

MINISTERSTVO VNITRA - GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ
HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY

Č.j.: Po-2775/IZS-2006

Praha 5. 3. 2007

Počet listů 14

Přílohy: 2/2

Schvaluje:
genmjr. Ing. Miroslav Štěpán
generální ředitel HZS ČR



**KONCEPCE
KONTEJNEROVÉHO PROGRAMU**

Hasičského záchranného sboru České republiky

Obsah:

1. Úvod - historie kontejnerových automobilů u jednotek požární ochrany
 - 1.1 Spolupráce s Veřejným požárním útvarům hl. m. Prahy
 - 1.2 Spolupráce s Krajským veřejným požárním útvarům Kladno
 - 1.3 Spolupráce s Okresním veřejným požárním útvarům Kolín
 - 1.4 Další kroky k zavedení kontejnerového programu
2. Současný stav ve vybavení HZS ČR kontejnerovými automobily
 - 2.1. Druhá skladba kontejnerových nosičů
 - 2.2. Druhá skladba kontejnerů
3. Koncept kontejnerového programu u HZS ČR
 - 3.1. Kontejnerový automobil
 - 3.2. Kontejnerový nosič
 - 3.3. Kontejner
 - 3.4. Kontejnerový přívěs
 - 3.5. Přívěsný kontejnerový nosič
 - 3.6. Kontejnerová souprava
 - 3.7. Smluvně sjednaná požární kontejnerová technika
4. Harmonogram realizace konceptu kontejnerového programu
 - 4.1 Postup při realizaci konceptu
 - 4.2 Harmonogram realizace konceptu
5. Finanční náročnost

Přílohy:

Příklady označení požárních kontejnerů

Členění kontejnerů

1. Úvod - historie kontejnerových automobilů u jednotek požární ochrany

Zásahová činnost jednotek požární ochrany (dále jen „jednotky PO“) se stále vyvíjí, rozvoj technologií, kumulace rizik, ale i terorismus nutí hledat nové taktické postupy s využitím nových věcných prostředků požární ochrany a nové specializovaně zaměřené požární techniky. Jednou z možností, jak hospodárně řešit vybavení jednotek PO specializovanými prostředky či technikou, je účelné využívání kontejnerových požárních automobilů (dále jen „kontejnerový automobil“). Zde je nutné dodat, že pro potřeby tohoto materiálu je kontejnerovým automobilem uvažován pouze automobil s výměnnou účelovou nástavbou, nikoli automobil vybavený tzv. malými nebo vnitřními kontejnery, umístěnými v pevné účelové nástavbě.

Kontejnerový program využitelný v požární ochraně byl poprvé zpracován Hlavní správou požární ochrany (dále jen „HSPO“) v prosinci 1985 pod názvem „Vědecko technicko ekonomický rozbor na kontejnerový přepravní systém velkoobjemového typu“. Ten ve své době reagoval na rodící se celoevropský trend kontejnerizace požární techniky a opíral se převážně o poznatky technicky a průmyslově vyspělých zemí západní Evropy.

V prvé polovině osmdesátých let minulého století československý automobilový průmysl nabízel příliš úzký sortiment automobilových podvozků využitelných pro výrobu kontejnerových automobilů. K dispozici byly automobilové podvozky řady Tatra 815, a to pouze v provedení 6x6, dále LIAZ v provedení 4x4 nebo 4x2 s tím, že výrobce pracoval na vývoji třínápravové verze řady 120. Další dostupný automobilový podvozek byl Avia 31 v provedení 4x2 a perspektivně se uvažovalo o využití připravovaného podvozku středního terénního automobilu BAZ Devín v provedení 6x6, který vycházel z osvědčené konstrukce terénního automobilu Praga V3S. Mezi dovoзовými připadal v úvahu pouze automobilový podvozek IFA W 50 v provedení 4x2, dovoz dalších automobilů ze zemí mimo RVHP nebyl v té době možný.

S ohledem na výše uvedenou skutečnost bylo v následujících letech rozhodnuto, že tehdejší krajské veřejné požární útvary budou vybaveny kontejnerovými automobily Tatra 815, pro které budou nakupovány nové automobilové podvozky. Pro okresní veřejné požární útvary byly stanoveny kontejnerové automobily řady Avia 31 s tím, že do náběhu výroby A 31 v provedení 4x4 budou požární kontejnerové nosiče (dále jen „kontejnerový nosič“) vyráběny z technicky dožívajících dopravních automobilů postavených převážně na automobilových podvozcích A 30.

Mezi kontejnerovými systémy vyráběnými v Československu byly pro požární ochranu vybrány dva. Pro automobilové podvozky Avia byl zvolen systém podélně uloženého jednoramenného háku, který nejlépe vyhovoval potřebám PO a byl vyvíjen s řadou patentových obtíží ve Strojní a traktorové stanici Okřínek.

Podobný kontejnerový systém pro podvozky Tatra 815 v té době v Československu ještě neexistoval, jistý vývoj pro zemědělské účely probíhal v JZD Slušovice, i ten však narážel na určité patentové problémy. Vzhledem k tomu, že dovoz některého západoevropského systému odvozených od původního typu MULTILIFT nebyl možný, bylo rozhodnuto, že po dobu jeho vývoje bude zkušebně na dvou automobilech použit třmenový nakládací systém vyráběný převážně pro zemědělství v n.p. Praga Novosedly.

Realizace kontejnerového přepravního systému tzv. těžké řady Tatra 815 byla zahájena v únoru 1986 ve spolupráci s Veřejným požárním útvarem hl. m. Prahy a v červnu 1986 s Krajským veřejným útvarem Kladno. Vytipován byl také Krajský veřejný požární útvar v Hradci Králové, který však s ohledem na prostorové potíže do projektu nakonec nevstoupil.

V průběhu roku 1987 byly HSPO zakoupeny dva automobilové podvozky Tatra 815-P17, které byly převedeny po jednom k VPÚ hl. m. Prahy a k KVPÚ Kladno. Poté byly převezeny do s.p. Praga Novosedly k montáži třmenového kontejnerového mechanismu, v dubnu 1988 byly pak oba kontejnerové nosiče vybaveny hydraulickou rukou HR 3001, ta byla namontována na rám podvozku za kabinou osádky.

1.1 Spolupráce s Veřejným požárním útvarem hl. m. Prahy

V říjnu 1987 byla v n.p. Praga Novosedly zakoupena první kontejnerová skříň na výrobu kontejneru pro práci na vodě, v březnu 1988 byla pro VPÚ hl. m. Prahy zakoupena u Státního statku Znojmo další kontejnerová skříň ke stavbě občerstvovacího kontejneru a v lednu 1989 kontejnerová skříň ke stavbě technického kontejneru vybaveného roletkami. Zatímco kontejner pro práci na vodě a občerstvovací kontejner byly v rámci VPÚ vyrobeny, výroba technického kontejneru byla v roce 1990 s nástupem nového služebního vedení VPÚ spolu s celým projektem zastavena. Do roku 1990 byly ve spolupráci s VPÚ hl. m. Prahy současně vypracovány technické specifikace na výrobu povodňového, protiplynového, pěnotvorného a šatnového kontejneru.

1.2 Spolupráce s Krajským veřejným požárním útvarem Kladno

Ve spolupráci s KVPÚ Kladno byly vypracovány technické specifikace pro šatnový a pro velitelsko spojovací kontejner. Krátce poté byla zahájena výroba kontejnerové skříňe přímo na požární stanici, v polovině roku 1989 však tato spolupráce byla ze strany KVPÚ ukončena a projekt převeden na KVPÚ Plzeň, kde s ohledem na prostorové možnosti byl značně omezen.

1.3 Spolupráce s Okresním veřejným požárním útvarem Kolín

V roce 1991 byl realizován také kontejnerový přepravní systém tzv. lehké řady Avia 31 ve spolupráci s OVPÚ Kolín. Společně byl vypracován program postupné výroby kontejnerů a bezprostředně poté byl i první vzorový týlový kontejner vyroben firmou Montex Velim. Program také doplnil v první polovině devadesátých let technický kontejner vyrobený společností Karosa Polička, ten byl svou konstrukcí odvozen od německého kontejneru značky Smitz.

1.4 Další kroky k zavedení kontejnerového programu

V listopadu 1989 byl v s.p. Karosa uplatněn HSPO požadavkový list na vývoj a výrobu prototypu dekontaminačního a hadicového kontejneru, v roce 1991 byl u společnosti Moragro uplatněn požadavkový list na vývoj a výrobu prototypu technického a hadicového kontejneru a kontejneru pro práci na vodě. Všechny prototypy kontejnerů byly určeny pro třmenový kontejnerový systém Praga o délce 6.000 mm.

V letech 1992 a 1993 byl celý projekt s ohledem na nové politicko ekonomické podmínky utlumen a služební vedení HSPO postupně rozhodlo o převedení projektu kontejnerizace požární techniky z centrální úrovně na jednotlivé okresní správy Sboru PO. Poté byly na HSPO, později HS Sboru PO či na GŘ HZS ČR kontejnerové projekty pouze konzultovány, a to v řadě případů pouze formálně.

2. Stav ve vybavení HZS ČR kontejnerovými automobily

Přehled kontejnerových automobilů, kontejnerových nosičů a požárních kontejnerů (dále jen „kontejnerů“) ve vybavení HZS ČR včetně požární techniky zapůjčené jinou organizací vychází z aktuálního stavu sběru dat GŘ HZS ČR. Z něho plyne, že u HZS ČR je k dispozici 47 kontejnerových nosičů a více než 100 kontejnerů.

2.1. Druhovú skladbu kontejnerových nosičů

Druhovú skladbu kontejnerových nosičů je možné rozdělit do několika skupin.

2.1.1. První a nejpočetnější skupinou jsou kontejnerové nosiče vyrobené na starších tuzemských automobilových podvozcích, sem patří zejména typy Avia 30 a Avia 31, Tatra 815 či Praga V3S. Kontejnerové nosiče řady Avia, kterých je stále u HZS ČR největší počet, byly konstruovány pro použití kontejneru o hmotnosti nejvýše 3.000 kg a největší délce 3.800 mm.

2.1.2. Druhou skupinu tvoří kontejnerové nosiče na podvozku MAN zavedené k HZS ČR na základě smlouvy se společností MERO, které byly součástí technických kontejnerových automobilů na ropné havárie.

2.1.3. Do poslední skupiny lze zahrnout nové kontejnerové nosiče s automobilovými podvozky volenými mimo jiné i s ohledem na jednotnost typové skladby automobilových podvozků jednotlivých HZS krajů.

2.1.3.1 Kontejnerové nosiče hmotnostní třídy L jsou:

a) kontejnerový nosič Avia 30 a Avia 31	23 ks,
b) kontejnerový nosič Avia 75	2 ks,
c) kontejnerový nosič ROSS	1 ks.

2.1.3.2 Kontejnerové nosiče hmotnostní třídy M jsou:

a) kontejnerový nosič Mercedes Benz Atego	4 ks,
b) kontejnerový nosič Praga V3S	1 ks,
c) kontejnerový nosič Praga řady UV	1 ks,
d) kontejnerový nosič LIAZ (lanový systém)	1 ks.

2.1.3.3 Kontejnerové nosiče hmotnostní třídy S jsou:

a) kontejnerový nosič Tatra 815	7 ks,
b) kontejnerový nosič MAN	6 ks,
c) kontejnerový nosič Scania	1 ks.

Celkový počet kontejnerových nosičů je 47 ks

2.2. Druhovú skladbu kontejnerů

První skupina kontejnerů byla vytvořena jako vedlejší produkt vyrobený z již používané účelové nástavby požárního automobilu, který byl přestavěn na kontejnerový nosič tzv. lehké řady. Jedná se především o plynový hasicí automobil, kdy málo používaná účelová nástavba s plynovou hasicí technologií byla upravena na kontejner. Specifickou skupinou jsou kontejnery vyrobené ze starých účelových nástaveb dopravních automobilů. Tyto kontejnery byly nejčastěji upraveny na technický kontejner.

Nejčastěji používanými kontejnery pro zásahovou činnost jsou technické kontejnery, a to zejména pro chemické havárie. K této skupině můžeme s ohledem na svou funkci započítat také protiplynové a dekontaminační kontejnery. Další významnou skupinu kontejnerů tvoří kontejnery nouzového přežití, týlové kontejnery a čerpací kontejnery.

Mezi kontejnery, používanými pro podpůrnou nebo hospodářskou činnost, převládají nákladní kontejnery

2.2.1 Kontejnery určené k hašení jsou:

a) kontejner plynový hasicí	4 ks,
b) kontejner pěnový hasicí	1 ks,
c) kontejner práškový hasicí	1 ks.

2.2.2 Kontejnery určené k ostatní zásahové činnosti nebo k podpůrným činnostem při zásahu jsou:

a) kontejner chemický	14 ks,
b) kontejner nákladní	13 ks,
c) kontejner technický	9 ks,
d) kontejner ropný	9 ks,
e) kontejner čerpací	8 ks,
f) kontejner protiplynový	8 ks,
g) kontejner týlový	8 ks,
h) kontejner nouzového přežití	6 ks,
i) kontejner lodní	6 ks.
j) kontejner dekontaminační	5 ks,
k) kontejner odtahový	3 ks,
l) kontejner tankovací	3 ks.
m) kontejner hadicový	2 ks,
n) kontejner velitelský	2 ks,
o) kontejner operační	2 ks,
p) kontejner časoměrný	1 ks,
q) kontejner měřicí	1 ks,
r) kontejner skříňový	1 ks.

Celkový počet kontejnerů	107 ks
--------------------------	--------

3. Koncepce kontejnerového programu u HZS ČR

Koncepce kontejnerového programu u HZS ČR se zabývá organizací postupné kontejnerizace vybrané požární techniky, zaváděním kontejnerových nosičů a kontejnerů, případně přívěsných kontejnerových nosičů. Kontejnerové provedení požárního automobilu je účelné hlavně u zásahové techniky s malou četností použití, a kdy naložení nebo výměna kontejneru před použitím nemá zásadní dopad na kvalitu zásahu. Základní přednosti kontejnerizace lze charakterizovat zejména úsporou finančních prostředků. Jde především o nižší pořizovací náklady na zásahovou i pomocnou techniku, a to již při nákupu druhého kontejneru. Další úsporu představují nižší náklady na údržbu a opravy samotných kontejnerů v porovnání s požárním automobilem. Mezi nevýhody kontejnerových automobilů patří vyšší hmotnost a vyšší celková výška účelové nástavby.

3.1. Kontejnerový automobil

Definice:

KONTEJNEROVÝ AUTOMOBIL – je tvořen sestavou kontejnerový nosič a kontejner

Základní typová řada kontejnerových automobilů, stejně jako celá koncepce kontejnerového programu, vychází z požadavků vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb. Koncepce specifikuje rozsah požárních automobilů, které mohou být v provedení jak s pevnou účelovou nástavbou, tak mohou být s ohledem na hospodárnost a účelnost vybaveny kontejnerovou účelovou nástavbou. Dále upřesňuje rozsah kontejnerů, které v kombinaci s kontejnerovým nosičem tvoří speciální nebo účelové požární automobily.

Kontejnerové automobily základní typové řady budou odpovídat technickým podmínkám, které vypracuje MV-GŘ HZS ČR a ve kterých budou definovány základní taktické a technické parametry.

3.1.1 Kontejnerový automobil

U HZS krajů se předpokládá následující základní vybavení zásahovými automobily, které mohou být v kontejnerovém provedení patří zejména:

- a) technický kontejnerový automobil, určený pro vyprošťování osob ze zříčených budov,
- b) technický kontejnerový automobil, určený pro práci na vodě a pod vodní hladinou,
- c) technický kontejnerový automobil, určený pro likvidaci chemických havárií,
- d) technický kontejnerový automobil, určený pro likvidaci ropných havárií,
- e) hadicový kontejnerový automobil, určený pro dálkovou dopravu vody a čerpání z velkých hloubek),
- f) protiplynový kontejnerový automobil.

Základní typovou řadu kontejnerových automobilů je možné rozšířit například s ohledem na místní podmínky jednotlivých HZS krajů, měnící se charakter zásahové činnosti jednotek PO, či s ohledem na nově vzniklá rizika.

Kontejnerové automobily doplňkové řady budou odpovídat technickým podmínkám, které vypracuje příslušný HZS kraje a s MV-GŘ HZS ČR bude základní taktické a technické parametry konzultovat.

3.1.2 Kontejnerový taktický celek

Kontejnerový taktický celek tvoří zpravidla kontejnerový automobil

- a) s vybraným typem kontejneru, například s kontejnerem pro tzv. první výjezd, s kontejnerem o nestandardních rozměrech nebo s kontejnerem, který od kontejnerového nosiče využívá například specifický zdroj energie,
- b) s kontejnerovým přívěsem, který rozšiřuje užité vlastnosti kontejnerového automobilu.

3.2. Kontejnerový nosič

Definice:

KONTEJNEROVÝ NOSIČ – je automobil uzpůsobený pro přepravu kontejnerů

KONTEJNEROVÁ TECHNOLOGIE – nebo také **KONTEJNEROVÝ SYSTÉM** jsou charakterizovány mechanismem určeným k nakládání kontejneru na kontejnerový nosič a k jeho skládání mimo kontejnerový nosič, mechanismus přitom tvoří pevnou součást kontejnerového nosiče

PODÉLNÝ JEDNORAMENNÝ HÁK – je výložník kontejnerové technologie a s ohledem na geometrii pohybu háku má proměnnou délkou, proměnná délka výložníku se docílí zpravidla teleskopickým provedením vodorovné části výložníku, u technologií pro malé hmotnosti může být vodorovná část výložníku opatřena místo teleskopického prvku pouze kloubem

3.2.1 Konstrukce kontejnerových nosičů

Předpokládá se, že kontejnerový nosič bude i nadále odpovídat současnému konstrukčnímu trendu, kdy kontejnerovou nakládací technologií tvoří podélně uložený jednoramenný hák v kloubovém nebo teleskopickém provedení.

Obslužné místo nakládací technologie bude i nadále v kabině osádky v dosahu řidiče a u vybraných kontejnerových nosičů může být doplněno dalším vnějším obslužným místem, a to v pevném nebo přenosném provedení, podle povahy určení kontejnerového nosiče. Bezpečná obsluha kontejnerového nosiče při nakládání nebo skládání kontejneru nesmí vyžadovat pomoc druhé osoby.

Taktické využití kontejnerového nosiče se významně rozšíří, pokud je vybaven nakládacím jeřábem (hydraulickou rukou), a to zejména v taktickém celku s kontejner nákladní v provedení valníkovém či vanovém.

3.2.2 Doporučené parametry kontejnerových technologií kontejnerových nosičů

- a) Doporučené parametry kloubového kontejnerového mechanismu pro kontejnerový nosič, který po vybavení kontejnerem patří do hmotnostní třídy M (výrobce uváděná celková hmotnost kontejnerového automobilu je 3.000 až 9.000 kg)

Tabulka č. 1

Zvedací a sklápěcí výkon (t)	Min./max. délka kontejneru (mm)	Sklápěcí úhel (°)	Výška oka (mm)	Délka uložení (mm)	Poznámka
3,5	3.800	49	1.000	3.230	
5	3.200/3.400	49	1.000	2.800	
	3.800	46	1.000	3.200	

- b) Doporučené parametry teleskopického kontejnerového mechanismu pro kontejnerový nosič, který po vybavení kontejnerem patří do hmotnostní třídy M (výrobce uváděná celková hmotnost kontejnerového automobilu je 8.000 až 15.000 kg)

Tabulka č. 2

Zvedací a sklápěcí výkon (t)	Min./max. délka kontejneru (mm)	Sklápěcí úhel (°)	Výška oka (mm)	Délka uložení (mm)	Poznámka
4,9	2.800/4.900	50	1.000	3.300 až 3.900	
6	2.800/5.500	50	1.000	3.300 až 4.500	
8	2.800/5.500	49	1.000	3.300 až 4.500	
	3.100/6.400	48	1.570	3.600 až 5.400	zvláštní případ

- c) Doporučené parametry teleskopického kontejnerového mechanismu pro kontejnerový nosič, který po vybavení kontejnerem patří do hmotnostní třídy S (výrobce uváděná celková hmotnost kontejnerového automobilu je 18.000 až 26.000 kg)

Tabulka č. 3

Zvedací a sklápěcí výkon (t)	Min./max. délka kontejneru (mm)	Sklápěcí úhel (°)	Výška oka (mm)	Délka uložení (mm)	Poznámka
14	4.400/4.500	57	1.570	3787	
	4.500/5.900	48	1.570	4.187 až 5.200	

- d) Doporučené parametry teleskopického kontejnerového mechanismu pro kontejnerový nosič, který po vybavení kontejnerem patří do hmotnostní třídy S (výrobce uváděná celková hmotnost kontejnerového automobilu je 26.000 až 32.000 kg)

Tabulka č. 4

Zvedací a sklápěcí výkon (t)	Min./max. délka kontejneru (mm)	Sklápěcí úhel (°)	Výška oka (mm)	Délka uložení (mm)	Poznámka
20	5.900/6.900	42	1.570	5.396 až 5.596	

3.3. Kontejner

Definice:

KONTEJNER – je účelová nástavba požárního automobilu, která je určena k přepravě na kontejnerovém nosiči nebo na přívěsném kontejnerovém nosiči

3.3.1 Členění kontejnerů

Kontejnery pro účely tohoto materiálu můžeme rozdělit do následujících skupin:

- Skupina A – kontejner je konstruován především pro použití na kontejnerovém nosiči, kdy spolu s ním při nasazení tvoří jeden technologický celek.
- Skupina B – kontejner je konstruován pro použití na kontejnerovém nosiči, kdy spolu s ním může tvořit jeden technologický celek, nebo pro samostatné použití, a to po složení z kontejnerového nosiče na zem.

- c) Skupina C – kontejner je konstruován především pro samostatné použití, a to po složení z kontejnerového nosiče na zem.

Kontejnerové automobily tvořené kontejnerovými nosiči a kontejnery skupiny B a C nejsou určeny pro tzv. první výjezd do 2 minut od vyhlášení požárního poplachu, např. CAS.

3.3.2 Základní typová řada kontejnerů

Do základní kontejnerové řady patří zejména kontejner:

- a) měřicí,
- b) velitelský, určený pro práci štábu,
- c) energetické centrum (generátorový),
- d) dekontaminace techniky,
- e) dekontaminace osob,
- f) cisternový, určený pro sběr kontaminovaných kapalných látek,
- g) tankovací, vybavený výdejním stojanem,
- h) cisternový, určený pro přepravu pohonných hmot,
- i) čerpací, pro velkoobjemové čerpání vody,
- j) úprava vody,
- k) nouzového přežití, určený pro nouzové přežití obyvatelstva,
- l) týlový,
- m) občerstvovací,
- n) nákladní v provedení valníkovém či vanovém,
- o) nákladní v provedení skříňovém, uzavřeném.

3.3.3 Konstrukce kontejnerů

Konstrukce kontejneru vychází z příslušné skupiny podle 3.1. Kontejner skupiny B, zejména provedení jeho obslužného místa včetně přístupu nebo provedení ovládacích prvků musí vyhovovat bezpečnostním požadavkům při použití jak na kontejnerovém nosiči, tak při samostatném použití. Pokud je kontejner skupiny A nebo B závislý na energetickém zdroji kontejnerového nosiče, k jeho bezpečnému a spolehlivému připojení nebo odpojení nesmí být využívána druhá osoba.

Kontejner skupiny C je energeticky nezávislý na kontejnerovém nosiči, přitom volba energetických zdrojů by měla vycházet z principu jednotnosti v rámci HZS kraje.

3.4. Kontejnerový přívěs

Definice:

KONTEJNEROVÝ PŘÍVĚS – je tvořen sestavou přívěsný kontejnerový nosič a kontejner

Kontejnerový přívěs má své uplatnění především jako součást taktického celku s kontejnerovým nosičem.

3.5. Přívěsný kontejnerový nosič

Definice:

PŘÍVĚSNÝ KONTEJNEROVÝ NOSIČ – je samostatný přívěs bez kontejnerového nakládacího mechanismu, který je uzpůsobený pro přepravu kontejnerů

Přívěsný kontejnerový nosič najde své uplatnění především jako součást taktického celku s kontejnerovým nosičem.

3.6. Kontejnerová souprava

Definice:

KONTEJNEROVÁ SOUPRAVA – je tvořena kontejnerovým automobilem a kontejnerovým přívěsem

Kontejnerová souprava tvoří zpravidla samostatný taktický celek, jako příklad je možné uvést kontejnerovou soupravu pro zajištění provozu velkého počtu automobilů při zásazích mimořádně velkého rozsahu. Jde o kontejnerový nosič s vysokou nosností vybavený cisternovým kontejnerem s výdejním stojanem na pohonné hmoty a přívěsným kontejnerovým nosičem s vysokou nosností vybaveným cisternovým kontejnerem s propojovacími prvky k napojení na cisternový kontejner s výdejním stojanem.

Podobně lze řešit kontejnerovou soupravu pro přepravu a případně dodávku hasiv při velkých a rozsáhlých požárech technologických celků nebo soupravu pro speciální činnosti skupiny osob.

3.7. Smluvně sjednaná požární kontejnerová technika

Návrh základní typové řady kontejnerových automobilů a kontejnerů včetně návrhu řady doplňkové navazuje na „Mimořádný požadavek na pořízení pohotovostních zásob v roce 2005 ve vazbě na konkrétní nezbytnou dodávku pro potřeby HZS ČR“. Uvedený materiál byl projednán se Správou státních hmotných rezerv a na jeho základě byly vypracovány konkrétní technické specifikace kontejnerové požární techniky. Do koncepce jsou proto zahrnuty kontejnerové automobily či kontejnerové soupravy z majetku SSHR, které budou na základě příslušné smlouvy používány HZS ČR.

Návrh dále zohledňuje požadavky na vybavení HZS ČR kontejnerovou požární technikou, které vyplývají z Pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 27 ze dne 25.7.2006, kterým se stanoví opěrné body Hasičského záchranného sboru České republiky a typy předurčenosti jednotek PO pro záchranné práce. Do koncepce je proto uvažována kontejnerová požární technika jiných vlastníků, majitelů objektů s vysokým rizikem zahrnutých do uvedené předurčenosti, jako např. od společnosti MERO.

4. Harmonogram realizace koncepce kontejnerového programu

4.1 Postup při realizaci koncepce

K používání u HZS ČR budou pořizovány kontejnerové nosiče pouze hmotnostní třídy M a S, přičemž se pořizování bude v obou hmotnostních třídách řídit koncepcí podvozkové skladby požární techniky jednotlivých HZS krajů.

Stávající stárnoucí kontejnerové nosiče hmotnostní třídy L, postavené na podvozcích Avia 30 a Avia 31, budou postupně obměněny za nové kontejnerové nosiče v hmotnostní třídě M, které svými parametry budou umožňovat přepravu kontejnerů zavedených k dosavadním kontejnerovým nosičům. Přitom u kontejnerů s nestandardní výškou závěsného oka bude tato výška upravena na 1.000 mm.

Optimální kontejnerovou sestavu tvoří nejméně dva kontejnery a jeden kontejnerový nosič. Maximálním počtem jsou tři kontejnery na jeden kontejnerový nosič. Přitom se předpokládá, že kontejnerový automobil hmotnostní třídy M bude tvořit základní kontejnerovou řadu pro stanice typu C a P, kontejnerový automobil hmotnostní řady S najde své uplatnění zejména v opěrných bodech.

Pro stanici typu C3, která tvoří opěrný technický bod z hlediska HZS kraje nebo HZS ČR, pro stanici vybavenou kontejnerem skupiny A nebo B se za minimální počet považují dva kontejnerové nosiče, přitom nejméně jeden kontejnerový nosič je postaven na automobilovém podvozku pro provoz ve smíšeném nebo terénním provedení. Jeden z kontejnerových nosičů by měl mít nakládací jeřáb (hydraulická ruka). Ostatní stanice je možné vybavit pouze jedním kontejnerovým nosičem, a to v provedení pro smíšený nebo terénní provoz. Pokud je stanice vybavena pouze nezásahovými kontejnery, kontejnerový podvozek může být v silničním provedení.

Minimální doba životnosti kontejnerového nosiče je 10 roků s tím, že orientační životnost je 16 roků. Optimální doba životnosti kontejneru je 20 roků.

4.2 Časový harmonogram realizace koncepce

4.2.1 Do 31.12.2007

- a) všeobecné technické podmínky pro kontejnerový automobil a pro kontejnerový nosič (IZS – GŘ HZS ČR),
- b) přehled kontejnerových nosičů hmotnostní třídy L, u kterých bude požadována obměna na hmotnostní třídu M – týká se PS typu P a C1 (HZS krajů).
- c) záměr kontejnerových nosičů hmotnostní třídy S (IZS – GŘ HZS ČR, HZS krajů).
- d) zpracovat kontejnerový program jednotlivých HZS krajů (HZS krajů).

4.2.2 Do 31.12.2008

- a) soubor konkrétních technických podmínek pro jednotlivé vybrané kontejnery hmotnostní třídy M a S (IZS – GŘ HZS ČR),
- b) provést obměnu nejméně jedné třetiny kontejnerových nosičů Avia 30 a 31 hmotnostní třídy L za kontejnerové nosiče hmotnostní třídy M,
- c) v rámci obměny kontejnerových nosičů provést sjednocení výšky oka rámu již zavedených kontejnerů, a to z výšky 900 na výšku 1.000 mm,

4.2.3 Do 31.12.2009

- a) provést obměnu nejméně jedné třetiny kontejnerových nosičů Avia 30 a 31 hmotnostní třídy L za kontejnerové nosiče hmotnostní třídy M,
- b) v rámci obměny kontejnerových nosičů provést sjednocení výšky oka rámu již zavedených kontejnerů, a to na výšku 1.000 mm.

4.2.4 Do 31.12.2010

- a) provést obměnu zbylých kontejnerových nosičů Avia 30 a 31 hmotnostní třídy L za kontejnerové nosiče hmotnostní třídy M,
- b) v rámci obměny kontejnerových nosičů provést sjednocení výšky oka rámu již zavedených kontejnerů, a to na výšku 1.000 mm.

5. Finanční náročnost

Základním předpokladem realizace „Koncepce kontejnerového programu Hasičského záchranného sboru České republiky“ je programové financování HZS krajů na obnovu požární techniky. Předpokládá se, že na základě schválené koncepce vypracují jednotlivé HZS krajů hlavní úkoly k její realizaci. Z úrovně GŘ HZS ČR bude v rámci programového financování upřednostňována zejména speciální požární technika, jako například kontejnerizace požárních automobilů pro technické a chemické zásahy, požární techniky využívané při živelních pohromách nebo teroristických útocích.

Podobně bude upřednostňována kontejnerizace techniky zajišťovaná pro HZS ČR prostřednictvím Správy státních hmotných rezerv nebo cestou jiných vlastníků.

Příklady označení požárních kontejnerů

Označení požárního kontejnerového automobilu je odvozeno od názvu požárního automobilu s tím, že slovo „automobil“ je v názvu nahrazeno slovy „kontejnerový automobil“, např. „Technický automobil“ v kontejnerovém provedení se značí „Technický kontejnerový automobil“ se zkráceným označením TKA.

Pokud označení kontejnerového automobilu není možné odvodit z označení požárního automobilu, odvodí se od názvu požárního kontejneru s tím, že slovo „kontejner“ je v názvu nahrazeno slovy „kontejnerový automobil“, např. pokud je „Kontejner povodňový“ naložen na požární kontejnerový nosič, jejich komplet vytvoří požární kontejnerový automobil „Kontejnerový automobil povodňový“ se zkráceným označením KAP.

Požární kontejnery se označují:

a) kontejnerová stříkačka	KST,
b) kontejnerová cisternová stříkačka	KCS,
c) kontejner pěnový hasicí	KPH,
d) kontejner plynový hasicí	KPLH,
e) kontejner práškový hasicí	KPRH,
f) kontejner kombinovaný hasicí	KKH,
g) kontejner hadicový	KHD,
h) kontejner čerpací	KCE,
i) kontejner technický	KTE,
j) kontejner chemický	KCH,
k) kontejner ropný	KRO,
l) kontejner povodňový	KPO,
m) kontejner odsávač kouře	KOK,
n) kontejner protiplynový	KPPL,
o) kontejner měřicí	KME,
p) kontejner dekontaminace osob	KDO,
q) kontejner dekontaminace techniky	KDT,
r) kontejner energetické centrum	KEC,
s) kontejner týlový	KTY,
t) kontejner pro první pomoc	KPP,
u) kontejner nouzového přežití	KNP,
v) kontejner ubytovací	KUB,
w) kontejner občerstvovací	KOB,
x) kontejner velitelský	KVE,
y) kontejner operační	KOP,
z) kontejner komunikační uzel	KKU,
aa) kontejner základnová stanice	KZS,
bb) kontejner expertizní vyšetřovací	KEV,
cc) kontejner cisternový	KCI,
dd) kontejner časoměrný	KCM,
ee) kontejner lodní	KLO,
ff) kontejner nákladní	KNA,
gg) kontejner odtahový	KOD,
hh) kontejner skříňový	KSK,
ii) kontejner tankovací	KTa.

Členění kontejnerů

1. Do skupiny A se řadí zejména:
 - kontejnerová stříkačka,
 - kontejnerová cisternová stříkačka,
 - kontejner pěnový hasicí,
 - kontejner plynový hasicí,
 - kontejner práškový hasicí,
 - kontejner kombinovaný hasicí,
 - kontejner hadicový,
 - kontejner lodní,
 - kontejner odtahový.
2. Do skupiny B se řadí zejména:
 - kontejner technický,
 - kontejner chemický,
 - kontejner ropný,
 - kontejner povodňový,
 - kontejner odsávací kouře,
 - kontejner cisternový,
 - kontejner nákladní,
 - kontejner skříňový.
3. Do skupiny C se řadí zejména:
 - kontejner dekontaminace osob,
 - kontejner dekontaminace techniky,
 - kontejner energetické centrum,
 - kontejner týlový,
 - kontejner občerstvovací,
 - kontejner pro první pomoc,
 - kontejner nouzového přežití,
 - kontejner ubytovací,
 - kontejner čerpací,
 - kontejner protiplynový,
 - kontejner měřicí,
 - kontejner velitelský,
 - kontejner operační,
 - kontejner komunikační uzel,
 - kontejner základnová stanice,
 - kontejner expertizní vyšetřovací,
 - kontejner časoměrný,
 - kontejner tankovací.