



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 a mimořádné události na železnici a jejich řešení

Vypracoval: Radek Měřička
Vedoucí práce: Ing. Libor Líbal

České Budějovice 2014

Abstrakt

Ve své bakalářské práci na téma Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty a mimořádné události na železnici a jejich řešení jsem se zabýval jak samotným sborem, tak jsem se soustředil i na problematiku mimořádných událostí na železnici a způsobu řešení daných událostí a je zde řešena i otázka slučování Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty a Hasičského záchranného sboru České Republiky.

Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty plní specifické úkoly jakožto hasičský záchranný sbor podniku, které jiné jednotky požární ochrany nedělají. Je to ukotveno v samotném zákoně č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Je zde napsáno, že všechny právnické a fyzické podnikající osoby musí mít vlastní jednotku požární ochrany, pokud provozují činnosti uvedené v tomto zákoně. Některé úkoly drážních hasičů jsou shodné s jinými jednotkami požární ochrany a jiné jsou úplně odlišné a tyto činnosti vykonávají jen drážní hasiči, třeba zkratování trakčního vedení. Je to jednotka požární ochrany jako kterákoli jiná, ale navíc plní i zvláštní úkoly, ke kterým jsou pověřeny. Samozřejmě mají odpovídající školení v dané problematice, aby mohli zasáhnout vždy na kvalitní a profesionální úrovni.

V první části své práce, která je teoretická, jsem se zabýval právními normami, ve kterých je ukotven důvod samotné existence Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty. Je zde část věnována zákonu o integrovaném záchranném systému, a to především povinnostem orgánů, úřadů a osob. Poté následuje část, která se věnuje zákonu o požární ochraně a jednotkám hasičských záchranných sborů podniků a konec je věnován plánu plošného pokrytí. Zbytek teoretické části je pak věnován současnému stavu Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty. Jedna část je i věnována samotné Správě železniční dopravní cesty s.o., pod kterou drážní hasiči patří. Pak už se práce zabývá organizační strukturou a samotnou organizací sboru. Je zde řešen systém služeb, způsobu vyjíždění k mimořádným událostem, rozdělení směny na mužstva a kompletně organizace. Dále se práce věnuje úkolům a specifikacím Hasičského záchranného sboru podniku Správy

železniční dopravní cesty a také spolupráci s Hasičským záchranným sborem České republiky. Poslední část, která je věnována drážním hasičům, je o historii tohoto sboru a následně je rozebírána technika a vybavení drážních hasičů. A samotný závěr teoretické části je věnován typům mimořádných událostí, které můžou nastat.

Druhá, praktická část, je pak věnovaná rozboru mimořádných událostí a způsobu jejich řešení. Je zde popsána metodika zásahu i zvláštnosti, které se zde nacházejí. Jedna část je věnována zkratování trakčního vedení jakožto specifické činnosti. A především se jedná o zásahy typu požár, a to požáry drážních vozidel, které jsou specifické. Dopravní nehody, jež mají trošku odlišnou charakteristiku než nehody na pozemních komunikacích. Jde především o vykolejení soupravy a její opětovné nakolejení. A na závěr jsou řešeny úniky nebezpečných látek. Na železnici dochází k velkým únikům z důvodů velkého množství těchto látek v cisternách a přepravují se i velice nebezpečné látky. Zbytek mimořádných událostí není řešen, protože se nijak neliší od činnosti ostatních jednotek požární ochrany. V další části je zpracován dotazník, který je především zaměřen na otázku potřeby a významu drážních hasičů. A jde zde řešena otázka slučování drážních a státních hasičů.

Z mého výzkumu vyplynulo, že by tyto obě dvě složky šli sloučit, ale bylo by to zcela zbytečné a pomoc už by nebyla tak kvalitní a profesionální jako je teď. Místo toho bych navrhl jiné řešení, a to především v oblasti výjezdů k drobným zásahům, kde není potřeba specialistů na dlouhou vzdálenost.

Klíčová slova: drážní hasiči, 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 organisational 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 to far.

Keywords: railwayfirefighter, 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, a to – 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 jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého 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 mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 12.8. 2014

Radek Měřička

Poděkování

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

Obsah

Úvod.....	9
1 TEORETICKÁ ČÁST	10
1.1 Právní normy.....	10
1.1.1 Zákon o integrovaném záchranném systému	10
1.1.2 Zákon o požární ochraně.....	12
1.2 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku.....	14
Jednotky HZSP v ČR.....	16
1.3 Plošné pokrytí	17
1.4 Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty	18
1.4.1 Úkoly Hasičského záchranného sboru podniku Správy dopravní železniční cesty	18
1.4.2 Specifikace Hasičského záchranného sboru Správy dopravní železniční cesty.....	19
1.4.3 Správa železniční dopravní cesty.....	21
1.4.4 Organizační struktura HZSP SŽDC.....	21
1.4.5 Spolupráce s Hasičským záchranným sborem ČR.....	23
1.4.6 Historie.....	23
1.4.7 Technika a vybavení HZSP SŽDC	24
1.5 Mimořádná událost	28
1.5.1 Typy mimořádných událostí	28
2 Výzkumná otázka a metodika práce	31
2.1 Výzkumná otázka.....	31
2.2 Metodika	31
3 Výsledky	33
3.1.1 Nebezpečí na železnici.....	33
3.2 Obecné zásady vedení zásahu na železnici.....	36
3.3 Činnost pod trakčním vedením a zkratování.....	38
3.3.1 Zkratování	38
3.4 Řešení mimořádných událostí na železnici.....	40
3.4.1 Požár	40
3.4.2 Dopravní nehoda.....	51
3.4.3 Únik nebezpečných látek	60
3.4.4 Technická pomoc	63
3.4.5 Ostatní.....	64
3.4.6 Planý poplach.....	64
3.5 Slučování HZSP SŽDC a HZS ČR.....	65
3.6 Vyhodnocení dotazníku	67
4 Diskuze	71
5 Závěr	73
6 Seznam informačních zdrojů	75
7 Přílohy.....	79

Úvod

Bakalářská práce se zabývá Hasičským záchranným sborem podniku Správy železniční dopravní cesty a mimořádnými událostmi, které mohou vzniknout na železnici a jejich následným vyřešením. Toto téma jsem si vybral, protože mi přijde velice zajímavé a vždy mě zajímali drážní hasiči a jejich 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 je jednotkou hasičského záchranného sboru podniku, a proto má nějaké své specifikace a speciální úkoly, které musí plnit. Jednotky hasičského záchranného sboru podniku jsou sbory, které mají vždy nějakou specifikaci. Plní úplně ty samé úkoly jako ostatní jednotky požární ochrany a navíc plní úkoly, které jim zadá jejich zaměstnavatel. Zasahují ve velice specifickém prostředí a jsou i pro zásahy ve svém hasebním obvodu školeni a dokáží si poradit s mimořádnými událostmi, se kterými by měly ostatní jednotky problémy.

Problematika železničního provozu je velice obsáhlá a složitá, proto si vyžaduje zvláštní přístup. Jednotky drážních hasičů se musí řídit nejen předpisy, které jsou platné 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 jeho 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, specifikacích, úkolech, historii, atd., také se věnuje i otázce slučování s Hasičským záchranným sborem České republiky.

Cílem práce je seznámení se s Hasičským záchranným sborem podniku Správy železniční dopravní cesty a seznámení 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 ČR. Povinnost zřizovat jednotky požární ochrany mají i další subjekty. Vytváří se tak systém vzájemné pomoci, který vytváří předpoklad k poskytnutí pomoci občanům v časovém limitu do 20 minut. Tento systém poskytnutí pomoci v určeném časovém období a s předem stanoveným počtem jednotek požární ochrany je dán zákonem o požární ochraně. ⁽¹⁾

1.1.1 Zákon o integrovaném záchranném systému

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

Integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“) se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma anebo více složkami integrovaného záchranného systému. ⁽²⁾

Složky IZS ⁽²⁾

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. Pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak, je velitelem zásahu velitel jednotky požární ochrany nebo příslušný funkcionář hasičského záchranného sboru s právem přednostního velení. ⁽²⁾

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. ⁽²⁾

Povinnosti právnických a podnikajících fyzických osob

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

- provádět neprodleně záchranné a likvidační práce
- ohlásit neprodleně 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, které vznikly v důsledku havárie i v důsledku 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. ⁽³⁾

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. ⁽³⁾

Druhy jednotek požární ochrany

Druhy jednotek požární ochrany jsou: ⁽³⁾

- jednotka hasičského záchranného sboru kraje, která je složena z příslušníků hasičského záchranného sboru (dále jen "příslušník") určených k výkonu služby na stanicích hasičského záchranného sboru kraje
- jednotka hasičského záchranného sboru podniku, která je složena ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, kteří vykonávají činnost v této jednotce jako své zaměstnání (dále jen "zaměstnanec podniku")
- jednotka sboru dobrovolných hasičů obce, která je složena z fyzických osob, které nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání
- jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku, která je složena 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“) jsou: ⁽³⁾

- 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 hasičského záchranného sboru podniku 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. ⁽³⁾

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

Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba (dále jen "podnik") anebo obec zřizuje jednotku zřizovací listinou. Zřizovací listina může být nahrazena smlouvou o zřízení společné jednotky. ⁽⁴⁾

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. ⁽⁴⁾

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 nebo více krajů si hasičský záchranný sbor kraje vyžádá souhlas generálního ředitelství. ⁽⁴⁾

Jednotka hasičského záchranného sboru podniku 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 5 minut. To neplatí pro podniky provozující dopravu a u

podniků provozujících liniová vedení produktovodů, energetické dálkovody a povrchové doly. U jednotky hasičského záchranného sboru podniku dislokované na stanicích v prostoru letiště smí doba jízdy na místo zásahu dosahovat až 5 minut, jen pokud mezinárodní smlouvy, jimiž je Česká republika vázána, nestanoví jinak. Doba od vyhlášení poplachu a vyjetí na místo zásahu nesmí překročit 2 minuty.⁽⁴⁾

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, 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 jako 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:⁽³⁾

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 požárům 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.⁽³⁾

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.⁽³⁾

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 vojenských letištích.

1.3 Plošné pokrytí

Plošným pokrytím území kraje jednotkami požární ochrany (dále jen "plošné pokrytí") se rozumí rozmístění jednotek požární ochrany na území kraje a na území hlavního města Prahy. JPO se rozmisťují na základě nařízení orgánu kraje. HZS ČR zabezpečuje podklady pro vydání nařízení orgánů kraje. Za tím účelem: ⁽⁴⁾

- 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 písmene 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

Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty (dále jen „HZSP SŽDC“) neboli také Hasičská záchranná služba SŽDC je dle zákona o požární ochraně jednotkou hasičského záchranného sboru podniku, tudíž je to kategorie JPO IV. V současné době je jejím zřizovatelem státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která je zřizovatelem sboru od 1.7. 2008. Do 30.6. 2008 byly zřizovatelem České dráhy. Změnou zřizovatele nenastaly skoro žádné změny, sbor vykonává nadále stejnou činnost jako před 1.7. 2008, jen s tím rozdílem, že např. pro ČD, a.s. či ČD Cargo je to již ve smluvní rovině. ⁽⁵⁾

1.4.1 Úkoly Hasičského záchranného sboru podniku Správy dopravní železniční cesty

HZSP SŽDC v právním smyslu plní funkci hasičského záchranného sboru podniku a plní úkoly požární prevence jako odborně způsobilá osoba. ⁽⁵⁾

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

Základním posláním HZSP SŽDC je v případě potřeby provést požární zásah na zařízení železniční infrastruktury i mimo ní, provést záchranné práce při živelních pohromách a jiných mimořádnostech vzniklých v provozu železnice i mimo ní, 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. ⁽⁶⁾

HZS je zařazena ve smyslu zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, do integrovaného záchranného systému ČR. Plní též úkoly vyplývající ze zařazení do systému bezpečnosti provozování dráhy a 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 další zásahy 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 dopravní železniční cesty

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⁾

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

Dále je to také nakolejování železničních vozidel, které si vyžaduje obrovské množství nasazení sil a prostředků a tyto zásahy jsou velice technicky složité. Železniční vozidla mohou mít váhu až několika stovek tun a manipulace s nimi je velice náročná a pracuje se zde s přesností na několik milimetrů. Proto mají také jednotky drážních hasičů 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 technický prostředků používaných na železnicích. Bez těchto znalostí by nemohl být zásah veden kvalitně a profesionálně.

Seznam interních nařízeních:

- 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 vozidla, nebo dvoucestná vozidla)

+ jsou převzaté a zezávažněné 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. ⁽⁷⁾

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 rozděleno na 14 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 v ČR 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 chod stanice. Dále je tu pak zástupce velitele a požární referent . Drážní hasiči slouží 24 hodinové cykly ve třech směnách (A, B, C) Každá směna začíná v 7 hodin ráno a končí druhý den v 7 hodin ráno. Přičemž každá směna má svého velitele čtyři a dle velikosti stanice a zásahového obvodu určitý počet velitelů družstev a samozřejmě hasiče a strojníky v zásahovém družstvu. Nejčastější konfigurace směny je 1 velitel čtyři a jeden velitel družstva, 1. výjezdové družstvo v početním stavu 1+3, 2 výjezdové družstvo 1+2 a 3. výjezdové družstvo 1+0. Dále jsou na směně hasiči – specialisti, a to hasič – technik chemické služby, hasič – lezec a hasiči – spojař.

1. výjezd je tedy v početním stavu 1+3 a vyjíždí v tzv. prvovýjezdové cisternové automobilové stříkačce ke většině mimořádným událostem jako jsou požáry, dopravní nehody atd. 2. výjezd je v početním stavu 1+2 a 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 jako jsou jeřáby, vyprošťovací automobily atd. A 3. výjezd se skládá jen z jednoho hasiče a ten má za úkol služebním osobním automobilem vozit drážní inspektory na místa mimořádných událostí. Samozřejmě, že technika se může obsazovat dle mimořádné události a jak si to situace žádá. Hasič – spojař sedí během své služby na operačním středisku a přijímá všechny telefonáty mířící k drážním hasičům, ať už se jedná o tísňové hovory nebo o hovory ostatní. V případě tísňového volání zpracuje mimořádnou událost a vyrozumí výjezdové družstvo o výjezdu a nastalé mimořádné události a velitel čtyři rozhodne, co pojede za techniku a v jakém složení. Operační střediska jsou o mimořádné události informována buďto zaměstnanci Českých drah nebo SŽDC, centrálním operačním střediskem HZS SŽDC sídlícím v Praze nebo krajským operačním 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 fungující formy spolupráce by se činnost JPO neobešla. ⁽⁵⁾

V praxi to funguje tak, že pokud se stane nějaká mimořádná událost v působnosti HZSP SŽDC a tato událost je nahlášena na OPIS HZS ČR, tak operační středisko tuto informaci předá operačnímu středisku drážních hasičů 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 střediskem HZSP SŽDC. Po doražení jednotky drážních hasičů je velitelem, dle § 22 vyhlášky č. 247/2001 Sb. o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, velitel drážních hasičů, který má přednostní právo převzetí si místa zásahu, jakožto velitel jednotky hasičského záchranného sboru podniku. Podle svého uvážení může jednotku HZS ČR vrátit zpět na základnu nebo, pokud potřebuje, může ji 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 v případě potřeby je 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 bylo usneseno státní železniční radou a ministerstvem železnic, aby ve velkých stanicích, topárnách, železničních dílnách a skladištích byli zřízeni hasičské sbory. ⁽⁸⁾

V průběhu druhé světové války byla zřízena jednotka dobrovolných hasičů v železniční stanici Liberec a Česká Třebová na ochranu vlastní stanice i bývalých železničních dílen. ⁽⁸⁾

Požární ochrana na železnicích byla až do roku 1952 zajišťována pouze dobrovolnými sbory, zřizovanými jen ojediněle ve větších provozovnách. Tyto

dobrovolné jednotky požární ochrany byly tvořeny ze zaměstnanců nejrůznějších pracovišť, kterým povětšinou chyběly odborné znalosti a příprava, neboť výcviku nebyla věnována dostatečná péče. ⁽⁸⁾

Také jejich technické vybavení bylo nevyhovující. Schopnost účinného zákroku v případě požáru u takových jednotek, podmíněná svoláním příslušníků z různých pracovišť, byla v pracovní době vždy velmi malá a v době pracovního klidu prakticky téměř nemožná. ⁽⁸⁾

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

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

- od 1. 1. 1995 Hasičská záchranná služba Českých drah a.s. do 30. 6. 2008
- od 1. 7. 2008 HZSP Správa železniční dopravní cesty, s.o

Zřízení HZSP Českých drah (dále jen „HZSP ČD“) souviselo s celkovými změnami na železnici a 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. ⁽⁸⁾

Nástupce TPZS ČSD (technicko-požární záchranná služba), tedy HZSP ČD byla zřízena v roce 1994 s účinností od 1.1.1995. pod DDC-ČD s.o (Divize dopravních cest České dráhy státní organizace). ⁽⁸⁾

Poslední největší změna proběhla k 1.1.2003, kdy se ČD s.o. rozdělily na dvě části: SŽDC s.o. (Správa železniční dopravní cesty – státní organizace) a ČD akciová společnost. ⁽⁸⁾

1.4.7 Technika a vybavení HZSP SŽDC

Jednotky drážních hasičů jsou vybaveny obdobnou, ne-li zcela shodnou zásahovou technikou a vybavením. Jen v některých věcech se bude vybavení lišit, a 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 drážních hasičů by se dala rozdělit na několik kategorií, a to:

- CAS 1. výjezdu
- Velkokapacitní CAS
- TA
- TA – CH
- VEA a OA
- Speciální technika
- Člun

CAS 1. výjezdu: Nejpoužívanější vozidlo, které jezdí k většině mimořádným událostem, od požárů až po dopravní nehody. Kabina je v dlouhém provedení pro mužstvo, což znamená konfiguraci strojník a velitel vpředu a zásahové družstvo vzadu (4 hasiči). Nástavba bývá provedena v konfiguraci T (technická). Podvozek bývá buď smíšené anebo terénní konfigurace. Nádrž na vodu se pohybuje od 2 500 litrů až po 3 500 litrů a 200 až 400 litrů pěnidla. Jmenovitý výkon čerpadla se pohybuje od 1 600 – 2 500 l/min. Vozidla jsou vybavena dle vyhlášky 35, vybavení cisternových automobilových stříkaček v provedení technické a může zde být umístěno speciální vybavení jako jsou zkratovací tyče atd. 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), CAS M3T 16 Renault (Liberec), CAS 24 Liaz S2T (Ostrava, České Budějovice, Česká Třebová, Chomutov, Cheb, Ústí nad Labem)

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, a to buď 815 a nebo 148 a je provedeno 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 na 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 se jedná o dopravní nehody či jiné technické zásahy. Jedná se o automobily hmotnostní kategorie L (lehké) s pohonem na všechna 4 kola. Výjimkou je TA4 Tatra 815 u JPO Cheb a Ústí nad Labem. Osádka je 1+1. Nástavba je konfigurace R (redukovaná). Vozidlo je vybaveno tak, aby mohlo řešit veškeré technické zásahy. Je vybaveno hydraulickým vyprošťovacím zařízením, motorovými a rozbrušovacími pilami, ženičnými nářadím, sorpčními 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 auta značky Avia až na JPO Praha, kde je dislokován Mercedes Sprinter. 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 a 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 zásazích, kde je potřeba těžká technika. Automobily jsou značky Tatra těžké hmotností kategorie s pohonem všech kol. Jedná – li se o vyprošťovací automobil, tak v jeho výbavě je i nakolejovací zařízení a vyprošťovací sada. Tanky jsou typu VT – 55 a používají se u velkých nehod, kde je potřeba vyprostit drážní vozidla. 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 krom normálního podvozku vybaveno i železničním podvozkem. A je vybaveno nakolejovacím zařízením. Ve stanici v Praze a v Liberci 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 drážní hasiči dvojího druhu. A to třívrstvé zásahové oděvy Fireman Tiger určené k zásahům u požárů a dvouvrstvé zásahové oděvy oranžové barvy Záchranář II, které používají při technických zásazích. Dále jsou vybaveni zásahovou obuví značky Haix, ochranou přilbou značky Rosenbauer Heros Extreme a zásahovými rukavicemi od firmy Holík. Poté 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 rovnotlaké dýchací přístroje Saturn s maskami CM – 5. Dále to jsou vyprošťovací sady značky Holmatro, motorové a rozbrušovací pily značky Stihl, zkratovací tyče, osvětlovací vybavení, vybavení na likvidaci nebezpečných látek, nejiskřivé nářadí, sorpční a dezinfekční prostředky, hadice a různé armatury, lezecké vybavení, zdravotnické vybavení, atd.

1.5 Mimořádná událost

Mimořádnou událostí je škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. ⁽⁹⁾

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 nebo 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. ⁽¹⁰⁾

Za požár se nepovažují případy:

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 za předpokladu, že nedojde k rozšíření hoření mimo předpokládanou část technologie, nebo pokud jsou specifikována výhradně jako provozní nehody, za předpokladu, že nesplňují některý ze znaků definice požáru výše uvedené vyhlášky. ⁽¹⁰⁾

Událost "požár" se dále upřesňuje těmito podtypy: ⁽¹⁰⁾

nízké budovy, výškové budovy, průmyslové, zemědělské objekty, sklady, chemický průmysl, shromaždiště osob, podzemní prostory, kabelové kanály, kolektory, lesní, 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 převažujícího charakteru nehody. 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.).⁽¹⁰⁾

Událost "dopravní nehoda" se dále upřesňuje těmito podtypy:⁽¹⁰⁾

vyproštění osob, uvolnění komunikace, odtažení, úklid vozovky, únik provozních kapalin, železniční, letecká

Živelní pohroma

Zásah u události spojený s likvidací následků přírodních jevů.⁽¹⁰⁾

Událost "živelní pohroma" se dále upřesňuje těmito podtypy:⁽¹⁰⁾

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, žíravých, jedovatých, zdraví škodlivých, radioaktivních a jiných nebezpečných látek, ropných produktů případně ostatních látek do životního prostředí (zemní plyn, kyseliny a jejich soli, louhy, čpavek apod.).⁽¹⁰⁾

Událost "únik nebezpečných látek" se dále upřesňuje těmito podtypy:⁽¹⁰⁾

na pozemní komunikaci, do půdy, na (do) vodní plochu(y), do ovzduší, signalizace metanového čidla, signalizace plynového čidla

Technická pomoc

Zásah u události vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů. ⁽¹⁰⁾

Událost "technická pomoc" se dále upřesňuje těmito podtypy: ⁽¹⁰⁾

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: ⁽¹⁰⁾

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: ⁽¹⁰⁾

radiační nehoda, havárie, evakuace a ochrana obyvatel, jiné

Planý poplach

Jiné, zatím neurčeno

Událost "jiné, zatím neurčeno" se dále upřesňuje těmito podtypy: ⁽¹⁰⁾

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 úpravu fungování a organizace hasičských záchranných sborů podniků. Dále jsem se věnoval samotnému Hasičskému záchrannému sboru podniku Správy železniční dopravní, jeho organizaci, technice, vybavení, historii, úkolům a specifikacím. A 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 také několikrát za sebou navštívil stanici HZSP SŽDC v Českých Budějovicích, kde jsem provedl několik rozhovorů z řad zaměstnanců HZSP SŽDC. Také jsem prováděl 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 daná mimořádná událost řešena více do hloubky, je zde třeba řešena problematika řešení zásahu a potřebné věci k úspěšnému vyřešení zásahu. 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 jde řešena právě metodika a problematika vedení zásahu.

Na závěr jsem udělal i dotazník (příloha E), který jsem analyzoval. Dotazník zpracovávalo 60 respondentů z široké veřejnosti a byli to lidi, kteří nemají nic společného s IZS a neorientují se v problematice ohledně JPO. Dotazník se respondentů dotazoval ohledně problematiky drážních hasičů. Zjišťoval jsem, jestli dotazovaní mají ponětí o existenci této jednotky, jestli je potřebná a má specifické činnosti a jestli její práce jde nahradit jednotkami HZS ČR.

Na konci je řešena taky samotná problematika slučování státních a drážních hasičů. Což je otázka, která se dneska řeší každý den.

Ke svým závěrům jsem došel jak použitím kvantitativního výzkumu, a to pomocí dotazníku, tak i použitím kvalitativního výzkumu pomocí rozhovorů z řad odporníků z HZSP SŽDC a HZS ČR. A také podrobnou analýzou metodických postupů a celé dané problematiky.

3 Výsledky

3.1.1 Nebezpečí na železnici

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

Charakteristické rysy pro železniční provoz: ⁽¹¹⁾

- 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: ⁽¹¹⁾

- 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, kdy dojde při přestavování výhybky
- možný špatný průnik informací mezi obsluhou drah
- vysoké teploty hoření a vývinu značného množství toxických zplodin hoření
- přítomnosti 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: ⁽¹¹⁾

- přítomnost trakčního vedení 3 kV ss, případně 1,5 kV ss nebo 25 kV/50 Hz, měníren 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 drážních hasičů jsou školeni pro pohyb a i pro vykonávání samotné 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 drážní hasiči 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 a nehledě na to i nebezpečnější.

Jen za rok 2013 zasahovala JPO drážních hasičů 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 jednotka, 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 a nesmí se zapomenout na přítomnost elektrického proudu v trakčním vedení. Proto je potřeba dodržovat určité postupy, které jsou uvedeny v bodu 3.2. Drážní hasiči 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 i 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 a tím se dostalo napětí 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 drážní hasiči.

Státní hasiči jsou sice s nebezpečím na železnici seznamováni, ale nejsou v tom tak sběhlí jako drážní hasiči. 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 ⁽¹¹⁾

- 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 vozidel 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 nejnútnejších případech
- zákaz chůze po střeše drážního vozidla pod trakčním vedením a v 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 lidské životy 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 návěstí. Návěst je:
 - viditelná
 - provádí se kroužením praporkem, jakýmkoliv předmětem nebo jen rukou (denní návěst); kroužením svítilnou jakékoliv barvy kromě zelené (noční návěst) - přikazuje zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky nebo
 - 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 dávané 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 musí být obsluha nebo práce vykonávána a jaká opatření musí být pro zajištění bezpečnosti osob provedena. ⁽¹²⁾

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. ⁽¹²⁾

3.3.1 Zkratování

Zkratování kabelových, obcházecích, 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). ⁽¹²⁾

Postup při zkratování: ⁽¹²⁾

- 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 mm² Cu. Připojení lana k trolejovému vodiči se provede pomocí izolovaných tyčí
- Společně s určenou osobou pracovní čety dohlížet na správné provedení úkonů a dodržování bezpečnosti práce pracujících osob.

- Po skončení práce zrušit dočasné propojení elektrického dělení a ukončit příkaz „B“.

V roce 2013 prováděla jednotka drážních hasičů z Českých Budějovic zkratování u 10% případů. A bylo to především u případů spojených s požárem drážních dopravních prostředků, ale i u technických zásahů, kdy byly popadané stromy přes trakční vedení. Zkratování vždy prováděla jednotka HZSP SŽDC, jednotky HZS ČR, k tomuto nejsou vybaveni a ani proškoleni, tudíž tuto činnost nemůžou vykonávat a vždy musí počkat příjezdu drážních hasičů. Zkratování se musí provádět vždy, když probíhá hasební zásah v blízkosti trakčního vedení, což se stává docela často a nebo se zasahující hasič pohybuje v blízkosti trakčního vedení. Třeba když se pohybuje po střeše vagonu a když trakční vedení ohrožují nebezpečné stavy jako 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 a nebo 1,5 kV o frekvenci 50 Hz střídavého proudu. Při takovém proudu může velice jednoduše dojít ke smrti či velice těžkým popáleninám.

Nezkratuje se jenom trakční vedení, ale samotné elektrické lokomotivy se musí zkratovat, aby zásah v nich byl bezpečný, protože v lokomotivách se nachází elektromotory, které je pohánějí a ve kterých je také přítomen elektrický proud, proto je nutné je zkratovat a s touto činností jsou obeznámeni je drážní hasiči a při všech požárech lokomotiv tuto činnost provádějí, státní hasiči nikoliv.

3.4 Řešení mimořádných událostí na železnici

3.4.1 Požár

Největším rizikem a problémem při hašení požáru na železnici je přítomnost trakčního vedení, provoz na železnici a složitost stavby drážních vozidel. Konstrukce drážních vozidel je velice složitá a každé vozidlo má jinou konstrukci. 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: ⁽¹³⁾

- 1) a) lokalizace požáru v případech, kdy bylo zásahem zamezeno dalšímu šíření požáru a síly a prostředky zasahujících jednotek jsou pro likvidaci požáru dostatečné
b) likvidace požáru až do ukončení nežádoucího hoření
- 2) Jednotky při zásahu používají dokumentaci zdolávání požárů nebo havarijní plány 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: ⁽¹³⁾

a) ohrožuje-li požár bezprostředně osoby, popřípadě 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 a prostředky 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 („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. ⁽¹³⁾

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: ⁽¹⁴⁾

- a) výpravčí ve službě nebo elektrodispečer - zajistí vypnutí trakčního vedení 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, příp. i 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 přilehlých 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 až 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: ⁽¹⁴⁾

- 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 CO₂ 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 CO₂ nebo obdobných hasiv mimo práškových, a to jen z prostoru stanoviště strojvedoucího; hašení vodou lze započít až po vyzkratování zmíněných zařízení, které může 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 - nebezpečí úrazu. ⁽¹⁴⁾

Při zásahu na HŽV je nutné: ⁽¹⁴⁾

- a) stanovit směr a způsob položení hadicového vedení s ohledem na průjezd vlaků nebo jakýkoliv 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. šterkem)
- 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 jakýmkoliv drážním vozem zúčastněnými 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 už jen „TŽV“):

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

Při zásahu na TŽV je třeba respektovat nebezpečí na železnici a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření. ⁽¹⁵⁾

U osobních vozů je prioritní rychlá záchrana osob, neboť se zde velice rychle šíří požár, který podstatně urychluje otevřená okna a dveře. ⁽¹⁵⁾

Postup činnosti:

Jako u požáru HŽN je zde potřeba spolupracovat s personálem železnice a s odpovědnými pracovníky. ⁽¹⁵⁾

Postup činnosti jednotky je obdobný jako při zásahu na HŽV. Při zásahu na TŽV je nutné zajistit: ⁽¹⁵⁾

- 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**
 - 1) odpojením průběžného kabelu vlakového topení u strojvedoucího (je-li napájen z lokomotivy) nebo u odpovědného zaměstnance železnic (je-li napájen z externího zdroje)
 - 2) 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
 - 3) odpojením vozidlové baterie odpojením bateriového kabelu,
 - **nákladních vozů** odpojením průběžného kabelu vlakového topení, u chladičích vozů vybavených agregátem se tento zastaví

- c) zamezit šíření požáru na další ŽKV a provést ochlazování, popřípadě 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, jediná speciální činnost, která se provádí je zkratování TV. Výhoda drážních hasičů 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 depech.

Zásah na měnírně: ⁽¹⁶⁾

- 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 hasícího 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: ⁽¹⁷⁾

- 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 jeho bezpečného stavu pomocí zkratovacích souprav.
- 8) Drážní vozidla z budov vyvézt v pořadí – nejvíce ohrožené, 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 zasahovali budějovičtí drážní hasiči u 29 požárů. Z toho bylo 5 požárů drážních vozidel, 6 požárů dopravních prostředků, 9 požárů lesního a polního porostu, 3 požáry pražců, 2 požáry nízkých budov, 2 požáry popelnice a 2 požáry průmyslových budov.

U požáru drážních vozidel se jednalo 4krát o požár lokomotivy, a to ve dvou případech o požár ve strojovně a 2krát 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 drážních hasičů probíhala likvidace pomocí příručních hasicích přístrojů, poté drážní hasiči nasadili vodní útočné proudy. V době příjezdu hasičů byly první 2 požáry v plném rozsahu a v druhých 2 případech stačilo k likvidaci požáru brzdového obložení pomocí příručních hasicích přístrojů. Samozřejmě muselo dojít k vypnutí a ke zkratování trakčního vedení a k omezení provozu na železnici. Největší problém u dieselových lokomotiv je obrovské množství hořlavé nafty, na které lokomotivy jezdí a samozřejmě i jiných látek jako je fridex a další hořlavé a velice nebezpečné kapaliny. S těmito věcmi je důležité, aby se počítalo 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 problém přítomnost elektrického proudu, které 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, 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, a jelikož požáry vznikly mimo nádraží, vagony nemohly být odtaženy 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 u takovýchto požárů je trochu rozdílný od požárů HNŽ (lokomotivy). Výhodou je, že tu není tolik systémů jako v lokomotivě, je zde jen systém vzduchového potrubí, elektrických rozvodů a topení. Ale velice velkou nevýhodou je výskyt osob v případě osobních vagonů a v případě nákladních vagonů je to výskyt nákladu či nebezpečných látek v cisternách. S těmito věcmi se musí počítat, a proto je u osobních vagonů prvořadá evakuace osob. Naštěstí vždy se osoby stihnou evakuovat a v novodobé historii není případ, že by někdo ve vagonu uhořel, krom odstavených vagonů, kde se nacházeli bezdomovci. Zasahující jednotky musí vždy provést průzkum, zda-li se někdo ve vagonu nachází. Při hašení je samozřejmé ochlazování okolních vozidel a je-li to možné odpojení a odtahování nezasažených vozidel mimo požářiště.

Za rok 2014 už mají českobudějovičtí drážní hasiči na kontě 6 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.

6 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 drážní hasiče, protože tam byli samozřejmě rychleji než HZS JČK ÚO České Budějovice. Když na místo dorazila jednotka státních hasičů, místo zásahu si převzala, aby se mohli drážní hasiči vrátit zpět na základu a mohli být připraveni k výjezdu pro dráhy, což je vlastně jejich hlavní poslání.

Za rok 2013 drážní hasiči z Českých Budějovic likvidovali 9 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. Drážní hasiči k těmto požárům musí z důvodů výskytu zabezpečovacího a jiného zařízení důležitého pro chod železnice. Likvidace probíhala pomocí vysokotlakého proudu anebo pomocí C proudu. U železnice nejde využívat přejezdy pro hadice, a proto musí hadicové vedení vést pod kolejovým svrškem. Tyto požáry nejsou nějak moc specifické a nevyžadují si specifický přístup jako předchozí typy požárů.

Za minulý rok došlo v našem kraji k 5 drobným požárům, které museli drážní hasiči řešit. Jednalo se o 3 požáry pražců a o 2 požáry popelnic.

K požárům pražců došlo vždy tam, kde docházelo k intenzivnímu brzdění, prostory nádraží 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 vyjížděli drážní hasiči ve svém hasebním obvodu ke 4 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 povolalo HZS JČK jako posilovou jednotku, se nacházely v blízkosti železnici. Hasební obvod drážních hasičů je 50 metrů od tratě u neelektrifikovaných tratí a 100 metrů u elektrifikovaných tratí a samozřejmě všechny drážní budovy. Požáry těchto objektů si nevyžadují žádné zvláštní postupy, krom zkratování trakčního vedení, pokud to je 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 drážní

hasiči mají. Je také důležité vědět, kde se nachází jaké technické vybavení (el. skříně, pohonné systémy točny, atd.) Nachází se zde velké množství hořlavého materiálu a zdrojů vysokého napětí. Může dojít k silnému zahoření a ke 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 si speciální přístup k účinnému vyřešení mimořádné události.

3.4.2 Dopravní nehoda

U dopravních nehod na železnici může docházet k velkému počtu zraněných a usmrcených osob. V některých případech může dojít i k samotnému vykolejení drážního vozu, jehož nakolejení je velice složitý postup. I samotné vyprošťování zraněných či usmrcených osob není jednoduché z důvodu složité konstrukce drážních vozidel a obrovského 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

Činnosti jednotek při zásahu na dopravních nehodách na pozemních komunikacích je zejména: ⁽¹⁸⁾

- 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: ⁽¹⁸⁾

- 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. ⁽¹⁸⁾

Po příjezdu na místo zásahu ustavit vhodně techniku, zvláště s ohledem na zajištění bezpečnosti zasahujících před následky silničního provozu. Vhodným řešením je tzv. „narázníkové“ postavení, kdy požární vozidla oddělují místo zásahu od okolního provozu a tím chrání zasahující. ⁽¹⁸⁾

Průzkumem u dopravních nehod zejména zjišťujeme: ⁽¹⁸⁾

- a) počet a druh havarovaných vozidel
- b) možnost ohrožení převáženým nákladem, možnost vzniku požáru havarovaných vozidel nebo jejich nákladu
- c) počet a polohu zraněných osob na místě nehody a v okolí, včetně odhadu jejich poranění
- d) ohrožení převážených zvířat a životního prostředí
- e) nestabilitu havarovaných vozidel

- f) možný únik pohonných hmot a provozních kapalin nebo nebezpečí vyplývající z pohonu vozidel (benzin, LPG, elektrický proud)
- g) potřebu nasazení speciální vyprošťovací techniky a prostředků

Možnosti vzniku požáru havarovaných dopravních prostředků nebo jejich nákladu předcházíme provedením protipožárních opatření. Spočívají zejména v: ⁽¹⁸⁾

- 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. ⁽¹⁸⁾

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. ⁽¹⁹⁾

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.

Postup a způsob vyprošťovacích prací se volí od nejvážnějších zranění k nejlehčím a od nejpřístupnějších míst k nejhůře přístupným. Priorita a způsob vyproštění musí být v souladu s poraněními a pokyny zdravotníků (poranění páteře, zástava dechu, krvácení). ⁽¹⁹⁾

Vyprošťovací práce se provádí především ve dvojicích s ohledem na zajištění bezpečnosti a ochrany zasahujících.⁽¹⁹⁾

Při provádění vyprošťovacích prací je třeba zohlednit způsob a možnosti pro:⁽¹⁹⁾

- 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, předpínače pásů, výztuhy karosérií apod.)
 - nádrží, tlakových nádob, elektroinstalačních a ostatních rozvodů)
 - napružených a nestabilních částí
 - odstranění překážek bránících vyprošťování
 - ochranu zachraňovaných před vlivy vyprošťovacích prací (hluk, nečistoty, střepiny skla, ostré hrany)
- d) komunikaci se zachraňovanými
- e) vytvoření prostoru pro bezpečné vynesení ohrožených osob, zvířat a majetku
- f) vynesení zachraňovaných a majetku

Metodika řešení dopravních nehod drážních vozidel⁽²⁰⁾

1. Zastavit provoz na železniční trati může přímo provést nebo zajistit:
 - ústřední dispečer SŽDC
 - dispečer SŽDC
 - výpravčí přilehlých 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. Zastavení provozu, u elektrifikovaných tratí též dle požadavku vypnutí trakčního vedení a zkratovat tyčemi, zajistit na žádost jednotkám PO (např. 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 se provede průzkum ke zjištění:
 - ohrožení osob
 - bezpečného stavu trakčního vedení u elektrizovaných tratí
 - úniku nebezpečných látek a jejich vliv na životní prostředí
 - rozsahu nehody (např. stupeň poškození drážního vozidla a jejich počet, poškození železniční cesty, atd.)
 - potřebu 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, zaměstnanci 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. ⁽²¹⁾

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

Nakolejování pomocí nakolejovacího zařízení provádí jen 3 drážní jednotky, a to Praha, Nymburk a Přerov. Pak nakolejování provádí firma ČD Cargo a jednotky HZSP SŽDC jí asistují. Velitel zásahu si ale musí na místo zásahu firmu ČD Cargo povolat. V budoucnu by se ohledně nakolejování pomocí nakolejovacího zařízení měly proškolit i ostatní JPO HZSP SŽDC.

Jednoduché nakolejování provádí jednotky pomocí automobilového jeřábu, ale musí to být na přístupném místě, kde lze ustavit automobilový žebřík a vykolejení nesmí být moc velké. U velkých nehod typu Studénka nachází své využití vyprošťovací tanky, které dokáží 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⁽¹⁴⁾
- b) umístit zvedací zařízení na vyznačená místa pro zvedání nebo pod nápravami, podvozková drážní vozidla zvedat za obě nápravy současně⁽¹⁴⁾
- c) zajistit zvedávané drážní vozidlo proti převrácení, poklesu nebo sesunutí do stran podložením nebo podepřením dostatečně pevnými prostředky o pevný podklad⁽¹⁴⁾

Při vykolejení se musí zjistit stav železničního podvozku a celkový stav vozidla, zda-li 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 anebo 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 nakolejovací zařízení HOESCH, které se položí pod určená místa vozidla a provede přizvednutí a posun do strany do správné polohy a poležení 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 anebo úmyslně.

Postup činnosti:

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

Minulý rok zasahovaly drážní hasiči z Českých Budějovic u 88 dopravních nehod, a to 67 železničních nehod a u 21 silničních nehod.

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 45ti případech. Kdy došlo ke úmrtí 2 osob a ke zranění 11 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 drážních hasičů. Dle uvážení pak poslal velitel zásahu jednotku HZS JČK zpět na základnu. Největší problém 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 několika hodinové vyšetřování PČR a Drážního úřadu a po ukončení vyšetřování provede jednotka drážních hasičů likvidační práce. Odstraní vozidlo mimo trať, což je někdy velice složité, jelikož může být vozidlo pod lokomotivou a aby nedošlo ještě k většímu k poškození lokomotivy, musí se postupovat velice opatrně. Anebo je 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 drážních hasičů, 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 5 osob, z toho 4 utrpěly zranění neslučitelné se životem. Vždy se jednalo o sebevraždu a 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 mají už drážní hasiči z JPO České Budějovice za sebou 8 střetů vlaků s osobou a vždy to skončilo smrtí. Občas se stane, že vlaková souprava srazí nějaké zvíře, to se stalo ve 4 případech. Postup je úplně stejný, jako když vlak srazí člověka.

Dále na železnici může dojít k vykolejení soupravy, což se minulý rok stalo v 5 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 hasičský záchranný sbor nevykonává. Je to jak časově, tak 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 vloží 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 drážních hasičů, byly srážky vlaku s nějakou překážkou na trati.

Ve většině případů to byl strom. K tomu došlo minulý rok v 8 případech. Někdy se i 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 tak 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, za to je nejsložitější na vyřešení. Je zde velký počet zraněných, vyprošťovací práce jsou velice složité a likvidační práce také. U těchto nehod se velice často používá práce drážního vyprošťovacího tanku. V minulém roce se v zásahovém obvodu HZSP SŽDC JPO České Budějovice nestala ani jedna takováto událost.

Silniční nehody jsou takové nehody, které 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 drážní hasiči k dopravní nehodě osobního a nákladního automobilu, protože se stala kousek od jejich stanice. Jednou také využilo HZS JČK automobilový jeřáb drážních hasičů u dopravní nehody, kdy kamion spadl na cyklistu. Občas se stane, že na železničním přejezdu uvízne automobil a potřebuje odtah nebo se stává, že si vůz prorazí olejovou vanu a je potřeba uklidit provozní kapaliny. U takovýchto zásahů nejsou žádné speciální postupy a většina takovýchto případů je vyřešena ještě před příjezdem drážní jednotky. Jediná zvláštnost je, že drážní hasiči musí zkontrolovat jestli nedošlo k porušení trati, zabezpečovacího zařízení či mostového tělesa a 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 jakékoliv příčiny může uniknout a ohrožovat tak lidské životy, zdraví a životní prostředí. Největším rizikem je zde 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. ⁽²²⁾

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 její činností nesmí být vyvolána neúnosná rizika pro okolí. ⁽²²⁾

V době příjezdu na místo zásahu se první jednotka: ⁽²²⁾

- 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 každé jednotky při havárii s nebezpečnou látkou jsou tzv. prvořadá opatření: ⁽²²⁾

- a) průzkum, 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 zásahy na havárie s nebezpečnou látkou

Jednotka předurčená pro zásahy na havárie s nebezpečnými látkami dále provádí činnosti vedoucí k:

- a) snížení bezprostředních rizik
- b) omezení rozsahu havárie

Dokud se nezjistí, o jakou nebezpečnou látku se jedná, musí být opatření jednotky v následujícím sledu: ⁽²²⁾

- a) s ohledem na směr větru zajistit dostatečný odstup od místa havárie (dostatečný odstup od místa havárie je 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 a 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) pokud je to možné, provést opatření na zachycení popřípadě 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 zejména: ⁽²²⁾

- 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.

Jsou dva podtypy událostí a to únik ropných produktů a únik kapalin. V minulém roce řešila jednotka HZSP SŽDC JPO České Budějovice 6 úniků nebezpečných látek, a to 2x ropných produktů a 4x kapaliny.

Nejčastěji uniká nebezpečná látka z vlakové cisterny v místě, kde je místo pro plnění cisterny, z důvodu netěsnícího kohoutu. Používá se tmel na ucpání netěsnosti. V případě prasklé cisterny, se cisterna přečerpá do přistavené cisterny pomocí čerpadel na nebezpečné látky. Pomocí utěšňovacích vaků a stahovacích pasů se prasklina na nezbytně nutnou dobu utěsní. Jeden z problémů u tohoto zásahu je, že se hasiči pohybují po cisterně v ochranném oděvu, což je velice nepraktické a velice snadno může dojít k pádu na zem. V roce 2013 řešili drážní hasiči 3 úniky kapalin z cisterny. Událost byla vyřešena pomocí těsnícího tmelu, který ucpal netěsnost u kohoutu a provádělo se jímaní nebezpečné látky do připraveného sudu. Všechny zásahy probíhaly v ochranných přetlakových protichemických oblecích.

Dalším případem je, že mohou unikat 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 jímaní nebezpečné 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 z cisterny, 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 drážní hasiči 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. Jinak 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 anebo o odstraňování větví a stromů, které ohrožovaly lidi a objekty.

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

Zbytek technických zásahů byla likvidace nebezpečného hmyzu, kterého bylo minulý rok velice hodně, a jelikož HZSP SŽDC JPO České Budějovice má zásahový obvod tak veliký, 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

Ostatní mimořádnou událost řešili drážní hasiči v našem kraji v 17ti případech. Jednalo se o dopravu drážního inspektora anebo 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 10, jednalo se o popluchy 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

Drážní hasiči by se v rámci úspor měli stát součástí Hasičského záchranného sboru České Republiky (HZS ČR). Drážní hasiči, kteří nyní spadají pod ministerstvo dopravy, by nově měli patřit pod HZS ČR. Všichni drážní hasiči jsou proti takovému kroku a mají k tomu své pádné důvody. ⁽²³⁾

Drážní hasiči si podle svého vyjádření nedokáží představit, že by bylo HZSP SŽDC zrušeno a jejich 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 rušili 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 jak techniky, tak vybavení, které je už na velice dobré úrovni. ⁽²³⁾

Nápad o transformaci HZS SŽDC se nelíbí ani profesionálním hasičům, pod které by měli drážní hasiči spadat. Náplní práce drážních hasičů 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. ⁽²³⁾

V případě převedení činnosti pod HZS ČR je zde určitá absence znalostí, jako jsou například 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. ⁽²³⁾

V roce 2011 bylo zrušeno 5 stanic drážních hasičů. Po propouštění hasičů a zrušení některých stanic pracuje v současné době v řadách HZSP SŽDC 462 zaměstnanců. ⁽²³⁾

Sloučení drážních hasičů by byl krok zpět, jak někteří hasiči jak z drah, tak i ze státu, říkají. Nikdo z nich si totiž nedovede představit, jak by to v praxi fungovalo a spousta drážních hasičů se i bojí, že by přišli o práci. Řešení mimořádných událostí jako požár trávy a likvidace nebezpečného hmyzu je jedna věc, ale události jako jsou požáry lokomotiv, vlaková neštěstí anebo úniky nebezpečných látek, je už věc druhá. Znalosti, které je potřeba mít, jsou obrovské a postupy u takovýchto událostí nejsou

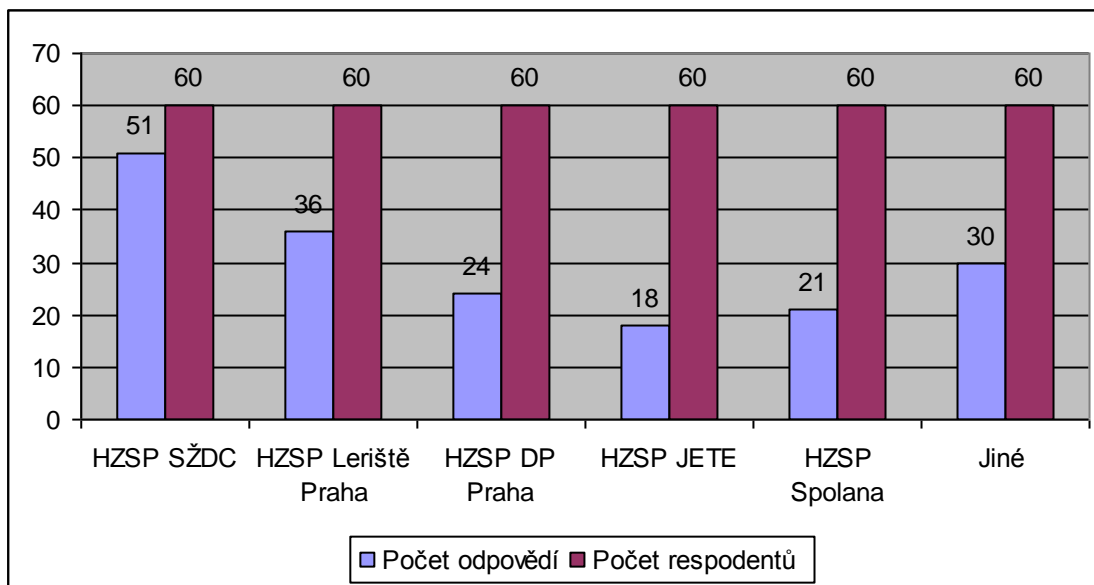
jednoduché a liší se od postupů státních hasičů. Už jen z tohoto důvodu by to mělo být zachované tak, jak je to teď.

Navíc HZS ČR využívá drážní hasiče 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 fungují jako druhý výjezd HZS ČR. Takto obdobně to funguje napříč republikou. Sloučením by státní hasiči přišli o velice užitečného pomocníka.

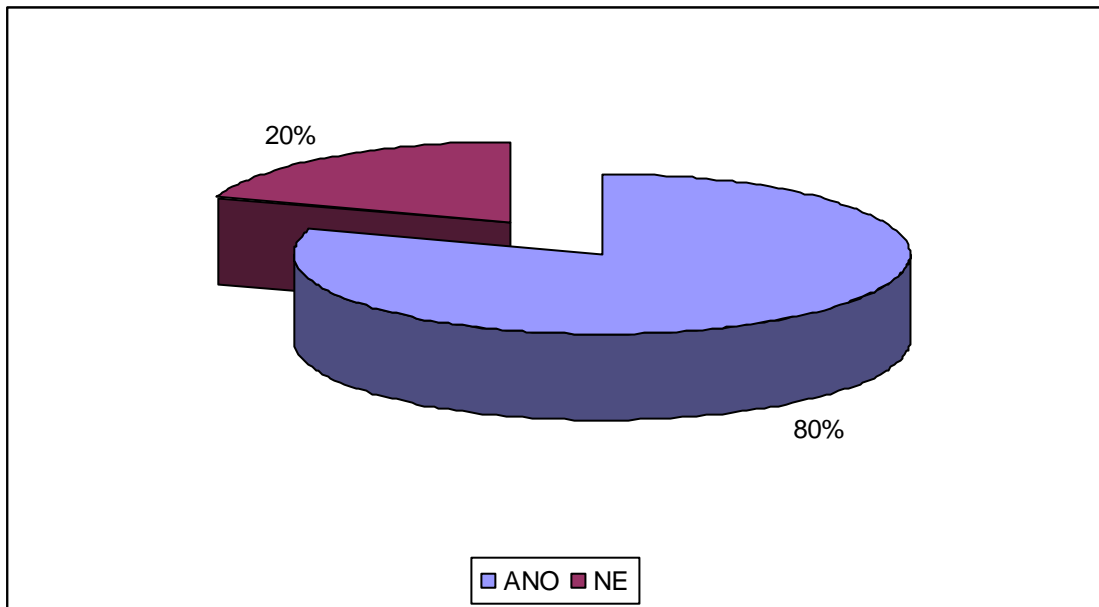
Dle posledního jednání mezi vrcholnými představiteli obou složek a státu se rozhodlo, že žádné slučování a ani rušení neproběhne právě z důvodů vykonávání specifických činností drážních hasičů. Dále bude docházet k modernizaci vozového parku a zázemí hasičů, aby bylo dosaženo lepší akceschopnosti drážních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

3.6 Vyhodnocení dotazníku

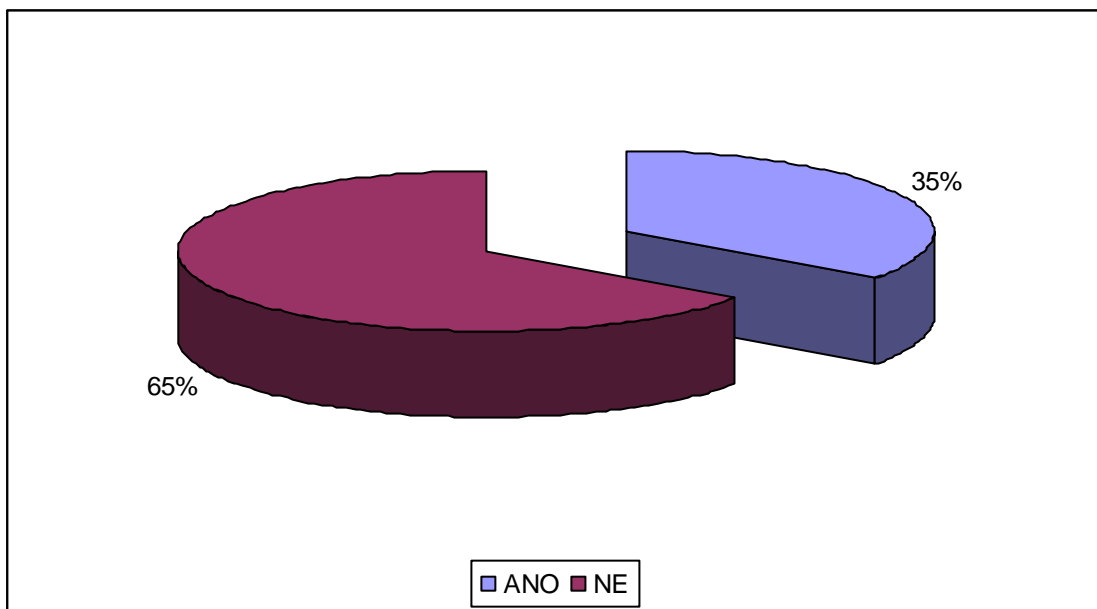
1) Jaké znáte hasičské záchranné sbory podniku? (stačí 3)



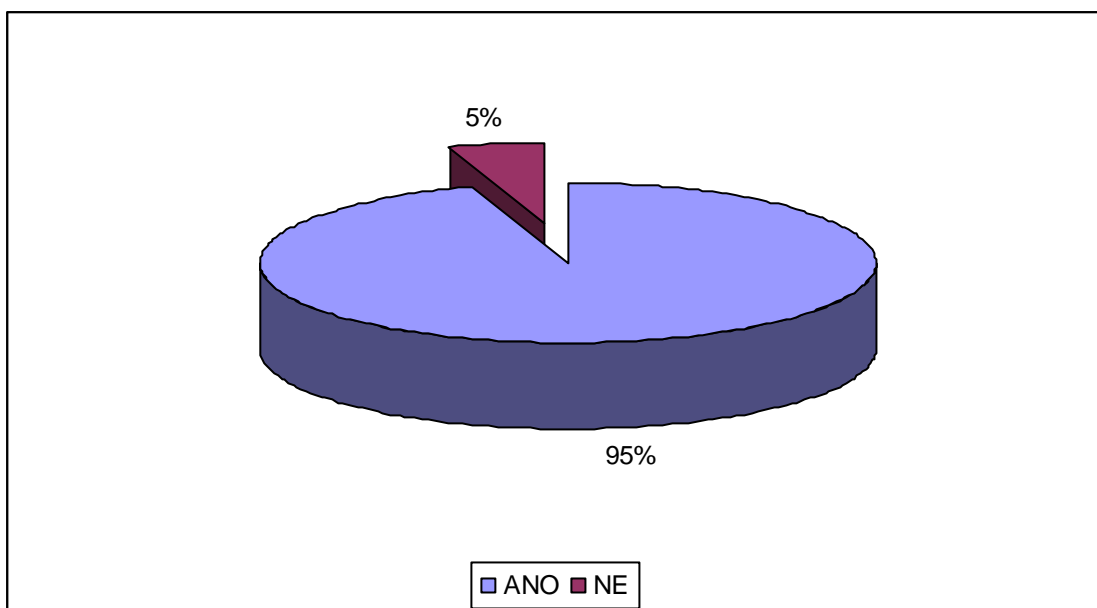
2) Myslíte si, že jsou drážní hasiči důležití a že plní důležitou úlohu v rámci IZS?



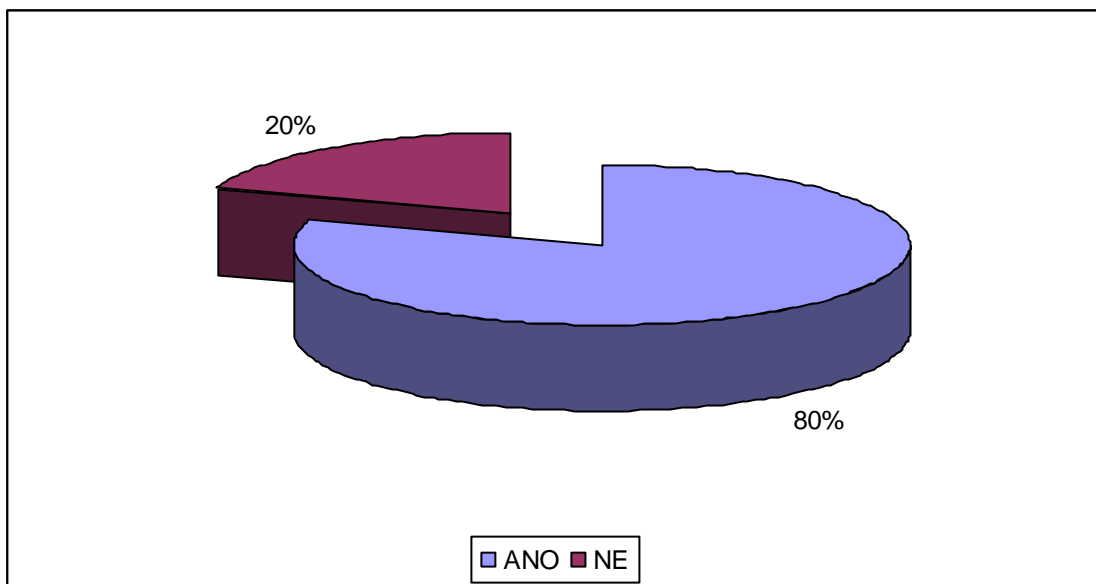
3) Jste pro sloučení drážních hasičů s Hasičským záchranným sborem ČR?



4) Myslíte si, že drážní hasiči plní specifické úkoly?



5) Dokázal by Hasičský záchranný sbor ČR zcela nahradit na stejné úrovni drážní hasiče?



6) V krátkosti popište, proč by měli nebo neměli rušit drážní hasiče.

V dotazníku byli zastoupeny ve větší míře odpovědi, že by se drážní hasiči neměli rušit, a to z důvodů jejich specifických činností, které provádí a v jakém prostředí zasahují.

V menší míře se vyskytovaly názory, že by je měli zrušit anebo sloučit z HZS s 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, provedených rozhovorů se zaměstnanci HZSP SŽDC a podrobným prostudováním dané problematiky.

Z výsledků vyplývá, že činnost drážních hasičů je v určitých bodech velice specifická a jiné jednotky požární ochrany by měly velké problémy danou situaci vyřešit. Ale na druhou stranu provádí drážní hasiči i stejné úkoly, které provádí každá jednotka požární ochrany a ta daná činnost není specifická a nevyžaduje si žádný specifický přístup. Jejich činnost 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 drážní hasiči jsou velice důležitou a specifickou složkou. Dokonce při otázce, jaké znají hasičské záchranné sbory podniku, tak z 60 respondentů uvedlo 51 respondentů 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 drážní hasiči dělají specifické úkony, které jiné JPO nedělají. Ale samozřejmě by se HZS ČR mohlo ohledně problematiky na železnici proškolit a mohlo by zaměstnat specialisty z HZSP SŽDC. Nejvíce diskutovaný problém, ohledně drážních hasičů, jsou jejich dojezdové časy. Jelikož jednotky HZSP SŽDC nejsou v každém městě jako jednotky HZS ČR, ale jen v důležitých železničních uzlech, jejich dojezdové časy se pohybují i okolo 1 hodiny. Na místo zásahu mohou přijet, už když 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 nezvládly zásah na takové úrovni jako jednotky HZSP SŽDC, které už v tom mají praxi a potřebné znalosti. I při rozhovoru jak se zaměstnanci HZSP SŽDC, tak i s příslušníky HZS ČR, samotní příslušníci přiznali, že leckdy radši počkají příjezdu drážních hasičů, protože si s danou situací nevědí moc rady. Závěrem lze tady říct, že jednotky HZS ČR by mohli nahradit práci jednotek HZSP SŽDC, ale ne zcela a na kvalitní a profesionální úrovni. Stálo by to mnoho peněz a mnoho úsilí.

Dle mého názoru by se jednotky neměli slučovat a mělo by to zůstat, tak jak to je. Jediné, co bych změnil, tak bych zrušil 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, zde není potřeba nějaký specifický přístup. To samé platí u drobných požárů porostu v okolí tratě. Když drážní hasiči přijedou, tak už je požár zlikvidován a jde tam jen o to, aby se zkontrolovalo nepoškození technologického zařízení. To může udělat i drážní inspektor, který na místo přijede osobním autem a 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 dopravní železniční cesty. Cílem práce bylo seznámení s Hasičským záchranným sborem Správy dopravní železniční cesty a nastínění práce a organizace toho sboru. Také bylo cílem popsání postupů zásahů na železnici.

V první části práce jsem se věnoval právním normám, ze kterých je patrný právní podklad pro existenci této jednotky. Poté je práce věnována samotnému Hasičskému záchrannému sboru podniku Správy železniční dopravní cesty. Je zde řešena organizace, systém směn a způsob fungování jednotek. Dále pak specifikace a historie tohoto sboru. A samozřejmě také technika a vybavení sboru. Závěru této části jsou řešeny typy jednotlivých mimořádných událostí.

V první části praktické části jsem se věnoval způsobu řešení mimořádných událostí, které na železnici vzniknou a které se vyžadují specifický přístup řešení. Jsou zde popsány metodické postupy, jak se která situace řeší. Pak následuje část, která je věnována slučování drážních hasičů s HZS ČR. Druhá část praktické části je věnována mému dotazníku. Výsledkem celé praktické části je, že jednotky HZSP SŽDC mají svoji nezastupitelnou roli a že plní velice specifické úkoly. Sice by jednotky HZS ČR dokázali dělat jejich práci, ale ne na odpovídající úrovni a sloučení těchto jednotek by byl krok zpátky. Takže odpověď na výzkumnou otázku zní, že by jednotky šlo sloučit, ale už by nebyla poskytována adekvátní pomoc jako teď. Závěru diskuze je i můj návrh na možnou změnu, která se týká omezení jízdy k drobným zásahům na dlouhou vzdálenost.

Závěrem bych rád řekl, že drážní hasiči vykonávají svoji práci velice výborně a jsou důležitou složkou v našem státě. Bez ní by bylo pár věcí o něco těžší. Jejich práci obdivuji a vážím si jí, protože není zrovna jednoduchá. A to především z hlediska technické náročnosti zásahů, ale i z psychické stránky. Drážní hasiči jezdí často k velice smutným událostem a často se setkávají s mrtvými osobami, které mají destruktivní

poranění. Celkově povolání hasič není vůbec jednoduchá práci, natož když jste členy takového speciálního útvaru, jako jsou drážní hasiči.

6 Seznam informačních zdrojů

- 1) Doc. Dr. Ing. ŠENOVSKÝ, Michail a 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) Požáry, *Hasičská záchranná služba ČD*, Online:[<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) Wikipedie, *Správa železniční dopravní cesty*, Online:[http://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_dopravn%C3%AD_cesty], [cit. 2014-01-13].
- 8) Požáry, *HZS Českých drah, a.s. již neexistuje, stal se z něj HZS Správy železniční dopravní cesty, s.o.*, Online:[<http://www.pozary.cz/clanek/12685-hzs-ceskych-drah-a-s-jiz-neexistuje-stal-se-z-nej-hzs-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-s-o/>], [cit. 2014-01-13].

- 9) Wikipedie, *Mimořádná událost*,
Online:[http://cs.wikipedia.org/wiki/Mimo%20řádn%C3%A1_ud%C3%A1lost], [cit. 2014-01-14].
- 10) Hasiči Borohádek, *Druhy mimořádných událostí*, Online:[<http://www.hasici-borohradek.cz/jsdh/druhy-mimoradnych-udalosti/>],[cit. 2014-01-14].
- 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) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 1P, Zdolávání požáru*, 2001
- 14) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 3S, Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech*, 2001
- 15) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 4S, Zásah na tažených železničních kolejových vozidlech*, 2001
- 16) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o., – ředitelství Hasičské záchranné služby, *Taktické postupy na železnici – Metodický list č. 5 , Zásahy na měnících*, 2012
- 17) 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 opravnách,
2012

- 18) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 1D, Dopravní nehoda na pozemní komunikaci – obecně,* 2001
- 19) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 2D, Vyprošťování osob z havarovaných vozidel,* 2004
- 20) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o., – ředitelství Hasičské záchranné služby, *Taktické postupy na železnici – Metodický list č. 6, Dopravní nehody na železnici,* 2012
- 21) Wikipedie, *Vykolejení,*
Online:[<http://cs.wikipedia.org/wiki/Vykolejen%C3%AD>], [cit. 2014-03-30].
- 22) MINISTERSTVO VNITRA – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY, *Bojový řád jednotek požární ochrany – Metodický list 1L, Zásah s přítomností nebezpečných látek,* 2004
- 23) Regiony 24, *V rámci úspor by se měli drážní hasiči stát součástí Hasičského záchranného sboru ČR,* Online:[<http://www.regiony24.cz/11-149869-v-ramci-uspor-by-se-meli-drazni-hasici-stat-soucasti-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr>], [cit. 2014-03-30].
- 24) HZS SŽDC Liberec, Online:[<http://hzsszdc.lbc.wgz.cz/>]
- 25) Správa železniční dopravní cesty, Online:[<http://www.szdc.cz/index.html>]
- 26) Portál provozování dráhy,
Online:[<http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=286889>]

27) 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

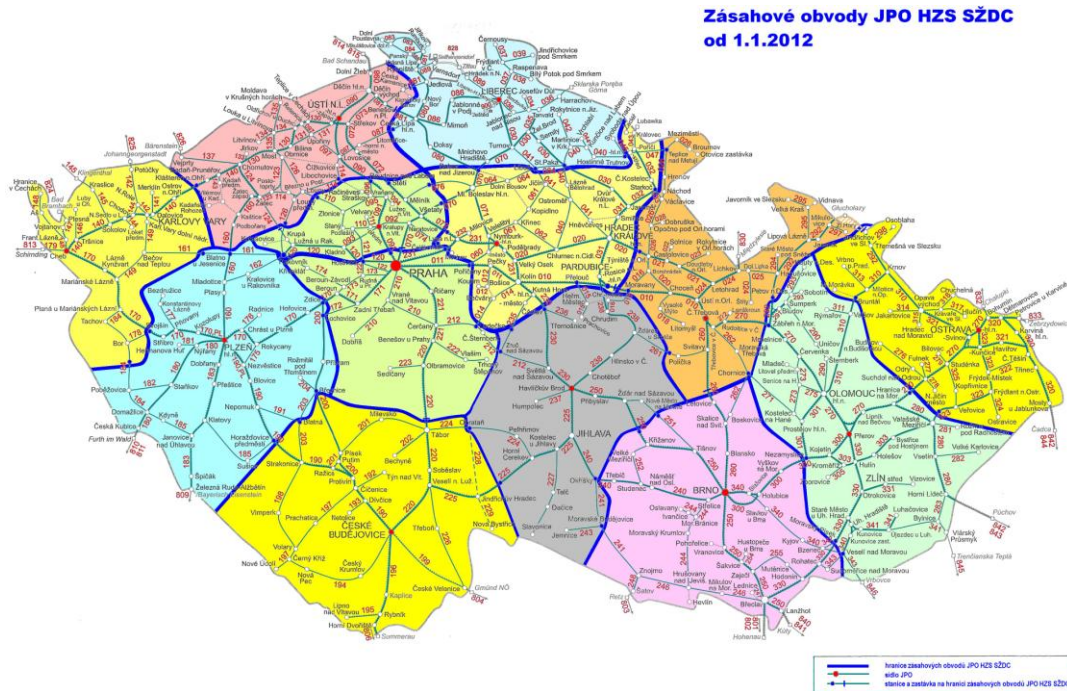
Příloha A

- 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. (10 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 (9 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



Zdroj: Správa železniční dopravní cesty

Příloha C

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

Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty

Příloha D

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

Zdroj: Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty

Příloha E

Dotazník

Dobrý den. Jmenuji se Radek Měříčka 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 mé bakalářské práce na téma Hasičský záchranný sbor podniku Správy železniční dopravní cesty a mimořádné události na železnici a jejich řešení.

Děkuji

7) Jaké znáte hasičské záchranné sbory podniku? (stačí 3)

8) Myslíte si, že jsou drážní hasiči důležití a že plní důležitou úlohu v rámci IZS?

ANO
NE

9) Jste pro sloučení drážních hasičů s Hasičským záchranným sborem ČR?

ANO
NE

10) Myslíte si, že drážní hasiči plní specifické úkoly?

ANO
NE

11) Dokázal by Hasičský záchranný sbor ČR zcela nahradit na stejné úrovni drážní hasiče?

ANO
NE

12) V krátkosti popište proč by měli nebo neměli rušit drážní hasiče.