovací dokumentace, projektové dokumentace stavby ke stavebnímu řízení a ověřováním, zda byly dodrženy podmínky požární bezpečnosti staveb vyplývající z posouzených podkladů (tzv. stavební prevence),
- zjišťováním příčin vzniku požárů [5].

Činnost zjišťování příčin požáru je zaměřena na zjišťování příčin vzniku samotného požáru a následně ve spolupráci s Policií České republiky (dále jen „Policie ČR“) na vypátrání toho, kdo je za vznik požáru zodpovědný.

Cílem kontrolní činnosti a stavební prevence je prevence vzniku mimořádných událostí, které by mohly ohrozit život a zdraví občanů či jejich majetek. Kontrolní činnost se převážně zaměřuje na běžnou činnost právnických a fyzických podnikajících osob. Jedná se o průběžný dohled státu nad tím, zda jsou dodržovány povinnosti vyplývající pro jejich činnost ze zákona o požární ochraně.

Při posuzování stavební dokumentace se státní požární dozor zaměřuje hlavně na dílčí část stavební dokumentace, a to požárně bezpečnostní řešení (dále jen „PBŘ“), které musí být zpracované v souladu se zákonem o požární ochraně, jeho prováděcími vyhláškami a českými technickými normami. K zabránění či minimalizaci ztrát na životech a zdraví osob, zvířat a ztrát na majetku, musí stavební objekty zejména:

- umožnit bezpečnou evakuaci osob a zvířat z hořícího objektu na volné prostranství;
- bránit šíření požáru mezi jednotlivými požárními úseky uvnitř objektu a rovněž mimo objekt;
- umožnit zásah jednotek požární ochrany při hašení a záchranných pracích [5].

Před uvedením stavby do trvalého užívání zjišťuje státní požární dozor to, zda byly při stavbě dodrženy všechny podmínky obsažené ve schváleném PBŘ a vydává souhlasné či naopak nesouhlasné stanovisko jako podklad

příslušnému stavebnímu úřadu pro vydání kolaudačního souhlasu, popřípadě kolaudačního rozhodnutí [5].

2.2 Vyhláška o požární prevenci

Vyhláška o požární prevenci rozpracovává mimo jiné požadavky na to, jak má PBŘ vypadat a co má obsahovat. Vyhláška stanoví, co orgán státního požárního dozoru zjišťuje u předkládané dokumentace a ověřuje dodržování požadavků požární bezpečnosti staveb navržených v PBŘ. V souladu s vyhláškou o požární prevenci jsou kontrolovány následující skutečnosti:

- „a) možnost bezpečné evakuace osob, zvířat a majetku z hořící nebo požárem ohrožené stavby nebo její části, do volného prostoru nebo do jiné požárem neohrožené části stavby,*
- b) zachování stability a nosnosti konstrukcí po stanovenou dobu,*
- c) rozdělení stavby do požárních úseků, stanovení jejich velikosti, zabránění možnosti šíření požáru a jeho zplodin mezi jednotlivými požárními úseky uvnitř stavby, zabránění možnosti šíření požáru na sousední objekty,*
- d) zda navržené stavební hmoty odpovídají stanoveným požadavkům (stupeň hořlavosti, odkapávání v podmínkách požáru, rychlost šíření plamene po povrchu apod.),*
- e) určení způsobu zabezpečení stavby požární vodou, popřípadě jinými hasebními látkami, věcnými prostředky požární ochrany a požárně bezpečnostními zařízeními,*
- f) vymezení zásahových cest, příjezdových komunikací, popřípadě nástupních ploch pro požární techniku,*
- g) opatření k zajištění bezpečnosti osob provádějících hašení požáru a záchranné práce,*
- h) navržení technických, popřípadě technologických zařízení stavby (rozvodná potrubí, vzduchotechnická zařízení, vytápění, apod.) z hlediska požadavků požární bezpečnosti, popřípadě stanovení zvláštních požadavků na zvýšení požární odolnosti stavebních konstrukcí nebo snížení hořlavosti stavebních hmot,*
- i) rozsah a způsob rozmístění výstražných a bezpečnostních značek a tabulek [6]”.*

2.3 Vyhláška o technických podmínkách požární ochrany staveb

Tento předpis stanoví jednotné technické podmínky požární ochrany pro navrhování, výstavbu a užívání jednotlivých druhů staveb. Vyhláška zlepšuje úroveň ochrany občanů ČR před požáry a pro oblast navrhování staveb definuje celou řadu českých požárních projektových technických norem, které se tímto stávají závaznými [7].

Důležitou částí vyhlášky, ve které jsou stanoveny podmínky pro přístup hasičské techniky k objektům, je příloha č. 3 „*Podrobnější vymezení technických podmínek požární ochrany zařízení pro hašení požárů a záchranné práce*“ [8], zejména:

- přístupové komunikace v místech s vnějším odběrným místem zdrojů požární vody musí umožňovat její odběr požární technikou;
- vjezdy na pozemky obestavěné nebo zneprístupněné a určené pro příjezd požární techniky musí být navrženy tak, aby jejich minimální šířka byla 3,5 m a výška 4,1 m;
- každá neprůjezdná jednopruhová přístupová komunikace delší než 50 m musí mít na neprůjezdném konci smyčkový objezd nebo plochu umožňující otáčení vozidel [8].

2.4 Kodex norem požární bezpečnosti staveb

Kodex požárních norem v podobě, v jaké ho známe dnes, vznikl v roce 1975, kdy byla vydána 1. norma s požadavky na požární bezpečnost staveb (dále jen „PBS“) ČSN 73 0802 PBS – Společná ustanovení. Norma začala platit od 1. 4. 1977 a s drobnými změnami platí dodnes s tím, že dne 1. 2. 1995 byla nahrazena novou upravenou verzí ČSN 73 0802 PBS – Nevýrobní objekty. Tétož

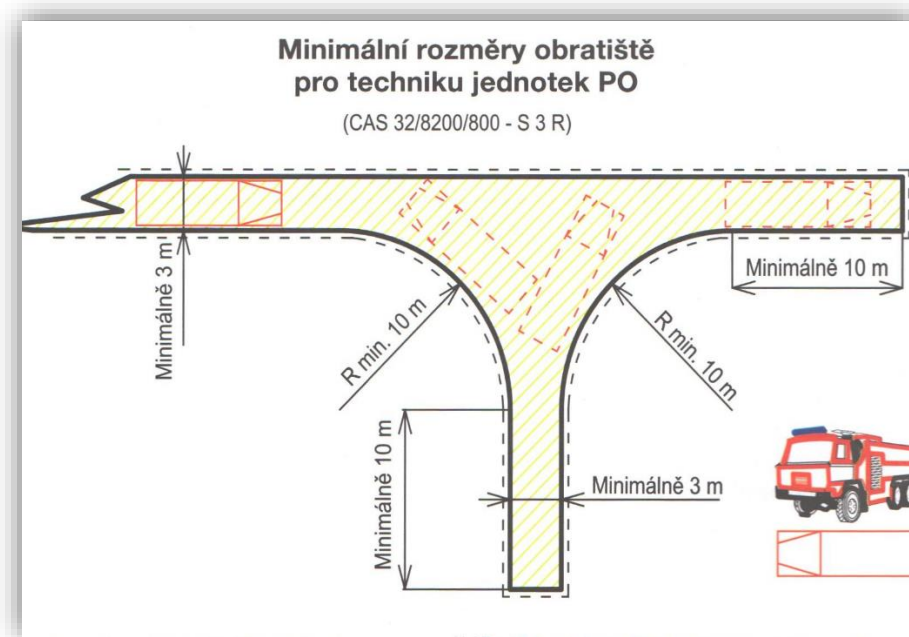
roku byla k této normě paralelně vydána ČSN 73 0804 PBS – Výrobní objekty. Tyto dvě základní normy společně s ČSN 73 0810 PBS – Společná ustanovení jsou takzvanými kmenovými projektovými normami požární bezpečnosti. Na ně navazují projektové normy pro specifické druhy staveb a provozů, jako je např. bydlení, ubytování, shromažďovací prostory, zdravotnická zařízení, zemědělské objekty apod. Další skupinou norem jsou normy předmětové pro kabelové rozvody, elektrickou požární signalizaci či např. vzduchotechnické zařízení, dále hodnotové normy a normy pro zkoušení a klasifikaci požárních vlastností výrobků a konstrukcí [7].

Základní požadavky přístupu k objektům pro požární techniku jsou stanoveny v ČSN 73 0802 PBS – Nevýrobní objekty, kapitola 12 Zařízení pro protipožární zásah [9].

Přístupová komunikace

Přístupovou komunikací se rozumí nejméně jednopruhová silniční komunikace se šířkou vozovky nejméně 3,00 m a musí vést alespoň do 20 m od všech vchodů do objektu, kterými se předpokládá vedení požárního zásahu, pokud se u těchto objektů nepředpokládá nástupní plocha. U rodinných domů musí přístupová komunikace o šířce nejméně 3,00 m končit nejvýše 50 m od objektu.

V případě, že je přístupová komunikace neprůjezdná a delší než 50 m musí být na jejím konci vybudován smyčkový objezd nebo plocha umožňující otáčení vozidel, tzv. obratiště [9].



Obr. 1 - Rozměry obratiště pro techniku JPO [10]

Nástupní plocha pro hasičskou techniku

Nástupní plocha pro hasičskou techniku navazuje na přístupovou komunikaci a slouží pro ustavení požární techniky v takové vzdálenosti od objektu, aby bylo možné např. využít výškovou techniku k záchraně ohrožených osob nebo provést požární zásah z vnější strany budovy a to bez vstupu do budovy.

Šířka nástupní plochy je nejméně 4 m, musí být odvodněna a schopna alespoň jednorázového použití vozidlem, jehož tíha na nejvíce zatíženou nápravu je nejméně 100 kN. Dále musí být situována podél nebo kolmo k nejdelší stěně objektu tak, aby byl v každém podlaží umožněn zásah z výsuvného automobilového žebříku nebo z požární plošiny.

Povinnost zřídit nástupní plochu není u objektů vybavených vnitřními zásahovými cestami, dále u objektů o výšce do 12 m a u objektů, jejichž všechny prostory jsou bez požárního rizika. Nástupní plochu je možné zatravnit nebo jiným způsobem upravit její povrch, pokud bude zajištěna její funkce, nesmí se však navrhnout její využití pro parkování nebo odstavení vozidel, aby se nebránilo příjezdu a zásahu požárních jednotek.

Nástupní plocha musí být označena dopravní značkou „Zákaz stání“ s dodatkovou tabulkou „Nástupní plocha pro požární techniku“ [9].



Obr. 2 - Označení nástupní plochy pro JPO

Vnější zásahové cesty

Zásah jednotek požární ochrany vnějškem se předpokládá u objektů do výšky 22,5 m, pokud takový zásah obvodové stěny nebo hloubka objektu dovolují. Za vnější zásahové cesty se považují požární žebříky, které jsou součástí budovy nebo schodiště pro výstup na střechu, dále požární lávky umožňující při požárním zásahu překonání překážek na střeše (světlíků), lávky jsou umístěné na střeše, zhotovené z nehořlavých hmot a opatřené po jedné straně zábradlím [11].

Vnitřní zásahové cesty

Vnitřní zásahové cesty jsou tvořeny chráněnými únikovými cestami typu B nebo C a jejich požárními předsíněmi, požárními výtahy a navazujícími vnitřními komunikacemi bez požárního rizika, popř. žebříky umístěnými uvnitř objektu.

Požární výtah slouží k dopravě požárních jednotek a jejich vybavení do všech podlaží objektu a navrhuje se jako doplnění vnitřních zásahových cest. Musí být zřízen v objektech s výškou větší než 45 m a musí ústit do předsíně chráněné únikové cesty. Nosnost výtahu je nejméně 5 kN, doba jedné jízdy do nejvýše položeného podlaží a zpět má trvat maximálně 2,5 minuty. Výtah musí mít nezávislý zdroj pro dodávku elektrické energie po dobu 45 minut. V případě požáru musí být výtah vyřazen z běžného provozu a musí být připraven pro ovládání výtahu příslušníky jednotek požární ochrany. Vnitřní zásahové cesty musí být vybaveny požárními vodovody [11].

Ve smyslu požadavků norem požární bezpečnosti jsou objekty a přístup k nim rozděleny následovně:

- **jednopodlažní objekty** – stavební objekty s jedním nadzemním nebo podzemním podlažím, případný zásah probíhá z terénu vně objektu, musí zde být navrženy přístupové komunikace vedoucí k těm vchodům do objektu, kterými se předpokládá vedení požárního zásahu;
- **vícepodlažní objekty o výšce do 12 m** – zásah probíhá z terénu vně objektu, musí zde být navrženy přístupové komunikace k těm vstupům do objektu, jimiž se předpokládá vedení požárního zásahu;

- **vícepodlažní objekty o výšce od 12 m do 22,5 m** – zásah probíhá zpravidla vně objektu za použití speciální výškové techniky, nutnost zřízení nástupní plochy;
- **vícepodlažní objekty o výšce nad 22,5 m** – zásah probíhá pouze vnitřkem objektu, nutnost zřízení vnitřních zásahových cest, které jsou tvořeny únikovou cestou typu B a C, evakuačními výtahy, požárními výtahy, zařízením pro zásobování požární vodou atd., vně objektu se musí zřizovat komunikace, které vedou ke vstupům do vnitřních zásahových cest i nástupní ploch [12].

2.5 Nové objekty - projektování odstavných a parkovacích ploch

V současné době se již při projektování nových objektů počítá s nárůstem počtu osobních vozidel, pro která je potřeba zajistit parkovací či odstavné stání. Problematika je řešena v technické normě ČSN 73 6110 – Projektování komunikací. Tato norma mimo jiné stanoví definici pojmu odstavné stání a parkovací plocha následovně:

- *„parkovacím stáním se rozumí plocha, která slouží k parkování vozidla např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu; parkovací stání jsou krátkodobá (do doby 2 h trvání) a dlouhodobá (nad dobu 2 h trvání);*
- *odstavným stáním se rozumí plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá“ [13].*

Stání pro vozidla se jako samostatné plochy zřizují mimo prostory místních komunikací tak, aby byla zachována jejich potřebná průjezdná šířka. Nejsou-li tato odstavná stání zřízena jako součást budov (např. podzemní či

nadzemní garáže), řeší se jako pruhy, pásy, nebo zálivy v hlavním dopravním prostoru místních komunikací [13].

Stání se musí zřizovat u všech staveb, kde se předpokládá odstavování vozidel. U obytných staveb se zřizují odstavná stání, u ostatních staveb, např. staveb výrobních a administrativních zařízení, škol a zařízení občanské vybavenosti, se zřizují stání parkovací [13].

Kapitola 14.1 ČSN 73 6110 se využívá při určování potřebného počtu odstavných a parkovacích ploch pro potřeby řízení podle stavebního zákona, kdy potřeba jednotlivých stání se určuje výpočtem podle této kapitoly. Vypočtenou konkrétní potřebu stání je podle stavebního zákona a zákona o obcích povinen zajistit investor stavby mimo prostor komunikace na svém pozemku. U bytových staveb je základní potřeba odstavných stání následující:

pro bytový dům:

- 1 stání na 2 byty o jedné místnosti,
- 1 stání na 1 byt do plochy 100 m²,
- 2 stání na 1 byt nad 100 m²;

pro rodinný dům:

- 1 stání na byt do 100 m²,
- 2 stání na byt nad 200 m².

Další objekty pro bydlení, u kterých jsou vyžadovány konkrétní požadavky na počet stání, jsou např.:

- **domov důchodců** – 1 stání na 5 lůžek;
- **domov mládeže** – 1 stání na 15 lůžek;
- **ubytovna pro pracující** – 1 stání na 3 lůžka;
- **vysokoškolská kolej** – 1 stání na 5 lůžek.

U ostatních objektů se jedná o stání parkovací [13].

2.6 Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Pravidla pro parkování vozidel a pro stání a zastavení jsou stanovena v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Pokud vozidla na českých sídlištích stojí za sebou po pravé straně vozovky a nejsou tam dopravní značky předepisující zákaz stání nebo zastavení, mohlo by být vše v pořádku. Dopravním značkám je ovšem nadřazená obecná úprava v zákoně o provozu na pozemních komunikacích [14].

Dle § 25 zákona o provozu na pozemních komunikacích smí řidič zastavit a stát:

- *„vpravo ve směru jízdy co nejbliže k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo;*
- *v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě;*
- *při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy [2]”.*

Vzhledem k tomu, že většina místních komunikací takovou šířku nemá, bylo by velice jednoduché špatně parkující řidiče pokutovat. To ovšem není řešení v situaci, kdy jsou sídliště parkujícími vozidly přeplněna a obyvatelům prakticky nezbývá jiná možnost, než zákon porušit.

2.7 Specifika zásahů JPO u výškových bytových objektů

Zásahy ve výškových budovách zejména v bytových domech jsou pro zasahující jednotky požární ochrany velmi náročné, a to z několika důvodů. Sídliště postavená v 70. a 80. letech minulého století byla stavěna tak, aby bylo možné ubytovat co nejvíce osob na malé ploše. Proto velké množství domů mělo i 12 a více podlaží. V té době ovšem bylo běžné, že rodina vozidlo neměla nebo vlastnila maximálně jeden automobil. V tomto duchu byly i projektovány tehdejší parkovací plochy. V dnešní době je ovšem situace zcela jiná, každá rodina má běžně v průměru 2 vozidla i více a je potřeba tato vozidla někde odstavit. Řidiči proto parkují své vozy na chodnících, po obou stranách úzkých komunikací, na travnatých plochách, na obratištích i nástupních plochách pro požární techniku.

Taktické postupy pro zásahy ve výškových budovách jsou popsány v Bojovém řádu jednotek požární ochrany. Zásahy na požár jsou v těchto vícepodlažních objektech charakterizovány následovně:

- „a) přítomností velkého počtu osob, místností, rozdílným způsobem využití jednotlivých prostor nebo podlaží,*
- b) rychlým šířením požáru a jeho zplodin schodišťovými prostory, větracími, výtahovými a instalačními šachtami,*
- c) nedostupností vyšších podlaží vnější zásahovou cestou,*
- d) šířením požáru po obvodovém plášti budovy,*
- e) ohrožením okolí a nástupních ploch pro zásah padajícími konstrukcemi (sklo),*
- f) různými instalačními a technickými rozvody ve sklepech, v technických podlažích, místnostech a podhledech,*
- g) složitostí a délkou únikových a vnitřních zásahových cest,*

- h) zvláštním vybavením podle charakteru budovy (klimatizace, vytápění),
i) nebezpečím ztráty orientace, nebezpečím pádu a nebezpečím popálení“ [15].*

Pro záchranu lidských životů v bytových domech při požáru jsou prvořadé vnitřní zásahové cesty. Slouží k evakuaci osob i k jejich záchraně. Tyto dva pojmy se často zaměňují.

Evakuace osob je činnost, která vede k rychlému opuštění nebo vyklizení objektů, kde hrozí nebezpečí. Tuto činnost jsou ohrožené osoby schopny provádět bez vnější pomoci [16].

Záchrana osob nastupuje v případě, že z nejrůznějších příčin byla znemožněna evakuace osob, pak je potřeba postiženým osobám pomoci. Je-li nutné ohrožené osoby vyvádět po schodištích za pomoci dýchací techniky nebo zachraňovat pomocí požárních žebříků, jedná se již o záchranu a nikoliv o evakuaci [16].

Podle způsobu cesty rozdělujeme záchranu osob na dvě skupiny:

Primární – všechny cesty v objektu, které jsou vhodné a určené k pohybování osob (chráněné a nechráněné únikové cesty a evakuační výtahy) [18]. Je to nejefektivnější způsob záchrany osob, při kterém hasiči vybaveni dýchací technikou vyvádějí osoby z požárem zasaženého objektu za pomoci vyváděcích masek, které postiženým osobám nasadí. Pokud je to možné, je volen vždy tento způsob záchrany.

Sekundární – jsou to náhradní možnosti záchrany osob, různé improvizované postupy řešení záchrany [18]. Pokud nelze osoby zachránit primárním způsobem, je nutné zachránit osoby vnějšími cestami. K provedení úspěšného zásahu při záchraně života osob nebo majetku z vnějšku objektu je

nepostradatelná automobilová výšková technika, kterou mají hasičské záchranné sbory ve své výbavě. V případě, že se nepodaří uvedenou techniku dopravit až k výškovému objektu a bezpečně ji ustavit na zpevněné ploše (nástupní plocha či zpevněná komunikace), je velitel zásahu nucen řešit záchranu osob za pomoci improvizovaných technických prostředků v souladu s bojovým řádem. Těmi jsou např. lezecká technika a k tomu řádně proškolení členové lezecké skupiny, dále nastavovací žebříky, které jsou ve výbavě prvovýjezdových cisternových automobilových stříkaček, nebo v extrémním případě i pomocí letecké záchranné služby.

2.8 Požární žebříky

Požární žebříky jsou technické prostředky určené ke zdolání výškových rozdílů. Rozdělují se na přenosné, přívěsné a automobilové. Standardně mají profesionální jednotky požární ochrany ve výbavě žebříky automobilové a přenosné. Žebřík se skládá ze štěřin a příčlů, kdy štěřina je postranice žebříku a do ní jsou vsazeny jednotlivé příčle určené pro výstup. Žebříky jsou normované, tzn., že rozteč příčlů je vždy 315 mm [17].

2.8.1 Automobilové žebříky

Automobilové žebříky jsou nákladní automobily opatřené otočným vysunovacím žebříkem, některé mají snímatelný pracovní koš, který je určen pro provádění hasebních prací, záchranných prací, případně pro další využití jako např. osvětlení z výšky, provádění fotodokumentace apod. Standardní typ techniky využívaný u profesionálních JPO má dostupnou pracovní výšku 30 m a šířka s plně vysunutými podpěrami je dle typu techniky v rozmezí od 4,5 do 5,0 metrů [17].

Automobilová výšková technika, kterou jsou jednotlivé jednotky vybavené, se od sebe typově liší. Proto jsem se ve své práci zaměřila na techniku ve výbavě profesionálních hasičů HZS Středočeského kraje na stanicích v Berouně a Hořovicích. Obě stanice jsou vybavené automobilovými žebříky a to AŽ 30 IVECO v Berouně a AŽ 30 Mercedes v Hořovicích. Maximální výška, ze které lze provést záchranu osob pomocí této techniky je cca 30 metrů, tedy 10. nadzemní podlaží. Oba automobily jsou na silničním podvozku na rozdíl od automobilových cisteren, které jsou na terénním podvozku a mohou tak jednodušeji zdolávat terénní nerovnosti. Aby byla záchrana osob co nejefektivnější, musí se automobilový žebřík dostat co nejbližší k objektu a musí být pro něj volná dostatečně dlouhá a široká nástupní plocha. Žebřík se vzhledem ke svému silničnímu podvozku nemůže na místo zásahu dostat jinak než po zpevněných komunikacích. Proto je tak důležité, aby byl pro tuto techniku příjezd k bytovým výškovým domům trvale volný. V případě, že se díky nedostatečně široké nástupní ploše nepodaří vysunout patky žebříku do stran, ale pouze kolmo pod sebe, je dosah výškové techniky značně omezen.



Obr. 3 - Automobilový žebřík dislokovaný na PS Beroun



Obr. 4 - Automobilový žebřík dislokovaný na PS Hořovice

2.8.2 Automobilové plošiny

V případě automobilových plošin se jedná o techniku s otočnými kloubovými nebo teleskopickými rameny a s pracovním košem, který je osazen stabilní lafetovou proudnicí. Plošiny jsou podobně jako automobilové žebříky určeny pro hasební a záchranné práce nebo mohou být použity jako zvedací zařízení. Dostupná výška je od 17 do 101 metrů a šíře zařízení s plně vysunutými podpěrami je 5 m [17].



Obr. 5. - Automobilová plošina [19]

2.8.3 Přenosné žebříky

Přenosné žebříky svojí hmotností a konstrukcí umožňují snadné ruční přenášení a používání. Děleny jsou na žebříky skládací, provazové, vysunovací, vysunovací s podpěrami, hákové a nastavovací. Výrobce je zaručena celková nosnost požárního žebříku 180 kg v opěrném stavu a úhlu ustavení 75° od vodorovné roviny.

Přenosný žebřík hákový se u zásahu téměř nepoužívá, slouží hlavně pro výstup do cvičné věže při požárním sportu.

Nejčastěji využívají jednotky požární ochrany žebřík nastavovací ze slitiny hliníku, je využíván zejména pro výstup nebo sestup, dále k přemostění komunikace pro hadicové vedení nebo jako štafle. Nastavovací žebříky, které mají profesionální hasiči ve své výbavě, tvoří sadu skládající se ze 4 dílů. Spodní díl je odlišný od zbývajících tří a má 9 příčlí, další 3 díly mají shodně po 7 příčlích; po sestavení žebříku je jeho maximální délka 8,4 m a celková váha 50 kg, dostupná výška za pomoci tohoto žebříku je cca 8 m [17].

2.8.4 Přívěsné žebříky

Přívěsné žebříky se u profesionálních JPO v České republice téměř nepoužívají. Jsou to žebříky umístěné na dvoukolovém podvozku s maximální dosažitelnou výškou 12 – 18 m podle počtu sad. Vysunutí žebříku je prováděno ručně za pomoci převodového ústrojí, ale k jeho použití je zapotřebí většího počtu zasahujících hasičů, což je jeden z důvodů, proč není tato technika u profesionálních jednotek využívána [17].



Obr. 6 - Přívěsný žebřík [17]

2.9 Technické možnosti při záchraně osob

K tomu, aby bylo možné automobilové žebříky pro zásah JPO bezpečně ustavit, je potřebné zajištění dostatečných příjezdů a následně přístupů k bytovým domům.

Příjezdy jsou určeny pro techniku a přístupy pro zasahující hasiče. Příjezdy k nástupním plochám a přístupy k vnějším či vnitřním zásahovým cestám musí na sebe plynule navazovat. Není tedy možné, aby se například nástupní plocha zřídila v zatravněné ploše za domem bez potřebného příjezdu [10].

Povinnost zřídit nástupní plochy pro JPO vyplývá z norem požární bezpečnosti u objektů vysokých 12 m a více, což jsou bytové domy s pěti a více nadzemními podlažími (dle norem požární bezpečnosti je přízemní bytového domu bráno jako 1. nadzemní podlaží [9]).

Nastavovací žebříky dosáhnou do výšky 8 m, což je 3. nadzemní podlaží. Z toho vyplývá, že pokud se hasičům nepodaří dopravit automobilový žebřík k bytovému domu, bezpečně ho ustavit a připravit tak k zásahu, není možné

za pomoci dalších dostupných přenosných žebříků zachránit případné ohrožené osoby ze 4. a 5. podlaží a následně dalších vyšších nadzemních podlaží.



Obr. 7 - Nastavovací žebřík v praxi

3 Cíl práce

Cílem teoretické části bakalářské práce je seznámení s legislativní oblastí, ve které jsou stanoveny povinnosti pro fyzické i právnické osoby týkající se zajištění podmínek pro efektivní a bezpečný zásah hasičských jednotek v hustě obydlených částech měst a obcí, zejména pak pro zásahy při požárech ve výškových bytových domech. Týká se to hlavně zajištění dostatečného přístupu k bytovým domům či zajištění trvale volné a dostatečně široké nástupní plochy pro hasičskou techniku. Dále je pozornost věnována konkrétním situacím, které mohou při takovém zásahu nastat, a které jsou podrobně řešeny a popsány v Bojovém řádu jednotek požární ochrany.

V praktické části je proveden rozbor několika událostí, při kterých byl zásah komplikován špatným přístupem k objektu zasaženého požárem. Dále je proveden statistický rozbor zásahů, ke kterým je hasičská výšková technika vysílána. V závěru této části bakalářské práce jsou popsány konkrétní praktické kroky, které by měly vést ke zlepšení situace při parkování na sídlištích v Berouně a Králově Dvoře.

Výsledkem bakalářské práce je návrh spolupráce Hasičského záchranného sboru s městskými a obecními úřady při provádění konkrétních kroků a činností vedoucích k zajištění trvalé dostupnosti bytových domů pro případný zásah zejména hasičských jednotek a jejich rozměrné zásahové techniky.

4 Metodika

Při tvorbě bakalářské práce byly podrobeny analýze zejména legislativní dokumenty, ze kterých byl vytvořen průřez povinnostmi fyzických i právnických osob při zřizování nových objektů určených k trvalému bydlení. Tyto povinnosti se týkají především vytváření podmínek pro hašení požárů a provádění záchranných prací, zejména udržování volných příjezdových komunikací a nástupních ploch a volného přístupu ke zdrojům požární vody na sídlištích. Zároveň byly využity praktické zkušenosti autorky bakalářské práce z oblasti požární prevence. Dále byly prostudovány příslušné listy bojového řádu jednotek požární ochrany a výsledky jejich analýzy se projeví ve výsledné práci.

V praktické části byl proveden rozbor konkrétních komplikovaných zásahů se zdůvodněním, proč takové situace nastaly. Následně byly stanoveny možné postupy státních orgánů směřujících k tomu, aby byl v budoucnu výskyt takových situací eliminován na minimum.

Praktická činnost prováděná v konkrétních kritických oblastech byla prováděna společně s kolektivem Pracoviště prevence, ochrany obyvatelstva a krizového řízení HZS Středočeského kraje – územního odboru Beroun, dále za pomoci a podpory velitele požární stanice Beroun a Hořovice, jednotek požární ochrany ze stanice Beroun a Hořovice a jednotky sboru dobrovolných hasičů v Králově Dvoře. Nebyla to činnost, kterou by zvládl jediný člověk, ale bylo zapotřebí kolektivní spolupráce.

5 Výsledky

5.1 Analýza problematických zásahů

Pro zajištění informací a fotografií k této části práce byly využity archivy zásahů jednotek požární ochrany ve Středočeském kraji a v hlavním městě Praha.

5.1.1 Požár v panelovém domě v Příbrami

Dne 10. 6. 2017 v čase 02:58 hod. byl na operační středisko středočeských hasičů nahlášen požár v panelovém domě v Příbrami na adrese Čechovská č. p. 64. Bytový dům má 8 podlaží a nachází se v těsné blízkosti požární stanice Příbram. Vzdálenost pro příjezd hasičské techniky tak byla pouhých 184 m. Dle zprávy o zásahu vyjela jednotka k zásahu v čase 03:00 hod. a na místo zásahu se dostala v čase 03:05. Z fyzikálního výpočtu vyplývá, že vozidlo se k zásahu pohybovalo rychlostí 2,208 km/hod. (rychlost chůze člověka je cca 5 km/hod.). Při cestě k zásahu měla jednotka problém s parkujícími vozidly před bytovým domem. Dopravní značkou zde bylo upraveno parkování vozidel podélně u chodníku, řidiči ovšem toto nerespektovali a parkovali šikmo k chodníku, čímž došlo k značnému zúžení průjezdu. Další řidiči parkovali v křižovatce tak, že hasičská výšková technika neměla možnost z důvodu nedostatečného rádiusu dostat se k domu popředu a řidič musel k domu couvat. Pro bezpečné ustavení výškové techniky byli hasiči nuceni několik špatně parkujících vozidel ručně nadzvednout, přemístit stranou a vytvořit tak prostor pro zapadkování výškové techniky. Tento případ skončil pro obyvatele bytu tragicky. I přes to, že hasiči osobu z bytu vynesli a před příjezdem záchranné služby nasadili v rámci první pomoci oxyterapii, majitel bytu z důvodu nadýchání se jedovatých zplodin hoření požár nepřežil [20].



Obr. 8 - Problematické ustavení výškové techniky při požáru v Příbrami [20]



Obr. 9 - Detail ustavení výškové techniky při požáru v Příbrami [20]

5.1.2 Požár v bytovém domě v Praze Bohnicích

Na operační středisko Hasičského záchranného sboru hlavního města Praha byl dne 3. 5. 2017 v 15:40 hod. nahlášen požár v bytě v 10. nadzemním podlaží dvanácti podlažního panelového domu na sídlišti v pražských Bohnicích v ulici Poznaňská. K zásahu bylo povoláno celkem 5 profesionálních hasičských jednotek [21].

Neprůjezdnost ulice V Holešovičkách a ulice Poznaňské hlásili hasiči již cestou k samotnému zásahu. První jednotka se na místo dostavila v 15:52 hod., ale z důvodu neohleduplně parkujících vozidel, která blokovala příjezd k domu, se hasičská technika nedostala až k místu zásahu [21].



Obr. 10 - Zablockovaný příjezd k místu požáru v Praze – Bohnicích [21]

K záchraně osob byl na místo zásahu požadován rovněž automobilový žebřík, který se ovšem k hořícímu domu nedostal z důvodu zablockovaného příjezdu jak hasičskými cisternami, tak osobními vozidly. Z tohoto důvodu byli záchranáři nuceni natáhnout hadicové vedení z cisterny vzdálené cca 50 m od domu a vodu tak dopravovali na velkou vzdálenost. Zásah musel být veden pouze vnitřkem domu, který byl díky požáru značně zakouřený jedovatými zplodinami. Byt byl požárem zasažen v plném rozsahu a hasiči v dýchací technice použili na jeho likvidaci jeden C proud. Během průzkumu museli preventivně provést násilné vstupy do bytů nad i pod požárem. Zplodin hoření se nadýchalo celkem šest osob včetně jednoho batolete, které hasiči zachránili ze zakouřených bytů a předali je do péče záchranné služby. V 16:19 hodin byl

požár lokalizován a hasičské jednotky dostaly plameny pod kontrolu. Další posilové jednotky se vzhledem ke ztíženému průjezdu k zásahu nedostaly, přesto se snažili hledat objízdne trasy. K úplné likvidaci požáru a postupnému návratu obyvatel domu do odvětraných bytů došlo v 17:10 hod. Následně vyšetřovatelé příčin požáru v zasaženém bytě odebírali vzorky k dalšímu zkoumání, aby mohla být zjištěna příčina požáru. Požárem vznikla škoda cca 700.000 korun, uchráněné hodnoty však činily miliony korun [21].



Obr. 11 - Ztížený přístup pro zasahující hasiče vzhledem k velké vzdálenosti [21]

5.1.3 Požár v bytovém domě v Praze - Velká Ohrada

Pražské sídliště Velká Ohrada bylo vybudováno v letech 1988-1993 a původně bylo navrženo pro 13 tisíc obyvatel. Bylo vystavěno jako poslední socialistické sídliště v Praze. Základem sídliště je 9 čtvercových bloků panelových domů s vnitrobloky, uspořádaných do velkého čtverce a kolem něj jsou vystavěny areály školek a základních škol. Jeho stavitelé se pokoušeli znovu obnovit domovní bloky s dvory a ulicemi, bohužel i zde je v současné době problém s velkým množstvím parkujících vozidel. Uvnitř sídliště je doprava řešena pomocí několika kruhových objezdů, na kterých obyvatelé sídliště parkují

po vnitřní i vnější straně. Vnitřní ulice nejsou průjezdné v celé délce, ale jsou otočkami rozděleny na krátké obslužné slepé ulice. I v těchto otočkách řidiči parkují a mnohdy na volné místo i z něj zajíždějí přes sídlištní zeleň či po chodníku.

Vzhledem k velkému počtu osob na sídlišti jsou hasiči v této oblasti téměř každý den, ať už z důvodu požáru či jiné mimořádné události, jako např. dopravní nehody, pomoci záchranné službě s transportem pacientů nebo záchrany osob uvězněných ve výtazích.

V pátek dne 29. prosince 2017 byl na operační středisko HZS hlavního města Prahy nahlášen požár v bytě osmipodlažního panelového domu v ulici Kurzova č. p. 2387. K zásahu vyjely 2 profesionální hasičské jednotky a rovněž jednotka Sboru dobrovolných hasičů z Prahy – Stodůlek. Zasahující hasiči byli nuceni komunikaci zejména v kruhových křižovatkách ručně uvolňovat odsouváním kontejnerů na komunální odpad, jejich rychlost mezi zaparkovanými osobními vozidly byla minimální. Průjezd kruhovým objezdem, který měřil 55 m, trval hasičské technice více než 3 minuty. Z výpočtu vyplývá, že vozidlo se k zásahu v tomto úseku pohybovalo rychlostí 1,116 km/hod. [21].



Obr. 12 - Příjezd JPO ke kruhovému objezdu [21]

Z toho důvodu byl velitel zásahu nucen vyslat zasahující jednotku pěšky napřed k hořícímu bytu, aby mohl být proveden průzkum na místě. Naštěstí se tentokrát jednalo pouze o požár v kuchyni od připáleného jídla a zasahující hasiči zlikvidovali požár vodou z místního vnitřního hydrantu. Ne vždy bohužel končí takové události šťastně [21].



Obr. 13 - Parkující vozidla blokující průjezd kruhovým objezdem [21]



Obr. 14 - Vozidla parkující v několika řadách blokují průjezd hasičů [21]

5.1.4 Požár domu v německém Bad Waldsee

Stejné problémy, se kterými se potýkají záchranáři v České republice, řeší i hasiči v sousedním Německu. Příkladem je požár z července roku 2017, kdy vyjelo 6 hasičských vozidel s 35 hasiči k nahlášenému požáru bytu ve dvoupodlažním domě v historické části města Bad Waldsee – Entenmoos [22].

Požár byl způsoben nedbalostí majitelů bytu, kteří zanechali jídlo na zapnutém vařiči a odešli z bytu pryč. Na požár upozornili sousedé až v situaci, kdy se z bytu začal šířit kouř a na chodbě domu se spustil kouřový hlásič. Kvůli špatně zaparkovaným vozidlům se hasičský automobilový žebřík nedostal k místu požáru a tím bylo značně omezeno použití této techniky. Díky pohotovým sousedům a aktivaci požárního hlásiče v tomto případě nedošlo k nejhoršímu. Zablokování příjezdu pro hasičskou techniku se ale opět ukázalo jako velký problém. Hasiči v Německu rovněž apelují na obyvatele měst, aby parkovali na místech k tomu vyhrazených a neblokovali případný průjezd záchranářů [23].



Obr. 15 - Zaparkovaná auta blokující přístup hasičské technice [22]

5.2 Statistika výjezdů výškové techniky JPO z ÚO Beroun

Výšková technika je jednotkami požární ochrany velice často využívána i u zásahů na nižší objekty, kde ani dle současné legislativy není povinnost zřizovat nástupní plochu. Pro názornou představu o tom, k jakým účelům je výšková hasičská technika využívána a kde se s ní můžeme setkat, byly využity informace z programu IKIS II používaného u HZS, což je software sloužící strojní, chemické službě a technické službě k evidenci prostředků spadajících pod tyto služby. Rovněž slouží k evidenci veškerého pohybu mobilní techniky (evidence jízd) a to jak v organizačním, tak v operačním řízení. Pro potřebu této práce byl proveden rozbor zásahů za rok 2017, u kterých zasahovala výšková technika HZS Středočeského kraje z územního odboru Beroun.



Graf 2 - Statistika zásahů výškové techniky ÚO Beroun v roce 2017

Celkem zasahovala výšková technika v roce 2017 u 56 mimořádných událostí. Hasičská technika je k zásahům vysílána dle návrháře techniky, který má k dispozici Krajské operační a informační středisko v Kladně (dále jen

„KOPIS“). Návrhář techniky byl vytvořen ve spolupráci KOPIS a jednotlivých velitelů stanic z územních odborů dle konkrétních místních podmínek.

Během převzetí události operačním střediskem dojde k zařazení události podle typu (požár, dopravní nehoda, technická pomoc, záchrana osob a zvířat apod.) a dle tohoto zařídění je k události přiřazena konkrétní technika dle zpracovaného návrháře. Příkaz k výjezdu je následně odeslán na příslušnou stanici a sloužící velitel čety ještě může před výjezdem jednotky rozhodnout o tom, zda vyjede všechna navržená technika, může některou techniku přidat nebo popřípadě pozměnit typ techniky. Jeho rozhodnutí záleží na místní znalosti, na znalosti konkrétního objektu či např. na klimatických podmínkách v konkrétní den (sníh, náledí).

Z grafu je patrné, že nejvíce zásahů, a to 45 % z celkového počtu, bylo provedeno u objektů rodinných domů a ostatních nízkých objektů jako jsou například zahradní domky, garáže či domácí dílny. Velice často dochází k požáru v těchto objektech z důvodu špatné údržby komínových těles. Při požáru sazí v komíně může dojít k rychlému přenosu požáru na střechu domu a při takovém zásahu je výšková technika nepostradatelná. Proto je nutné, aby byly trvale průjezdné i komunikace v rodinných zástavbách. Při budování nových lokalit je s tímto již počítáno a při projektování jednotlivých objektů je povinností investora vybudovat na svém pozemku 1 – 2 odstavná stání podle toho, o jak velkou plochu bytové jednotky se jedná. Problém ovšem může nastat ve starších zástavbách nebo v historických centrech měst, kde jsou mnohdy ulice příliš úzké a vozidla často parkují po obou stranách vozovky.

5.3 Preventivní akce „Parkujte ohleduplně“

Na praktické části své práce jsem začala pracovat již v měsíci březnu 2017, když mi bylo téma bakalářské práce předběžně odsouhlaseno ze strany pracoviště Katedry zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva. Cílem kampaně, kterou jsme zahájili v rámci HZS Středočeského kraje - ÚO Beroun, bylo dlouhodobou a neagresivní formou upozornit obyvatele v hustě zastavěných lokalitách na rizika, která vyplývají z nedodržování legislativy při parkování vozidel. Dalším podstatným cílem bylo navázání spolupráce s místní samosprávou a hledání společných řešení přijatelných jak pro obce a občany, tak pro složky IZS a tím předcházet fatálním následkům případných mimořádných událostí.

Pro potřeby bakalářské práce jsem vybrala problematiku lokality ve městech Králův Dvůr a Beroun. Naplánovali jsme systematické provádění preventivních bezpečnostních akcí s názvem „Parkujte ohleduplně“ zaměřených na neohleduplnost některých řidičů při parkování svých vozidel v těchto hustě obydlených čtvrtích.

Akce probíhaly v předem vytypovaných termínech formou průjezdu těchto lokalit hasičskou technikou (cisterny, automobilové žebříky). Domnívali jsme se, že nejvhodnějším dnem pro provedení akce bude nedělní dopoledne, kdy je většina obyvatel sídlišť, kteří neodjeli na víkend z města, ve svých domovech. Dále byla připravena letáková akce, která měla obyvatele na tíživou problematiku upozornit. Při této příležitosti jsme vytvořili leták k uveřejnění na vstupech do bytových domů nebo na nástěnkách v jejich vestibulech a ještě jsme vytvořili menší letáčky, které sloužily k tomu, aby byly umístěny přímo za stěrač vozidla, které nevhodně parkovalo. Letáčky byly ve dvou variantách


a to tzv. „chválící“ pro ty, kteří parkují správně a tzv. „kárající“ pro ty ostatní. Na zadní straně obou letáčků jsme jednoduchou formou popsali základní zásady parkování vozidel nejen na sídlištích, dále jsme uvedli přibližný rozměr hasičského automobilového žebříku a velikost prostoru, který je pro bezpečné ustavení techniky nutný.



Obr. 16 - Varianta tzv. „kárajících“ letáčků



Obr. 17 - Varianta tzv. „chválících“ letáčků

 <p>Dle statistiky vznikne ročně více než 3000 požárů v domácnostech.</p>	<p>Základní zásady parkování nejen na sídlištích:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkovat pouze na vyznačených místech. • Neparkovat na nástupních plochách pro požární techniku. • Neparkovat před nadzemními a nad podzemními hydranty. • Neparkovat v křižovatkách. 	<p>Délka hasičského žebříku je až 12 m a maximální šíře po vysunutí podpěr 5 m. Výšková technika je nezbytná k záchraně osob z hořících bytových domů. Myslete na to!</p>	<p>I krátkodobě nevhodně zaparkované vozidlo může být příčinou toho, že hasiči nebudou včas tam, kde jsou potřeba.</p>	<p>Jedno špatně zaparkované auto může znamenat několik zmařených životů.</p> <p>Když jde o život, tak přeparkovat nestihnete!</p>
---	---	---	--	--

Obr. 18 - Zadní strana letáčků shodná pro obě varianty



Obr. 19 - Leták k uveřejnění na nástěnkách

5.3.1 Město Králův Dvůr

Před akcí v Králově Dvoře jsme oslovili starostu města a požádali ho o spolupráci. Bezpečnostní akce se zúčastnil člen dopravní komise města Králův Dvůr, JPO Králův Dvůr a příslušníci HZS Středočeského kraje ÚO Beroun, vždy byla rovněž informována Policie ČR. Ke zdokumentování celé akce byl použit fotoaparát, kamera a pro přehlednost celé akce i dron. Později jsme shledali, že právě záběry z výšky značně pomohly k vytvoření přehledné analýzy parkovacích stání na sídlišti. Akce se uskutečnila ve třech termínech a to dne 12. 8. 2017, 20. 9. 2017 a 12. 10. 2017.

Pohled hasičů na problematiku parkování je mírně odlišný od pohledu Policie ČR. Pro hasiče je podstatné se k místu zásahu včas a bezpečně dostat, to znamená mít dostatečně široký průjezd mezi parkujícími vozidly a mít dostatečný prostor před vchodem do bytových domů. Povinností Policie ČR je naopak pokutovat řidiče za přestupky proti zákonu o provozu na pozemních komunikacích. Naším cílem bylo neagresivně upozornit především slušné řidiče

a řidičky, kteří si neuvědomují možný dosah svého jednání při špatném parkování a pouze opakují vzorce chování zažité na daných sídlištích.

Při průjezdu techniky sídlištěm jsme orientačně měřili čas dojezdu hasičské techniky na konkrétní místo, a to u osobního velitelského automobilu a u cisterny. Z důvodu toho, že byly mnohdy parkujícími řidiči ponechány malé průjezdové rádiusy, byli hasiči nuceni do ulice couvat, což ještě více zpomalilo už tak nízkou průjezdovou rychlost. Velitelskému automobilu trval průjezd měřeného úseku (380 m) 1 minutu 5 sekund, cisterna tentýž úsek projela za 3 minuty 40 sekund. Předpokládali jsme, že v případě ohleduplného parkování obyvatel sídliště by měla hasičská cisterna či žebřík shodný čas s velitelským vozidlem.



Obr. 20 - Měřený úsek při průjezdu sídlištěm

V průběhu akce byl sledován rovněž fenomén posledních let, kdy na sídlištích parkují nejen osobní vozidla, ale i dodávková vozidla sloužící k výdělečné činnosti obyvatel sídlišť. Tato vozidla mají nestandardní rozměry

a nevejdou se na parkovací stání určená pro osobní vozidla. Proto parkují například přímo v křižovatkách a tím značně zužují průjezd pro záchranářskou techniku. Při celé preventivní akci bylo rozdáno téměř 60 letáků upozorňujících řidiče na nesprávné parkování.

Při závěrečném vyhodnocení akce v Králově Dvoře jsme shledali, že řidiči začali v průběhu měsíce mezi opakovanými preventivními akcemi parkovat ohleduplněji. K lepší situaci přispěla i skutečnost, že v té době bylo na okraji sídliště zbudováno Městským úřadem Králův Dvůr nové bezplatné parkoviště pro cca 30 vozidel. Je evidentní, že budou-li hasiči častěji viděni v problematických lokalitách, bude mít tato skutečnost pozitivní vliv na vnímání této problematiky samotnými obyvateli sídlišť.

Z celé akce jsme zpracovali preventivní videoklip, se kterým byli seznámeni zastupitelé města Králův Dvůr. Záběry pořízené za pomoci dronu nám pomohly přehledně analyzovat situaci na sídlišti. Zjistili jsme, že konkrétně na tomto sídlišti není ani tak problém s nedostatkem parkovacích stání, ale se samotnými obyvateli sídliště. Ti jsou zvyklí parkovat svoje vozidlo co nejbližší ke svému domu i za cenu, že parkují v rozporu s příslušnou legislativou. Počet špatně parkujících řidičů vždy odpovídal minimálnímu počtu volných parkovacích stání, která se ovšem nenacházela přímo před bytovým domem, ale o několik desítek metrů dále na okraji sídliště.

Bylo evidentní, že obrazová dokumentace naší činnosti ve městě přispěla k mnohem lepšímu vnímání této problematiky a ke komplexnějšímu pochopení ze strany Městského úřadu Králův Dvůr. Videoklip byl rovněž uveřejněn na webových stránkách Youtube. Téměř okamžitě se začal odkaz šířit po sociálních sítích a do dnešního dne zaznamenalo video více než 9000

zhlednutí. Podle mého názoru to svědčí o velkém zájmu veřejnosti i samotných hasičů o tuto problematiku.

5.3.2 Bezpečnostní kampaň HZS Středočeského kraje

Na základě dílčích úspěchů z Králova Dvora byla naše preventivní bezpečnostní akce s názvem „Parkujte ohleduplně“ poskytnuta Pracovišti prevence, ochrany obyvatelstva a krizového řízení krajského ředitelství HZS Středočeského kraje se sídlem v Kladně.

Stalo se již tradicí, že některé z pátků, které vychází na třináctý den v měsíci, vyhláší Česká asociace hasičských důstojníků za „Den požární bezpečnosti“. Je to den, kdy hasiči v České republice upozorňují různými akcemi nejen na důležitost požární prevence, ale rovněž na to, že „pátek třináctého“ je jen pověra a lidé mají svoji bezpečnost především ve svých rukou. Témata bývají různá, např. bezpečné provozování komínů a tepelných spotřebičů, detektory kouře či oxidu uhelnatého v bytech, často bývají na požárních stanicích „dny otevřených dveří“ a podobně.

„Pokud lidé vědí, jak se správně chovat, dodržují základní pravidla a chovají se rozumně, významně se sníží riziko, že dojde k neštěstí a že budou potřebovat pomoc hasičů nebo jiných záchranářů“ [23].

Ve spolupráci s koordinátory preventivně výchovné činnosti HZS Středočeského kraje byla akce naplánována jako celokrajská na den pátek 13. října 2017. Tématem byla právě průjezdnost některých sídlišť nebo jinak hustěji osídlených oblastí, ve kterých měly v minulosti jednotky požární ochrany komplikace při cestě k zásahu. Pro takto tematicky zaměřenou akci nebyl ovšem páteční podvečer příliš vhodný z toho důvodu, že lidé často odjíždějí o víkendu

na chaty či chalupy nebo jiné výlety. Proto se koordinátoři rozhodli uspořádat test průjezdnosti již ve čtvrtek v podvečer po 17. hodině, kdy již převážná část obyvatel sídlišť bývá doma. K akci se přihlásilo všech 32 středočeských stanic, byly vytipovány problémové lokality v jejich hasebních obvodech, rozeslány informační letáky i „chválící“ a „kárající“ letáčky k umístění za stěrač vozidel. Smyslem akce bylo z provedeného průzkumu pořídit dokumentaci včetně fotografií, která měla být podkladem pro jednání se zastupiteli jednotlivých měst a obcí, se zástupci bytových družstev nebo samotných společenství vlastníků bytových jednotek.

Kontrol průjezdnosti se ve většině měst zúčastnili i zástupci městských nebo obecních úřadů, hlídky Policie ČR případně městská policie. Společně umísťovali na špatně parkující vozidla letáčky s informacemi o tom, jaké následky může nevhodně parkující vozidlo způsobit. Vzorově zaparkovaná auta byla „odměněna“ kartičkou děkovnou. Těch rozdali nejvíc v Řevnicích, dále pak ve Stochově, Uhlířských Janovicích nebo například ve Zruči nad Sázavou, kde testy průjezdnosti proběhly hladce a cesty byly pro hasičskou techniku dostatečně průjezdné. Vzhledem k tomu, že do ulic vyjeli hasiči sloužící v ten den ve směně, byly některé jednotky odvolány k aktuálním událostem a akce se proto nakonec nemohla zúčastnit jednotka z Ovčár v okrese Kolín a jednotka z Neratovic v okrese Mělník [24].

Ohlas ze strany zástupců některých požárních stanic nebyl ovšem k této preventivní akci vždy pozitivní. Někdy byl jejich názor ovlivněn například tím, že služební funkcionář sám na problémovém sídlišti bydlí, sám často řeší kam svoje vozidlo zaparkovat a upozorňovat na tyto chyby své vlastní sousedy mu bylo nepříjemné. Jiní funkcionáři například bydlí v rodinné zástavbě, kde tento problém nemají a neměli patřičné pochopení pro tuto problematiku.

Výsledek preventivní akce byl rovněž závislý na jednání konkrétních příslušníků, na jejich osobním přístupu a celkovém vlastním názoru na tuto problematiku. Například v Benešově se podařilo spolupráci se zastupiteli navázat a započala jednání, která by měla vést ke zlepšení situace na tamních sídlištích.

5.3.3 Akce ve městě Beroun

Při testu průjezdnosti, který proběhl v rámci akce HZS Středočeského kraje dne 12. 10. 2017, jsem společně s berounskými výjezdovými hasiči vytipovala problematickou oblast, kterou je Velké sídliště v centru Berouna, konkrétně ulice Košťálkova, Za Humny, Hamplova a jejich okolí. Protože mou pracovní náplní jsou kontroly činnosti právnických či fyzických podnikajících osob z pozice státního požárního dozoru, naplánovala jsem v předmětných domech tematické kontroly dodržování předpisů o požární ochraně. Kontrolované bytové domy byly všechny postaveny v letech 1965 - 1970, tedy v době před platností kodexu norem pro požární bezpečnost staveb. Proto domy nemají vyznačenou nástupní plochu pro požární techniku a není možné ji dle současné legislativy vyžadovat. Domy nejsou zabezpečeny žádným požárně bezpečnostním zařízením a únikové cesty jsou cestami nechráněnými.

Společně s mou kontrolou proběhlo vždy v konkrétním bytovém domě cvičení jednotek požární ochrany. Smyslem této spolupráce výjezdových hasičů a požární prevence bylo setkání zástupců bytových společenství i samotných obyvatel bytových domů s hasiči. Cílem bylo seznámit obyvatele s prací hasičů, s jejich technikou a s konkrétními podmínkami, které hasiči pro zásah v bytovém domě potřebují. Kromě ověření přístupu techniky k bytovým domům bylo cílem hasičů i cvičení a praktické ověření metody hašení za použití tzv. „D25“ proudů,

což je taktický postup do současné doby užívaný spíše ojediněle. Kultura hašení je mnohonásobně vyšší než doposud používaným způsobem. Na rozdíl od běžných hadic „C52“ se pro toto hašení využívá hadic s polovičním průměrem. Pro zasahující hasiče je rozvinutí útočného vedení mnohem jednodušší a rychlejší. Při provedeném zásahu se spotřebuje mnohem méně vody, tím pádem i škody zatečením požární vody jsou nižší. Při těchto nácvicích si hasiči prakticky ověřili jmenovanou metodu a podařilo se jim dopravit hasební vodu do nejvyšších pater bytových domů.

I když z venku vypadá většina panelových domů podobně, vnitřní uspořádání schodišťového prostoru jako hlavní zásahové a evakuační cesty může být odlišné. Některé domy mají schodiště s takzvaným otevřeným zrcadlem, kde je volný vnitřní prostor v průřezu celého domu, u jiných domů se ramena schodiště překrývají. Taktéž mohou být schodiště umístěna ve středu domu nebo s jednou stěnou prosklenou. Proto, podle konkrétních dispozic jednotlivých domů, hledali hasiči nejvhodnější taktiku zásahu. Komplikací pro ně byly například botníky na chodbách nebo prádelní šňůry natažené v otevřených schodištích některých domů.



Obr. 21 - Systém evidence zasahujících hasičů uvnitř objektu

O tom, že požáry výškových domů jsou i pro zasahující hasiče velice nebezpečné, svědčí systém evidence zasahujících hasičů v budově, který používají a zdokonalují právě berounští profesionálové, a který spočívá v odložení jmenovek jednotlivých hasičů u vstupu do objektu (viz obr. 21).

Dále hasiči přímo na místě ustavovali výškovou techniku a názorně předváděli přítomným zástupcům bytových společenství a samotným obyvatelům domů, jaký minimální prostor k tomu potřebují, kam se s vysunutým mobilním žebříkem dostanou a kam nikoli.



Obr. 22 - Ukázka dosahu nastavovacího žebříku

Při výcviku se rovněž potvrdil fakt, že na sídlištích je velké množství zeleně, zejména vzrostlé stromy v těsné blízkosti bytových domů, které záchraně osob mohou zabránit.

Koncem roku 2017 vytvořilo město Beroun na okraji této lokality cca 35 nových parkovacích stání v místě, kde před tím řidiči parkovali bez povolení na městské zeleni. Část obyvatel tuto možnost k parkování využila, ovšem ne všichni. Stále zde bývají prázdná místa a v těsné blízkosti bytových domů se situace nijak nezlepšila. Dle ústního sdělení obyvatel v průběhu kontrol, nevyužívají obyvatelé parkoviště z důvodu, že se obávají o poničení nebo odcizení svého vozidla následkem kriminální činnosti. Dále také proto, že by cesta z parkoviště k domu, zejména v nočních hodinách, mohla být pro ženy nebezpečná z důvodu napadení cizí osobou.

Uvedené společné preventivní akce probíhaly v měsíci leden až duben roku 2018. K dokumentaci současného stavu v této lokalitě jsme použili kameru a fotoaparát. Aby měla naše práce nějaký konkrétní smysl, zpracovali jsme dokument nazvaný „Průřez komplikujícími skutečnostmi na sídlištích v Berouně z pohledu hasičů“. Prostřednictvím velitele PS Beroun pana mjr. Ing. Pavla Šimka, který pravidelně informuje zastupitele města Beroun na schůzkách Bezpečnostní rady ORP Beroun, jsme dokument předložili i starostovi města Beroun. V dokumentu jsme konkrétně specifikovali problémy, se kterými se hasiči potýkají, a toto jsme shrnuli do několika konkrétních bodů:

- zcela chyběla bílou barvou vyznačená vodorovná dopravní značení míst určených pro parkování vozidel a naopak žlutou barvou vyznačená místa, kde parkovat nelze;
- vozidla parkující přímo na chodnících i před vstupem do domů;
- parkující vozidla po obou stranách přístupové komunikace bez ponechání minimálně 3 m širokého průjezdu;
- vozidla parkující na městské zeleni tak, že k místu parkování po zeleni přijížděla i po ní odjížděla;

- vzrostlé stromy v těsné blízkosti bytových domů bránící případné záchraně osob za pomoci automobilového žebříku;
- rozrostlé keře zasahující do příjezdové komunikace před vchodem některých bytových domů a bránící tím dostatečnému vysunutí žebříkových podpěr;
- kontejnery na komunální i tříděný odpad zcela nevhodně umístěné na příjezdu k bytovým domům;
- ztížený přístup k dvanáctipodlažnímu bytovému domu tím, že podél příjezdové cesty byly vyskládány rozměrné kameny; ty zde byly umístěny proto, aby zabránily parkování těch řidičů, kteří se svými vozy zajížděli na zeleň před vchodem do domu; hasiči se ovšem k domu rovněž nedostali.

Celou tuto čtyřměsíční akci jsme zhodnotili jako velice úspěšnou. Hasiči se několik týdnů pravidelně objevovali v předmětné lokalitě, lidé se zajímali o to, co se zde děje a jak zasahující hasiči, tak příslušníci pracoviště prevence s nimi o této problematice hovořili. Do vstupního vestibulu jednotlivých domů jsme po dohodě s vlastníky umisťovali informační letáky týkající se naší preventivně výchovné kampaně.



Obr. 23 - Výcvik JPO v bytovém domě spojený s preventivně výchovnou akcí

6 Diskuse

Téma mé práci jsem zaměřila na úskalí, která mohou jednotky požární ochrany potkat při zásazích v hustě obydlených částech měst a obcí. V teoretické části jsem analyzovala současnou legislativu, která se týká zajištění podmínek požární bezpečnosti při výstavbě nových objektů. Zaměřila jsem se hlavně na zajištění podmínek pro přístup JPO k objektům, zejména k bytovým domům a stanovení podmínek pro zřízení nástupních ploch pro hasičskou techniku.

Zřídit nástupní plochu je povinností investora v případě objektů 12 m a vyšších, což jsou domy s pěti a více nadzemními podlažími. V případě, že se u nižšího domu nepodaří dostat výškovou techniku co nejbližší k domu a bezpečně ji ustavit, z důvodu velkého rozsahu případného požáru není možné evakuovat osoby z domu po vnitřních únikových cestách, zbývá hasičům pro záchranu osob nastavovací žebřík, který ovšem dosáhne do výšky cca 8 m, což je 3. nadzemní podlaží. Vzhledem k tomu, že v reálné skutečnosti jsou i nižší objekty obestavěné parkujícími vozidly se domnívám, že by bylo přínosné stanovit povinnost zřídit nástupní plochu rovněž u nižších bytových domů, a to u domů se čtyřmi a více podlažími, tedy u objektů vysokých minimálně 10 m. Řešením by bylo i pouhé vyznačení zákazu stání podélným žlutým dopravním značením, což se ovšem ve skutečnosti vyskytuje velmi ojediněle.

Z mého vlastního rozboru statistiky zásahů výškové techniky je patrné, že 45 % všech zásahů s mobilním žebříkem či autoplošinou je na jednopodlažní až dvoupodlažní objekty, většinou rodinné domy. Při našich akcích zaměřených na průjezdnost komunikací v těchto zástavbách bylo zjištěno, že nově budované čtvrti již s navýšením odstavných stání na pozemku investora počítají v rámci projektové dokumentace a hasičské technice nečinilo problém těmito ulicemi

projet. Bohužel jsme se s problémy potýkali ve starých zástavbách, kde je rovněž patrný strmý nárůst počtu osobních vozidel, pro jejichž oboustranné parkování nejsou tyto ulice uzpůsobené.

Tak, jak uvádí bojový řád jednotek požární ochrany, jsou pro zásah hasičů primární všechny cesty v objektu, které jsou vhodné a určené k pohybování osob, tedy chráněné a nechráněné únikové cesty a evakuační výtahy. Dopravit hasební vodu do nejvyššího patra bytového domu proto v současné době nacvičují hasiči v Berouně. Zároveň zdokonalují hasební zásah tým, že k hašení požárů využívají tzv. D program a vysokotlaké zařízení. Speciální vysokotlaké zařízení je při požáru mnohem účinnější a spotřeba vody při zásahu je zřetelně nižší. Z toho vyplývá, že i škody vzniklé při požáru a jeho likvidaci nejsou takového rozsahu. Použití vysokotlakého zařízení je ovšem limitováno svojí délkou. Standartní délka vedení, které hasiči využívají, je maximálně 60 m, je navinuté na navijáku, který je pevnou součástí hasičských cisternových vozidel a nelze ho nastavit tak, jako je to možné u běžného hadicového vedení z hadic B či C. Rovněž i z tohoto důvodu je proto nutné, aby se hasiči dostali se svými vozy co nejbližší k domu zasaženého požárem.

Při našich preventivních akcích v terénu jsem zjistila, že hasiči sice vzbuzují pozornost svými průjezdy, lidé na ně reagují a někteří se snaží svoje vozidlo na poslední chvíli přeparkovat. Při poslední preventivní akci, která proběhla v podvečer v pátek dne 13. dubna 2018 ve městech Hořovice, Králův Dvůr a Beroun zablokovala řidička svým vozidlem, které bylo určeno pro osoby tělesně postižené, nástupní plochu na sídlišti Višňovka v Hořovicích. Tato plocha byla vyznačena před osmipodlažním bytovým domem. Kuriozitou bylo, že řidička tohoto vozu měla na parkovišti přibližně deset metrů od domu vyhrazené parkovací stání, které bylo prázdné. I po naší výzvě k uvolnění

nástupní plochy pro hasiče, přeparkovala řidička svoje vozidlo po dlouhých 6 minách. V případě skutečného požáru by to znamenalo kompletní vyhoření dvou místností v bytu, případně zakouření schodišřového prostoru bytového domu. Vzhledem k tomu, že v řesn blízkosti domu vedlo nadzemní elektrické vedení, nebylo by možné zásah výřkovou technikou provést z jiného místa, než je vyznačen nástupní plocha.

O několik metrů dále byl přijezd k dalřímu osmipodlažnímu domu zablokován jinm neohleduplnm řidičem i přes to, že parkoviřtě nebylo zcela zaplněné, pouze to k domu bylo nejbliže. Opět se potvrdila m domněnka, že problém s parkováním na sídliřtích není vřdy způsoben nedostatkem parkovacích míst, ale často je to zvyk místních obyvatel a lenost parkovat dále od vchodu. Zablokování přijezdu k domu tohoto typu by pří skutečném zásahu znamenalo ohrožení života nejméně 60 osob.



Obr. 24 - Zablokování jedin přijezd k bytovému domu v Hořovicích

Pří nařích preventivních akcích bylo ze strany hasiř uděláno maximum pro zlepření situace. Nn v kompetenci HZS tuto problematiku vyřeřit. Proto bylo hlavním cílem mé práce oslovit zastupitele mřt a obcí a zahájit společn jednání. To se nám podařilo a pochopení jsme nařli ve mřt Beroun i Králův Dvůr. Dokument, ve kterm jsme popsali některé naře zjiřtn pří akcích

v Berouně, obdržel starosta města Beroun pan Mgr. Ivan Kůs a poskytl ho dále příslušným odborům Městského úřadu v Berouně. Jednání jsme započali s tajemníkem Bezpečnostní rady města, s odborem dopravy, s odborem pro životní prostředí a Městskou policií v Berouně. Termín společné schůzky je naplánován na 31. 5. 2018. Jednání proběhne částečně u jednacího stolu a dále přímo v terénu, abychom společně hledali konkrétní možná řešení.

Vybudování nových parkovacích stání není otázkou měsíce a zřejmě ani roku. Ovšem odstranit některou vzrostlou zeleň, která brání přístupu k domům, je v reálu možné téměř okamžitě tak, jak se to podařilo například v ulici Hamplova v Berouně, viz obr. 25 a 26.



Obr. 25 - Ulice Hamplova v Berouně před odstraněním stromů v lednu 2018



Obr. 26 - Ulice Hamplova v Berouně v dubnu 2018

Rovněž umístit kontejnery na komunální odpad a tříděný odpad tak, aby nebránily průjezdu, by neměl být problém. Jde konkrétně o to, aby byly dále od cesty umístěny kontejnery typu „zvon na sklo“, se kterými nelze manipulovat a naopak kontejnery na kolečkách, které mohou hasiči při zásahu odsunout téměř okamžitě, stály vpředu. Toto je věc, kterou si zřejmě zatím málokdo uvědomil, ale pokud se pro umístění kontejnerů nastaví jasná pravidla, mohly by být do budoucna příjezdy ke starším bytovým domům bez nástupních ploch, zajištěny například tímto způsobem.

Na rozdíl od sídliště v Berouně, kde je nedostatek parkovacích míst evidentní, obyvatelé sídliště Nad Stadionem v Králově Dvoře tento problém nemají. Přes to bylo při preventivní akci v podvečer v pátek dne 13. dubna 2018 shledáno, že se po úspěchu v roce 2017, kdy se podařilo parkující řidiče přesunout na nově zbudovaná parkovací stání na okraji sídliště, někteří opět vrátili k původnímu zvyku parkovat před svým domem za každou cenu. Z jednání se zastupiteli města a velitelem místní jednotky požární ochrany byly naplánované některé další kroky ke zlepšení situace. Bude bezpodmínečně nutné vyznačit podélným dopravním značením žlutou a bílou barvou přesně místa, kde se parkovat smí a kde naopak nesmí. V úvahu přichází i vyznačení tzv. modrých zón, kdy by parkování bylo pro místními obyvatele za úhradu. Minimální částka by měla být za první vozidlo, které rodina vlastní, každé další by již bylo zpoplatněno vyšší sazbou. Dále je evidentní, že ve Městě Králův Dvůr dlouhodobě chybí městská policie a Obvodní oddělení PČR bylo ve 2. polovině roku 2017 dočasně uzavřeno. Našimi akcemi jsme se snažili do současné doby vysvětlit problematiku obyvatelům sídlišť. Je zřejmé, že pokud člověk nezažije nějakou krizovou situaci, mnohdy si případné nebezpečí svého jednání ani neuvědomí. Na některé naše spoluobčany tato metoda bohužel neplatí, a proto jedním z mých závěrů je ten, že vůči řidičům, kteří opakovaně porušují zákon

o pozemních komunikacích při parkování na sídlištích, bude na místě i finanční postih za jejich přestupky.

Pro větší efektivitu naší preventivní akce „Parkujte ohleduplně“, která proběhla dne 13. 4. 2018 v rámci celého Středočeského kraje, jsme ve spolupráci s reklamní firmou pořídily reklamní bannery s logem naší kampaně. Smyslem bylo, aby i ti obyvatelé, kteří nás pozorovali pouze z okna za záclonou, viděli, s jakým cílem za nimi přijíždíme a na co se je snažíme upozornit. Některé bannery byly magnetické a bylo možné je umístit na kovové nástavby hasičské techniky, jiné byly uzpůsobeny k přivázání na konstrukci automobilového žebříku. Zástupci města Králův Dvůr projevíli zájem o tyto bannery s tím, že je trvale umístí na problematické sídliště tak, aby místní obyvatelé měli naše varování stále na očích.



Obr. 27 - Banner umístěný na nástavbě CAS 32 T 815

7 Závěr

Při psaní své práce jsem došla k závěru, že změnit zažitý vzorec v chování lidí je běh na dlouhou trať a neohleduplné parkování některých řidičů je toho příkladem. Přirovnala bych to například k tomu, že jsme se také naučili třídít odpad, ale nějakou dobu to trvalo. Víme, že na červenou se nejezdí, ale i tak se čas od času najde někdo, kdo to poruší.

Hasiči nemohou do nekonečna jezdit do sídlišť a vysvětlovat, zrovna tak jako není řešením, aby příslušníci Policie ČR či městská policie neustále jezdila do sídlišť a hlídala řidiče, zda při parkování neporušují zákon. Složky integrovaného záchranného systému mají velmi důležité poslání a tím je záchrana lidských životů a lidského zdraví při mimořádných událostech. Ovšem prevence předcházení těmto rizikům k jejich práci neodmyslitelně patří.

Statistiky jsou bohužel neúprosné. Jen za loňský rok zasahovali hasiči v problematických lokalitách měst Hořovic, Berouna a Králova Dvora celkem při 32 událostech. Někdy je to „jen“ osoba uvězněná ve výtahu či prasklé vodovodní potrubí v domě, jindy je to vznícení připáleného jídla na vařiči nebo odstranění vzrostlého stromu, který silný vítr na dům povalil. Je otázkou času, kdy řidiči blokující svým neohledupným parkováním příjezd záchranných složek způsobí mnohem větší ztráty, a to ztráty na lidských životech. Od začátku letošního roku v Berouně již dva lidé při požáru v domácnosti o život přišli. Pro nás hasiče je naše povolání posláním, a i když víme, že jsme v rámci preventivně výchovné činnosti udělali vše, co jsme mohli, našemu svědomí to nijak neulehčí.

8 Seznam použitých zkratek

IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
PČR	Policie České republiky
PBŘ	požárně bezpečnostní řešení
PBS	požární bezpečnost staveb
ČSN	česká technická norma
PS	požární stanice
AŽ	automobilový žebřík
ÚO	územní odbor
KOPIS	krajské operační a informační středisko
ORP	obec s rozšířenou působností
CAS	cisternová automobilová stříkačka

9 Seznam použité literatury

1. 112: *Odborný časopis požární ochrany, integrovaného záchranného systému a ochrany obyvatelstva*. Statistická ročenka 2017. Praha: MV-GŘ HZS ČR, Kloknerova 26, 148 01 Praha 414, XVII(3/2018). ISSN 1213-7057.
2. Zákon 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.
3. *Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP: Složení vozového parku v ČR* [online]. [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/#grafOA>
4. *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR: Požární prevence. Státní požární dozor*. [online]. 2017 [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/web-pozarni-prevence-statni-pozarni-dozor-stavebni-prevence-xx.aspx>
5. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (Zákon o požární ochraně)
6. Vyhláška č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění vyhlášky č. 221/2014 Sb. (Vyhláška o požární prevenci)
7. Topinfo s.r.o. TZB-info: Požární bezpečnost staveb [online]. [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <http://www.tzb-info.cz/pozarni-bezpecnost-staveb/13648-pozarni-bezpecnost-staveb>. ISSN 1801-4399

8. Vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb. (Vyhláška o technických podmínkách požární ochrany staveb)
9. BRADÁČOVÁ, Isabela. Požární bezpečnost staveb I: Nevýrobní objekty. 2. vydání. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, z.s, 2010. ISBN 978-80-7385-023-4.
10. KRATOCHVÍL, Václav, Šárka NAVAROVÁ a Michal KRATOCHVÍL. Stavby a požárně bezpečnostní zařízení: Malá encyklopedie požární bezpečnosti objektů a technologií. Praha: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, Kloknerova 26, 148 01 Praha 4, 2010. ISBN 978-80-86640-53-2.
11. BRADÁČOVÁ, Isabela. Požární bezpečnost staveb. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství. ISBN 978-80-7385-023-4.
12. KARLOVSKÁ, Ivana, ČERNÝ, Jiří, ed. *AKTUAL bulletin SPECIÁL č. 8: Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely*. Praha: Hlavní správa Sboru PO MV, 1994.
13. ČSN 73 6110 – Projektování komunikací.
14. Pozor na policisty s metrem: správně parkuje na sídlišti jen málokdo. In: *Idnes.cz* [online]. MAFRA, 31. 7. 2017 [cit. 2018-03-17]. Dostupné z: https://auto.idnes.cz/sidliste-parkovani-0o4-/automoto.aspx?c=A170821_120313_automoto_fdv

15. Kolektiv autorů. Bojový řád jednotek požární ochrany: Požáry vícepodlažních a výškových budov. 1. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. ISBN 978-80-7385-026-5.
16. FOLWARCZNY, Libor a Jiří POKORNÝ. Evakuace osob. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství v Ostravě, 2006. ISBN 80-86634-92-2.
17. KRATOCHVÍL, Michal a Václav KRATOCHVÍL. Technické prostředky požární ochrany. Praha: MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2007. ISBN 978-80-86640-86-0.
18. TRČKA, Martin. *Provádění požárního zásahu*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství v Ostravě, 2013. ISBN 978-80-7385-135-4.
19. In: [Www. pozary.cz](http://www.pozary.cz): Automobilová plošina Bronto Skylift F44 RLX slouží u HZS Moravskoslezského kraje, postavena je na podvozku Mercedes-Benz Eonic [online]. 2014 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/85488-automobilova-plosina-bronto-skylift-f44-rlx-slouzi-u-hzs-moravskoslezskeho-kraje-postavena-je-na-podvozku-mercedes-benz-eonic/>
20. Archiv Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje.
21. Archiv Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy.
22. Rauchmelder verhindert Brand in der Altstadt: BAD WALDSEE. In: *Enderle Medien Ravensburg: rv-news.de* [online]. 2017 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.rv-news.de/rauchmelder-verhindert-brand-in-der-altstadt/>

23. ZAORALOVÁ, Nicole. Pátek třináctého je dnem požární bezpečnosti. *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR: informační servis* [online]. Praha, 12. 10. 2017 [cit. 2018-04-02]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/patek-trinacteho-je-dnem-pozarni-bezpecnosti.aspx>

24. HOLOMČÍK, Ladislav. Pátek třináctého – Den požární bezpečnosti ve znamení kontroly průjezdnosti. In: *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR: Informační servis* [online]. 13. 10. 2017 [cit. 2018-04-02]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/patek-trinacteho-den-pozarni-bezpecnosti-ve-znameni-kontroly-prujezdnosti.aspx>

10 Seznam použitých obrázků

Obr. 1 - Rozměry obratiště pro techniku JPO.....	18
Obr. 2 - Označení nástupní plochy pro JPO.....	19
Obr. 3 - Automobilový žebřík dislokovaný na PS Beroun.....	27
Obr. 4 - Automobilový žebřík dislokovaný na PS Hořovice.....	28
Obr. 5. - Automobilová plošina.....	28
Obr. 6 - Přívěsný žebřík.....	30
Obr. 7 - Nastavovací žebřík v praxi.....	31
Obr. 8 - Problematické ustavení výškové techniky při požáru v Příbrami.....	35
Obr. 9 - Detail ustavení výškové techniky při požáru v Příbrami.....	35
Obr. 10 - Zablokovaný příjezd k místu požáru v Praze – Bohnicích.....	36
Obr. 11 - Ztížený přístup pro zasahující hasiče vzhledem k velké vzdálenosti..	37
Obr. 12 - Příjezd JPO ke kruhovému objezdu.....	38
Obr. 13 - Parkující vozidla blokující průjezd kruhovým objezdem.....	39
Obr. 14 - Vozidla parkující v několika řadách blokují průjezd hasičů.....	39
Obr. 15 - Zaparkovaná auta blokující přístup hasičské technice.....	40
Obr. 16 - Varianta tzv. „kárajících“ letáček.....	44
Obr. 17 - Varianta tzv. „chválících“ letáček.....	44
Obr. 18 - Zadní strana letáček shodná pro obě varianty.....	44
Obr. 19 - Leták k uveřejnění na nástěnkách.....	45
Obr. 20 - Měřený úsek při průjezdu sídlištěm.....	46
Obr. 21 - Systém evidence zasahujících hasičů uvnitř objektu.....	51
Obr. 22 - Ukázka dosahu nastavovacího žebříku.....	52
Obr. 23 - Výcvik JPO v bytovém domě spojený s preventivně výchovnou akcí..	54
Obr. 24 - Zablokovaný jediný příjezd k bytovému domu v Hořovicích.....	57
Obr. 25 - Ulice Hamplova v Berouně před odstraněním stromů v lednu 2018...58	
Obr. 26 - Ulice Hamplova v Berouně v dubnu 2018.....	58
Obr. 27 - Banner umístěný na nástavbě CAS 32 T 815.....	60

11 Seznam použitých grafů

Graf 1 Vývoj počtu osobních vozidel v ČR.....	11
Graf 2 - Statistika zásahů výškové techniky ÚO Beroun v roce 2017.....	42

12 Seznam příloh

Příloha A - Kampaň HZS Středočeského kraje

Příloha B - Podnět k řešení předaný starostovi města Beroun.

Příloha A – Kampaň HZS Středočeského kraje

**PARKUJTE OHLEDUPLNĚ
KDYŽ JDE O ŽIVOT,
PŘEPARKOVAT NESTIHNETE.**



**HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR
STŘEDOČESKÉHO KRAJE**

&

**SDRUŽENÍ HASIČŮ ČECH,
MORAVY A SLEZKA**





Průřez komplikujícími skutečnostmi na sídlištích v Berouně z pohledu hasičů

Činnost jednotek požární ochrany již zdaleka není jen hašení požárů. V loňském roce zasahovali u téměř 110 tisíc událostí a z toho bylo více jak 15 tisíc požárů. Přes 3000 požárů však vzniklo v domácnostech. Dle statistik při nich zemřelo více než 30 osob a přes 500 osob bylo zraněno. Takové zásahy se nevyhýbají ani městu Beroun, což potvrzuje i únorový požár v bytovém domě v Košťálkově ulici v Berouně, kdy obyvatelka bytu požár bohužel nepřežila z důvodu nadýchání se jedovatými zplodinami.

Požáry v bytových domech patří mezi ty nejsložitější zásahy, které musí hasiči řešit. Důvodem je evakuace či záchrana většího počtu osob, které jsou případným požárem ohroženy, ale i často špatná přístupnost k bytovým domům. Ze statistických informací Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP je velice dobře patrný nárůst počtu osobních vozidel. V roce 1950 bylo na našem území registrováno 150 000 osobních vozidel, ke konci roku 2017 to již bylo 5 592 738 osobních vozidel. Je logické, že s tak strmým nárůstem počtu automobilů je potřeba řešit jak počet a kvalitu komunikací, tak ale i prostory pro jejich parkování. Sídlíště, která byla vystavěna v 60. letech minulého století a svému účelu slouží do dnes, tak logicky nemohou pojmut takové množství osobních vozidel a je to tak problém, který je nutno řešit.

Proto se berounští hasiči od loňského roku zaměřují na průjezdnost nejen berounských sídlišť, ale k vidění mohli být i v Hořovicích nebo v Králově Dvoře. Při svých kondičních jízdách se zaměřují na průjezdnost ulic i na přístup k domům pro svoji techniku, výškové domy navštěvují, seznamují se s jejich interiérem a zjišťují případná specifika těchto objektů, se kterými by se mohli setkat při skutečném zásahu.



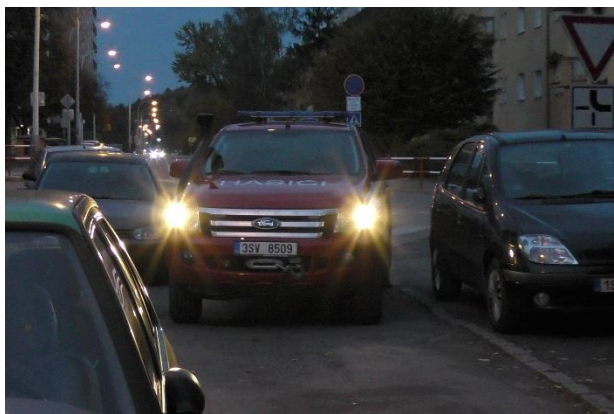
Obr. č. 1 – Výcvik příslušníků HZS ÚO Beroun dne 30. 6. 2017, Košťálkova ulice č. p. 1536.

Kameny umístěné podél chodníku znesnadňují ustavení výškové techniky.

Nejsou to ale jen špatně parkující vozidla, jak se ukázalo při našich preventivních akcích. Protože jsme již takto navštívili většinu nejvyšších bytových domů v městě Beroun, získali jsme mnoho poznatků, které bychom chtěli předat dál, aby bylo možné je v budoucnu řešit. Potýkali jsme se se ztíženým přístupem k jednomu z bytových domů v Košťálkově ulici, kde jsou podél příjezdové cesty vyskládány rozměrné kameny právě proto, aby zde neohleduplní řidiči neparkovali. Neparkují zde, ovšem ani hasiči se k domu se svou rozměrnou technikou nemohou dostat. Právě v tomto domě

před několika lety hořelo ve sklepních kójičkách, únikové cesty byly plné jedovatých zplodin a lidé z vyšších pater byli zachraňováni pomocí výškové techniky. Automobilová výšková technika ve výbavě berounských hasičů je na silničním podvozku na rozdíl od základních automobilových cisteren, které jsou na smíšeném podvozku a mohou tak jednodušeji zdolávat terénní nerovnosti. Aby byla záchrana osob co nejefektivnější, musí se automobilový žebřík dostat co nejbližší k objektu a musí být pro něj volná dostatečně dlouhá a široká nástupní plocha. Žebřík se vzhledem ke svému silničnímu podvozku nemůže na místo zásahu dostat jinak než po zpevněných komunikacích. Proto je tak důležité, aby byl pro tuto techniku příjezd k bytovým výškovým domům trvale volný a dostatečně široký. V případě, že se díky nedostatečně široké nástupní ploše nepodaří vysunout stabilizační podpěry žebříku do stran, automaticky se tím snižuje boční i výškový dosah výškové techniky. Tento dosah může být rozhodující při provádění záchranných prací na výškové budově. Vzhledem k tomu, že většina domů na berounských sídlištích byla vystavěna v 60. a 70. letech minulého století, tedy před platností kodexu požárních norem, nejsou zde nástupní plochy pro požární techniku vyznačené a není možné toto označení dle současné legislativy vyžadovat.

Dalším problémem přístupu k bytovým domům je vzrostlá zeleň, díky které se výšková technika rovněž nedostala k domu tak, jak bylo třeba.



Obr. č. 2 – Společná kontrola průjezdnosti dne 13. 10. 2017, Hamplova ulice, s velkými problémy zde projel osobní velitelský vůz typu Ford Ranger.



Obr. č .3 – Výcvik 11. 1. 2018, Branislavova ulice, zde musí zásahová vozidla zajíždět až na chodník. Ideální je pokud lze odtlačit pojízdné kontejnery na odpad, naopak „zvony“ na sklo způsobují hasičům komplikace.



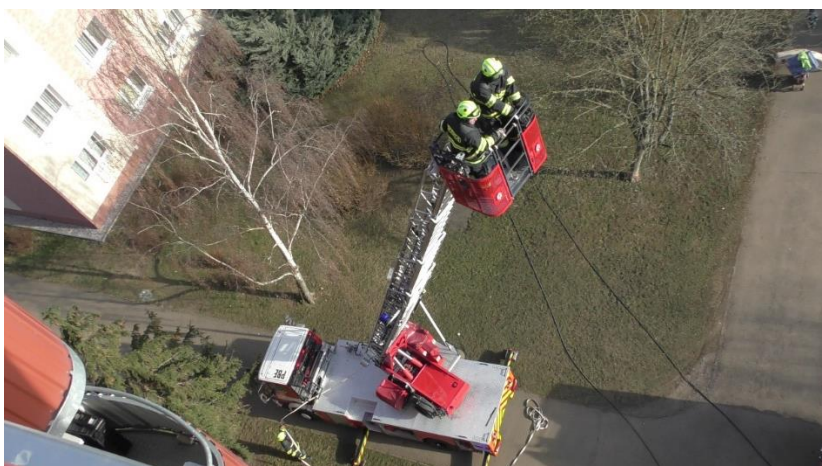
Obr. č. 4 – Příjezd především pro výškovou techniku je důležitý zejména proto, že standardní přenositelný hliníkový žebřík dosáhne při záchranné akci pouze do 3. nadzemního podlaží.



Obr. č. 5 – Výcvik 13. 2. 2018, Košťálkova ulice č. p. 1351, správnému ustavení techniky brání křoviny.



Obr. č. 6 – 16. 2. 2018 Hamplova ulice č. p. 1358, jestliže výškové technice v této ulici umožní ustavení zaparkované vozy místních obyvatel, brání plnohodnotnému využití hasičského automobilového žebříku vzrostlé stromy.



Obr. č. 7 – 22. 2. 2018, pro příjezd k osmipodlažním výškovým domům v Košťálově ulici využívají hasiči z důvodu zablokovaných ulic zaparkovanými vozidly alternativní příjezd po chodnících.



Obr. č. 8 – 26. 2. 2018, v horní části Košťálovy ulice je bohužel i příjezd po chodníku pravidelně blokován zaparkovanými vozidly.

Zmíněné problémy se netýkají pouze Berouna, ale jsou podobné na všech sídlištích v celé ČR. Příslušníci HZS z oblasti prevence a IZS jsou připraveni být nápomocni při hledání vhodných řešení případně kompromisů výše uvedených skutečností.

Zpracovali dne 27. 2. 2018
nprap. Lenka Miková, DiS.
kpt. Ing. Mgr. Hynek Černý
mjr. Ing. Pavel Šimek
HZS Středočeského kraje
územní odbor Beroun
tel.: 950 841 011

