



Zdravotně  
sociální fakulta  
Faculty of Health  
and Social Studies

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Zdravotně sociální fakulta  
Katedra radiologie, toxikologie a ochrany obyvatelstva

Bakalářská práce

Hasičský záchranný sbor podniku Správy  
železniční dopravní cesty, s. o., mimořádné  
události na železnici a jejich řešení

Vypracoval: Radek Měříčka  
Vedoucí práce: Ing. Libor Líbal  
České Budějovice 2015

## Abstrakt

Ve své bakalářské práci na téma *Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., mimořádné události na železnici a jejich řešení* jsem se zabýval jak samotným sborem, tak i problematikou mimořádných událostí na železnici a způsobem vyhodnocení daných událostí. Zamýšlím se také nad otázkou slučování Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen HZSP SŽDC), a Hasičského záchranného sboru České Republiky (dále jen HZS ČR).

HZSP SŽDC plní specifické úkoly, které jiné jednotky požární ochrany nedělají. Je to ukotveno v samotném zákoně č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Uvádí se zde, že všechny právnické a fyzické podnikající osoby musí mít vlastní jednotku požární ochrany, pokud provozují činnosti uvedené v tomto zákoně. Některé úkoly jednotek HZSP SŽDC jsou shodné s pracovní náplní jiných jednotek požární ochrany, jiné jsou úplně odlišné. A právě tyto činnosti vykonává jen HZSP SŽDC, např. zkratování trakčního vedení. Je to jednotka požární ochrany jako kterákoli jiná, ale navíc plní i zvláštní úkoly, ke kterým je pověřena. Samozřejmě má odpovídající odbornou přípravu v dané problematice, aby mohla zasáhnout vždy na profesionální úrovni.

V první části své práce jsem se zabýval právními normami, ve kterých je ukotven důvod samotné existence HZSP SŽDC. Je zde část věnovaná zákonu o integrovaném záchranném systému, a to především povinnostem orgánů, úřadů a osob. Poté následuje část pojednávající o zákonu o požární ochraně a jednotkách hasičských záchranných sborů podniků. Závěr patří plánu plošného pokrytí. Zbytek teoretické části popisuje současný stav HZSP SŽDC. Jedna část nastiňuje i samotnou Správu železniční dopravní cesty, s. o., pod kterou HZSP SŽDC patří. Dále se v práci zmiňují o organizační struktuře a samotné organizaci sboru. Je zde řešen systém služeb, způsob vyjíždění k mimořádným událostem, rozdělení směny na mužstva a kompletní organizace. Práce přibližuje úkoly a specifikace HZSP SŽDC a také spolupráci s HZS ČR. Poslední část přibližuje historii HZSP SŽDC a následně rozebírá techniku

a vybavení HZSP SŽDC. Samotný závěr teoretické části osvětluje typy mimořádných událostí, které mohou nastat.

V praktické části, jsem rozebral mimořádné události a způsoby jejich řešení a zaměřil jsem se hlavně na události v zásahovém obvodu JPO České Budějovice. Jeden díl je věnován zkratování trakčního vedení. Jedná se o požáry drážních vozidel, které jsou specifické. Další část je věnována dopravním nehodám, jež mají částečně odlišnou charakteristiku než nehody na pozemních komunikacích. Jde především o vykolejení soupravy a její opětovné nakolejení. Na závěr je řešen únik škodlivých látek do okolí. Na železnici dochází ke značným únikům z důvodů velkého množství těchto látek v cisternách, některé jsou velice nebezpečné. Zbytek mimořádných událostí se neliší od činnosti ostatních jednotek požární ochrany. V poslední části je zpracován dotazník, který je především zaměřen na otázku potřeby a významu této jednotky. Řeší se zde otázka slučování HZSP SŽDC a HZS ČR.

Z výzkumu vyplynulo, že by se obě tyto složky spojit daly, ale bylo by to zcela zbytečné a pomoc už by nebyla tak kvalitní a profesionální jako nyní. Místo toho bych navrhl jiné řešení, a to především v oblasti výjezdů k drobným zásahům, kde není potřeba specialistů na větší vzdálenost.

**Klíčová slova:** HZSP SŽDC, Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, specifikace, mimořádná událost

## **Abstrakt**

In my bachelor's thesis on the topic of Fire and rescue brigade of railway transport authority and incidents on the railway and their management I deal with Fire and rescue brigade, so I concentrated on the issue of rail incidents and how to troubleshoot these events and it is here the question addressed by the merging of the company Fire and rescue brigade of the railway transport authority and the Fire and rescue brigade of the Czech Republic.

Fire and rescue brigade of the railway transport authority carries out specific tasks of rail travel as the Fire and rescue brigade of company, which other units of fire protection don't do it. It is docked to the law No. 133/1985 Coll. in the wording of later regulations. There is written that all legal and natural persons must have its own business unit of fire protection when operating the activities referred to in this Act. Some of the tasks of the railway firefighters are the same with the other units of fire protection and others are totally different, and these activities carried out by the railway to be railway firefighters, just turn off of the traction cables. It is a unit of fire protection as any other, but also carries out specific tasks for which they are responsible. Of course they have the appropriate training in the subject, to be able to intervene on the quality and professional level.

In the first part of its work, which is the theoretical I dealt with legal standards, in which reason itself is anchored the existence of the Fire and rescue brigade of the railway transport authority. Here is the part devoted to the law on the integrated rescue system and, above all, obligations of the authorities, agencies and persons. Then follows a section that deals with law on fire protection and fire rescue units and the end of the plan is dedicated to the area of coverage. The rest of the theoretical part is then devoted to the current state of the Fire and rescue brigade of the railway transport authority. One part is given to the railway infrastructure administration, s. o., under which rail firemen. Then he goes into the organizational structure and the work of the organization. Here is handled by the system services, opening the way to the incidents, the allocation of shifts on the team and the organization. In addition, the

work dedicated to the tasks and the specifications of the fire brigade and also cooperation with the Fire and rescue brigade of the Czech Republic. The last part, which is devoted to the rail, is about the history of the brigade and subsequently analyzed the techniques and equipment of railway firefighters. And the conclusion of the theoretical part is devoted to the types of emergencies that can occur.

The second practical part is then devoted to the analysis of incidents and how to resolve them. Here is described the methodology of intervention and the peculiarities of that here. One section is devoted to turn off traction as a specific activity. And above all it is a fire type interventions and it fires of rail vehicles that are specific. Traffic accidents, which have a different characteristic than an accident on the road. In particular, and derailing trains and setting up train back on a railway. And at the end are dealt with leaks of hazardous substances. On the railway is experiencing large losses due to the large amounts of these substances in tanks and transported to very dangerous substances. The rest of the extraordinary event is not handled because it is somehow different from the activities of other units of fire protection. The next part is processed by the questionnaire, which is mainly focused on the question of the need and importance of firefighters. And here dealt with the question of merging railway and state firefighters.

From my research showed that these two ingredients went together, but it would have been completely unnecessary and help it would not have been so good and professional as it is now. Instead, I would propose another solution, especially in the area of trips to small interventions where there is no need for specialists and place it's too far.

**Keywords:** Fire and rescue brigade of railway transport authority, specifications, special event

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v nezkrácené podobě (v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných fakultou) elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na internetových stránkách, a to se zachováním autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu této kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 5.5. 2015

.....

Radek Měřička

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval panu Ing. Liboru Líbalovi za příkladné vedení práce a dále bych rád poděkoval zaměstnancům Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., Mgr. Jaroslavu Šebovi, Ladislavu Malovi a Ondřeji Vajovi.

## Obsah

Úvod.....	11
1 TEORETICKÁ ČÁST .....	12
1.1 Právní normy.....	12
1.1.1 Zákon o integrovaném záchranném systému .....	12
1.1.2 Zákon o požární ochraně.....	14
1.2 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku.....	16
1.3 Plošné pokrytí .....	19
1.4 Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o. ....	20
1.4.1 Úkoly Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o.....	20
1.4.2 Specifikace Hasičského záchranného sboru Správy železniční dopravní cesty, s. o.....	21
1.4.3 Správa železniční dopravní cesty.....	23
1.4.4 Organizační struktura HZSP SŽDC.....	23
1.4.5 Spolupráce s Hasičským záchranným sborem ČR.....	25
1.4.6 Historie.....	25
1.4.7 Technika a vybavení HZSP SŽDC .....	27
1.5 Mimořádná událost .....	30
1.5.1 Typy mimořádných událostí .....	30
2 Výzkumná otázka a metodika práce .....	33
2.1 Výzkumná otázka.....	33
2.2 Metodika .....	33
3 Výsledky .....	35
3.1 Nebezpečí na železnici.....	35
3.2 Obecné zásady vedení zásahu na železnici .....	38
3.3 Činnost pod trakčním vedením a zkratování .....	40
3.3.1 Zkratování .....	40
3.4.1 Požár .....	43
3.4.2 Dopravní nehoda.....	54
3.4.3 Únik nebezpečných látek .....	63
3.4.4 Technická pomoc .....	66
3.4.5 Ostatní.....	67
3.4.6 Planý poplach.....	67
3.5 Slučování HZSP SŽDC a HZS ČR.....	68
3.6 Vyhodnocení dotazníku .....	70
4 Diskuze .....	76
5 Závěr .....	78
6 Seznam informačních zdrojů .....	79
7 Přílohy.....	83



## Seznam použitých zkratek

HZSP SŽDC	Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty
HZSP	Hasičský záchranný sbor podniku
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
HZS JČK	Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje
ÚO	Územní odbor
S.O.	Státní organizace
OIS	Operační a informační středisko
COIS	Centrální operační a informační středisko
KOPIS	Krajské operační a informační středisko
JPO	Jednotka požární ochrany
IZS	Integrovaný záchranný systém
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
JSDH	Jednotka sboru dobrovolných hasičů
CAS	Cisternová automobilová stříkačka
TA	Technický automobil
TA-CH	Technický automobil-chemický
AJ	Automobilový jeřáb
VYA	Vyprošťovací automobil
OA	Osobní automobil
VEA	Velitelský automobil
AV	Automobil vyprošťovací
AP	Automobilová plošina
MP	Mobilní plošina
VT	Vyprošťovací tank
ČD	České dráhy
HZSP JETE	Hasičský záchranný sbor podniku Jaderné elektrárny Temelín

HZS DP Praha	Hasičský záchranný sbor podniku Dopravního podniku hl. m. Praha
HŽV	Hnané železniční kolejové vozidlo
TŽV	Tažené železniční kolejové vozidlo
DKV	Depo kolejových vozidel
SOKV	Středisko oprav kolejových vozidel
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozu dráhy

# Úvod

Bakalářská práce se zabývá Hasičským záchranným sborem podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., mimořádnými událostmi, které mohou vzniknout na železnici, a jejich následným řešením. Téma jsem si vybral, protože mě vždy zajímala tato jednotka a její způsob fungování. Řešení některých situací na železnici je velice specifické a rád bych ho v této práci nastínil.

Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., je jednotkou hasičského záchranného sboru podniku, a proto má své specifikace a dané úkoly, které musí plnit. Jednotky hasičského záchranného sboru podniku jsou sbory, které mají vždy určitou odbornost. Plní nejen úkoly shodné s ostatními jednotkami požární ochrany, ale navíc i ty, které jim zadá jejich zaměstnavatel. Pracují ve velice specifickém prostředí, proto jsou i pro zásahy ve svém hasebním obvodu školeny a dokážou si poradit s mimořádnými událostmi, se kterými by měly ostatní jednotky problémy.

Otázka železničního provozu je velice obsáhlá a složitá a vyžaduje zvláštní přístup. Jednotky Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., se musí řídit nejen předpisy platnými pro všechny jednotky požární ochrany, ale i interními předpisy, které jsou velice obsáhlé a složité. Úkolem sboru je zasahovat u všech mimořádných událostí, které se stanou na místě zřizovatele, a plnit úkoly na úseku požární ochrany a integrovaného záchranného systému a také samozřejmě plnit úkoly, které jim udá zaměstnavatel. Práce se věnuje jak samotnému sboru, jeho vybavení, specifikacím, úkolům, historii atd., tak i otázce slučování s Hasičským záchranným sborem České republiky.

Cílem práce je přiblížit Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., a seznámit se se specifickým způsobem řešení mimořádných událostí.

# 1 TEORETICKÁ ČÁST

## 1.1 Právní normy

Stát zajišťuje občanům pomoc při zdolávání požárů a provádění záchranných prací při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech vysláním jednotek Hasičského záchranného sboru České republiky. Povinnost zřizovat jednotky požární ochrany mají i další subjekty. Vytváří se tak systém vzájemné pomoci, který dává předpoklad k poskytnutí pomoci občanům v časovém limitu do dvaceti minut. Tento systém poskytnutí pomoci v určeném časovém období a s předem stanoveným počtem jednotek požární ochrany je dán zákonem o požární ochraně. <sup>(1)</sup>

### 1.1.1 Zákon o integrovaném záchranném systému

Integrovaným záchranným systémem se rozumí koordinovaný postup složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací (zákon č.239/2000 Sb.). <sup>(2)</sup>

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma nebo více složkami IZS. <sup>(2)</sup>

#### **Složky IZS** <sup>(2)</sup>

Základní složky IZS: Hasičský záchranný sbor a jednotky požární ochrany zařazené do plánu plošného pokrytí  
Zdravotnická záchranná služba  
Policie ČR

Ostatní složky IZS: Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil  
Ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory  
Ostatní záchranné sbory

Orgány ochrany veřejného zdraví  
Havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby  
Zařízení civilní ochrany  
Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít  
k záchranným a likvidačním pracím

### **Velitel zásahu**

Koordinování záchranných a likvidačních prací v místě nasazení složek integrovaného záchranného systému a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události (dále jen „místo zásahu“) a řízení součinnosti těchto složek provádí velitel zásahu, který vyhlásí podle závažnosti mimořádné události odpovídající stupeň poplachu podle příslušného poplachového plánu integrovaného záchranného systému. Nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak, je velitelem zásahu velitel jednotky požární ochrany nebo příslušný funkcionář hasičského záchranného sboru s právem přednostního velení. <sup>(2)</sup>

Pokud na místě zásahu není ustanoven velitel zásahu, řídí součinnost těchto složek velitel nebo vedoucí zasahujících sil a prostředků složky integrovaného záchranného systému, která v místě zásahu provádí převažující činnost. <sup>(2)</sup>

### **Povinnosti právnických a podnikajících fyzických osob**

Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, u které došlo k havárii, je povinna: <sup>(2)</sup>

- provádět neprodleně záchranné a likvidační práce
- ohlásit havárii místně příslušnému operačnímu a informačnímu středisku integrovaného záchranného systému a bezprostředně ohroženým obcím; tím není dotčena oznamovací povinnost stanovená podle zvláštních právních předpisů
- podílet se na varování osob ohrožených havárií v rozsahu stanoveném zvláštním právním předpisem

- poskytnout veliteli zásahu informace o skutečnostech, které by mohly ohrozit životy nebo zdraví osob provádějících zásah nebo ostatního obyvatelstva, zejména informace o výbušninách, nebezpečných chemických látkách, zdrojích ionizujícího záření, dravých či nebezpečných zvířatech
- spolupracovat při odstraňování havárie se složkami integrovaného záchranného systému, správními úřady a orgány krajů a obcí
- uhradit krajskému úřadu nebo složkám integrovaného záchranného systému náklady spojené s poskytnutím věcné a osobní pomoci, s likvidačními pracemi a se škodami prokazatelně vzniklými havárií
- zabezpečit asanační práce podle pokynů příslušných správních úřadů nebo obcí
- zabezpečit zneškodnění odpadů vzniklých v důsledku havárie i její likvidace
- spolupracovat při zpracování dokumentace o záchranných a likvidačních pracích

### **1.1.2 Zákon o požární ochraně**

Účelem tohoto zákona je vytvořit podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a majetku před požáry a pro poskytování pomoci při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech stanovením povinností ministerstev a jiných správních úřadů, právnických a fyzických osob, postavení a působnosti orgánů státní správy a samosprávy na úseku požární ochrany, jakož i postavení a povinností jednotek požární ochrany. <sup>(3)</sup>

Zákonem 133/1985 o požární ochraně (dále jen „zákon o požární ochraně“) je dáno, že právnické nebo podnikající fyzické osoby provozující činnosti z § 4 odst. 2 a 3 tohoto zákona zřizují jednotku hasičského záchranného sboru podniku. Tato jednotka je složena z řad zaměstnanců, kteří činnost v jednotce vykonávají jako své hlavní povolání. Jednotka hasičského záchranného sboru podniku (dále jen HZSP) provádí úkoly dané zákonem o požární ochraně a úkoly zaměstnavatele, které jsou jí svěřené. <sup>(3)</sup>

### **Druhy jednotek požární ochrany**

Druhy jednotek požární ochrany: <sup>(3)</sup>

- jednotka hasičského záchranného sboru kraje složená z příslušníků hasičského záchranného sboru (dále jen „příslušník“) určených k výkonu služby na stanicích hasičského záchranného sboru kraje
- jednotka hasičského záchranného sboru podniku složená ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, ti vykonávají činnost v této jednotce jako své zaměstnání (dále jen „zaměstnanec podniku“)
- jednotka sboru dobrovolných hasičů obce složená z fyzických osob, které nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání
- jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku složená ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, kteří nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání

### **Kategorie jednotek požární ochrany**

Jednotky požární ochrany (dále jen JPO): <sup>(3)</sup>

- JPO I – jednotka HZS ČR
- JPO II – jednotka JSDH
- JPO III – jednotka JSDH
- JPO IV – jednotka HZS podniku
- JPO V – jednotka JSDH
- JPO VI – jednotka JSDH podniku

## 1.2 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku

Jednotku HZSP zřizuje k plnění úkolů podle § 70 odst. 1 právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba provozující činnosti uvedené v § 4 odst. 2 a 3, kterou určí hasičský záchranný sbor kraje; u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby s celostátní působností nebo působností zasahující do dvou nebo více krajů, po souhlasu generálního ředitelství. Hasičský záchranný sbor kraje přitom vychází z výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů. Počet zaměstnanců podniku a vybavení této jednotky stanoví na základě výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů hasičský záchranný sbor kraje. <sup>(3)</sup>

Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba jmenuje a odvolává velitele této jednotky po vyjádření hasičského záchranného sboru kraje k jeho způsobilosti vykonávat funkci velitele. <sup>(3)</sup>

Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba (dále jen „podnik“) anebo obec zřizují jednotku zřizovací listinou. Zřizovací listina může být nahrazena smlouvou o zřízení společné jednotky. <sup>(4)</sup>

Hasičský záchranný sbor kraje může s ohledem na míru požárního nebezpečí podniku nebo dokumentaci zdolávání požáru určit, že vedle jednotky hasičského záchranného sboru podniku bude zřízena i jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku. <sup>(4)</sup>

Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba mohou zrušit jednotku hasičského záchranného sboru podniku jen se souhlasem hasičského záchranného sboru kraje. U právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby s celostátní působností nebo působností zasahující do dvou či více krajů si hasičský záchranný sbor kraje vyžádá souhlas generálního ředitelství. <sup>(4)</sup>

Jednotka HZSP je dislokována na stanicích podniku. Kromě centrální stanice podniku se zřizují pobočné stanice podniku, a to v případech, kdy je třeba zajistit, aby doba jízdy jednotky v podniku ze stanice podniku k místu zásahu nepřesahovala pět



minut. To neplatí pro podniky provozující dopravu a u podniků provozujících liniová vedení produktovodů, energetické dálkovody a povrchové doly. U jednotky HZSP dislokované na stanicích v prostoru letiště smí doba jízdy na místo zásahu dosahovat až pět minut, pokud mezinárodní smlouvy, jimiž je Česká republika vázána, nestanoví jinak. Doba od vyhlášení poplachu a vyjetí na místo zásahu nesmí překročit dvě minuty. <sup>(4)</sup>

Jednotky HZSP se řídí stejnými zákony, vyhláškami a i SIAŘem Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky jako jednotky Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen HZS ČR). Jediný rozdíl je v tom, že příslušníci HZS ČR se navíc musí řídit služebním zákonem. Zaměstnanci HZSP se zase řídí interními předpisy podniku, které jim udává zaměstnavatel. A vnitřní organizace je shodná s jednotkami HZS ČR.

Jednotky HZSP plní taktéž stejné úkoly v rámci požární ochrany a integrovaného záchranného systému a ještě navíc plní úkoly, které jim zadá zaměstnavatel. Úkoly jsou následující: <sup>(3)</sup>

### **Základní úkoly JPO**

- provádí požární zásah podle příslušné dokumentace požární ochrany nebo při soustředění a nasazování sil a prostředků
- provádí záchranné práce při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech
- podává neprodleně zprávy o svém výjezdu a zásahu územně příslušnému hasičskému záchrannému sboru kraje

Výkonem služby příslušníků, zaměstnanců podniků a členů zařazených v jednotkách požární ochrany se podle tohoto zákona rozumí veškerá činnost směřující k předcházení požárů a jejich zdolávání, snižování následků živelních pohrom a jiných mimořádných událostí včetně zvyšování akceschopnosti jednotky požární ochrany. Výkon služby se člení na organizační a operační řízení. <sup>(3)</sup>

Organizačním řízením se rozumí činnost k dosažení stálé organizační, technické a odborné způsobilosti sil a prostředků požární ochrany k plnění úkolů jednotek požární ochrany. Operačním řízením se rozumí činnost od přijetí zprávy o skutečnostech vyvolávajících potřebu nasazení sil a prostředků požární ochrany, provedení požárního zásahu a záchranných prací při živelních pohromách a jiných mimořádných událostech, do návratu sil a prostředků požární ochrany na základnu. <sup>(3)</sup>

### **Jednotky HZSP v ČR**

V současné době se nachází na území naší republiky 47 hasičských záchranných sborů podniků (bez vojenských hasičských jednotek). Některé sbory jsou tak velké, že musí mít několik hasičských stanic, protože v republice mají na starosti i více než jeden podnik (např. HZSP ČEZ, HZSP SŽDC). Seznam jednotek je uveden v příloze A.

Dále na území naší republiky působí jednotky sborů dobrovolných hasičů podniku a vojenské hasičské jednotky, které jsou v jurisdikci Ministerstva obrany České republiky. Tyto hasičské jednotky jsou rozmístěny v muničních skladech, vojenských výcvikových prostorech a na vojenských letištích.

### 1.3 Plošné pokrytí

Plošným pokrytím území kraje jednotkami požární ochrany (dále jen „plošné pokrytí“) se rozumí rozmístění JPO na území kraje a na území hl. m. Prahy. JPO se rozmisťují na základě nařízení orgánu kraje. HZS ČR zabezpečuje podklady pro vydání nařízení orgánů kraje. Za tím účelem: <sup>(4)</sup>

- a) stanoví stupeň nebezpečí území obcí v kraji
- b) určí v souladu s požadavky podle § 65 odst. 6 zákona po dohodě se zřizovateli jednotek; u jednotek hasičského záchranného sboru kraje po dohodě s generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „generální ředitelství“) jednotky, které budou plošné pokrytí zabezpečovat, stanoví jejich kategorii podle přílohy zákona a charakter záchranných prací, které budou provádět (dále jen „předurčenost k záchranným pracím“)
- c) určí jednotky pro záchranné a likvidační práce při mimořádných událostech prováděné v rámci integrovaného záchranného systému, pokud tak u jednotek hasičského záchranného sboru kraje neučinilo generální ředitelství
- d) stanoví územní působnost pro každou jednotku s územní působností zabezpečující plošné pokrytí a v dohodě s generálním ředitelstvím také pro jednotku hasičského záchranného sboru kraje určenou pro záchranné a likvidační práce podle c)
- e) vyhotoví mapu plošného pokrytí se zakreslenými údaji o stupních nebezpečí území obcí a rozmístění jednotek s územní působností

## **1.4 Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o.**

Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen HZSP SŽDC) je dle zákona o požární ochraně jednotkou HZSP, tudíž je to kategorie JPO IV. V současné době je jejím zřizovatelem státní organizace Správa železniční dopravní cesty, s. o., která je zřizovatelem sboru od 1. července 2008. Do 30. června 2008 byly zřizovatelem České dráhy (dále jen ČD). Změnou zřizovatele nenastaly skoro žádné změny, sbor vykonává nadále stejnou činnost jako před 1. červencem 2008, jen s tím rozdílem, že např. pro ČD, a. s., či ČD Cargo, a. s., je to již ve smluvní rovině. <sup>(5)</sup>

### **1.4.1 Úkoly Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o.**

HZSP SŽDC v právním smyslu plní funkci HZSP a plní úkoly požární prevence jako odborně způsobilá osoba. <sup>(5)</sup>

Úkoly, které provádí HZSP SŽDC, jsou úplně stejné jako úkoly, které provádí HZS ČR. Jen HZSP SŽDC plní některé úkoly navíc, které jsou mu zadávány zaměstnavatelem, což je Správa železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen SŽDC).

Základním posláním HZSP SŽDC je v případě potřeby provést požární zásah na zařízení železniční infrastruktury i mimo ni, provést záchranné práce při živelních pohromách a jiných mimořádnostech vzniklých v provozu železnice i mimo ni, provést zásah při zajištění bezpečného stavu trakčního vedení, provést zásah při likvidaci následků mimořádných událostí na železnici a spolupráce s hasičskými záchrannými sbory krajů při pomoci u mimořádných událostí mimo železnici. <sup>(6)</sup>

HZSP SŽDC je zařazen ve smyslu zákona č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, do IZS ČR. Plní též úkoly vyplývající ze zařazení do systému bezpečnosti provozování dráhy, systému bezpečnosti provozování drážní

dopravy a při přípravě žádosti o vydání Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.  
(6)

Mezi úkoly HZSP SŽDC patří tedy provádění požárního zásahu, likvidace úniku nebezpečných a ropných látek, odchyt obtížného hmyzu, záchranné práce ve výškách a nad volnou hloubkou, čerpání a práce na vodě, vyprošťování osob při haváriích, nehodách či jiných mimořádných událostech, a to včetně předlékařské pomoci zraněným osobám a dalším zásahům technického rázu. (6)

V rámci SŽDC, s. o., a ČD, a. s., provádí veškeré práce ohrožující železniční dopravu např. vyřezávání náletových dřevin u železničních tratí apod. Dále se jednotky podílejí na spolupráci s nehodovými prostředky při nakolejování železničních vozidel.

#### **1.4.2 Specifikace Hasičského záchranného sboru Správy železniční dopravní cesty, s. o.**

Všichni hasiči zařazení do výjezdových jednotek byli proškoleni a vycvičeni k provádění zkratování trakčního vedení ve vypnutém stavu (HZSP SŽDC byla udělena výjimka z ČSN 34 3109), a to z důvodu zkrácení časové prodlevy při provádění hasebních prací v blízkosti trakčního vedení, kde je vysoké nebezpečí úrazu elektrickým proudem. (5)

Dalšími atypickými zásahy oproti JPO HZS ČR jsou úniky nebezpečných a ropných látek ve velkém množství, železniční cisterny mají obsahy nádrží od 100 do 630 hektolitřů. HZSP SŽDC má pro tyto druhy zásahů veškeré potřebné technické prostředky včetně možnosti urychleného přistavení náhradní vypařené železniční cisterny na přečerpání látky z poškozené cisterny. (5)

Dále je to také nakolejování železničních vozidel, což vyžaduje obrovské nasazení sil a prostředků, tyto zásahy jsou technicky složité. Železniční vozidla mohou mít váhu až několika stovek tun. Manipulace s nimi je velice náročná, pracuje se zde s přesností na několik milimetrů. Proto mají také jednotky HZSP SŽDC ve vybavení speciální technické prostředky, ať už se jedná o vyprošťovací tanky, jeřáby či různá nakolejovací

zařízení. HZSP SŽDC je jednou z mála jednotek, které se nakolejování věnují, druhou jednotkou je Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.

V neposlední řadě je to také perfektní znalost všech železničních vozidel, budov, zabezpečovacích prostředků a jiných technických prostředků používaných na železnicích. Bez těchto znalostí by nemohl být zásah veden kvalitně a profesionálně.

### **Seznam interních nařízení**

- BP 1-BOZP na železnici
- TNŽ 34 3109 činnost na trakčním vedení (zkratování TV jednotkou HZS provozovatele dráhy)
- DP 17 předpis o hlášení MU na SŽDC
- Směrnice 32/2012 hlášení a likvidace ekologických havárií na SŽDC
- Předpis Ob 14 zabezpečení PO u SŽDC
- Směrnice HZS SŽDC 22/2012 Metodické listy taktických postupů zásahů na železnici
- Organizační řád HZS SŽDC
- Směrnice HZS SŽDC 6/2011 Statut OIS a COIS (operační střediska HZS SŽDC)
- Pracovní řád SŽDC
- Podniková kolektivní smlouva, jejíž součástí je odměňovací řád SŽDC
- Směrnice HZS SŽDC 05/2013 Dopravně provozní řád HZS SŽDC
- Katalog prací SŽDC (požadavky na jednotlivé funkce)
- Směrnice HZS SŽDC 30/2012 Metrologický řád HZS SŽDC (kalibrace měřidel, detektory)
- Směrnice HZS SŽDC 2/2013 (lezecké skupiny)
- Směrnice HZS SŽDC 1/2012 fyzická způsobilost
- Směrnice HZS SŽDC 15/2012 psychologická způsobilost
- Směrnice HZS SŽDC 19/2012 zásah na TV
- Směrnice HZS SŽDC 20/2012 odborná příprava

- Směrnice HZS SŽDC 23/2012 práce s MRP a MROP
- Směrnice HZS SŽDC 4/2013 činnost vyprošťovacích tanků HZS SŽDC
- Směrnice HZS SŽDC 11/2011 dislokace jednotek HZS SŽDC
- Směrnice HZS SŽDC 8/2011 zásahové obvody jednotek HZS SŽDC
- Směrnice HZS SŽDC 24/2012 statistické sledování událostí
- D1 dopravní předpis SŽDC (železniční, pro drážní nebo dvoucestná vozidla)

+ jsou převzaté všechny předpisy a interní akty řízení (SIAŘ) HZS ČR

### **1.4.3 Správa železniční dopravní cesty**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), je česká státní organizace, která hospodaří s železničními dráhami v majetku státu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy ve smyslu zákona o dráhách, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Také přiděluje kapacitu dopravní cesty na celostátní dráze a na regionálních drahách ve vlastnictví České republiky. Patří mezi největší české firmy dle počtu zaměstnanců. <sup>(7)</sup>

### **1.4.4 Organizační struktura HZSP SŽDC**

Ředitelství HZSP SŽDC se nachází v Praze a je organizační jednotkou Správy železniční dopravní cesty. HZSP SŽDC je rozdělen na čtrnáct JPO, které jsou rozmístěny v důležitých železničních uzlech na území České republiky.

#### **Dislokace JPO**

Praha, Plzeň, Brno, Ostrava, České Budějovice, Liberec, Česká Třebová, Kralupy nad Vltavou, Přerov, Nymburk, Havlíčkův Brod, Cheb, Chomutov, Ústí nad Labem

Zásahové obvody jednotlivých jednotek HZSP SŽDC jsou uvedeny v příloze B.

Současným ředitelem HZSP SŽDC je JUDr. Luděk Eichler. Organizační struktura ředitelství se skládá z ředitele HZSP SŽDC, náměstka ředitele, odboru chemicko-

technické služby, strojní služby, požární prevence, odboru řízení JPO HZSP SŽDC a sekretariátu. Sídlí zde také centrální operační a informační středisko HZSP SŽDC.

Každá stanice HZSP SŽDC má svého velitele, který má na starosti její chod. Dále je tu zástupce velitele a požární referent. Hasiči slouží 24hodinové cykly ve třech směnách (A, B, C). Každá směna začíná v sedm hodin ráno a končí druhý den také v sedm hodin ráno. Přičemž každá směna má svého velitele čety a dle velikosti stanice a zásahového obvodu určitý počet velitelů družstev a samozřejmě hasiče a strojníky v zásahovém družstvu. Nejčastější konfigurace směny je jeden velitel čety a jeden velitel družstva, první výjezdové družstvo v početním stavu 1+3, druhé výjezdové družstvo 1+1 a třetí výjezdové družstvo 1+0. Dále jsou na směně hasiči specialisti, a to hasič technik chemické služby, hasič lezec a hasiči spojař.

První výjezd je tedy v početním stavu 1+3 a vyjíždí v tzv. prvovýjezdové cisternové automobilové stříkačce ke většině mimořádných událostí, jako jsou požáry, dopravní nehody atd. Druhý výjezd v početním stavu 1+1 obsazuje velkokapacitní cisternovou automobilovou stříkačku určenou na požáry, technický automobil určený k dopravním nehodám a jiným technickým zásahům, technický automobil chemický, který je předurčený k zásahům s únikem nebezpečné látky, a speciální techniku – jeřáby, vyprošťovací automobily atd. A třetí výjezd se skládá jen z jednoho hasiče, který má za úkol služebním osobním automobilem vozit zaměstnance OSB (dražní inspektory) na místa mimořádných událostí. Samozřejmě se technika může obsazovat dle mimořádné události, jak si to situace žádá. Hasič spojař sedí během své služby na operačním a informačním středisku a přijímá všechny telefonáty mířící k HZSP SŽDC, ať už se jedná o tísňové hovory, nebo o hovory ostatní. V případě tísňového volání zpracuje mimořádnou událost a vyrozumí výjezdové družstvo o výjezdu k nastalé mimořádné události. Velitel čety může rozhodnout, co pojedje za techniku a v jakém složení. Operační a informační střediska jsou o mimořádné události informována zaměstnanci ČD, SŽDC, centrálním operačním a informačním střediskem HZS SŽDC sídlícím v Praze nebo krajským operačním a informačním střediskem HZS ČR.



### **1.4.5 Spolupráce s Hasičským záchranným sborem ČR**

Na základě uzavřené smlouvy o spolupráci s HZS ČR probíhají společná cvičení, školení na specifika v železničním provozu a samozřejmě společné zásahy v rámci sousedské výpomoci a IZS. Bez této oboustranně výhodné formy spolupráce by se činnost JPO neobešla. <sup>(5)</sup>

V praxi to funguje tak, že pokud se stane nějaká mimořádná událost v působnosti HZSP SŽDC a je nahlášena na KOPIS HZS ČR, operační a informační středisko tuto informaci předá operačnímu a informačnímu středisku HZSP SŽDC a samozřejmě naopak. Na místo pak vyjíždějí obě jednotky zároveň. Je-li jednotka HZS ČR na místě první, provádí jen záchranné práce, a to po konzultaci s operačním a informačním střediskem HZSP SŽDC. Po dorážení jednotky HZSP SŽDC je velitelem, dle § 22 vyhlášky č. 247/2001 Sb. o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, velitel jednotky HZSP SŽDC, který má přednostní právo převzetí místa zásahu jakožto velitel jednotky hasičského záchranného sboru podniku. Podle svého uvážení může jednotku HZS ČR vrátit zpět na základnu nebo ji může využít k řešení mimořádné události. A pokud to mimořádná událost vyžaduje, může si vyžádat další síly a prostředky. Samozřejmě, že k některým zásahům vyjíždí jen jednotka HZSP SŽDC bez účasti jednotek HZS ČR.

Toto funguje i obráceně, protože jednotky HZSP SŽDC jsou zařazeny do plánů plošného pokrytí kraje, a tak je v případě potřeby může HZS ČR využívat. Ale samozřejmě ne na úkor jejich zřizovatele.

### **1.4.6 Historie**

Po zkušenosti s obrovským požárem na severním nádraží ve Vídni z roku 1911 se státní železniční rada a ministerstvo železnic usnesly na tom, aby ve velkých stanicích, topárnách, železničních dílnách a skladištích byly zřízeny hasičské sbory. <sup>(8)</sup>

V průběhu druhé světové války byly zřízeny jednotky dobrovolných hasičů v železničních stanicích Liberec a Česká Třebová na ochranu vlastní stanice i bývalých železničních dílen. <sup>(8)</sup>

Požární ochrana na železnicích byla až do roku 1952 zajišťována pouze dobrovolnými sbory, zřizovanými ojediněle ve větších provozovnách. Tyto dobrovolné jednotky požární ochrany byly tvořeny zaměstnanci nejrůznějších pracovišť, kterým povětšinou chyběly odborné znalosti a průprava, neboť se výcviku nevěnovala dostatečná péče. <sup>(8)</sup>

Také technické vybavení bylo nevyhovující. Schopnost účinného zákroku v případě požáru podmíněná svoláním příslušníků z různých pracovišť byla v pracovní době vždy velmi malá a v době pracovního klidu prakticky nemožná. <sup>(8)</sup>

V případě požáru byly železnice vždy odkázány na často i značně vzdálenou pomoc vnější. Prodleva se zahájením účinného zásahu měla za následek větší škody způsobené požárem. <sup>(8)</sup>

V rámci ministerstva dopravy v roce 1953 vznikají první Útvary požární ochrany železnic v důležitých dopravních uzlech. <sup>(8)</sup>

- od 1. ledna 1995 Hasičský záchranný sbor podniku Českých drah, a. s., do 30. června 2008
- od 1. července 2008 HZSP Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Zřízení HZSP Českých drah (dále jen HZSP ČD) souviselo s celkovými změnami na železnici a se zefektivněním požární ochrany začátkem 90. let na dráze vůbec. Teprve rozdělení republiky a drah všeobecně umožnilo realizovat optimální organizační začlenění a postavení JPO v rámci celých ČD, s. o. <sup>(8)</sup>

Nástupce TPZS ČSD (technicko-požární záchranná služba) byl zřízen v roce 1994 s účinností od 1. ledna 1995 pod DDC-ČD, s. o. (Divize dopravních cest České dráhy státní organizace). <sup>(8)</sup>

Poslední změna proběhla k 1. lednu 2003, kdy se ČD, s. o., rozdělily na dvě části: SŽDC, s. o. (Správa železniční dopravní cesty – státní organizace), a ČD, a. s. <sup>(8)</sup>

## 1.4.7 Technika a vybavení HZSP SŽDC

Jednotky HZSP SŽDC jsou vybaveny obdobnou, ne-li zcela shodnou zásahovou technikou a vybavením. Jen v některých věcech se bude vybavení lišit, to je dané problematikou železničního provozu. Všechna vozidla musí splňovat vyhlášku 35/2007 o technických podmínkách požární techniky (dále je „vyhláška 35“).

### Technika

Technika u HZSP SŽDC by se dala rozdělit na několik kategorií:

- CAS prvního výjezdu
- Velkokapacitní CAS
- TA
- TA-CH
- VEA a OA
- Speciální technika
- Člun

**CAS prvního výjezdu:** Nejpoužívanější vozidlo, které jezdí k většině mimořádných událostí – od požárů po dopravní nehody. Kabina je v dlouhém provedení pro mužstvo, což znamená konfiguraci strojník a velitel vpředu a zásahové družstvo vzadu (čtyři hasiči). Nástavba bývá provedena v konfiguraci T (technická). Podvozek má smíšenou nebo terénní konfiguraci. Nádrž na vodu se pohybuje od 2 500 litrů po 3 500 litrů a 200 až 400 litrů pěnidla. Jmenovitý výkon čerpadla se pohybuje od 1 600 do 2 500 l/min. Vozidla jsou vybavena dle vyhlášky 35, vybavení cisternových automobilových stříkaček v provedení technickém a může zde být umístěno speciální vybavení, např. zkratovací tyče. Vozidla jsou na podvozcích Scania, Liaz, Tatra, Mercedes a Renault. A jedná se o následující konfigurace CAS 20 Scania S2T (Praha a Plzeň), CAS 24 Mercedes S2T (Kralupy nad Vltavou a Brno), CAS S3T 24 Tatra (Havlíčkův Brod, Přerov, Nymburk, Ústí nad Labem), CAS M3T 16 Renault (Liberec), CAS 24 Liaz S2T (Ostrava, České Budějovice, Česká Třebová, Chomutov, Cheb,).

**Velkokapacitní CAS:** Vozidlo určené hlavně k zásahům u požárů. Vozí s sebou obrovské zásoby hasebních látek a má čerpadlo o vysokém výkonu. Vždy se jedná o vozy CAS 32 Tatra (815 nebo 148) a jsou provedeny v konfiguraci VH (velkoobjemové hašení). Podvozek je terénní s pohonem na všechna kola a uzávěrkou diferenciálu. Vozidlo má krátkou kabinu pro posádku 1+2, ale může se používat i v počtu 1+0. Nádrž má nejméně 8 000 litrů a 800 litrů pěnidla. Výkon čerpadla je 3 200 l/min. Vozidlo je také vybaveno dle vyhlášky 35.

**TA:** Tato vozidla jsou určena především k zásahům technického rázu, ať už jde o dopravní nehody či jiné technické zásahy. Jedná se o automobily hmotnostní kategorie L (lehké) s pohonem na všechna čtyři kola. Výjimkou je TA4 Tatra 815 u JPO Cheb a Ústí nad Labem a JPO Praha, kde je TA Mercedes Sprinter. Osádka je 1+1. Nástavba je konfigurace R (redukovaná). Vozidlo je vybaveno tak, aby mohlo řešit veškeré technické zásahy – hydraulické vyprošťovací zařízení, motorové a rozbrušovací pily, ženíjní nářadí, sorpční prostředky atd. Vozidla jsou značky Nissan Patrol, Nissan Navara a Nissan Pick up.

**TA-CH:** Vozidla, která vyjíždějí k zásahům s únikem nebezpečné látky. Všechna vozidla jsou na podvozku značky Avia 31 až na JPO Praha, kde je dislokován krom Avie i Nissan Patrol. Vozy lehké hmotnostní kategorie a silničního podvozku. Osádka je 1+2. Nástavba je konfigurace CH (chemická). Je vybavena protichemickými obleky, sorpčními prostředky, čerpadlem na nebezpečné látky, hadicemi, ucpávkami, pneumatickými vaky atd.

**VEA a OA:** Jedná se o osobní automobily, kterými jezdí buď velitel na místo zásahu, nebo se těmito vozidly dopravuje drážní inspektor na místo mimořádné události. Používají se osobní automobily značky Škoda.

**Speciální technika:** Speciální technika by se dala rozdělit na vyprošťovací tanky, vyprošťovací automobily a automobilové jeřáby. Tato technika se používá hlavně u těžkých havárií a jiných zásahů, kde je potřeba těžká technika. Automobily jsou značky Tatra těžké hmotností kategorie s pohonem všech kol. Jedná-li se o vyprošťovací automobil, jsou vedeny jako technické automobily a je v jeho výbavě je

nakolejovací zařízení, vyprošťovací sady a svářečské a řezací soupravy. Tanky jsou typu VT-72B a používají se u velkých nehod, kde je potřeba vyprostit drážní vozidla (dislokace u JPO Praha, Přerov, České Budějovice, Havlíčkův Brod). Tato technika byla použita třeba u nehody ve Studénce. Mezi speciální techniku patří také auto značky Praga umístěné na stanici v Nymburce a jedná se o hybrid. Toto auto je kromě normálního podvozku vybaveno i železničním podvozkem a nakolejovacím zařízením. Ve stanici v Praze, Liberci, Havlíčkově Brodu a Nymburce je umístěna také výšková technika. Každá jednotka také vlastní motorový člun.

### **Vybavení**

Jednotky HZSP SŽDC jsou vybaveny standardním vybavením jako jiné JPO. Do základního vybavení patří zásahové oděvy, které mají hasiči dvojího druhu. A to třívrstvé zásahové oděvy Fireman Tiger určené k zásahům u požárů a dvouvrstvé zásahové oděvy oranžové barvy Záchranář II, které se používají při technických zásazích. Dále jsou vybaveni zásahovou obuví značky Haix, ochrannou přilbou značky Rosenbauer Heros Extreme nebo Dräger HPS 7000 a zásahovými rukavicemi od firmy Holík. Do jejich výbavy patří také kukla proti sálavému teplu. A v neposlední řadě to je staniční oblek PS II. Další obleky, které jednotky používají, jsou přetlakové protichemické obleky OPCH 90 a nepřetlakové protichemické obleky Tyvek. Dále jsou to protižárové obleky OL – 2 a suché obleky pro práci na vodní hladině.

Mezi technické vybavení patří přetlakové dýchací přístroje Dräger PSS 3000 s maskami Paranova a rovnotlakové dýchací přístroje Saturn s maskami CM – 5. Dále to jsou vyprošťovací sady značky Holmatro a Lukas, motorové a rozbrušovací pily značky Stihl, zkratovací tyče, osvětlovací vybavení, vybavení na likvidaci nebezpečných látek, nejiskřivější nářadí, sorpční a dezinfekční prostředky, hadice a různé armatury, lezecké vybavení, zdravotnické vybavení atd.

## 1.5 Mimořádná událost

Událost nebo situace vzniklá v určitém prostředí v důsledku živelní pohromy, havárie, nezákonnou činností, ohrožením kritické infrastruktury, nákazami, ohrožením vnitřní bezpečnosti a ekonomiky, která je řešena obvyklým způsobem orgány a složkami bezpečnostního systému podle zvláštních právních předpisů. Pod tímto pojmem je v současných právních předpisech ČR uváděna řada pojmů jako jsou např. mimořádná situace, nouzová situace, pohroma, katastrofa, havárie. <sup>(9)</sup>

### 1.5.1 Typy mimořádných událostí

#### Požár

Za požár se dle definice vyhlášky 246/2001 o požární prevenci považuje každé nežádoucí hoření, při kterém došlo k usmrcení nebo zranění osob či zvířat, ke škodám na materiálních hodnotách nebo životním prostředí, a nežádoucí hoření, při kterém byly osoby, zvířata, materiální hodnoty nebo životní prostředí bezprostředně ohroženy. Přitom není rozhodující, zda a kým byl požár likvidován, došlo-li k samouhašení nebo byl-li požár HZS kraje nahlášen dodatečně. Za požár se považují také výbuchy hořlavých par, plynů a prachů bez následného plamenného hoření. <sup>(10)</sup>

**Za požár se nepovažují:** výbuchy výbušnin, pokud nedojde k hoření materiálu a konstrukcí po výbuchu; hoření vinutí elektrických točivých strojů z titulu zkratu, pokud nedojde k rozšíření hoření mimo prostor vinutí; žhnutí elektrické instalace, pokud nedojde k jeho rozšíření mimo instalaci; vznícení, ke kterým dochází při výrobě, pokud v technologickém postupu nelze vznik těchto případů vyloučit a jejich likvidace je technicky zajištěna, nedojde k rozšíření hoření mimo předpokládanou část technologie nebo pokud jsou specifikována výhradně jako provozní nehody a nesplňují některý ze znaků definice požáru výše uvedené vyhlášky. <sup>(10)</sup>

**Událost „požár“ se dále upřesňuje těmito podtypy:** <sup>(10)</sup> nízké budovy, výškové budovy, průmyslové, zemědělské objekty, sklady, chemický průmysl, shromaždiště

osob, podzemní prostory, kabelové kanály, kolektory, lesní a polní porost, tráva, trafostanice, rozvodny, dopravní prostředky, popelnice, kontejner, odpad, ostatní, signalizace EPS

### **Dopravní nehoda**

Zásah u události mající charakter činností spojených s odstraňováním následků kolize dopravních prostředků. Druh dopravní nehody se zatřídí podle jejího převažujícího charakteru. Pokud v činnosti jednotky převládají jiné práce, např. z důvodu úniku nebezpečné látky do životního prostředí, klasifikuje se tento zásah dle převažujícího charakteru. Dopravní nehoda s následným požárem patří vždy do kategorie požár. Za dopravní nehodu se považují i případy, kdy jednotka pouze dopravní prostředek vyprošťuje z prostorů mimo komunikaci (odtažení vraků, vozidlo sjeté mimo komunikaci apod.), odstraňuje pouze drobné následky nehody (očištění komunikace nebo odstranění úniků látek – provozních náplní vozidel apod.).<sup>(10)</sup>

**Událost „dopravní nehoda“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> vyproštění osob, uvolnění komunikace, odtažení, úklid vozovky, únik provozních kapalin, železniční, letecká

### **Živelní pohroma**

Zásah u události spojený s likvidací následků přírodních jevů.<sup>(10)</sup>

**Událost „živelní pohroma“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> povodně, záplavy, deště, sníh, námraza, větrná smršť, sesuvy půdy, ostatní

### **Únik nebezpečných látek**

Zásah u události spojený s nežádoucím uvolněním nebezpečných chemických látek včetně ropných produktů během výroby, dopravy nebo manipulace a ostatních látek. Zásah k omezení nebo snížení rizika nekontrolovaného úniku hořlavých, výbušných, žiravých, jedovatých, zdraví škodlivých, radioaktivních a jiných nebezpečných látek,

rovných produktů případně ostatních látek do životního prostředí (zemní plyn, kyseliny a jejich soli, louhy, čpavek apod.).<sup>(10)</sup>

**Událost „únik nebezpečných látek“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> na pozemní komunikaci, do půdy, na vodní plochu, do vodní plochy, do ovzduší, signalizace metanového čidla, signalizace plynového čidla

### **Technická pomoc**

Zásah u události vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů.<sup>(10)</sup>

**Událost „technická pomoc“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> otevření uzavřených prostor, neakutní otevření uzavřených prostor, odstranění nebezpečných stavů, likvidace hmyzu, destrukce objektu, destrukce objektu (průmyslové, zemědělské objekty, sklady), destrukce objektu (výškové budovy), náhrada nefunkčního zařízení, odstraňování překážek, čerpání vody, měření koncentrací, spolupráce se složkami IZS, monitoring, asistence u sportovních a kulturních akcí

### **Záchrana osob a zvířat**

**Událost „záchrana osob a zvířat“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> z výšky, z hloubky, podzemní prostory, uzavřené prostory, výtah, zasypané, zavalené, z vody

### **Ostatní mimořádná událost**

**Událost „ostatní mimořádná událost“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> radiační nehoda, havárie, evakuace a ochrana obyvatel, jiné

### **Planý poplach**

### **Jiné, zatím neurčeno**

**Událost „jiné, zatím neurčeno“ se dále upřesňuje těmito podtypy:**<sup>(10)</sup> zatím neurčeno, technologický test, zlomyslné volání



## **2 Výzkumná otázka a metodika práce**

### **2.1 Výzkumná otázka**

Lze zcela nahradit práci jednotek HZSP SŽDC jednotkami HZS ČR?

### **2.2 Metodika**

Teoretickou část své bakalářské práce jsem zpracovával na základě analýzy zákonů, vyhlášek a jiných právních předpisů a také na základě odborné literatury týkající se tohoto tématu. Je zde řešen zákon o požární ochraně a o integrovaném záchranném systému a dále právní úprava fungování a organizace hasičských záchranných sborů podniků. Dále jsem se věnoval samotnému Hasičskému záchrannému sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., jeho organizaci, technice, vybavení, historii, úkolům a specifikacím. V poslední části je udělán výpis všech druhů mimořádných událostí.

Praktickou část jsem zpracovával na základě metodických postupů, které jsou platné pro jednotky HZS ČR a HZSP SŽDC. HZS SŽDC má také své vlastní metodické postupy a interní nařízení, které jsem do práce zahrnul. Podrobně jsem prostudoval potřebné zdroje týkající se tohoto tématu. Dále jsem opakovaně navštívil stanici HZSP SŽDC v Českých Budějovicích, kde jsem provedl několik rozhovorů se zaměstnanci HZSP SŽDC. Také jsem absolvoval rozhovory i s příslušníky HZS ČR.

Na základě všech nabytých poznatků z výše vyjmenovaných zdrojů jsem zpracoval a vypsál postupy a problematiku každého typu mimořádné události. Na začátku je vždy napsán metodický postup řešení dané mimořádné události a poté je mimořádná událost řešena více do hloubky. Dále je ke každému typu mimořádné události vypsán počet mimořádných událostí v zásahovém obvodu HZSP SŽDC JPO České Budějovice. Věnoval jsem se především nebezpečím na železnici, zkratování, požárům, dopravním nehodám, únikům nebezpečných látek, technickým pomocím, ostatním zásahům

a planým poplachům. U těchto typů je řešena právě metodika a problematika vedení zásahu.

Na závěr jsem udělal dotazník (příloha E), který jsem analyzoval. Dotazník zpracovávalo 60 respondentů z široké veřejnosti, kteří nemají nic společného s IZS a neorientují se v problematice ohledně JPO. Respondenty jsem vybíral tak, aby se co nejméně orientovali v daném tématu. Jednalo se o obyvatele panelového domu, kde bydlím. Byly zastoupeny všechny věkové skupiny od 18 do 60 let a ani jeden z dotazovaných není pracovníkem v oboru IZS a PO ani členem nějakého sdružení, které se o tuto činnost zajímá a provádí ji. Dotazník se týkal problematiky HZSP SŽDC. Zjišťoval jsem, jestli dotazovaní mají ponětí o existenci této jednotky, jestli je potřebná a má specifické činnosti a jestli její práci lze nahradit jednotkami HZS ČR.

Na konci je řešena taky samotná problematika slučování HZS ČR a HZS SŽDC. Což je otázka, která se dnes řeší každý den.

Ke svým závěrům jsem došel jak použitím dotazníku, kde odpovídala laická veřejnost, tak i pomocí rozhovorů s odborníky a profesionály z HZSP SŽDC a HZS ČR. Rozhovory se týkaly především postupů, jak se řeší daná mimořádná událost, a upřesnění informací o jednotce HZSP SŽDC, dále slučování, rušení či nerušení a důležitosti jednotky HZSP SŽDC. Následovala podrobná analýza metodických postupů a celé dané problematiky.

## 3 Výsledky

### 3.1 Nebezpečí na železnici

Nebezpečí na železnici vyplývá z provozu železničních kolejových vozidel, specifického vybavení objektů železnic a přítomnosti trakčního vedení. <sup>(11)</sup>

#### **Charakteristické rysy pro železniční provoz:** <sup>(11)</sup>

- složitý systém dopravy
- hromadná přeprava značného množství různých druhů zboží a látek, hlavně velké množství přepravovaných nebezpečných látek
- není okamžitě k dispozici odpovědný zaměstnanec Českých drah
- složité zásahové cesty pro jednotku a velká vzdálenost k místu zásahu od místa nutného odstavení techniky jednotky
- velká vzdálenost ke zdrojům vody, příp. jejich úplná absence

#### **Nebezpečí dané provozem na železnici:** <sup>(11)</sup>

- dlouhá brzdná dráha – při rychlosti 100 a více km/h je brzdná dráha 1000 m
- malá slyšitelnost blížícího se drážního vozidla
- nepřetržité jízdy drážních vozidel v obou směrech a v železničních stanicích a dopravnách je možný pohyb, i když je na návěstidle signál *stůj*
- při vyloučení provozu na jedné koleji se zvýší intenzita provozu na jiné koleji
- ohrožení projíždějícími drážními vozidly a částmi jejich nákladu
- možnosti uvíznutí nebo porušení rozchodu kolejí při přejíždění kolejí a výhybek požární technikou
- špatné rozhledové možnosti
- špatný odhad, na kterou kolej přijíždí vlak (vliv výhybek)
- neočekávaný pohyb doposud stojících drážních vozidel
- nebezpečí ztráty orientace na seřadovacích nádražích a v železničních stanicích

- uvěznění nohy bez možnosti vyproštění při vložení chodidla nohy mezi jazyk výhybky a kolejnici při přestavování výhybky
- možný špatný průnik informací mezi obsluhou drah
- vysoké teploty hoření a vývin značného množství toxických zplodin hoření
- přítomnost chladicích médií a propan-butanových láhví, možnosti poleptání od elektrolytu vozidlových baterií
- přítomnosti točen, přesuven, hříží, montážních jam a kanálů v depech a opravnách

**Přítomnost elektrického proudu:** <sup>(11)</sup>

- přítomnost trakčního vedení 3 kV ss, případně 1,5 kV ss nebo 25 kV/50 Hz, měření rozvodných a rozpínacích stanic
- přítomnost měničových a rozpínacích stanic pro napájení zabezpečovacího zařízení z kabelového rozvodu 6 kV/75 Hz
- připojení tažených drážních vozidel v železniční stanici na stabilní zdroj vysokého napětí 1 až 3 kV z důvodu předtápění vlakových souprav nebo průběžný kabel vysokého napětí napájený z lokomotivy
- na zábradlí nebo pod podlážkami mostu jsou vedeny lanovody a kabeláž zabezpečovacího zařízení (6 kV/75 Hz)

Jednotky HZSP SŽDC jsou školeny pro pohyb a i pro vykonávání zásahové činnosti na železnici a blízko ní. Samotný zásah na železnici je z výše vypsanych důvodů velice složitý a je třeba s těmito věcmi počítat a brát na to zřetel. Jen hasiči SŽDC mají znalost jak železničních prostředků, tak i drážních budov a jiného vybavení potřebného pro chod železnice. Bez těchto znalostí by bylo úspěšné vyřešení mimořádné události mnohem složitější i nebezpečnější.

Jen za rok 2013 zasahovala jednotka HZSP SŽDC z Českých Budějovic u 373 mimořádných událostí. Všechny zásahy (až na pár výjimek, kdy jednotka vyjela na žádost KOPIS HZS JČK jako posilová jednotka nebo projížděla kolem dopravní nehody a byla na místě jako první) proběhly přímo na železnici nebo blízko ní. Zásahy přímo na železnici jsou samozřejmě nebezpečnější, protože i během zásahu nemusí být provoz na železnici zcela zastaven a kolem zasahujících hasičů můžou projíždět

železniční soupravy. Také se nesmí zapomenout na přítomnost elektrického proudu v trakčním vedení. Proto je potřeba dodržovat určité postupy, které jsou uvedeny v bodu 3.2. Hasiči SŽDC jsou se všemi těmito nebezpečími velice dobře seznámeni a mají i vlastní směrnice týkající se této problematiky (bod 1.4.2).

Uvedu jeden příklad z praxe. Během zásahu při požáru lokomotivy na nádraží byl vypnut kus traťového úseku a tento úsek byl zkratován. Jenže přes část vypnutého úseku procházel i zapnutý úsek. Strojvedoucí měli mít nařízeno přes tento úsek projíždět se staženými sběrači. Vinou lidského faktoru projela jedna z lokomotiv přes tento úsek se sběrači nahoře, takže se napětí dostalo i do vypnutého a zkratovaného úseku, kde probíhal zásah. Naštěstí se žádný hasič nenacházel v blízkosti trakčního vedení a i díky zkratovacím tyčím se nic nestalo. Proto je velice důležité dodržovat určité zásady a metodiku, kterou mají jednotky HZSP SŽDC.

Jednotky HZS ČR jsou sice s nebezpečím na železnici seznamovány, ale nejsou v tom tak zběhlé jako kolegové ze železnice. Všechny zásahy, které probíhaly přímo na železnici, si JPO České Budějovice řešila sama a příslušníky HZS JČK měla k ruce jako posilovou jednotku. V případech, kdy se nejednalo o záchranu života, jednotka HZS JČK vyčkávala příjezdu jednotky HZSP SŽDC JPO České Budějovice.

## 3.2 Obecné zásady vedení zásahu na železnici <sup>(11)</sup>

- odstavení požární techniky v bezpečné vzdálenosti (2,5 m) od hlavy krajní koleje
- zajištění místa práce tak, aby byli hasiči pracující na železnici rychle uvědomeni o příjezdějících drážních vozidlech a mohli v případě potřeby včas opustit místo nasazení ohrožené provozem
- omezení chůze po kolejnicích a výhybkách, přejíždění kolejí a výhybek požární technikou je možné pouze v nejnnutnějších případech
- zákaz chůze po střeše drážního vozidla pod trakčním vedením a zákaz podlézání drážních vozidel
- ochrana před nebezpečím úrazu elektrickým proudem, např. vypnutí trakčního vedení a jeho zajištění proti opětovnému zapnutí
- zahájení likvidace požáru ve strojovně lokomotivy pouze po uvedení lokomotivy do bezpečného stavu, tzn. stažení sběračů, úplné uzemnění lokomotivy a vyzkratování některých zařízení (vstupní filtry, kondenzátory), které jsou i po stažení sběračů lokomotivy stále pod napětím, vypnutí spalovacího motoru lokomotivy
  - u elektrické trakce je před uvedením lokomotivy do bezpečného stavu zakázáno vstupovat do strojovny lokomotivy
  - u motorové trakce je před uvedením lokomotivy do bezpečného stavu možné v krajním případě vstupovat do strojovny za chodu spalovacího motoru lokomotivy jen s největší opatrností při boční stěně skeletu skříně a nesmí se sahat na agregáty i zařízení ve strojovně
- provádění přizvedávání drážních vozidel jen za přítomnosti odborných služeb ČD a specialistů
- informování alespoň jednoho výpravčího některé sousední železniční stanice při zásahu mezi stanicemi
- omezení nebo vyloučení železničního provozu, zastavení provozu na železniční trati vždy, když je ohrožena bezpečnost drážní dopravy nebo lidských životů pomocí návěstí *Stůj, zastavte všemi prostředky*; osoba dávající tuto návěst běží co

nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit; po zastavení oznámí strojvedoucímu důvod dávání návěsti, která je:

- viditelná
  - provádí se kroužení praporkem, jakýmkoli předmětem nebo jen rukou (denní návěst); kroužení svítilnou jakékoli barvy kromě zelené (noční návěst) – přikazuje zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky
  - jedno červené světlo svítilny na hnacím drážním vozidle s možností doplnění o rozsvěcování a zhasínání střední svítilny s bílým světlem – přikazuje na širé trati zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky
- slyšitelná – tři krátké, několikrát opakované zvuky houkačkou, píšťalkou, trubkou, lokomotivní píšťalou nebo houkačkou – přikazuje zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky
- kombinace obou předešlých způsobů

### 3.3 Činnost pod trakčním vedením a zkratování

Před započítím práce na trakčním vedení (dále jen TV) nebo v blízkosti živých částí TV musí být provedeno hodnocení elektrického rizika. Podle něj musí být stanoveno, jakým způsobem má být obsluha nebo práce vykonávána a jaká opatření musí být pro zajištění bezpečnosti osob provedena. <sup>(12)</sup>

Při práci na TV musí být pracoviště samostatně zajištěno zkratovacími soupravami. Hranice pracoviště při práci na TV se v jeho podélném směru vymeží zkratovacími soupravami, z nichž nejméně jedna musí být na dohled z pracovního místa. V příčném směru je pracoviště vymezeno nejbližšími živými TV. <sup>(12)</sup>

#### 3.3.1 Zkratování

Zkratování kabelových, obházečích, napájecích vedení apod. se provádí zkratovací soupravou odpovídající druhu vedení nebo zkratovačem. Zkratovací souprava musí zajistit bezpečné vypnutí zkratového proudu. Zkratovací soupravy se připojují ze všech míst (stran) možného napájení přímo na pracovišti nebo co nejbližší pracoviště. Zkratovací soupravy mohou být připojeny nejdále na dohled z pracoviště (pracovního místa). <sup>(12)</sup>

##### Postup při zkratování <sup>(12)</sup>

- vyžádat si od elektrodispečera příkaz „B“
- sepnout příslušné úsekové odpojovače propojující přilehlé úseky TV a zajistit je v zapnuté poloze
- připojit bočnicí soupravy k trolejovému vodiči z obou stran elektrického dělení (k oběma elektrickým úsekům)
- dočasně propojit přilehlé úseky elektrického dělení lanem o průřezu 95 mm<sup>2</sup> Cu; připojení lana k trolejovému vodiči se provede pomocí izolovaných tyčí



- společně s určenou osobou pracovní čtyři dohlížet na správné provedení úkonů a dodržování bezpečnosti práce pracujících osob
- po skončení zrušit dočasné propojení elektrického dělení a ukončit příkaz „B“

### **Příkaz „B“**

Příkaz „B“ je písemný doklad o souboru technicko-organizačních opatření pro zajištění BOZP na elektrických zařízeních nebo v jejich blízkosti. <sup>(13)</sup>

#### **Příkaz „B“ musí být vydán na tyto činnosti:** <sup>(13)</sup>

- zajištění a odjištění pracoviště pro práce bez napětí na zařízení vysokého napětí, velmi vysokého napětí a zvláště vysokého napětí
- pro práce na zařízení vysokého napětí, velmi vysokého napětí a zvláště vysokého napětí, na částech pod napětím nebo v blízkosti částí pod napětím
- pro práce na zařízení malého napětí a nízkého napětí v případě, že se nacházejí ve společných prostorách se zařízením vysokého napětí, velmi vysokého napětí a zvláště vysokého napětí a hrozí-li nebezpečí od těchto zařízení
- pro práce na zařízení malého napětí a nízkého napětí v případě, že je nebezpečí indukce od zařízení vysokého napětí, velmi vysokého napětí a zvláště vysokého napětí (křížení, souběhy apod.)
- pro práce na vypnutých, ale jinak nezajištěných zařízeních vysokého napětí, velmi vysokého napětí a zvláště vysokého napětí

Jedná-li se o nebezpečí z prodlení, příkaz „B“ není potřeba. Tudíž jednotky HZSP SŽDC mohou vstoupit do kolejiště pod TV a zasahovat pod ním i bez příkazu „B“, pokud jsou v ohrožení lidské životy a zdraví, ale vždy musí dojít ke zkratování TV.

V roce 2013 prováděla jednotka HZSP SŽDC z Českých Budějovic zkratování u deseti procent případů. A bylo to především u případů spojených s požárem drážních dopravních prostředků, ale i u technických zásahů, kdy byly popadané stromy přes TV. Zkratování vždy prováděla jednotka HZSP SŽDC, jednotky HZS ČR k tomuto nejsou

vybaveny a ani proškoleny, tudíž tuto činnost nemůžou vykonávat a vždy musí počkat na příjezd jednotky HZSP SŽDC. Zkratování se musí provádět vždy, když probíhá hasební zásah v blízkosti TV, což se stává docela často, nebo se zasahující hasič pohybuje v blízkosti TV. Třeba když se pohybuje po střeše vagonu a TV ohrožují nebezpečné stavy, např. popadané stromy. Ale o zkratování vždy rozhodne velitel zásahu, kdy uzná za vhodné.

Zkratováním TV se předchází úrazům od elektrického proudu. Ve vedení proudí proud o síle 3 kV stejnosměrného proudu nebo 1,5 kV o frekvenci 50 Hz střídavého proudu. Při takovém proudu může velice jednoduše dojít k úmrtí či velice těžkým popáleninám.

Nezkratuje se jenom TV, ale i samotné elektrické lokomotivy, aby zásah v nich byl bezpečný, protože v lokomotivách se nachází elektromotory, které je pohánějí a ve kterých je také přítomen elektrický proud. S touto činností jsou obeznámeny jen jednotky HZSP SŽDC a při všech požárech lokomotiv ji provádějí, HZS ČR nikoli.

## **3.4 Řešení mimořádných událostí na železnici**

### **3.4.1 Požár**

Největším rizikem a problémem při hašení požáru na železnici je přítomnost TV, provoz na železnici a složitost stavby drážních vozidel. Konstrukce drážních vozidel je velice složitá a každé vozidlo má konstrukci jinou. Plánky všech vozidel a nebezpečných míst jsou umístěny na každém operačním středisku HZSP SŽDC. Jedná se především o velké množství provozních kapalin, které velice dobře hoří, a samotné materiály, ze kterých je vlak vyroben, jsou také velice dobře hořlavé. Dále jsou zde vzduchové tlakové nádoby a potrubí, baterie, izolátory a jiné elektrotechnické vybavení. Při zásahu se musí dbát na tyto věci a dále se postupuje dle metodických listů.

### **Metodika zdolávání požáru**

**Cílem činnosti jednotek při zdolávání požáru je:** <sup>(14)</sup>

- 1) lokalizace požáru v případech, kdy bylo zásahem zamezeno dalšímu šíření požáru a síly a prostředky zasahujících jednotek jsou pro likvidaci požáru dostatečné; likvidace požáru až do ukončení nežádoucího hoření
- 2) jednotky při zásahu používají dokumentaci zdolávání požárů zpracovávané na základě zvláštních právních předpisů a dále využívají podmínky vytvořené podniky
- 3) zdolávání požáru zahrnuje hašení požáru použitím hasiv nebo odstraněním hořlavých látek, rozebíráním konstrukcí, odvětráním místa požáru od zplodin hoření (teplo, kouř); součástí zdolávání požáru jsou další činnosti spojené zejména se zajištěním bezpečnosti a ochrany zdraví hasičů a činnosti zajišťující nepřetržitou dodávku hasebních látek; pro provedení uvedených činností se nasazují síly a prostředky na místě zásahu formou bojového rozvinutí

### **Postup činnosti:**

Při zdolávání požáru se určuje hlavní směr nasazení sil a prostředků jednotek, který se stanoví podle těchto zásad: <sup>(14)</sup>

- a) ohrožuje-li požár bezprostředně osoby, příp. zvířata, nasadí se síly a prostředky do takového směru, který zajistí jejich záchranu nebo omezí nebezpečí ohrožující jejich život
- b) je-li požárem:
  - zasažena část objektu nebo požární úsek a požár se dále rozšiřuje, nasadí se síly a prostředky na hašení v cestách šíření požáru
  - zasažen celý osamoceně stojící objekt nebo celý požární úsek a rozšíření požáru dále nehrozí, nasadí se síly a prostředky ve směru nejintenzivnějšího hoření v objektu
  - zasažen celý objekt a požár bezprostředně ohrožuje vedlejší objekt, nasadí se síly a prostředky na ochranu ohroženého objektu a dále se provádí hašení ve směru nejintenzivnějšího hoření
  - zasažena nádrž hořlavých kapalin, nasadí se síly a prostředky na ochlazování nádrže a ochranu okolních objektů a po soustředění nezbytného množství síly se provede hašení požáru nádrže
- c) jsou-li v předpokládaném směru šíření požáru nebezpečné látky nebo zařízení, která vlivem zvýšené teploty mohou být uvedena do havarijního stavu (výbuch, únik nebezpečné látky), soustředí se hlavní síly a prostředky tak, aby se zabránilo jejich havárii

### **Požár hnacího železničního kolejového vozidla**

Dělení hnacího železničního kolejového vozidla (dále jen HŽV) dle trakce:

- motorová vozidla
- elektrická vozidla

Při zásahu na HŽV je třeba respektovat nebezpečí na železnici a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření. <sup>(14)</sup>

### **Postup činnosti:**

Zásah je nutné provádět z důvodu odborných činností a manipulací ve spolupráci s personálem železnice a vyrozumět odpovědné zaměstnance železnic, pokud tak nelze učinit přímo. Odpovědnými zaměstnanci železnic jsou: <sup>(15)</sup>

- a) výpravčí ve službě nebo elektrodispečer – zajistí vypnutí TV s ohledem na rozsah a druh zásahu nad příslušnou staniční kolejí v místě zásahu, příp. společně s potřebným počtem sousedících kolejí, nebo nad traťovou kolejí v místě zásahu, příp. dvou a více traťových kolejí či nad souběžnou traťovou kolejí; jednotka HZSP SŽDC je oprávněna provést zajištění vypnutého stavu TV (tzv. zkratování)
- b) dispečer generálního ředitelství ČD nebo oblastního podnikového ředitelství – zajistí vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu
- c) výpravčí přílehlých železničních stanic – zajistí vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu a zajistí odtažení HŽV mimo koleje se zapnutým TV
- d) strojvedoucí nebo jiný oprávněný zaměstnanec, který je oprávněn řídit HŽV příslušného druhu trakce a uvést HŽV do bezpečného stavu; ten také poskytne informace, na požádání odpojí průběžný kabel vysokého napětí (1–3 kV) a zajistí před zásahem bezpečný stav HŽV

V případě, že strojvedoucí není přítomen nebo nemůže konat a je nebezpečí z prodlení při záchraně lidského života nebo značných materiálních hodnot, může jednotka nouzově provést potřebné následující úkony pro zajištění nouzového bezpečného stavu HŽV: <sup>(15)</sup>

- a) **motorových se spalovacím motorem**
  - zastavit chod spalovacího motoru zpravidla červeně označeným *stop* tlačítkem nebo vypínačem (příp. dvěma tlačítky) na stanovišti strojvedoucího
  - vypnutím všech i zaplombovaných jističů elektrického rozvaděče vozidla

- v případě, že nevznikl požár, HŽV není uvedeno do bezpečného stavu a je zapotřebí vyprostit strojvedoucího, je možno vstupovat do strojovny za chodu spalovacího motoru jen s největší opatrností při boční stěně skeletu skříně a nedotýkat se agregátů i zařízení ve strojovně

**b) elektrických stejnosměrných s odporovou regulací a elektrických střídavých**

- stáhnout sběrače HŽV červeně označeným tlačítkem hlavního vypínače na stanovišti strojvedoucího a vizuálně zkontrolovat stažení sběračů
- před provedením těchto úkonů je zakázáno vstupovat do strojovny HŽV a hašení je možno provádět pouze pomocí CO<sub>2</sub> nebo obdobných hasiv mimo práškových, a to jen z prostoru stanoviště strojvedoucího (po stažení sběračů může být el. Napětí na kondenzátorech HŽV)

**c) elektrických s pulzní regulací řady 111, 162, 163, 184, 362, 363, 470 a 471**

- zde jsou některá zařízení ve strojovně i po stažení sběračů HŽV stále pod vysokým napětím (vstupní filtry, kondenzátory); hašení lze provádět pouze pomocí CO<sub>2</sub> nebo obdobných hasiv mimo práškových, a to jen z prostoru stanoviště strojvedoucího; hašení vodou lze započít až po vyzkratování zmíněných zařízení, může ho provést pouze zaměstnanec s průkazem způsobilosti k řízení HŽV příslušného druhu elektrické trakce

HŽV nelze hasit práškem, vodou lze hasit až po odpojení a odborně provedeném vyzkratování elektrického napětí. Na hořící střeše HŽV je nutno se vyvarovat polití rozpálených keramických izolátorů vodou – hrozí nebezpečí úrazu. <sup>(15)</sup>

**Při zásahu na HŽV je nutné:** <sup>(15)</sup>

- a) stanovit směr a způsob položení hadicového vedení s ohledem na průjezd vlaků nebo jakýkoli pohyb drážních vozidel po kolejích v cestě vedení; hadice je nutné vést pod jednotlivými kolejnicemi a mimo výhybky; existuje nebezpečí výstřiku vody na zapnuté TV při prasknutí hadice (hadice vedené pod TV je vhodné zakrýt např. štěrkem)
- b) odpojit vozidlové baterie přímým odpojením bateriového kabelu na vozidlových bateriích

- c) zkontrolovat zajištění HŽV proti uvedení do pohybu; v případě potřeby nechat zajistit HŽV utažením potřebného počtu ručních nebo pořádacích brzd; ruční brzdy HŽV jsou umístěny na stanovištích strojvedoucího
- d) stanovit ohrožení drážních vozů a vozů sousedících s místem požáru a zajistit u odpovědného zaměstnance železnic odvoz těchto drážních vozů z dosahu ohrožení
- e) pohybovat s jakýmkoli drážním vozem zúčastněným na železniční nehodě mohou pouze osoby znalé jejich konstrukce, a to pouze v případě záchrany lidských životů nebo odvrácení nebezpečí za předpokladu zaznamenání původních postavení těchto vozidel a případných zraněných nebo usmrcených osob pro potřeby vyšetřovacích orgánů; Při tom je třeba zohlednit sklonové poměry; před zahájením posunu (mobilní požární technikou nebo ručně) je nutné v místě potřebného zastavení drážního vozu položit na kolej zarážky; pro zvýšení bezpečnosti se umísťují na tutéž kolej dvě a více zarážek za sebou

### **Požár taženého kolejového železničního vozidla**

Dělení taženého kolejového železničního vozidla (dále jen TŽV):

- dvou a více nápravové nákladní vozy otevřené, kryté, kotlové, chladírenské, speciální
- dvou a čtyř nápravové osobní vozy

Při zásahu na TŽV je třeba respektovat nebezpečí na železnici a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření. <sup>(16)</sup>

U osobních vozů je prioritní rychlá záchrana osob, neboť se zde velice rychle šíří požár, který podstatně urychluje otevřená okna a dveře. <sup>(16)</sup>

### **Postup činnosti:**

Jako u požáru HŽN je potřeba spolupracovat s personálem železnice a s odpovědnými pracovníky.<sup>(16)</sup>

**Postup činnosti jednotky je obdobný jako při zásahu na HŽV. Při zásahu na TŽV je nutné zajistit:** <sup>(16)</sup>

- a) vyproštění a záchranu osob z TŽV, při velkém rozsahu mimořádné události stanovit skupiny záchranářů pro vyhledání, pro vyproštění, první pomoc a vynášení na předem stanovené místo k prvnímu ošetření
- b) uvést TŽV do bezpečného stavu, které se provádí u:
  - **osobních vozů**
    - odpojením průběžného kabelu vlakového topení u strojvedoucího (je-li napájen z lokomotivy) nebo u odpovědného zaměstnance železnic (je-li napájen z externího zdroje)
    - vypnutím osvětlení (je-li zapnuto) a zásuvkového okruhu vozu v elektrickém rozvaděči (umístěný zpravidla v představku vozu) tlačítkem, přepínačem, vypínačem, vypínačem na čtyřhran a vypnutím elektrických jističů
    - odpojením vozidlové baterie odpojením bateriového kabelu
  - **nákladních vozů** odpojením průběžného kabelu vlakového topení, u chladících vozů vybavených agregátem se tento zastaví
- c) zamezit šíření požáru na další ŽKV a provést ochlazování, příp. je nutno požádat odpovědné zaměstnance železnic o rozpojení ŽKV a zajištění odstavených vozů proti posunu; TŽV pod TV lze hasit po vypnutí el. proudu a odborně provedeném vyzkratování elektrického napětí

Další požáry, které na železnici vznikají, jsou požáry drážních objektů a požáry okolí tratě. Zde nejsou žádné speciální postupy, jedinou speciální činností je zkratování TV. Výhodou jednotek HZSP SŽDC je znalost drážních objektů. Při zásahu je opět



třeba respektovat nebezpečí na železnici a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření. Jako v minulých případech je třeba spolupracovat se dalšími zaměstnanci železnice a odpovědnými osobami.

Jediná specifika jsou u požárů měníren a v depech.

### **Zásah na měnírně:** <sup>(17)</sup>

- 1) před započítím zásahu v měnírně musí být zařízení vypnuto a zajištěno do bezpečného stavu:
  - vypnutí a zajištění bezpečného stavu zajistí místně příslušný elektrodispečer železnice ve spolupráci s elektropohotovostí
  - je-li to nutné, zařídí elektrodispečer vypnutí velmi vysokého napětí před měnírnou s dodavatelem elektrické energie
  - elektrodispečer železnice ve spolupráci s elektropohotovostí zajistí ověření bezpečného stavu a vydání příkazu „B“
  - v průběhu zásahu je třeba dbát zvýšené opatrnosti z důvodu možných úniků provozních náplní elektrických zařízení, množství kabelových šachet a zábran živých částí elektrických zařízení (oplocení)
- 2) na menší ohniska je vhodné použití příručního hasicího přístroje
- 3) v průběhu zásahu se velitel zásahu řídí dle zpracovaných havarijních plánů
- 4) v případě většího požáru je zapotřebí po uvedení zařízení do bezpečného stavu, vzhledem k členitosti zařízení, použít k hašení pěny s přihlédnutím na aktuální situaci a zároveň je nutné dbát na kontrolu záchytných jímek provozních náplní, aby nedošlo k jejich přeplnění
- 5) po ukončení zásahu předá velitel zásahu místo mimořádné události odpovědné osobě provozovatele elektrického zařízení

### **Zásah v depu:** <sup>(18)</sup>

- 1) provádí se posun drážních vozidel; silniční komunikace se vyskytují v blízkosti kolejí; jízda vozidel jednotek PO je možná většinou jen po těchto komunikacích a přes vybudované železniční přejezdy; zastavit nebo odstavit mobilní požární techniku tak, aby byl zajištěn průjezdný profil na kolejích
- 2) vyhledat odpovědného zaměstnance, např. vedoucího oprav, strojmistra atd.
- 3) vyzvednout na strážnici (vrátnici) u strojmistra dokumentaci zdolávání požárů, pokud je zpracována
- 4) jízda mobilní požární techniky přes přesuvny a točny je zakázána
- 5) neprovádět samostatně obsluhu specifických technických zařízení (točna, přesuvna, hříž, elektrický vlečný vrátek apod.)
- 6) při požáru nechat vyvézt ŽKV ze všech ohrožených stání
- 7) při zásahu pod trolejí zajistit její vypnutí a zajištění bezpečného stavu pomocí zkratovacích souprav
- 8) drážní vozidla z budov vyvézt v pořadí podle ohrožení, dále hnací vozidla dieselová, elektrická, ostatní
- 9) při špatné viditelnosti postupovat po skupinách, počítat s překážkami u země
- 10) počítat s blízkostí trakčního vedení, sníženým a zúženým jízdním průřezem pro zásahová vozidla po vnitřních komunikacích v DKV, SOKV nebo dílnách pro opravu ŽKV
- 11) postupovat podle dalších metodických listů dle charakteru (druhu) požáru, havárie nebo jiné mimořádné události

V minulém roce zasahoval HZSP SŽDC JPO České Budějovice u 29 požárů. Z toho bylo pět požárů drážních vozidel, šest požárů dopravních prostředků, devět požárů lesního a polního porostu, tři požáry pražců, dva požáry nízkých budov, dva požáry popelnice a dva požáry průmyslových budov.

U požáru drážních vozidel se jednalo čtyřikrát o požár lokomotivy, a to ve dvou případech o požár ve strojovně a dvakrát hořel podvozek lokomotivy. Hořely jak elektrické lokomotivy, tak i dieselové. Požáry vznikly v letních měsících, což může mít

určitý vliv, protože ve strojovně jsou vysoké teploty a teplé počasí je ještě zvyšuje. U elektrických lokomotiv většinou dochází ke zkratu na nějakých součástkách vlaku, což zapříčiní požár. Na místě byla vždy první jednotka HZS JČK, ale jednotka HZSP SŽDC JPO České Budějovice dorazila ve velice krátkém časovém intervalu, aby mohla provést účinný a rychlý zásah.

Lokomotivu stihl vždy vyzkratovat strojvedoucí vlaku a před příjezdem HZSP SŽDC probíhala likvidace pomocí příručních hasicích přístrojů, poté hasiči nasadili vodní útočné proudy. V době příjezdu hasičů byly první dva požáry v plném rozsahu a v dalších dvou případech postačilo k likvidaci požáru brzdového obložení pomocí příručních hasicích přístrojů. Samozřejmě muselo dojít k vypnutí a zkratování trakčního vedení a k omezení provozu na železnici.

Největším problémem u dieselových lokomotiv je obrovské množství hořlavé nafty, na které lokomotivy jezdí, a samozřejmě i jiných látek, např. fridexu a dalších hořlavých a velice nebezpečných kapalin. S těmito věcmi je důležité počítat a je také potřeba vědět, kde jsou umístěny jejich zásobníky a uzávěry, aby se při požáru dalo zamezit proudění těchto kapalin. U elektrických lokomotiv je zase problémem přítomnost elektrického proudu, který se nachází v kondenzátorech i po vypnutí systémů lokomotivy, a samozřejmě také nebezpečné látky, které jsou důležité pro chod lokomotivy. Velký problém činí také silné zakouření kabiny a strojovny, kde je nulová viditelnost a vysoký žár, proto je také velice důležitá znalost drážních vozidel.

Požáry byly lokalizovány během několika minut, ale likvidace a dohašení skrytých ohnisek proběhla až do hodiny od započetí zásahu. Důležitá také byla ochrana ostatních vagonů před požárem. Jelikož požáry vznikly mimo nádraží, vagony nemohly být odtaheny mimo požár, a proto bylo důležité i část jednotky zaúkolovat chlazením zadní části lokomotivy a prvního vagonu.

Během minulého roku došlo v našem kraji, což odpovídá hasebnímu obvodu HZSP SŽDC JPO České Budějovice, k jednomu požáru TŽV (vagony pro cestující, železniční cisterny atd.), a to z důvodu odhození nedopalku cigarety na podlahu. Postup je u takovýchto požárů trochu rozdílný. Výhodou je, že tu není tolik systémů jako

v lokomotivě, je zde jen systém vzduchového potrubí, elektrických rozvodů a topení. Velkou nevýhodou je ale výskyt osob v případě osobních vagonů a v případě nákladních vagonů výskyt nákladu či nebezpečných látek v cisternách. S těmito věcmi se musí počítat, a proto je u osobních vagonů prvořadá evakuace osob. Naštěstí se vždy osoby stihnou evakuovat a v novodobé historii neexistuje případ, že by někdo ve vagonu uhořel. Výjimkou jsou odstavené vagony, kde se nacházeli bezdomovci. Zasahující jednotky musí vždy provést průzkum, zda se někdo ve vagonu nachází. Při hašení je samozřejmostí ochlazování okolních vozidel a je-li to možné odpojení a odtažení nezasažených vozidel mimo požářiště.

Za rok 2014 už mají českobudějovičtí hasiči HZSP SŽDC na kontě šest požárů lokomotiv, což je velký nárůst oproti minulému roku. Otázkou je, zda nejsou stroje příliš zastaralé a náchylné k takovýmto událostem, vždy se jednalo o požáry vozů, jejichž rok výroby je ještě před rokem 1990, nové vozy nejsou tak náchylné požárům, ale samozřejmě se to také stává.

Šest požárů dopravních prostředků se týkalo dopravních automobilů, které hořely v blízkosti hasičské stanice HZSP SŽDC JPO České Budějovice. Z taktického hlediska bylo lepší tam poslat jednotku HZSP SŽDC, protože tam byla samozřejmě rychleji než HZS JČK ÚO České Budějovice. Když na místo dorazila jednotka státních hasičů, místo zásahu si převzala, aby se mohli hasiči SŽDC vrátit zpět na základnu a mohli být připraveni k výjezdu pro dráhy, což je vlastně jejich hlavním posláním.

Za rok 2013 jednotka HZSP SŽDC z Českých Budějovic likvidovala devět požárů polního a lesního porostu. Vždy se jednalo o požár prostu v blízkosti tratě. Muselo dojít k omezení provozu na dané trati, což znamenalo snížení rychlosti projíždějících souprav a zatroubení, aby byl zásah pro hasiče bezpečnější. HZSP SŽDC k těmto požárům musí z důvodů výskytu zabezpečovacího a jiného zařízení důležitého pro chod železnice. Likvidace probíhala pomocí vysokotlakého proudu nebo pomocí C proudu. U železnice nejde využívat přejezdy pro hadice, a proto musí hadicové vedení vést pod kolejovým svrškem. Tyto požáry nejsou nějak specifické a nevyžadují si specifický

přístup jako předchozí typy požárů. Jediná specifická činnost, která se provádí, je zkratování TV z důvodů bezpečnějšího zásahu a provádění zásahu v blízkosti TV.

Za minulý rok došlo v našem kraji k pěti drobným požárům, které museli hasiči SŽDC řešit. Jednalo se o tři požáry pražců a dva požáry popelnic.

K požárům pražců došlo vždy tam, kde docházelo k intenzivnímu brzdění, v prostorách depa atd. Příčinou vzniku požáru byla jiskra, která vznikla při brzdění a skončila ve ztrouchnivělém pražci. Požár byl jednotkou velice rychle zlikvidován pomocí vysokotlakého proudu. Požáry byly vždy malé a nebyly v plném rozsahu. Největší riziko zde představoval pohyb vlaků, na které si zasahující hasiči museli dávat pozor.

K požárům popelnic hasiči vyjížděli vždy do prostoru hlavního nádraží, kde byl příčinou vzniku požáru nedopalek od cigarety. Požáry byly zlikvidovány během pár sekund pomocí hasicího přístroje.

V roce 2013 vyjížděla jednotka HZSP SŽDC JPO České Budějovice ve svém hasebním obvodu ke čtyřem požárům objektů. A to na požár chatky, garáže, odpadu ve staré budově ČD a na požár stánku. Všechny požáry, kromě požáru garáže, kam si je povolal HZS JČK jako posilovou jednotku, se nacházely v blízkosti železnice. Hasební obvod HZSP SŽDC je 50 m od tratě u neelektrifikovaných tratí a 100 m u elektrifikovaných tratí a samozřejmě sem patří všechny drážní budovy. Požáry těchto objektů nevyžadují žádné zvláštní postupy kromě zkratování trakčního vedení, pokud je to třeba. To ale neplatí u požárů drážních budov zvláštního významu, jako jsou depa, točny, trafostanice a jiné. Takovýto typ požáru HZSP SŽDC JPO České Budějovice za minulý rok neeviduje. U těchto typů požárů je velice důležitá znalost prostředí k rychlému a úspěšnému zásahu, což jednotky HZSP SŽDC mají.

Je také důležité vědět, kde se nachází jaké technické vybavení (el. skříně, pohonné systémy točny atd.). Je zde velké množství hořlavého materiálu a zdrojů vysokého napětí. Může dojít k silnému zahoření a snadné ztrátě orientace. Nacházejí se zde také různé prohlubně k údržbě podvozku drážních vozidel, kam zasahující hasič může spadnout. A samozřejmě se zde nachází drážní vozidla, která se musí co nejdříve

přetáhnout z ohroženého místa. Proto jsou požáry průmyslových drážních objektů velice složité a vyžadují speciální přístup k účinnému vyřešení mimořádné události.

### **3.4.2 Dopravní nehoda**

U dopravních nehod na železnici může být vysoký počet zraněných a usmrcených osob. V některých případech může dojít i k samotnému vykolejení drážního vozu, jehož nakolejení je velice složité. I samotné vyprošťování zraněných či usmrcených osob není jednoduché z důvodu složité konstrukce drážních vozidel a obrovskému působení destruktivních sil. I u těchto zásahů platí nebezpečí na železnici.

#### **Typy nehod na železnici:**

- drážní vozidlo X automobil
- drážní vozidlo X drážní vozidlo
- drážní vozidlo X překážka na trati
- drážní vozidlo X osoba
- vykolejení

#### **Metodika řešení dopravních nehod**

Mezi činnost jednotek při zásahu na dopravních nehodách na pozemních komunikacích patří: <sup>(19)</sup>

- a) zajištění místa a okolí dopravní nehody
- b) poskytnutí první pomoci zraněným
- c) provedení protipožárních opatření
- d) vyproštění zraněných a ohrožených osob
- e) zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí
- f) poskytnutí nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám

**Nasazení sil a prostředků ovlivňuje zejména:** <sup>(19)</sup>

- a) kategorie pozemní komunikace a hustota silničního provozu (dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace)
- b) místo nehody (křižovatka, železniční přejezd, nepřehledný úsek apod.)
- c) druh a počet havarovaných dopravních prostředků (osobní, nákladní, hromadná přeprava osob)
- d) charakter převáženého nákladu (zvířata, nebezpečné látky)
- e) meteorologické podmínky (teplota, déšť, mlha, náledí, sníh)

**Postup činnosti:**

Činnost na místě zásahu spočívá zejména v opatřeních směřujících k záchraně ohrožených osob a snížení následků dopravních nehod na okolí. <sup>(19)</sup>

Po příjezdu na místo zásahu je třeba ustavit vhodně techniku, zvláště s ohledem na zajištění bezpečnosti zasahujících před následky silničního provozu. Vhodným řešením je tzv. nárazníkové postavení, kdy požární vozidla oddělují místo zásahu od okolního provozu, a tím chrání zasahující. <sup>(19)</sup>

**Průzkumem u dopravních nehod zejména zjišťujeme:** <sup>(19)</sup>

- a) počet a druh havarovaných vozidel
- b) možnost ohrožení převáženým nákladem
- c) možnost vzniku požáru havarovaných vozidel nebo jejich nákladu
- d) počet a polohu zraněných osob na místě nehody a v okolí včetně odhadu poranění
- e) ohrožení převážených zvířat a životního prostředí
- f) nestabilitu havarovaných vozidel
- g) možný únik pohonných hmot a provozních kapalin nebo nebezpečí vyplývající z pohonu vozidel (benzin, LPG, elektrický proud)

h) potřebu nasazení speciální vyprošťovací techniky a prostředků

**Možnosti vzniku požáru havarovaných dopravních prostředků nebo jejich nákladu předcházíme provedením protipožárních opatření. Spočívají zejména v:**  
(19)

- a) odpojení akumulátorů
- b) vyloučení přítomnosti možných iniciačních zdrojů (otevřený oheň, kuřáci)
- c) přípravě na případný požární zásah (zavodněný útočný proud, přenosný hasicí přístroj a jiné)

Před vyprošťováním zraněných osob je nutné provést stabilizaci havarovaného vozidla. Stabilizací zajistíme havarované vozidlo proti nežádoucímu pohybu po dobu záchranných prací, zejména při vyprošťování osob z vozidel. (19)

### **Vyprošťování osob**

Cílem vyprošťovacích prací je získat přístup pro poskytnutí pomoci osobám (dále jen „zachraňovaným“) při dopravní nehodě. Součástí vyprošťovacích prací je také vytvoření prostoru pro bezpečné vyproštění zachraňovaných, zvířat a majetku. (20)

### **Postup činnosti :**

Velitel zásahu stanovuje postup a způsob provedení vyprošťovacích prací. Velitel (velitel zásahu, velitel jednotky na místě zásahu, velitel úseku, velitel sektoru nebo vedoucí skupiny) koordinuje vyprošťovací práce s ostatními složkami IZS a vyhledává možná rizika a nebezpečí. (20)

Postup a způsob vyprošťovacích prací se volí od nejméně závažných zranění k nejlehčím a od nejpřístupnějších míst k nejhůře přístupným. Priorita a způsob vyproštění musí být v souladu s a pokyny zdravotníků (poranění páteře, zástava dechu, krvácení). (20)



Vyprošťovací práce se provádí především ve dvojicích s ohledem na zajištění bezpečnosti a ochrany zasahujících.<sup>(20)</sup>

**Při provádění vyprošťovacích prací je třeba zohlednit způsob a možnosti pro:**  
(20)

- a) zajištění stabilizace a protipožárních opatření
- b) zajištění přístupu pro poskytnutí pomoci zachraňovaným s ohledem na druh zranění
- c) odvrácení možných rizik a nebezpečí od:
  - aktivních i pasivních bezpečnostních prvků (airbagy, přepínače pásů, výztuhy karosérií apod.)
  - nádrží, tlakových nádob, elektroinstalačních a ostatních rozvodů
  - napružených a nestabilních částí
- d) odstranění překážek bránících vyprošťování
- e) ochranu zachraňovaných před vlivy vyprošťovacích prací (hluk, nečistoty, stěpiny skla, ostré hrany)
- f) komunikaci se zachraňovanými
- g) vytvoření prostoru pro bezpečné vynesení ohrožených osob, zvířat a majetku
- h) vynesení zachraňovaných a majetku

### **Metodika řešení dopravních nehod drážních vozidel**<sup>(21)</sup>

- 1) zastavit provoz na železniční trati může přímo provést nebo zajistit:
  - ústřední dispečer SŽDC
  - dispečer SŽDC
  - výpravčí přílehlých železničních stanic
  - HZS ČR nebo HZSP SŽDC při ohlášení čísla železničního přejezdu nebo čísla kilometrovníku prostřednictvím dispečerů nebo výpravčích

- 2) vypnout proud v trakčním vedení (prostřednictvím elektrodispečera za příslušnou oblast)
- 3) JPO HZSP SŽDC vždy vyslat alespoň minimální posádku k zajištění MU
- 4) zajistit bezpečný stav vypnutého trakčního vedení zkratovacími tyčemi zaměstnanci JPO HZSP SŽDC nebo zaměstnanci železnice
- 5) zastavit provoz, u elektrifikovaných tratí též dle požadavku vypnout trakční vedení a zkratovat tyčemi, zajistit na žádost jednotkám PO (KOPIS, JSDH apod.) a složkám IZS (Policie ČR, zdravotnická záchranná služba) v místě mimořádné události
- 6) při příjezdu JPO odstavit mobilní požární techniku v bezpečné vzdálenosti od zařízení dráhy, nejméně 2,5 m od osy krajní koleje nebo závor
- 7) po příjezdu na místo dopravní nehody provést průzkum ke zjištění:
  - ohrožení osob
  - bezpečného stavu trakčního vedení u elektrizovaných tratí
  - úniku nebezpečných látek a jejich vlivu na životní prostředí
  - rozsahu nehody (např. stupeň poškození drážního vozidla a jejich počet, poškození železniční cesty atd.)
  - potřeby sil a prostředků k likvidaci mimořádné události
- 8) přednostně zajistit záchranu, vyproštění a poskytnutí první pomoci zraněným osobám, provést evakuaci osob z ohroženého prostoru
- 9) zamezit úniku nebezpečných látek do životního prostředí
- 10) spolupracovat se složkami IZS a SŽDC
- 11) zajistit informovanost dotčených složek
- 12) v případě potřeby povolat nehodové pomocné prostředky
- 13) zahájit likvidaci mimořádné události po souhlasu vyšetřujících orgánů – Policie ČR, drážní inspekce, zaměstnanec odboru šetření mimořádných událostí SŽDC
- 14) po dobu zásahu na elektrifikované trati je vytvořen neutrální úsek trakčního vedení dle TNŽ 34 3109
- 15) postupovat zejména podle metodických listů

## **Nakolejování**

Vykolejení nastává za situací, kdy jakékoli drážní vozidlo nebo jen dvojkolí vozidla opustí hlavu kolejnice. <sup>(22)</sup>

Příčiny jsou různé – od rychlé jízdy přes chybu personálu železnice po špatný stav kolejového svršku.

Nakolejování pomocí nakolejovacího zařízení provádí všechny JPO HZSP SŽDC. Pak nakolejování provádí firma ČD Cargo a jednotky HZSP SŽDC jí asistují. Velitel zásahu si ale musí na místo zásahu firmu ČD Cargo povolat.

Jednoduché nakolejování provádí jednotky pomocí automobilového jeřábu, ale musí to být na přístupném místě, kde lze ustavit automobilový jeřáb, a vykolejení nesmí být moc velké. Dále je možné použít nakolejovací zařízení, které se skládá z hydraulických zvedacích válců a posuvného zařízení. Toto zařízení nadzvedne drážní vozidlo a vrátí ho zpět na kolejový svršek. U velkých nehod typu Studénka nachází své využití vyprošťovací tanky, které dokážou vyprostit velké vlakové soupravy.

### **Postup činnosti při vykolejení:**

- a) provést oboustranné zajištění drážního vozidla proti pohybu dle sklonových poměrů na trati pomocí kolejových zarážek, dřevěných podkladních klínů <sup>(15)</sup>
- b) umisťovat zvedací zařízení na vyznačená místa pro zvedání nebo pod nápravami, podvozková drážní vozidla zvedat za obě nápravy současně <sup>(15)</sup>
- c) zajistit drážní vozidlo proti převrácení, poklesu nebo sesnutí do stran podložením nebo podepřením dostatečně pevnými prostředky o pevný podklad <sup>(15)</sup>

Při vykolejení se musí zjistit stav železničního podvozku a celkový stav vozidla, zda vozidlo může pokračovat po trati na vlastním podvozku, nebo se musí vozidlo naložit a odvést jako náklad.

U velkých vykolejení se používají vyprošťovací tanky a jeřáby k vrácení drážního vozidla zpět na trať nebo na nákladní automobily či vagony. U těchto zásahů není žádná metodika postupu činností. Jedná se vždy dle situace.

Při nakolejování pomocí nakolejovacího zařízení se používá zařízení HOESCH, které se položí pod určená místa vozidla, provede přizvednutí a posun do strany do správné polohy a položení vozidla zpět na kolejový svršek.

### **Střet vlaku s osobou**

U těchto nehod většinou dochází ke zraněním, která jsou s životem neslučitelná. K těmto událostem dochází buď nějakou nepozorností, nebo úmyslně.

#### **Postup činnosti:**

- 1) zjistit stav postižené osoby
- 2) a) pokud je osoba stále naživu, poskytnout jí před lékařskou neodkladnou pomoc, a pokud je třeba, asistovat zdravotnické záchranné službě  
b) pokud osoba nejeví známky života, provede se po vyšetřování potřebnými úřady odklizení ostatků a asistuje se pohřební službě
- 3) Provede se vyčištění a dezinfekce kolejového svršku a drážního vozidla pomocí vysokotlakého proudu vody a desinfekčních prostředků (např. Insidur)

Minulý rok zasahovala JPO HZSP SŽDC z Českých Budějovic u 88 dopravních nehod, a to 67 železničních a 21 silničních.

Železniční nehody jsou všechny nehody, které se stanou na železnici. Nejčastější případ dopravní nehody na železnici je, když se vlak srazí s automobilem. K tomu došlo minulý rok ve 45 případech – úmrtí dvou osob a zranění jedenácti osob. V polovině případů museli hasiči osoby vyprošťovat pomocí vyprošťovacích nástrojů. U většiny zásahů zahájili vyprošťovací práce jednotky HZS JČK a po příjezdu jednotky

HZSP SŽDC předali místo zásahu veliteli HZSP SŽDC. Dle uvážení pak poslal velitel zásahu jednotku HZS JČK zpět na základnu.

Největším problémem u těchto nehod je velká destruktivní síla, která působí na automobil, a tím pádem mohou být vyprošťovací práce velice složité. Zásah se provádí dle metodických pokynů, jen je potřeba dát pozor a zkontrolovat stav a systémy vlaku a železničního zabezpečovacího zařízení, zda někde nedochází k úniku nebezpečných látek atd. Po ukončení záchranných prací následuje někdy i několikahodinové vyšetřování PČR a drážního úřadu a po ukončení vyšetřování provede jednotka HZSP SŽDC likvidační práce. Odstraní vozidlo mimo trať, což je někdy velice složité, jelikož může být vozidlo pod lokomotivou. Aby nedošlo k ještě většímu poškození lokomotivy, musí se postupovat velice opatrně. Nebo bývá místo, kde je vrak automobilu, špatně přístupné. Může se také provádět vyproštění mrtvých osob.

Likvidační práce mohou trvat i několik hodin, a proto je důležitá účast HZSP SŽDC, aby jednotky HZS ČR byly připraveny k jiným výjezdům a nevěnovaly se likvidačním pracím, které nejsou primárním úkolem jednotek požární ochrany. K nehodám docházelo pokaždé z důvodu nerespektování výstražného zařízení.

Dalším velice častým případem nehod na železnici je střet vlaku s osobou. V roce 2013 skončilo pod koly vlaku pět osob, z toho čtyři utrpěly zranění neslučitelná se životem. Vždy se jednalo o sebevraždu. U osoby, která střet přežila, se jednalo o nepozornost. Zde provádí jednotka HZSP SŽDC po vyšetření úřady úklid ostatků a vyčištění kolejového svršku a vlakové soupravy. Tento rok má JPO HZSP České Budějovice za sebou osm střetů vlaku s osobou a vždy to skončilo smrtí. Občas se stane, že vlaková souprava srazí nějaké zvíře, to se stalo ve čtyřech případech. Postup je úplně stejný, jako když vlak srazí člověka.

Dále na železnici může dojít k vykolejení soupravy, což se minulý rok stalo v pěti případech. Naštěstí se vždy jednalo jen o malé vykolejení, kdy souprava byla mimo kolejový svršek několik centimetrů. Vlak vykolejil z důvodů nějaké překážky na trati. Nakolejování je velice specifická činnost, kterou HZS ČR nevykonává. Je to časově i technicky náročné. Jednotka HZSP SŽDC JPO České Budějovice provedla nakolejení

s firmou ČD Cargo, a. s. K nakolejení použila nakolejovací zařízení HOESCH, které se vložilo pod určitá místa a bočním posunem se vrátí souprava zpět na trať. Zásah trval vždy několik hodin z důvodů složitosti nakolejení. Při vykolejení soupravy nedošlo k žádnému zranění.

Posledním případem typu nehod, které se staly v hasebním obvodu českobudějovických hasičů SŽDC, byly srážky vlaku s nějakou překážkou na trati. Ve většině případů to byl strom. K tomu došlo minulý rok v osmi případech. Někdy se stalo, že padající strom strhl trakční vedení. Naštěstí vlaky nejely nikdy dostatečně rychle, aby došlo ke smrtelnému anebo těžkému zranění strojvedoucího. U těchto zásahů se vždy zkontroluje stav vlaku, tratě a zabezpečovacího zařízení a poté se vlak z překážky vyproští pomocí druhého vlaku a pomocí technického vybavení se překážka odstraní z tratě. U těchto nehod může docházet k vykolejení vlakové soupravy, protože vlak najede na překážku a ztratí kontrakt s kolejovým svrškem. Občas se stává, že když je náraz příliš silný, je potřeba strojvedoucího vyprostit, což není zcela jednoduché z důvodů stavby lokomotivy. Je to velice technicky složitě vyprošťování. Naštěstí k tomuto minulý rok v našem kraji nedošlo.

Ještě může dojít ke srážce dvou vlaků, což je velice ojedinělý případ, zato je nejsložitější na vyřešení. Je zde velký počet zraněných, vyprošťovací práce jsou velice složité a likvidační práce také. Na tento typ zásahu se musí nasadit obrovské množství zasahujících jednotek a dostat oběti z drážního vozidla si vyžaduje obrovské úsilí. Likvidační práce trvají řadu dnů, kdy se všechna drážní vozidla, která jsou velice poškozená, musí odstranit. U těchto nehod se velice často používá práce drážního vyprošťovacího tanku. Příkladem může být nehoda ve Studénce. V minulém roce se v zásahovém obvodu HZSP SŽDC JPO České Budějovice nestala ani jedna takováto událost.

Silniční nehody se netýkají železničního provozu. Většinou se jedná o takové případy, kdy se třeba kamion zasekne pod železničním mostem nebo automobil nabourá do výstražného zařízení. V jednom případě vyjeli hasiči k dopravní nehodě osobního a nákladního automobilu, protože se stala kousek od jejich stanice. Jednou

také využil HZS JČK automobilový jeřáb HZSP SŽDC u dopravní nehody, kdy kamion spadl na cyklistu. Občas se stane, že na železničním přejezdu uvízne automobil a potřebuje odtah nebo si vůz prorazí olejovou vanu a je potřeba uklidit provozní kapaliny. U takovýchto zásahů nejsou žádné speciální postupy a většina případů je vyřešena ještě před příjezdem JPO HZSP SŽDC. Jedinou zvláštností je, že hasiči SŽDC musí zkontrolovat, jestli nedošlo k porušení trati, zabezpečovacího zařízení či mostového tělesa. Poté se dále postupuje dle situace.

### **3.4.3 Únik nebezpečných látek**

Likvidace úniku nebezpečných látek patří mezi velice časté zásahy na železnici. Po železnici se přepravuje obrovské množství nebezpečných látek a hrozí, že z jakékoli příčiny mohou uniknout a ohrožovat lidské životy, zdraví a životní prostředí. Největším rizikem je velké množství nebezpečných látek ve vlakových cisternách, jejichž objem se pohybuje kolem několika stovek litrů. Může zde dojít i k přehřátí látky a k výbuchu cisterny.

#### **Postup činnosti:**

Úkolem jednotek při havárii nebezpečných látek jsou činnosti vedoucí ke snížení bezprostředních rizik a omezení rozsahu havárie s cílem stabilizovat situaci. <sup>(23)</sup>

Úkoly a postup činnosti jednotky závisí na vybavení jednotky ochrannými prostředky a dalšími prostředky pro práci s nebezpečnými látkami (jednotky HZSP SŽDC jsou špičkově vybaveny na řešení takovýchto zásahů). Činnost jednotky musí být co nejvíce bezpečná pro jednotku a nesmí vyvolat neúnosná rizika pro okolí. <sup>(23)</sup>

#### **V době příjezdu na místo zásahu se první jednotka: <sup>(23)</sup>**

- a) musí přibližovat k místu havárie zpravidla po směru větru a směr větru neustále kontrolovat

- b) nesmí zajíždět do bezprostřední blízkosti místa mimořádné události

**Úkolem jednotky při havárii s nebezpečnou látkou jsou tzv. prvořadá opatření:** <sup>(22)</sup>

- a) zjistit zda jde skutečně o havárii s nebezpečnou látkou
- b) opatření k záchraně osob a zvířat a uzavření místa havárie
- c) přivolání pomoci včetně jednotek předurčených pro havárie s nebezpečnou látkou

Jednotka předurčená pro havárie s nebezpečnými látkami dále provádí činnosti vedoucí ke snížení bezprostředních rizik a omezení rozsahu havárie.

**Dokud se nezjistí, o jakou nebezpečnou látku se jedná, musí postupovat opatření jednotky v následujícím sledu:** <sup>(23)</sup>

- a) podle směru větru zajistit dostatečný odstup od místa havárie (zpravidla 100 m)
- b) uzavřít místo havárie, určit nebezpečnou a vnější zónu
- c) vyloučit iniciační zdroje
- d) nasadit na průzkum a na práci v nebezpečné zóně co nejmenší počet hasičů, pracovat s co nejvyšší úrovní ochranných prostředků a připravit zjednodušenou dekontaminaci
- e) jistit hasiče v nebezpečné zóně
- f) připravit hasební prostředky pro požární zásah (trojnásobná požární ochrana – voda, pěna, prášek)
- g) pokud je to možné, zabránit dalšímu úniku nebo rozšiřování nebezpečné látky
- h) pokusit se identifikovat nebezpečnou látku, opatřit informace o jejím nebezpečí
- i) je-li to možné, provést opatření na zachycení či odstranění nebezpečné látky
- j) průběžně hodnotit situaci



Cílem průzkumu je identifikace nebezpečí a posouzení alternativ pro stanovení cílů jednotce.

**Při rozhodování o postupu a stanovení cílů musí velitel zásahu posoudit:** <sup>(23)</sup>

- a) druh havárie (samovolný únik, požár, výron plynů, dopravní nehoda)
- b) možné množství uniklé nebezpečné látky
- c) velikost zasažené plochy
- d) skupenství a možnosti jejich změny
- e) rizika vyplývající z nebezpečné látky
- f) možnost šíření nebezpečné látky, směr větru a vývoj počasí
- g) konfiguraci terénu a hustotu osídlení
- h) ohrožení povrchových nebo podzemních vod
- i) zdroje iniciace a možnost výbuchu
- j) rychlost úniku nebezpečné látky a rychlost jejího šíření
- k) možnosti k zastavení nebo omezení úniku a rozšiřování nebezpečné látky

Existují dva podtypy událostí – únik ropných produktů a únik kapalin. V minulém roce řešila jednotka HZSP SŽDC JPO České Budějovice šest úniků nebezpečných látek, a to dvakrát ropných produktů a čtyřikrát kapaliny.

Nejčastěji uniká nebezpečná látka z vlakové cisterny v místě, kde se plní cisterna, z důvodu netěsnícího kohoutu. Na ucpání se používá tmel. V případě prasklé cisterny, se objem přečerpá do přistavené cisterny pomocí čerpadel na nebezpečné látky. Pomocí utěšňovacích vaků a stahovacích pasů se prasklina na nezbytně nutnou dobu utěsní. Jedním z problémů u tohoto zásahu je, že se hasiči pohybují po cisterně v ochranném oděvu, což je velice nepraktické a snadno může dojít k pádu. V roce 2013 řešila JPO HZSP SŽDC tři úniky kapalin z cisterny. Událost byla vyřešena pomocí těsnícího tmelu, který ucpal netěsnost u kohoutu, a provádělo se jímání nebezpečné látky do

připraveného sudu. Všechny zásahy probíhaly v ochranných přetlakových protichemických oblecích.

Dalším případem je únik provozní kapaliny z vlaku. To se stalo ve dvou případech, kdy z lokomotivy unikalo 300 litrů Fridexu, v druhém případě motorová nafta. V obou případech docházelo k jímání nebezpečně látky do připravených sudů a zajištění praskliny pomocí tmelu. Zásahy opět probíhaly v ochranných přetlakových protichemických oblecích.

V případě přehřívání cisterny jsou použity útočné proudy, kterými se cisterna chladí. Může dojít i k odtažení cisterny do bezpečné zóny, kde není žádná infrastruktura.

Identifikace látek v železničním provozu se zjišťuje z RID kódu, který je umístěn na drážním vozidle s nebezpečnou látkou.

U takovýchto zásahů je velice důležité znát konstrukční provedení všech typů drážních vozidel. Aby zasahující hasiči věděli, kde může dojít k úniku a jak takovýto únik zastavit.

#### **3.4.4 Technická pomoc**

Nejvíce zastoupeným typem zásahů je jako u všech JPO technická pomoc. Těch měli hasiči SŽDC z JPO České Budějovice 223.

V 15 případech vyjeli k odstraňování dřevin z profilu tratě. Důvodem bylo odstranění některých stromů, které vadily železničnímu provozu. Tyto zásahy jsou velice složité na techniku řezání, protože se musí dát pozor při kácení stromu na zařízení na železnici, a to především na trakční vedení. Druhým problémem může být špatně přístupné místo. Stromy se mohou nacházet v prudkých kopcích a jejich kácení probíhá pomocí lanových technik. Samotná technika kácení není nějak rozdílná. První se udělá směrový zářez a poté hlavní řez.

V dalších 77 případech likvidovali nebezpečné stavy. V zimě se jednalo o shazování rampouchů a převisů z drážních objektů nebo o odstraňování větví a stromů, které ohrožovaly lidi a objekty.

Jedním případem byl přesun cestujících a nákladu z nepojízdné soupravy vlaku do připraveného pojízdného vlaku.

Mezi další technické zásahy patří likvidace nebezpečného hmyzu, kterého bylo minulý rok hodně. HZSP SŽDC JPO České Budějovice má veliký zásahový obvod, proto je číslo tak vysoké. Likvidace hmyzu probíhala ve speciálním obleku Sršeň a hnízda se likvidovala pomocí přípravků na hmyz a vysavače, který hnízdo zcela vysaje.

### **3.4.5 Ostatní**

Další mimořádnou událost řešila JPO HZSP SŽDC v našem kraji v sedmnácti případech. Jednalo se o dopravu drážního inspektora nebo jiného specialisty na místo mimořádné události. Drážní inspektor musí ke každé mimořádné události, která se na železnici stane (střet vlaku s osobou, srážka vlaků, požár vlaku). HZSP SŽDC JPO České Budějovice se střídá s HZSP SŽDC JPO Plzeň ve službě o dopravu inspektora. To znamená, že drážní inspektor má na starosti zásahový obvod obou jednotek. Na směně je vyčleněn vždy jeden hasič, který má na starosti dopravu zaměstnanců SŽDC na místo události.

### **3.4.6 Planý poplach**

Planých poplachů bylo v minulém roce deset. Jednalo se o poplarchy vyvolané EPS z důvodů znečištění čidla třeba prachem při pracích na budově. Ve dvou případech se jednalo o zakouření, ale požár nebyl nalezen.

### 3.5 Slučování HZSP SŽDC a HZS ČR

HZSP SŽDC by se v rámci úspor měl stát součástí HZS ČR. HZSP SŽDC, který nyní spadá pod ministerstvo dopravy, by nově měl patřit pod HZS ČR. Všichni hasiči SŽDC jsou proti takovému kroku a mají k tomu pádné důvody.<sup>(24)</sup>

Hasiči si podle svého vyjádření nedokážou představit, že by byl HZSP SŽDC zrušen a jeho funkci by vykonával HZS ČR, jak navrhl transformaci bývalý ministr vnitra Radek John. V minulých letech byly navíc několikrát redukovány početní stavy sloužících hasičů a rušily se i některé stanice (Olomouc, Hradec Králové, Děčín, Kolín, Břeclav). Dalším problémem je zastaralá technika, ta je obecně ještě starší než u státních profesionálních hasičů. Naštěstí už dochází k modernizaci techniky i vybavení, které je už na velice dobré úrovni.<sup>(24)</sup>

Nápad o transformaci HZS SŽDC se nelíbí ani profesionálním hasičům, pod které by měli hasiči SŽDC spadat. Náplní práce HZSP SŽDC je především řešení železničních nehod, odstraňování nebezpečných stavů v ochranném pásmu dráhy nebo likvidace úniku nebezpečných látek včetně jejich přečerpání do náhradní cisterny. Hasiči navíc často asistují při akcích na železnici.<sup>(24)</sup>

V případě převedení činnosti pod HZS ČR je zde určitá absence znalostí, např. vstup do kolejiště, znalost dopravních předpisů nebo zabezpečení beznapětového stavu troleje. Ke všemu se mluví o zrušení některých stanic jednotek HZS SŽDC, dojezdové časy tak mohou být v řádech hodin.<sup>(24)</sup>

V roce 2011 bylo zrušeno pět stanic HZSP SŽDC. Po propouštění hasičů a zrušení některých stanic pracuje v současné době v řadách HZSP SŽDC 462 zaměstnanců.<sup>(24)</sup>

Sloučení těchto jednotek by byl krok zpět, jak někteří hasiči z drah i ze státu říkají. Nikdo z nich si totiž nedovede představit, jak by to v praxi fungovalo, a spousta hasičů z HZSP SŽDC se bojí, že by přišli o práci. Řešení mimořádných událostí, jako je požár trávy a likvidace nebezpečného hmyzu, je jedna věc, ale požáry lokomotiv, vlaková neštěstí nebo úniky nebezpečných látek jsou věcí druhou. Znalosti, které je potřeba mít,

jsou obrovské, postupy u takovýchto událostí nejsou jednoduché a liší se od postupů HZS ČR. Už jen z tohoto důvodu by situace měla být zachována.

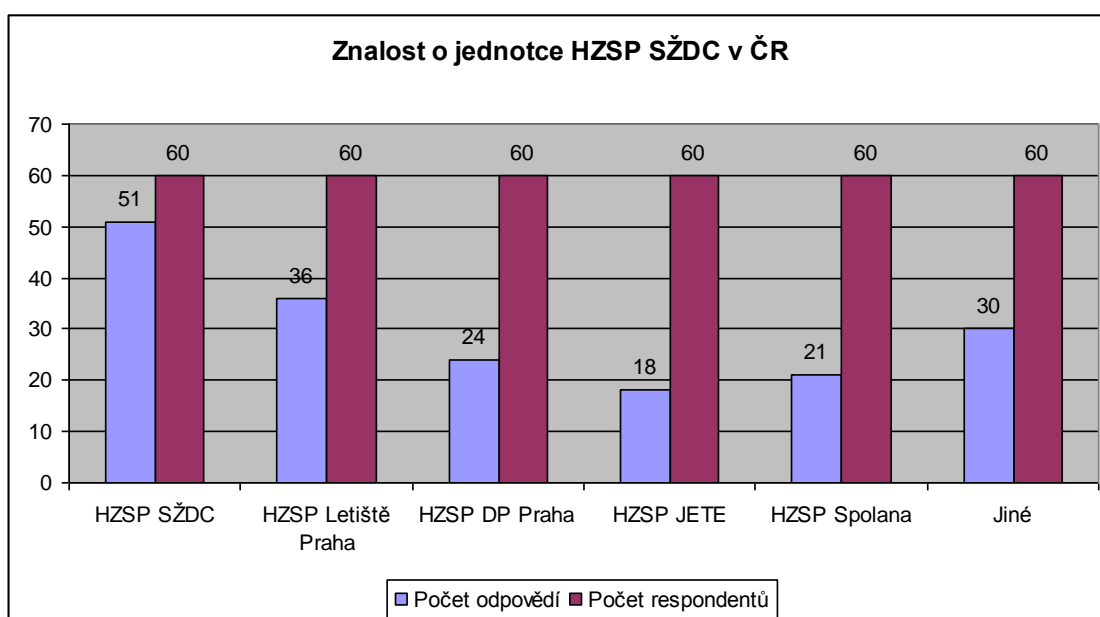
Navíc HZS ČR využívá HZSP SŽDC jako posilovou jednotku a v některých městech, jako je třeba Česká Třebová, doplňuje HZSP SŽDC jednotku HZS ČR a jezdí ke všem událostem, které se ve městě stanou. Nejbližší jednotka HZS ČR je vzdálená 20 km. V Ústí nad Labem funguje jako druhý výjezd HZS ČR. Takto obdobně to funguje napříč republikou. Sloučením by HZS ČR přišel o velice užitečného pomocníka.

Dle posledního jednání mezi vrcholnými představiteli obou složek a státu se rozhodlo, že žádné slučování a rušení neproběhne právě z důvodů vykonávání specifických činností HZSP SŽDC. Dále bude docházet k modernizaci vozového parku a zázemí hasičů, aby bylo dosaženo lepší akceschopnosti HZSP SŽDC. Početní stavy hasičů se navyšovat nebudou, ale ani žádní hasiči o práci nepřijdou, tím pádem zůstane zachovaná akceschopnost.

### 3.6 Vyhodnocení dotazníku

1) Jaké znáte hasičské záchranné sbory podniku? (stačí tři)

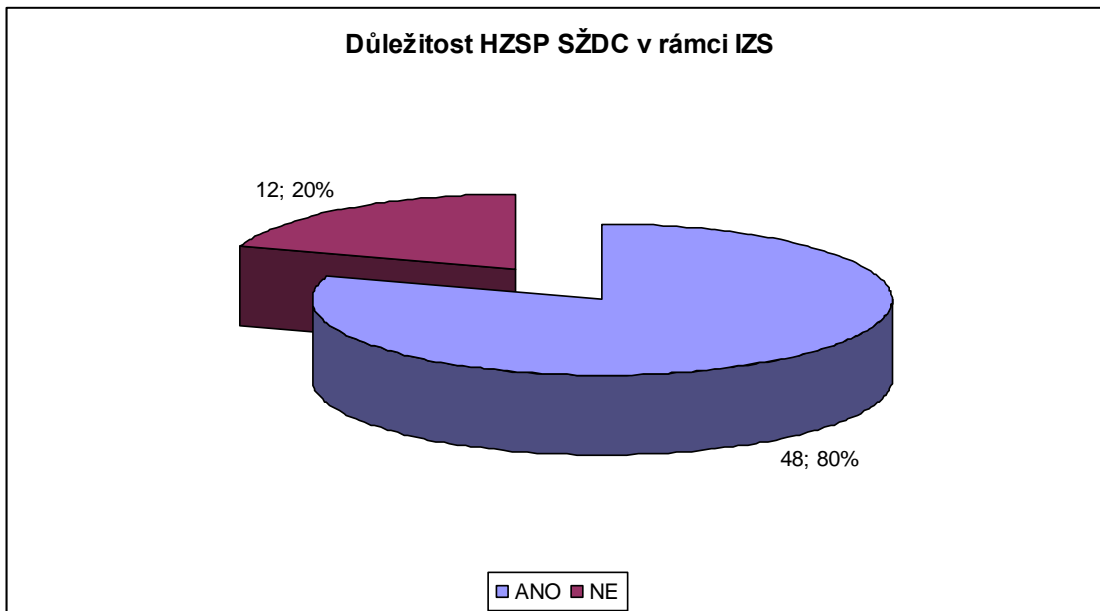
Graf 1: Znalost o jednotce HZSP SŽDC v ČR



Z grafu č. 1 vyplývá, že většina respondentů uvedla v odpovědích na prvním místě HZSP SŽDC a to 51krát, což je 85% ze všech odpovědí. Zbylé sbory si nevedly tak dobře, mezi nejčastěji jmenovanými byly: HZSP Letiště Praha, HZS Dopravního podniku hl. m. Prahy, HZSP Jaderná elektrárna Temelín, HZSP Spolana a jiné sbory.

2) Myslíte si, že je HZSP SŽDC důležitý a že plní důležitou úlohu v rámci IZS?

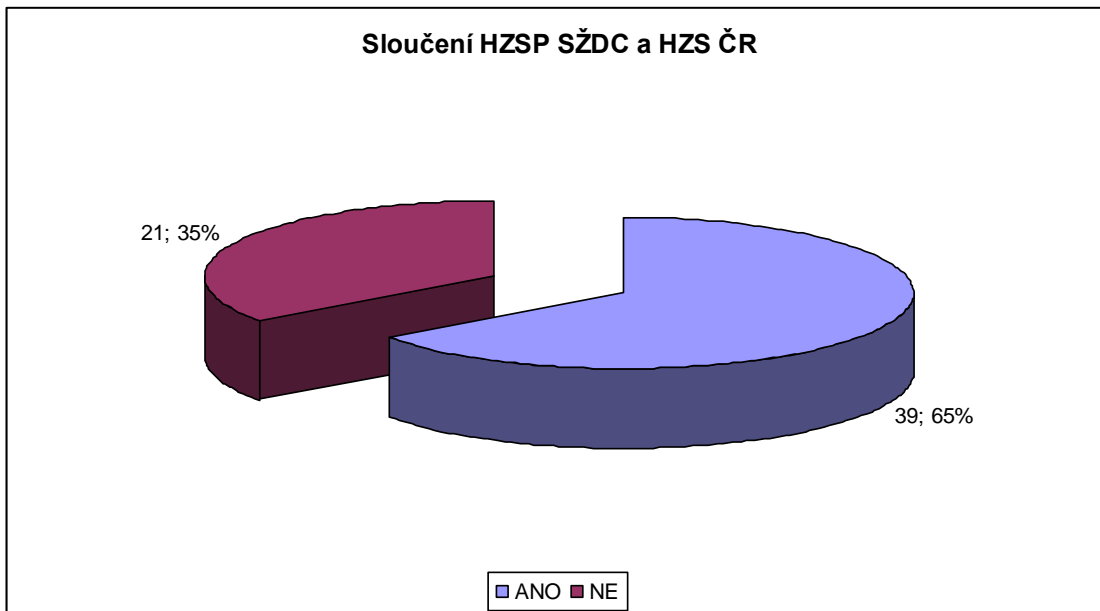
Graf 2: Důležitost HZSP SŽDC v rámci IZS



V grafu č. 2 je vidět, že 80% všech dotazovaných, což je 75 respondentů si myslí, že jednotky HZSP SŽDC jsou důležité a plní i nezastupitelnou roli v rámci IZS. Zde je dobře vidět, že všichni, až na pár výjimek, si uvědomují důležitost tohoto sboru.

3) Jste pro sloučení HZSP SŽDC s HZS ČR?

Graf 3: Sloučení HZSP SŽDC a HZS ČR

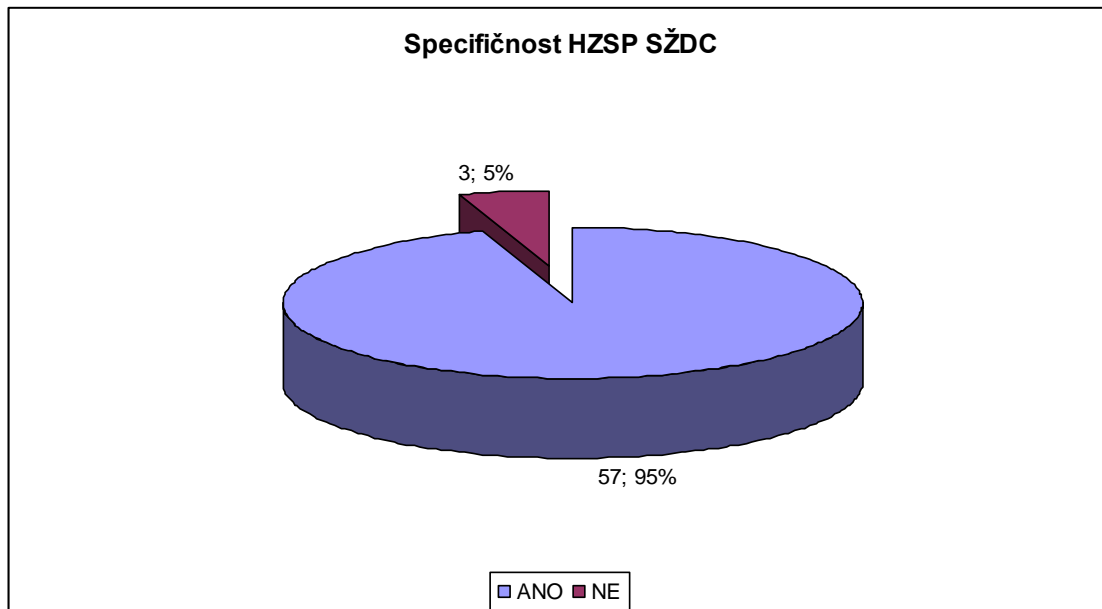


U grafu č. 3 lze vidět, že 65% všech dotazovaných není pro sloučení HZSP SŽDC s HZS ČR, to je nadpoloviční většina oproti 35%, kteří jsou pro sloučení. Tudíž si více jak polovina lidí myslí, že by bylo špatné tyto sbory sloučit a radši by je nechala pracovat každý zvlášť.



4) Myslíte si, že HZSP SŽDC plní specifické úkoly?

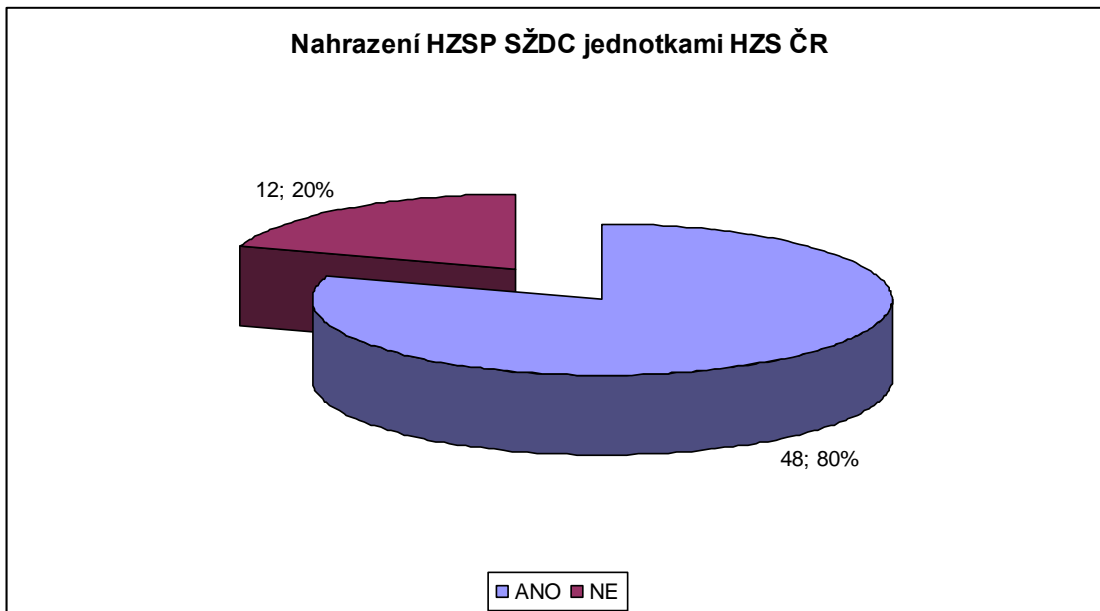
Graf č.4: Specifičnost HZSP SŽDC



U grafu č. 4 můžeme vidět, že téměř všichni respondenti, což je 95%, si myslí, že HZSP SŽDC je sbor, který plní specifické úkoly, to nahrává důležitosti tohoto sboru v našem systému a je to také jeden z bodů, proč by se neměl slučovat a ani rušit.

5) Dokázal by HZS ČR zcela nahradit na stejné úrovni HZSP SŽDC?

Graf 5: Nahrazení HZSP SŽDC jednotkami HZS ČR



Graf č. 5 nám ukazuje kolik procent respondentů si myslí, že by HZS ČR dokázal nahradit práci HZSP SŽDC, a to na stejné úrovni. 80% je pro to, že by HZS ČR dokázalo nahradit HZSP SŽDC na stejné úrovni a zbylých 20% je proti. Zatím všechny odpovědi byly vůči HZSP SŽDC kladné, tato jediná hovoří proti, což je zřejmě dáno tím, že lidé si myslí, že vše se dá naučit.

6) V krátkosti popište, proč by měli nebo neměli rušit HZSP SŽDC.

V dotazníku byly zastoupeny ve větší míře odpovědi, že by se HZSP SŽDC neměl rušit, a to z důvodů jejich specifických činností, které provádí, a v jakém prostředí zasahuje.

V menší míře se vyskytovaly názory, že by je měli zrušit nebo sloučit z HZS ČR, a to z důvodů dlouhých dojezdových časů, protože většinou přijedou po jednotce HZS ČR, kdy už je všechno udělané a je to zbytečné plýtvání penězi.

## 4 Diskuze

Výsledky své bakalářské práce jsem zpracoval na základě vytvořeného dotazníku, rozhovorů se zaměstnanci HZSP SŽDC a HZS ČR a podrobným prostudováním dané problematiky.

Z výsledků vyplývá, že činnost HZSP SŽDC je v určitých bodech velice specifická a jiné jednotky požární ochrany by měly velké problémy danou situaci vyřešit. Ale na druhou stranu provádí HZSP SŽDC i stejné úkoly, které provádí každá jednotka požární ochrany, tato činnost není specifická a nevyžaduje žádný specifický přístup. Je hlavně ovlivněna prostředím železnice, které je velice specifické. Jejich znalost ohledně problematiky železnice musí být na perfektní úrovni, aby dokázali vždy zasáhnout profesionálně. Jiné JPO takové znalosti nemají a nemají ani odpovídající školení ohledně zásahů na železnici. Jen znalost všech typů drážních vozidel a umístění všech systémů je obrovská. I z dotazníku vyplývá, že si veřejnost z větší části myslí, že hasiči SŽDC jsou velice důležitou a specifickou složkou. Dokonce u otázky, jaké znají hasičské záchranné sbory podniku, uvedlo 51 respondentů z 60 HZSP SŽDC. Takže i veřejnost má tušení, že nějaká taková jednotka existuje, a uvědomuje si její důležitost.

Když se dostaneme k výzkumné otázce, která zní: „Lze zcela nahradit práci jednotek HZSP SŽDC jednotkami HZS ČR?“, odpověď není zcela jednoznačná a musí se vzít v potaz několik věcí. Z výsledků je patrné, že HZSP SŽDC dělá specifické úkony, které jiné JPO nedělají. Ale samozřejmě by se HZS ČR mohl ohledně problematiky na železnici proškolit a mohl by zaměstnat specialisty z HZSP SŽDC. Nejvíce diskutovaným problémem jsou dojezdové časy. Jelikož jednotky HZSP SŽDC nejsou v každém městě jako jednotky HZS ČR, ale jen v důležitých železničních uzlech, dojezdové časy se pohybují i okolo hodiny. Na místo zásahu mohou přijet, když už je celá mimořádná událost vyřešená. Velké diskuze se vedou ohledně jízdy jednotky k malému požáru trávy třeba 50 km.

Na druhou stranu jednotky HZS ČR nemůžou trávit několik hodin u nakolejování a dopravní nehody, protože tím by se odkryl celý jejich zásahový obvod. A určitě by

nevládly zásah na takové úrovni jako jednotky HZSP SŽDC, které už v tom mají praxi a potřebné znalosti. I při rozhovoru se zaměstnanci HZSP SŽDC i s příslušníky HZS ČR samotní příslušníci přiznali, že leckdy radši počkají na příjezd HZSP SŽDC, protože si s danou situací nevědí moc rady. Závěrem lze tedy říct, že jednotky HZS ČR by mohly nahradit práci jednotek HZSP SŽDC, ale ne zcela a na kvalitní a profesionální úrovni. Stálo by to mnoho peněz a úsilí.

Dle mého názoru by se jednotky neměly slučovat a mělo by to zůstat, jak to je. Jediné, co bych změnil, jsou výjezdy na drobné zásahy na dlouho vzdálenost. Zlikvidovat nebezpečný hmyz na drážním objektu může udělat i jiná JPO. Není potřeba, aby na to vyjížděla jednotka HZSP SŽDC třeba 80 km. To samé platí u drobných požárů porostu v okolí tratě. Když HZSP SŽDC přijede, už je požár zlikvidován a jde jen o to, aby se zkontrolovalo nepoškození technologického zařízení. To může udělat i drážní inspektor, který na místo přijede osobním autem, nemusí k tomu vyjíždět celé družstvo v hasičské cisterně. Ale jinak bych to nechal v takové podobě, jako je to dnes.

## 5 Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se věnoval Hasičskému záchrannému sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o. Mým cílem bylo seznámení s tímto záchranným sborem a přiblížení jeho práce a organizace. Také jsem se snažil popsat postupy zásahů na železnici.

V první části jsem se věnoval právním normám, ze kterých je patrný právní podklad pro existenci této jednotky. Poté se práce zabývá samotným Hasičským záchranným sborem podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o. Je zde řešena organizace, systém směn a způsob fungování jednotek. Dále pak specifikace a historie tohoto sboru a samozřejmě také technika a jeho vybavení. V závěru této části jsou objasněny typy jednotlivých mimořádných událostí.

V první praktické části jsem se věnoval způsobu řešení mimořádných událostí, které na železnici vzniknou a vyžadují specifický přístup řešení. Jsou zde popsány metodické postupy, jak danou situaci řešit. Pak následuje část o slučování HZSP SŽDC s HZS ČR. Druhá část praktické části zahrnuje dotazník. Výsledkem celé praktické části je, že útvary HZSP SŽDC mají svoji nezastupitelnou roli, jelikož plní velice specifické úkoly. Jednotky HZS ČR by dokázaly vykonávat jejich práci, ale ne na odpovídající úrovni. Sloučení těchto složek by bylo krokem zpátky. Odpověď na výzkumnou otázku zní: jednotky by bylo možno sloučit, ale již by nebyla poskytována adekvátní pomoc jako v současnosti. V diskuzi vyslovuji návrh na možnou změnu, která se týká omezení jízdy k drobným zásahům na dlouhou vzdálenost.

Závěrem bych rád podotkl, že HZSP SŽDC vykonává své úkoly bravurně a je důležitou součástí integrovaného záchranného systému v našem státě. Jeho práci obdivuji a vážím si jí, protože není jednoduchá, především z hlediska technické náročnosti zásahů, ale i po psychické stránce. Hasiči SŽDC zasahují u velice smutných událostí a často se setkávají s destruktivními smrtelnými úrazy. Ve výsledku není povolání hasiče jednoduchou prací, natož u takového speciálního útvaru, jako jsou hasiči HZSP SŽDC.

## 6 Seznam informačních zdrojů

- 1) Doc. Dr. Ing. ŠENOVSKÝ, Michail, Dr. Ing. HANUŠKA, Zdeněk. *Organizace jednotek požární ochrany a integrovaný záchranný systém*. 3. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství v Ostravě, 2006. 41s. ISBN: 80-86634-03-5
- 2) ČESKO, Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2014 [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-350>
- 3) ČESKO, Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně a o změně některých zákonů. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2014 [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133>
- 4) ČESKO, Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2014 [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-247>
- 5) PORKRÁT, Václav: Hasičská záchranná služba ČD. *Požáry.cz* [online]. 2003 [cit. 2014-01-13]. Dostupné z: [<http://www.pozary.cz/clanek/823-hasicska-zachranna-sluzba-cd/>], [cit. 2014-01-13]
- 6) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s. o., *RI Organizační řád Správy železniční dopravní cesty, státní organizace*, 2013
- 7) Správa železniční dopravní cesty. *Wikipedie* [online]. 2013 [cit. 2014-01-13]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va\\_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD\\_dopravn%C3%AD\\_cesty](http://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_dopravn%C3%AD_cesty)
- 8) PORKRÁT, Václav: HZS Českých drah, a. s., již neexistuje, stal se z něj HZS Správy železniční dopravní cesty, s. o. *Požáry.cz* [online]. 2008 [cit. 2014-01-13]. Dostupné z: <http://www.pozary.cz/clanek/12685-hzs-ceskych-drah-a-s-jiz-neexistuje-stal-se-z-nej-hzs-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-s-o/>

- 9) MINISTERSTVO VNITRA ČR, Mimořádná událost. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-14]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/mimoradna-udalost-851851.aspx>
- 10) HASIČI BOROHRÁDEK, Druhy mimořádných událostí. *Hasiči Borohrádek* [online]. 2013 [cit. 2014-01-14]. Dostupné z: <http://www.hasici-borohradek.cz/jsdh/druhy-mimoradnych-udalosti/>
- 11) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 21N, Nebezpečí na železnici*, 2001
- 12) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVÍ CESTY, *Technická norma železnic 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách*, 2005
- 13) VERLAG, Dashöfer: Příkaz B. *Profi BOZP* [online]. © 1997 - 2014 [cit. 2015-01-13]. Dostupné z: [http://www.bozpprofi.cz/prikaz-b-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox\\_Z5kB9gESz9GBJyFACj915Bk/](http://www.bozpprofi.cz/prikaz-b-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox_Z5kB9gESz9GBJyFACj915Bk/)
- 14) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 1P, Zdolávání požáru*, 2001
- 15) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 3S, Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech*, 2001
- 16) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 4S, Zásah na tažených železničních kolejových vozidlech*, 2001



- 17) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s. o., – ředitelství Hasičské záchranné služby, *Taktické postupy na železnici – Metodický list č. 5, Zásahy na měnících, 2012*
- 18) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s. o., – ředitelství Hasičské záchranné služby, *Taktické postupy na železnici – Metodický list č. 1, Zásah v depu kolejových vozidel, středisku opravy kolejových vozidel a opravách, 2012*
- 19) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 1D, Dopravní nehoda na pozemní komunikaci – obecně, 2001*
- 20) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 2D, Vyprošťování osob z havarovaných vozidel, 2004*
- 21) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s. o., – ředitelství Hasičské záchranné služby, *Taktické postupy na železnici – Metodický list č. 6, Dopravní nehody na železnici, 2012*
- 22) Vykojení, *Wikipedie* [online]. 2013 [cit. 2014-03-30]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Vykojení%C3%AD>
- 23) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 1L, Zásah s přítomností nebezpečných látek, 2004*
- 24) MEDIAFAX: V rámci úspor by se měli drážní hasiči stát součástí Hasičského záchranného sboru ČR, *Regiony 24* [online]. Copyright © 2003-2014 [cit. 2014-03-30]. Dostupné z: <http://www.regiony24.cz/11-149869-v-ramci-uspor-by-se-meli-drazni-hasici-stat-soucasti-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr>
- 25) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR SŽDC LIBEREC, *HZS SŽDC Liberec* [online]. 2014. Dostupné z: <http://hzsszdc1bc.wgz.cz/>

- 26) *Správa železniční dopravní cesty* [online]. Copyright © 2009-2012. Dostupné z:  
<http://www.szdc.cz/index.html>
- 27) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVÍ CESTY, *Portál provozování dráhy* [online].  
2014. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/Portal/>
- 28) ČESKO, Vyhláška č. 35/2007, o technických podmínkách požární techniky. *Zákony pro lidi* [online]. © 2010-2014. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2007-35>

## 7 Přílohy

### Seznam příloh:

Příloha A: Seznam HZSP v ČR

Příloha B: Zásahové obvody JPO HZSP SŽDC

Příloha C: Statistika výjezdů za rok 2013

Příloha D: Statistika událostí za 2013

Příloha E: Dotazník

Příloha F: Technika HZSP SŽDC

Příloha G: Přehled mobilní zásahové techniky u HZSP SŽDC

## **Příloha A: Seznam HZSP v ČR**

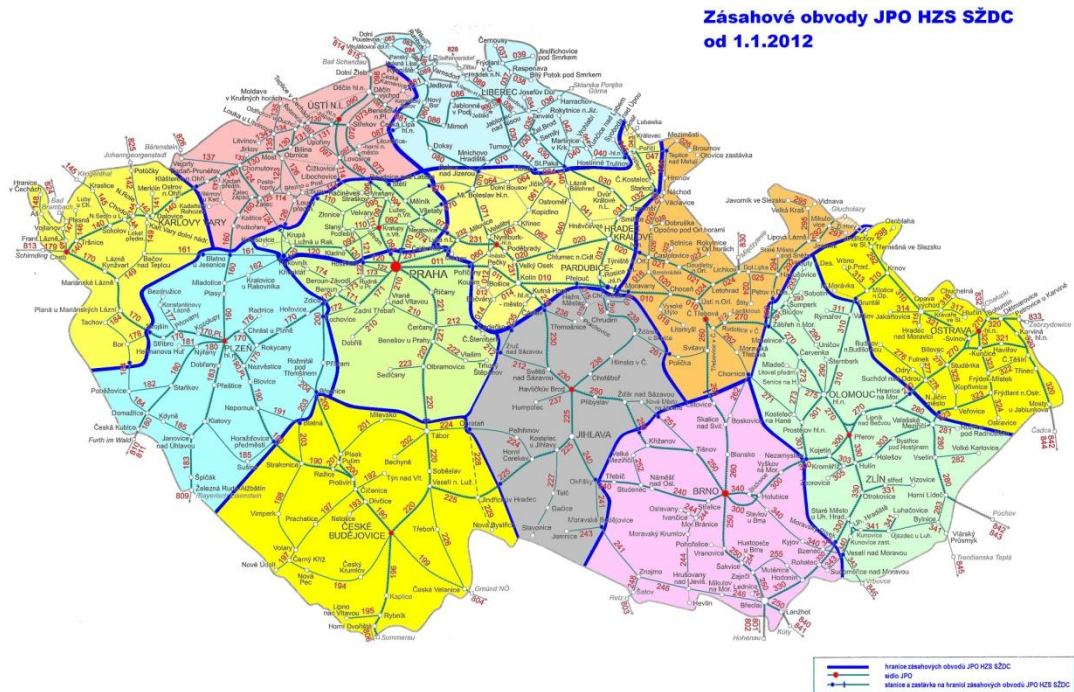
- Dopravní podnik, a. s., hl. m. Praha (stanice Hostivař, Zličín, Kačerov)
- Česká televize Praha, s. o.
- Kongresové centrum Praha
- Fakultní nemocnice Motol
- Letiště Praha, a. s.
- ZENTIVA, a. s.
- Mitas Praha, a. s.
- Správa železniční dopravní cesty, s. o. (13 stanic po celé ČR)
- Selier & Bellot
- PARAMO, a. s. (stanice Pardubice a Kolín)
- Lučební závody Draslovka, a. s.
- ČKD Kutná Hora, a. s.
- SPOLANA, a. s.
- SYNTHOS Kralupy, a. s.
- ČEZ, a. s. (deset stanic, tepelné a jaderné elektrárny)
- ŠKODA Auto, a. s. (stanice Mladá Boleslav, Kvasiny, Vrchlabí)
- Úřad jaderného výzkumu Řež
- Letiště Vodochody, a. s.
- ČEPRO, a. s (devět stanic po celé ČR)
- ČZ Strakonice, a. s.
- Jihočeské letiště České Budějovice

- Sokolovská uhelná, a. s.
- Letiště Karlovy Vary, s. r. o.
- Severočeské doly, Nástup Tušimice, a. s.
- LOVOCHEMIE
- UNIPETROL RPA, s. r. o.
- Litvínovská uhelná, a. s.
- United Energy, a. s.
- Doly Bílina
- SPOLCHEMIE
- SYNTHESIA, a. s.
- Letiště Brno
- ADM Prague, a. s.
- Meopta – Optika, a. s.
- BorsodChem – MCHZ, s. r. o.
- Vítkovice RD, s. r. o.
- ArcelorMittal, a. s.
- Letiště Ostrava, a. s.
- Semperflex Optimit, a. s.
- Tatra, a. s.
- Třinecké železářny, a. s.
- Biocel Paskov, a. s.
- TEVA Czech Industries, s. r. o.
- Fatra, a. s.

- DEZA, a. s.
- BARUM Continental, spol. s r. o.
- TAJMAC – ZPS, a. s.

Zdroj: Asociace velitelů hasičských záchranných sborů podniků

## Příloha B: Zásahové obvody JPO HZSP ŠZDC



Zdroj: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

**Příloha C: Statistika výjezdů za rok 2013**

<b>STATISTKA VÝJEZDŮ ZA ROK 2013</b>	
<b>JPO HZSP SŽDC</b>	<b>POČET UDÁLOSTÍ</b>
<b>PRAHA</b>	<b>625</b>
<b>BRNO</b>	<b>545</b>
<b>PLZEŇ</b>	<b>667</b>
<b>OSTRAVA</b>	<b>459</b>
<b>Č. BUDĚJOVICE</b>	<b>373</b>
<b>LIBEREC</b>	<b>435</b>
<b>NYMBURK</b>	<b>482</b>
<b>PŘEROV</b>	<b>491</b>
<b>HAVL. BROD</b>	<b>404</b>
<b>KRALUPY n. VLT.</b>	<b>337</b>
<b>CHEB</b>	<b>533</b>
<b>CHOMUTOV</b>	<b>180</b>
<b>Č. TŘEBOVÁ</b>	<b>462</b>
<b>ÚSTÍ n. LABEM</b>	<b>477</b>

Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.



**Příloha D: Statistika událostí za 2013**

<b>STATISTIKA UDÁLOSTÍ ZA ROK 2013</b>	
<b>TYP UDÁLOSTI</b>	<b>POČET</b>
<b>POŽÁR</b>	<b>615</b>
<b>DOPRAVNÍ NEHODA</b>	<b>1161</b>
<b>ŽIVELNÁ POHROMA</b>	<b>0</b>
<b>ÚNIK NEB. LÁTEK</b>	<b>84</b>
<b>TECHNICKÁ POMOC</b>	<b>4476</b>
<b>OSTATNÍ MIM. UDÁLOST</b>	<b>0</b>
<b>PLANÝ POPLACH</b>	<b>134</b>

Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## Příloha E: Dotazník

### Dotazník

Dobrý den. Jmenuji se Radek Měřička a jsem studentem Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích oboru Ochrany obyvatelstva se zaměřením na CBRNE. Poprosil bych vás o vyplnění tohoto krátkého dotazníku, který mi bude sloužit ke sběru dat za účelem napsání bakalářské práce na téma Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s. o., a mimořádné události na železnici a jejich řešení.

Děkuji

- 1) Jaké znáte hasičské záchranné sbory podniku? (stačí tři)
- 2) Myslíte si, že je HZSP SŽDC důležitý a že plní důležitou úlohu v rámci IZS?  
ANO  
NE
- 3) Jste pro sloučení HZSP SŽDC s HZS ČR ČR?  
ANO  
NE
- 4) Myslíte si, že HZSP SŽDC plní specifické úkoly?  
ANO  
NE
- 5) Dokázal by HZS ČR zcela nahradit na stejné úrovni HZSP SŽDC?  
ANO  
NE
- 6) V krátkosti popište, proč by měli nebo neměli rušit HZSP SŽDC.

## Příloha F: Technika HZSP SŽDC

### CAS 20 Scania



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## CAS 25K LIAZ



© Pavel Jaňurek

Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

CAS 24 Mercedes



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## CAS 24 Tatra T-815



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

CAS 32 Tatra T-815



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

CAS 32 Tatra T-148



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.



## TA Nissan Navara



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## TA Nissan Patrol



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## TA Tatra T-815



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## TA Mercedes Sprinter



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

TA Tatra T-815 8x8



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

TA-CH Avia 31



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

## VYA AV-15 Tatra T-815 8x8



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

AJ AD 20 Tatra-815



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.



VT-72B



Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty, s.o.

Dvoucestné vozidlo Praga



**Příloha G: Přehled mobilní zásahové techniky u HZSP SŽDC**

	<b>JPO Praha</b>	<b>JPO Plzeň</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS 20 Scania	CAS 20 Scania
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815
<b>TA</b>	TA Mercedes Sprinter	TA Nissan Navara
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31 a Nissan Patrol	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	AP 27 Tatra T-875	-
<b>Vyprošťovací technika</b>	TA Tatra T-815 8x8 VYA AV 15	AJ 20 Tatra T-815
<b>Tank</b>	VT-72B	-
	<b>JPO Havl. Brod</b>	<b>JPO Nymburk</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS K25 Tatra T-815	CAS 20 Tatra T-815
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815 a T-148
<b>TA</b>	TA Nissan Navara	-
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	MP 16 Avia 31	AP 27 Tatra T-815
<b>Vyprošťovací technika</b>	AJ 20 Tatra T-815 VYA AV 15 Tatra T-815	TA Praga (dvoucestný speciál)
<b>Tank</b>	VT-72B	-
	<b>JPO Cheb</b>	<b>JPO Ústí n. Labem</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS K25 LIAZ	CAS K25 LIAZ
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815
<b>TA</b>	TA Nissan Navara	TA Nissan Pick-up
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	-	-
<b>Vyprošťovací technika</b>	AJ 20 Tatra T-815 TA Tatra 4x4	VYA AV 15 Tatra T-815
<b>Tank</b>	-	-
	<b>JPO Č. Budějovice</b>	<b>JPO Liberec</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS K25 LIAZ	CAS 16 Renault
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815 a T-148
<b>TA</b>	TA Nissan Navara	TA Nissan Patrol
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	-	AP 20 Škoda 706
<b>Vyprošťovací technika</b>	AJ 20 Tatra T-815 TA Tatra T-815 8x8	AJ 20 Tatra T-815
<b>Tank</b>	VT-72B	-
	<b>JPO Ostrava</b>	<b>JPO Č. Třebová</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS K25 LIAZ	CAS K25 LIAZ
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815
<b>TA</b>	TA Nissan Patrol	TA Nissan Patrol
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	-	-

<b>Vyprošťovací technika</b>	AJ 20 Tatra T-148 VYA AV 15 Tatra T-815 TA Tatra T-815 8x8	VYA AV 15 Tatra T-815
<b>Tank</b>	-	-
	<b>JPO Brno</b>	<b>JPO Přerov</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS 24 Mercedes	CAS K25 Tatra T-815
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815
<b>TA</b>	TA Nissan Navara	TA Nissan Patrol
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	-	-
<b>Vyprošťovací technika</b>	AJ 20 Tatra T-815	AJ 20 Tatra T-815 TA Tatra T-815 8x8
<b>Tank</b>	-	VT-72B
	<b>JPO Kralupy n. Vltavou</b>	<b>JPO Chomutov</b>
<b>1. výjezd</b>	CAS 24 Mercedes	CAS K25 LIAZ
<b>Velkokapacitní CAS</b>	CAS 32 Tatra T-815	CAS 32 Tatra T-815
<b>TA</b>	TA Nissan Pick-up	-
<b>TA-CH</b>	TA-CH Avia 31	TA-CH Avia 31
<b>Výšková technika</b>	-	-
<b>Vyprošťovací technika</b>	AJ 20 Tatra T-815	AJ 20 Tatra T-815
<b>Tank</b>	-	-