

Helena Čumpelíková¹, Bedřich Pecka², Lubomír Blažek³

Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Klíčová slova: *železnice, Správa železniční dopravní cesty, hasiči, Hasičská záchranná služba, mimořádné události, požár, požární technika, ochranné prostředky, výkon služby*

Úvod

Ve smyslu zákona ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů je Hasičská záchranná služba (HZS) jednotkou Hasičského záchranného sboru podniku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC). Člení se na ředitelství a 14 jednotek požární ochrany, které jsou dislokované v rámci celé České republiky (Brno, České Budějovice, Česká Třebová, Cheb, Havlíčkův Brod, Liberec, Nymburk, Ostrava, Plzeň, Praha, Přerov a Ústí nad Labem a dvě pobočné požární stanice Kralupy nad Vltavou a Chomutov).

Jednotky požární ochrany HZS plní základní úkoly Hasičského záchranného sboru podniku SŽDC podle zákona o požární ochraně včetně likvidačních a odklizovacích prací a další mimostatutární povinnosti.

1. Historie

Dle dostupných materiálů první sbor na železnici zřejmě vznikl jako závodní sbor zvláštního druhu Košicko-bohumínské železniční dráhy se sídlem v Těšíně roku 1868. V dalších letech druhé poloviny devatenáctého století byly zakládány i další hasičské tovární sbory v tehdejších významných železničních uzlech. Požární ochrana na železnicích byla až do roku 1952 zajišťována pouze dobrovolnými sbory. První útvary požární ochrany železnic (ÚPOŽ) v rámci ministerstva dopravy vznikají v důležitých dopravních uzlech, a to v letech 1953 až 1956. V průběhu dalších let vzniklo 5 požárních stanic, některé z nich již jsou zrušeny.

1. 1. 1990 byly zřízeny samostatné účelové organizační jednotky „Správa požární ochrany železnic“ (SPOŽ) se sídly v Plzni, Praze, Olomouci. Všechny útvary požární ochrany železnic (POŽ) zůstaly organizační změnou nedotčeny.

Opatřením Vrchního ředitele divize dopravní cesty Českých drah (ČD) ze dne 31. 8. 1994 se s účinností od 1. 1. 1995 zřizuje nová organizační jednotka divize

¹ JUDr. Helena Čumpelíková – absolventka Právnické fakulty University Karlovy, od roku 1984 pracovnice FMD a ČD, od roku 1994 - dosud vedoucí úseku ředitele Hasičské záchranné služby.

² Ing. Bedřich Pecka – absolvent Vysoké školy báňské, obor požární ochrany a bezpečnosti průmyslu, od roku 1984 u ČSD jako požární technik, od roku 1994 jako velitel JPO HZS Ostrava, od roku 1997 – dosud jako vedoucí oddělení výkonu služby ředitelství HZS.

³ Lubomír Blažek – studium střední školy zakončené maturitní zkouškou, od roku 1994 výkonem povolání hasič, od roku 2004 – dosud velitel jednotky požární ochrany Brno.

dopravní cesty Hasičská záchranná služba (HZS) se sídlem a ředitelstvím v Praze a útvary v těchto sídlech: Cheb, Chomutov, České Budějovice, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Nymburk, Česká Třebová, Kolín, Liberec, Hradec Králové, Olomouc, Ostrava, Přerov, Brno a Břeclav. Současně se ruší stávající Správa požární ochrany železnic v Olomouci, Plzni a Praze.

V roce 1999 vzniká jednotka požární ochrany (JPO) v Děčíně jako pobočná stanice jednotky Ústí nad Labem především jako důsledek potřeby výjezdové jednotky v místě přechodové železniční stanice, kde často docházelo k únikům nebezpečných látek z cisteren.

V rámci převodu části podniku ČD se Hasičská záchranná služba stala organizační složkou Správy železniční dopravní cesty, státní organizace v nezměněné podobě, a to od 1. 7. 2008.

HZS SŽDC je nástupcem HZS ČD, drážní hasiči i nadále vykonávají stejnou činnost jako dosud, ovšem s tím rozdílem, že např. pro ČD, a.s. či ČD Cargo je to již ve smluvní rovině. Zřizovatelem sboru je nyní státní organizace oproti předchozí akciové společnosti.

Velmi významně se do historie HZS zapsal rok 2011, kdy k 1. 10. byly po mnoha letech zrušeny v rámci organizační změny JPO v Břeclavi, Olomouci, Hradci Králové a v Děčíně. Následně k 1. 3. 2012 je zrušena JPO v Kolíně, jejíž síly a prostředky jsou přesunuty do nově vzniklé jednotky v Havlíčkově Brodě k témuž datu.

2. Základní úkoly Hasičské záchranné služby

Tato činnost zahrnuje zásahy JPO HZS při:

požáru

- železničních kolejových vozidel (ŽKV) včetně ložených nákladů
- objektů, pozemků a zařízení na železnici a v souvislosti se železničním provozem

dopravní nehodě

- záchranné práce včetně likvidace následků kolize dopravních prostředků v železniční dopravě
- vyprošťování osob z havarovaných vozidel v důsledku kolize dopravních prostředků
- vyprošťování dopravních prostředků mimo kolejiště (odtažení vraků, vozidlo sjeté mimo komunikaci)
- odstraňování následků nehody (např. očištění komunikace a železničního svršku, dezinfekce ŽKV nebo odstranění úniku provozních náplní vozidel apod.)
- odstraňování následků střetů s osobami, zvěří a zvířaty včetně úklidu a dezinfekce v součinnosti s nehodovými prostředky ostatních dopravců provedení dalších opatření (např. nakolejení ŽKV, doprovod, asistence apod.)

ekologické havárie

- likvidace úniku nebezpečných látek převážně do životního prostředí, odstraňování následků dopravních nehod, kde se prováděla pouze likvidace provozních náplní vozidla (ropné produkty)
- přečerpání nebezpečných látek z poškozené nádoby či cisterny do náhradních zařízení
- omezení nebo snížení rizika nekontrolovaného úniku hořlavých, výbušných, žíravých, jedovatých, zdraví škodlivých, radioaktivních a jiných nebezpečných látek do životního prostředí (zemní plyn, kyseliny a jejich soli, louhy, čpavek, barvy apod.) kromě ropných produktů

technické pomoci

- požární asistence související s provozem zařízení zvyšujících riziko vzniku požáru
- ochlazování skládek, železničních cisteren, u nichž hrozí vlivem venkovní teploty nebezpečí úniku - přetečení, vznícení, apod.
- nouzová dodávka vody související s železničními transporty cizích armád, do zařízení v provozu dráhy, doplňování vody do parních lokomotiv, dodávka vody při mimořádných událostech (např. povodně)
- pokládání norných stěn zamezující rozšíření uniklé nebezpečné látky z kolejového vozidla nebo ze zařízení dráhy do vodoteče, sbírání sorbentu
- odstranění nežádoucí vody z venkovních i vnitřních prostor objektů a zařízení železnice
- otevírání uzamčených prostor v případě nebezpečí z prodlení
- likvidace spadlých stromů a vyřezávání křovin a stromů ohrožujících bezpečnost železniční dopravy
- záchrana osob, zvířat, hmyzu, ptactva
- vyprošťování předmětů z různých prostor, likvidace sněhových a ledových převisů, plechů na budovách v majetku dráhy
- měření koncentrací nebezpečných látek, měření radiace
- asistenční činnost při oznámení o umístění výbušné látky neznámým pachatelem v prostorách a zařízení železnice
- přečerpávání či přeložení nákladu a zařízení z poškozených železničních vozů do náhradních
- čištění ucpané kanalizace z provozních prostor železnice
- kontrolní měření těsnosti železničních kotlových vozů ložených nebezpečnými látkami před předáním na hraničních přechodech
- odstraňování překážek ze železničních tratí včetně odstraňování stromů a keřů v průjezdném profilu tratě a znesnadňujících výhled na návěstidla

ostatních událostech

- podíl na opatřeních příslušných orgánů při nákazách a epidemiích (slintavka, kulhavka, ptačí chřipka apod.)
- plané popluchy (např. zneužití tísňového volání)

3. Další činnosti HZS SŽDC

Jednotky PO HZS jako hasičský záchranný sbor podniku SŽDC zajišťují i další činnosti pro SŽDC nad rámec činností ostatních jednotek PO v ČR.

Následující přehled uvádí ty nejdůležitější činnosti:

- zabezpečení vypnutého stavu trakčního vedení pro zasahující jednotky na elektrizovaných železničních tratích. Umístěním zkratovacích souprav na rychlých zásahových požárních automobilech, vyškolením zaměstnanců HZS SŽDC pro práci s těmito zkratovacími tyčemi a zajištěním výjimky z TNŽ 34 31 09 č.j. 6848/2005 ze dne 23. 12. 2005 došlo k podstatnému zkrácení času potřebného k zajištění vypnutého stavu, než je možno zajistit prostřednictvím SEE.
- zajištění bezpečnosti při zásahu na železnici pro zasahující jednotky PO, tzn.:
 - zastavení provozu na železnici prostřednictvím příslušného provozního dispečera nebo ústředního dispečera
 - vyrozumění příslušných odpovědných zaměstnanců řídících provoz v železničních stanicích o požadavku zastavení provozu v místě likvidace mimořádné události v příslušném traťovém úseku.
- provozní kontroly hydrantové sítě (podzemní a nadzemní hydranty, nástěnné hydranty v budovách provozovaných SŽDC)
- sjednané jízdy pro šetření nehodových událostí s odborem systému bezpečnosti provozování dráhy (018)
- kontroly hasičích přístrojů všech výrobců
- vyřezávání náletových křovin a stromů v blízkosti tratí a na stavbách dráhy (např. mosty) ohrožující bezpečnost železničního provozu
- provádění kontrol skalních masivů, čištění skalních masivů od vzrostlých náletových stromů, keřů a travin a uvolněných částí skal
- odstraňování nebezpečných stavů na železničních přejezdech
- zkušební jízdy parních lokomotiv dle směrnice SŽDC a prohlídky před jízdou
- odstraňování naplavenin na železničních mostních pilířích vodních toků
- likvidace obtížného hmyzu
- odstraňování sražených domácích zvířat a lesní zvěře vlakem
- asistence při demoličních pracích
- zajištění operativní zimní údržby (např. nástupiště, výhybky a železniční přejezdy)
- zajištění obsluhy elektrické požární signalizace a požárních trezorů dle uzavřených smluv
- úpravy loženého materiálu ohrožující bezpečnost železničního provozu
- zajištění převozu materiálu a zařízení dle požadavků organizačních složek SŽDC
- jeřábové práce, práce ve výškách a nad volnou hloubkou
- provádění prací s těžkou technikou, přesouvání a zvedání těžkých břemen, např. transformátorů, mostních konstrukcí posunutých při mimořádných událostech
- provádění evakuace a transportu osob z těžko přístupných míst, např. kolejovými vozíky.

4. Výkon služby u HZS

Výkon služby u jednotek požární ochrany SŽDC se řídí ustanoveními zákona o požární ochraně a jeho prováděcí vyhlášky Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. V případech zásahu společně s dalšími základními složkami integrovaného záchranného systému se řídí zákonem č. 239/2000 Sb. – zákon o IZS v platném znění a jeho prováděcí vyhláškou č. 328/2001 Sb. v platném znění.

Hasičská záchranná služba SŽDC je součástí integrovaného záchranného systému jako jedna z jeho základních složek a její jednotky požární ochrany jsou zařazeny v poplachových plánech příslušných krajů.

V jednotce požární ochrany jsou denní zaměstnanci (velitel jednotky hasičského záchranného sboru podniku, zástupce velitele jednotky hasičského záchranného sboru podniku a požární referent), dále zaměstnanci v turnuse od funkce hasič až po velitele směny, v celkovém počtu 439 zaměstnanců na 14 požárních stanicích. Turnusoví zaměstnanci slouží ve třech směnách, označených písmeny „A“, „B“ a „C“ ve dvacetičtyřhodinových turnusech včetně pracovní pohotovosti na jiném dohodnutém místě.

Vnitřní chod jednotky řeší Řád výkonu služby v jednotkách požární ochrany, kterým se podrobněji stanovují některá ustanovení vyhlášky č. 247/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Každá jednotka požární ochrany má vlastní Organizační řád, kde se specifikuje výkon služby v konkrétních podmínkách příslušné jednotky na požární stanici včetně zabezpečení režimu ostrahy objektu, přístupových cest, apod.

Výkon služby v jednotkách požární ochrany se dělí na organizační a operační řízení. V organizačním řízení je to taková činnost, kdy probíhá výkon služby v „normálním“ režimu – školení, výcvik, údržba techniky a požární stanice. V operačním řízení, které je nadřazeno organizačnímu řízení, pak probíhá vlastní zásah u mimořádné události – od přijetí zprávy o skutečnostech vyvolávající potřebu nasazení sil a prostředků požární ochrany, provedení požárního zásahu a záchranných prací při živelných pohromách a jiných mimořádných událostech, do návratu sil a prostředků požární ochrany na základnu (požární stanici).

V jednotkách požární ochrany jsou zřízeny odborné služby pro oblast strojní, chemickou, technickou, spojovou a informační. Pro první čtyři služby jsou vydány Ministerstvem vnitra ČR – Generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky, vnitřní řády, kterými se řídí i HZS SŽDC. Přijetím těchto řádů dochází k jednotnému výkladu pojmů a názvosloví, postupům kontroly, zkoušení a ošetřování technických prostředků požární ochrany a stanovení mezních časů např. u chemické služby pro práci ve speciálních chemických oblecích, používání izolačních vzduchových (popř. kyslíkových) dýchacích přístrojů, apod.

Aby mohli zaměstnanci HZS SŽDC vykonávat svoje povolání, musí mít příslušnou odbornou způsobilost podle zákona o PO, tzn. absolvovat příslušný kurz pro svoji funkci s vydáním osvědčení o odborné způsobilosti zpravidla na dobu 5 let ve Školním a výcvikovém zařízení MV – GR HZS ČR v Brně.

Po dokončeném základním kurzu – Nástupní odborný výcvik, pak zaměstnanec HZS SŽDC ještě do půl roku se zúčastňuje speciálního týdenního kurzu pro nováčky se zaměřením na železnici, který pořádá ředitelství HZS SŽDC a je ukončen zkouškou před jmenovanou komisí.

Pro pravidelný výcvik a školení zaměstnanců jednotek PO HZS SŽDC – souhrnně „odbornou přípravu“ - je vydáván Roční plán odborné přípravy, který

vychází z plánu GŘ HZS ČR. Do tohoto plánu jsou zařazena i železniční témata – předpisy, taktické postupy zásahů na železnici, konstrukce kolejových vozidel, práce ve výškách a nad volnou hloubkou, práce na vodní hladině (i zamrzlé), záchrana osob, taktické a prověřovací cvičení, tělesná příprava, požární sport, výcvik se speciální technikou jako jsou požární plošiny, jeřáby, vyprošťovací automobily, dvoucestná vozidla, vyprošťovací tanky, zkratovací soupravy pro zabezpečení bezpečného stavu trakčního vedení, apod.

Každým rokem v rámci tělesné přípravy se družstvo z každé jednotky PO zúčastňuje okresních, krajských a oblastních soutěží v požárním sportu a podle dosažených výsledků je pak nominováno šest nejlepších družstev do soutěže v požárním sportu HZS SŽDC včetně obhájce prvenství z předchozího ročníku.

Soutěžní družstvo HZS SŽDC se v rámci republikové soutěže profesionálních jednotek HZS ČR a jednotlivých HZS krajů, jako jediný zástupce podnikových hasičů umísťovalo v letech 2009 až 2012 v požárním útoku 3x na třetím místě a 1x na čtvrtém místě.

Zaměstnanci při výkonu svého povolání u HZS SŽDC používají pracovní stejnokroj I. s doplňky, jako je znak na čepici, domovenka, znak HZS SŽDC a funkční označení dle ustanovení § 43-46 vyhlášky č. 247/2001 Sb.

Pracovní stejnokroj II. je tzv. „staniční oblek“, který může být nošen i u zásahu podle rozhodnutí velitele zásahu, nesmí však obsahovat polyester.

Při požárech hasiči používají ochranný oblek převlekový zásahový těžký, např. FIREMAN V, TIGER, který lze použít v kombinaci s ochrannou přilbou pro hasiče, nomexovou kuklou, zásahovými ochrannými rukavicemi a speciální ochrannou zásahovou obuví pro všechny typy požárů včetně v uzavřených prostorách, jako jsou budovy, lokomotivy, vagóny, apod.

Pro požáry s velkým sálavým teplem se používají speciální reflexní oděvy, jako je např. IZOTEMP 2000 – protižárový oblek.

Pro venkovní požáry, jako jsou např. požáry suché trávy v okolí železničních tratí, a na technické zásahy, se používá ochranný oblek převlekový zásahový lehký, např. ZÁCHRANÁŘ II., který je v provedení v oranžové barvě, aby se zabránilo záměně s těžkým oděvem pro vnitřní požáry. Tento oblek se také používá zejména při nakolejování pro jeho velkou viditelnost a při povolení provozu na sousední koleji, pokud to podmínky zásahu umožňují.

V oblasti zásahů na nebezpečné látky jsou hasiči chráněni protichemickým přetlakovým oblekem OPCH 90 nebo oblekem TRELLECHEM s větší odolností než OPCH 90.

Na ropné látky nebo pro práci ve vodě lze použít obleky SUNIT nebo jednorázové, popř. i ve verzi na více použití, obleky TYVEK s různou odolností a ochranou pro prašné prostředí až po některé druhy zásahů na chemické látky.

Dále se používají různé druhy osobních ochranných pracovních prostředků nebo společných, jako jsou oděvy proti proříznutí motorovou řetězovou pilou, lezecké kombinézy, suché obleky pro práci ve vodě, dielektrické rukavice, obleky pro zásahy na včely, vosy a sršně – např. SRŠÁŇ, termo prádlo, lehké zásahové přilby na technické zásahy a pro lezce, apod.

5. Požární technika používaná u jednotek HZS SŽDC

Z hlediska použití se mobilní požární technika (MPT) u jednotek požární ochrany rozděluje podle určení a zařazení, pro řešení jednotlivých druhů mimořádných událostí, ať už se jedná o zdolávání požárů, dopravních nehod, technických a chemických zásahů. Rozdělení této techniky u HZS SŽDC je dle Řádu strojní služby, vydaného Generálním ředitelstvím HZS ČR následující:

Podle účelu

- Základní – je určena k likvidaci požárů, přepravuje požární družstvo, hasivo a věcné prostředky určené k hašení (např.: CAS – cisternová automobilová stříkačka, DA – dopravní automobil, RZA – rychlý zásahový automobil)
- Speciální – umožňuje provádění hasebních a technických zásahů, přepravuje potřebnou posádku, zásobu hasiva a věcné prostředky (např.: AP – automobilová plošina, TA – technický automobil, AJ – automobilový jeřáb, PPA – protiplynový automobil)
- Pomocná – určena k přepravě hasiva, věcných prostředků určených k hašení, k možné přepravě osob a není primárně určena k zásahové činnosti (např.: NA – nákladní automobil, OA – osobní automobil)

Podle hmotnosti

- Lehká (L) – do 7500 kg (Škoda Fabia, Ford Tranzit)
- Střední (M) – převyšující 7500 kg do 14000 kg (Mercedes-Benz Atego)
- Těžká (S) – převyšující 14000 kg (Tatra)

Podle konstrukce podvozku

- Silniční – určená k provozu po zpevněných komunikacích (Avia)
- Smíšená – určená částečně i mimo zpevněné komunikace (MAN, Volvo)
- Terénní – určená k provozu mimo zpevněné komunikace (Tatra)

Podle rozsahu požárního příslušenství

- Základní (Z)
- Speciální
- Redukovaná (R)
- Rozšířená (V)
- Technická (T)
- K hašení lesních požárů (LP)
- K hašení (H)
- Chemická (CH)
- Ropná (N)

Nejčastěji používané druhy techniky u jednotek HZS SŽDC:

CAS – Cisternová automobilová stříkačka

Určena pro přepravu požárního družstva podle typu kabiny 1+5 nebo 1+3 a hasebních prostředků pro požární zásah vodou i pěnou. U jednotek PO se nejčastěji používají na podvozcích TATRA a SCANIA, dříve velmi často i na podvozku LIAZ, které na některých JPO dosluhují ještě dnes.

Hlavní část nástavby tvoří nádrž na vodu a pěnídlo. Po stranách jsou úložné skříně kryté roletami, kde bývá uloženo veškeré vybavení potřebné k likvidaci

různých mimořádných událostí. Vybavení se liší dle jednotlivých potřeb a vybavení jednotky další technikou.

Mezi základní vybavení patří běžné hasební nářadí, jako jsou hadice, různé druhy proudnic a armatur. Do rozšířené výbavy patří prostředky například pro zásahy u dopravních nehod nebo u technických zásahů, především hydraulické vyprošťovací zařízení Holmatro nebo Lukas, aku nářadí, plovoucí čerpadla, motorové pily, osvětlovací stožár a elektrocentrála, přetlakový ventilátor, dýchací přístroje, měřicí přístroje, prostředky k utěsnění a provizorní záchyt unikající látky.

Na každé jednotce je CAS 24 používána jako tzv. prvovýjezdová s rozšířenou výbavou včetně např. měřících a detekčních přístrojů, termokamery a speciálního vybavení pro zásahy na železnici jako zkratovací tyče, kolejový vozík pro přepravu osob a materiálů po železniční dopravní cestě a osvětlovací balóny, které nasvítí celou plochu na rozdíl od klasických osvětlovacích stožárů.



Obrázek č. 1 - CAS K 24 – SCANIA



Obrázek č. 2 – CAS 32 – TATRA 815

Ve výbavě jednotek HZS SŽDC je i jeden kombinovaný hasící automobil (KHA) – automobil umožňuje hašení více druhů hasiv (voda, pěna, CO²), používá se například při hašení lokomotiv elektrické trakce nebo elektrických zařízení na železniční dopravní cestě.

TA – Technický automobil

Vzhledem k rozsahu činností HZS SŽDC se u jednotek používá široká škála technických automobilů. Uvnitř nástavby jsou uloženy věcné prostředky, které jsou určeny pro zásahy, jako jsou dopravní nehody, sesuvy zeminy, zřícení stavebních konstrukcí, čerpání zatopených prostor nebo odstraňování následků živelných pohrom nebo jsou uzpůsobeny pro konkrétní typ zásahu (lezeckým vybavením, s nakolejovacím zařízením nebo prostředky pro práci na vodě).

Nejčastěji používané technické automobily u HZS SŽDC:

TACH – AVIA 30,31

Je určen k událostem spojených s únikem ropných nebo jiných nebezpečných látek. Vozidlo je vybaveno dýchací technikou, ochrannými oděvy, těsníci prostředky, čerpadly na nebezpečné i hořlavé látky, záchytnými nádobami, sorbety, elektrocentrálou, dekontaminační sprchou a dekontaminačními prostředky.

TA-L3R – Nissan Navara

Je určen především k odstraňování dřevin ohrožující bezpečnost železniční dopravy a k řešení dalších nebezpečných stavů – k likvidaci obtížného hmyzu,

odstraňování sněhových a ledových převisů, pro práci ve výškách a nad volnou hloubkou.

RZA – Rychlý zásahový automobil

Vybaven příslušenstvím potřebným pro vyprošťování osob z havarovaných dopravních prostředků, k poskytování neodkladné předlékařské první pomoci a k hašení požárů pomocí vysokotlaké vodní mlhy. Na rozdíl od TA je RZA vybaveno zásobou vody pro prvotní hasební zásah. Nejčastěji na podvozku terénních nebo dodávkových automobilů (Nissan Navara, VW Transporter) a hlavní výhodou koncepce RZA proti CAS je kratší dojezdový čas.

AP - Automobilová plošina

Výšková technika slouží k rychlému zásahu hasičů ve výškách, ať už se jedná o hašení požárů, záchranu osob nebo technickou pomoc. Nejčastěji používaný pracovní rozsah výškové techniky u HZS SŽDC je 16-28m na podvozcích AVIA, LIAZ a TATRA.

AJ / VYA – Automobilový jeřáb a vyprošťovací automobil

Jeřáby a vyprošťovací automobily jsou zdvihací zařízení určené jak pro jeřábové práce, tak pro práce vyprošťovací, převážení břemen na háku a vlečení poškozených vozidel. Vybavení stroje navijákem a vyprošťovacím příslušenstvím umožňuje provádění celé řady vyprošťovacích a odtahových operací a podstatně rozšiřuje provozní využití jeřábu. U jednotek HZS SŽDC se používají výhradně na podvozcích TATRA, u jeřábů je to nosnost 16 – 28 tun, vyprošťovací automobily SŽDC se používají výhradně na podvozcích TATRA, u vyprošťovacích automobilů nosnost výložníku 14 – 15 tun s tažnou silou navijáku 100 kN – 147 kN, u VYA 15 s použitím dvou kladek je maximální tažná síla až 442 kN.



Obrázek č. 3 – AD 28 – TATRA 815



Obrázek č. 4 – AP 27-2-TATRA 815 PJ

VEA – Velitelský automobil

Slouží k přepravě velitele na místo zásahu, střídání směn u zásahu a hospodářské služby. Ve výbavě jsou především vozy ŠKODA, modelové řady YETI 4x4, Fabia, Octavia a Octavia Scout 4x4.

TA PRAGA M2 - Dvoucestné vozidlo

Vozidlo je určeno pro jízdu po silnici, na koleji a tažení železničních vozů. Skládá se z upraveného automobilu PRAGA UV 80, předního a zadního železničního podvozku a soustav brzdové, hydraulické a elektrické. Obsluhvatel tohoto vozidla musí získat odbornou způsobilost k řízení drážních vozidel na dráze celostátní,

regionální a na vlečce nebo odborné způsobilosti k řízení lanových drah v souladu s ustanoveními § 45, § 46 a § 46a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) a vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.



Obrázek č. 5 - Dvoucestné vozidlo TA PRAGA M2

VT- 72 B - Vyprošťovací tank

Vyprošťovací tank VT – 72 B je rychlé obrněné pásové vozidlo s vysokou manévrovací schopností postavené na podvozku středního tanku T – 72. Tank je určený na vyprošťování uvízlých, utopených vozidel, odsun poškozených vozidel a vykonávání nevyhnutelných terénních úprav. Je vybaven hlavním a pomocným navijákem, jeřábem, radlicí, nákladovou plošinou a zařízením na svařování a pálení. Také u tohoto tanku je možnost použití pásu s gumovými špalíky pro jízdu na pozemních komunikacích.



Obrázek č. 6 - Vyprošťovací tank VT- 72 B

6. Specifické vybavení jednotek HZS SŽDC

Zkratovací souprava závěsná

Zkratovací soupravy se používají pro zkratování určitých vypnutých úseků trakčního vedení, které má být po dobu zkratování bezpečně bez napětí. U JPO HZS SŽDC se používá k zajištění bezpečného stavu vypnutého trakčního vedení při likvidaci mimořádných událostí na elektrizovaných tratích. Každá zkratovací souprava se skládá ze zkratovací tyče a zemního kabelu s kolejovou svorkou. Tyč zkratovací soupravy je izolační tyč zakončená na jedné straně vodičovou svorkou určenou pro připojení na fázový vodič trakčního vedení a na straně druhé rukojetí sloužící k uchopení tyče při manipulaci, doprostřed tyče se připevňuje zkratovací a uzemňovací lano (izolovaný vodič) sloužící k propojení vodičové svorky se zemní spojkou, která se uchycuje zpravidla ke kolejnici. Zkratovací soupravy se používají pro napětí od 1kV po 400 kV, u JPO HZS SŽDC do napětí 25 kV a průměru zkratovaného vodiče 5 – 15 mm.

Ruční kolejový vozík

Ruční kolejový vozík slouží k dopravě technických prostředků, potřebného materiálu a transport zraněných po kolejích při provádění zásahové činnosti JPO. Jedná se o lehký dopravní prostředek ovládaný lidskou silou, uzpůsobený pro jízdu po železničních kolejích s normálním rozchodem 1435 mm.

Popis konstrukce:

Vlastní konstrukce sestává z úložné plošiny, ke které jsou na spodní straně upevněna 4 pojezdová kola, na obou stranách vybaven sklápěcími madly, která slouží k tlačení, příp. tažení vozíku lidskou silou. Ložná plocha je vybavena po obvodu šesti sklopnými oky pro uchycení přepravovaného materiálu, v rozích čtyřmi úchytnými oky pro manipulaci s vozíkem, příp. také pro uchycení materiálu a v podlaze osmi oválnými otvory s lemovkou pro ruční manipulaci s vozíkem ve složeném stavu. Pro minimalizování valivého odporu jsou kola uložena na kuličkových ložiscích a jsou opatřena okolkou pro pojezd po kolejích. Jedna dvojice kol je opatřena kotoučovými brzdami ovládanými páčkou na sklopném madle. Aretace páčky v zabrzděné poloze pomocí pružné závlačky umožňuje zajištění vozíku proti nechtěnému pohybu.



Obrázek č. 7 - Ruční kolejový vozík

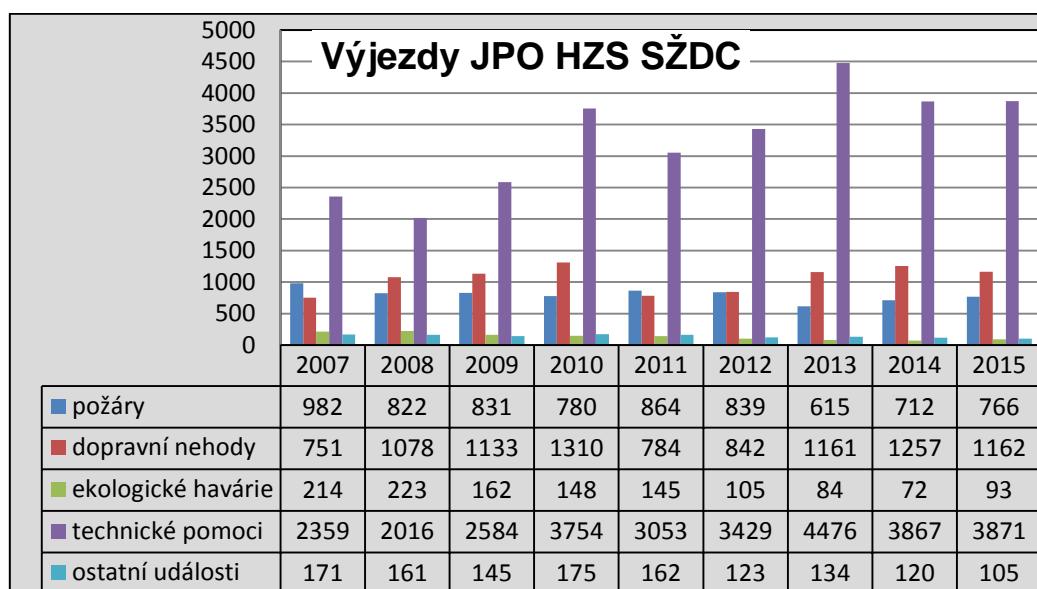
Nakolejovací souprava Hoesch

Nakolejovací souprava Hoesch je určena především k nakolejování železničních kolejových vozidel, např. lokomotiv, vagonů, souprava se dá použít i ke

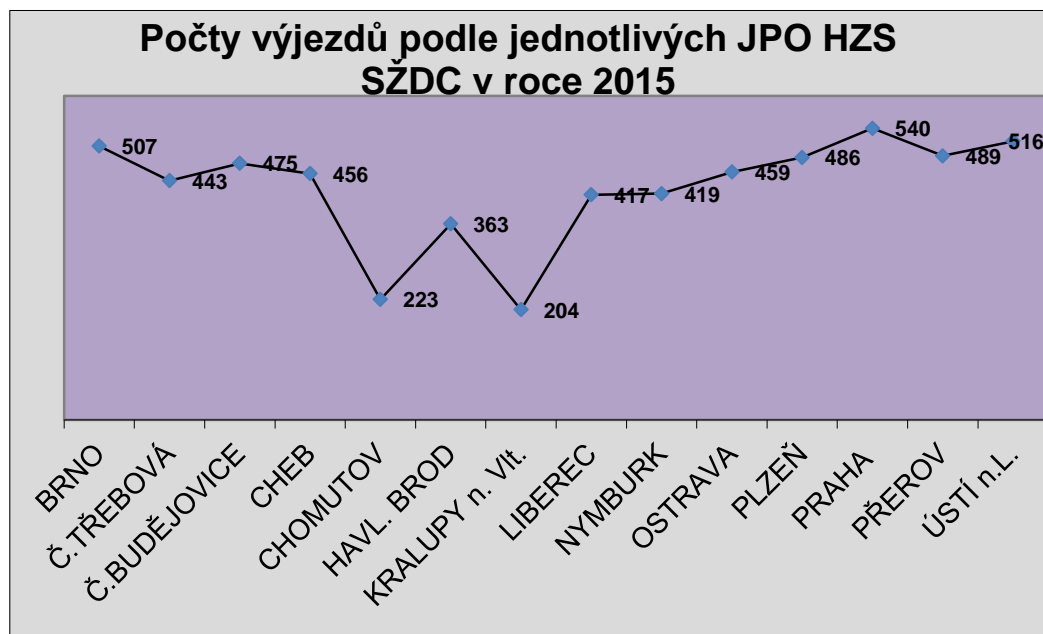
zvedání jiných zařízení a předmětů větších tonáží dle možností soupravy. Souprava se skládá z pohonné jednotky, ruční pumpy, čtyřokruhového rozvaděče, vysokotlaké hadice s rychlospojky, jedolistových a dvoulistových zvedáků a posuvných válců. Dále je součástí soupravy kolejnice, vozíky pro boční posuv přizvednutých železničních kolejových vozidel, vymezovací podložky a půlměsíce ke zvedákům TH 60 – 250. Souprava je také doplněna různými prostředky pro vyvazování podvozků železničních kolejových vozidel.

7. Vyhodnocení činnosti jednotek PO HZS SŽDC v číslech

Celkový přehled výjezdové činnosti všech JPO HZS za období 2007 až 2015 v základních skupinách výjezdů a požárů uvádí grafické přehledy událostí JPO HZS SŽDC:



Graf č. 1 - Výjezdy JPO HZS SŽDC v období 2007 - 2015



Graf č. 2 - Počty výjezdů jednotlivých JPO HZS SŽDC

8. Zásahy na železnici

Na železnici vznikají mimořádné události, na kterých je nutné provést celou řadu specifických a různorodých zásahů, např. zásahů pod trakčním vedením, za provozu, v těžko přístupném terénu a často spojených se sběrem lidských ostatků. Pro přiblížení činnosti JPO HZS SŽDC uvádíme dále příklady jednotlivých typů zásahů.

Požár

15. 7. 2015 došlo k požáru lesní hrabanky v prostoru bývalé výhybny Vojtanov (tzv. Schweinepaitl) v období sucha. JPO HZS SŽDC Cheb provedla uhašení požáru pomocí dvou proudů C od CAS 32-T815. Pro přívod vody na požářiště musely být hadice uloženy v kolejovém loži (pod kolejnicemi) z důvodu nepřerušeno provozu na trati. K účinné likvidaci požáru bylo nutné použít ženijní nářadí a lesní hrabanka doslova přeryta, což vyžadovalo velký počet sil a prostředků.



Obrázek č. 8 – Hašení hrabanky pomocí kombinované proudnice C 52

Technická pomoc

1. 6. 2015 vyjela JPO HZS SŽDC Nymburk k technickému zásahu do Nové Paky k likvidaci silniční dopravní nehody, kdy vozidlo s naloženým bagrem svojí výškou poškodilo železniční most. JPO provedla uvolnění pracovního stroje, provizorní uchycení stržených inženýrských sítí a provizorní zajištění mostní konstrukce.



Obrázek č. 9 – Zaměstnanci JPO HZS SŽDC provizorně zajišťují potrubí

Dopravní nehoda

Dne 15. 10. 2015 JPO HZS SŽDC Česká Třebová vyjela na vykolejení motorové soupravy Regionova. Jednotka po příjezdu na místo provedla průzkum, zjištěno vypadnutí soupravy všemi 4 nápravami na výhybce č. 1, ve vlaku cestovalo v době nehody 14 osob, žádný cestující nepožadoval ošetření. Na místo se dostavují zástupci SŽDC a ČD včetně zaměstnance Odboru 018, který vedl šetření, dále na místě Drážní inspekce (DI). Jednotka po příjezdu na místo a kontrole stroje provedla osvětlení místa události pomocí osvětlovacího balónu. Byla provedena dokumentace a po konzultaci se zaměstnancem DKV - Česká Třebová rozhodl velitel zásahu o povolání posilové jednotky z HZS SŽDC Nymburk s nakolejovací sadou Hoesch. Jednotka vyčkala dokončení šetření ze strany DI Brno a v čase 3:12 hod. byl udělen souhlas k přípravným pracím před nakolejením. Jednotka provedla demontáž vlnovce (vnitřního a venkovního) přechodu mezi vagony a přípravu pro rozpojení šroubovky a odpojení elektrických propojení včetně vzduchové soustavy. Ve 3:21 hod. je na místě jednotka HZS SŽDC Nymburk a je vyžádán souhlas od výpravčího žst. Choceň pro nakolejení dvoucestného vozidla Praga a přiblížení vozidla k místu nehody. V čase 3:45 hod. byl udělen DI Brno a Odborem 018 souhlas k likvidačním pracím. Jednotka provedla rozpojení vozidel v čase 4:20 hod. a potažení vagonu č. 914074-0 o cca 1 metr pomocí Holmatra a rozpínáku s řetězy pro bezpečné provedení nakolejení vagonu v čase 05:05 hod. Jednotka pomocí soupravy Hoesch provedla postupné nakolejení všech náprav. Byl proveden úklid materiálu z pracoviště a v čase 09:40 hod. byl proveden posun dvoucestným vozidlem Praga taženého vozu a následné spojení soupravy v čase 09:45 hod. Po nakolejení a posunu všech souprav bylo provedeno srovnání kolejí pomocí rozpínacího zařízení Holmatro.



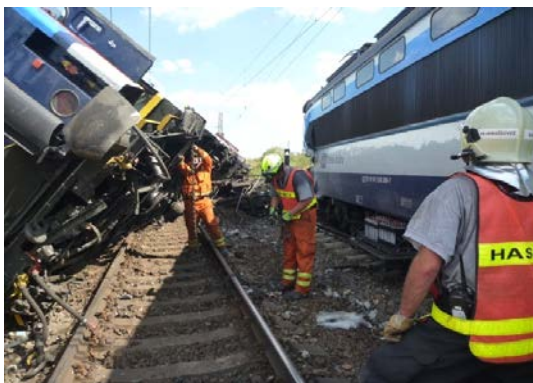
Obrázek č. 10 – Dvoucestné vozidlo Praga



Obrázek č. 11 – Nakolejování pomocí sady Hoesch

Dopravní nehoda

Dne 4. 8. 2015 po příjezdu na místo události v Horažďovicích, jednotka JPO HZS SŽDC České Budějovice provedla ve spolupráci s JPO HZS SŽDC Plzeň zajištění bezpečného stavu vypnutého trakčního vedení a stabilizaci poškozených vagónů. Další činností jednotky bylo odpojení akumulátorů a další nezbytné kroky k zajištění místa události – použití motorové rozbrušovací pily a elektrohydraulických vyprošťovacích nástrojů na odstranění nežádoucích předmětů a zasypání uniklých kapalin sorbentem. Ve spolupráci s JPO Praha jednotka prováděla odstraňování železničních vagónů a podvozků mimo železniční trať za pomoci VT 72 B. Následně druhou směnou bylo prováděno opět ve spolupráci s JPO Plzeň nakolejování drážních vozidel a to pomocí nakolejovacích prostředků za ztížených klimatických podmínek.



Obrázek č. 12 - Stabilizace železničního vagónu



Obrázek č. 13 - Zkratování trakčního vedení

Ekologická havárie

25. 7. 2015 vyjela JPO HZS SŽDC Nymburk na ohlášený únik kyseliny chlorovodíkové z železničního cisternového vozu v prostoru nymburského seřazovacího nádraží. Vzhledem závažnosti případu byla na místo zásahu povolána JPO Nymburk HZS Středočeského kraje s dekontaminačním pracovištěm a potřebným počtem příslušníků pro případ dlouhodobého zásahu v přetlakových oblecích. Prvotní zásah provedli zaměstnanci JPO HZS SŽDC Nymburk a po provedení provizorní opravy byl cisternový vůz předán dopravci a za její asistence ve vlakové soupravě byl převezen na místo určení. Zásah byl proveden za vysoké venkovní teploty přesahující 30 °C.



Obrázek č. 14 – Použití protichemického obleku OPCH 90

Technická pomoc

Dne 8. 7. 2015 proběhla na severovýchodě Čech a Moravy kalamita v podobě větrné smrště. Tento den vyjela jednotka HZS SŽDC Česká Třebová v časných ranních hodinách v jeden okamžik na několik událostí najednou. Na OIS byly průběžně hlášeny další události a byly povolány zálohy k dalším výjezdům především Orlické hory a na Jesenicko, kde v žst. Horní Lipová najel nákladní vlak do stromu a ve spolupráci naší jednotky a HZS Jeseník byl odstraněn, mezi tím jednotka přejíždí do žst. Branná, kde jsou na několika místech trati popadané stromy. Jednotka je pro nepřístupný terén nucena vyrazit na několikakilometrovou túru s pilami a dohledávat spadlé stromy. Nalezeno několik míst, kde bylo potřeba odklidit jednotlivé stromy, cca 1,5 km od žst. Branná byl nalezen úsek cca 100 metrů popadaných stromů, na místo povolány ostatní posádky jednotky HZS SŽDC České Třebové, zasahující v okolí Králíků, Dolní Lipky a posilová jednotka HZS SŽDC Přerov včetně zaměstnanců TO Hanušovice a lesní společnosti Forest Vlach s.r.o.



Obrázek č. 15 – Likvidace stromu z kolejiště

Technická pomoc

Dne 10. 2. 2015 byla JPO HZS SŽDC Ostrava povolána k odstranění sněhových převisů ze střechy nádraží ve Vítkově. Po příjezdu na místo bylo zjištěno, že na střeše nádraží je velké množství sněhu a vítr z něj vytvořil převisy. Padající převis by mohl bezprostředně ohrozit na zdraví jak zaměstnance stanice, tak i cestující. Velitel zásahu rozhodl, že sníh bude odstraněn ze střechy pomocí ženíjního náradí a hasiči se na střeše zajistí prostředky pro práci ve výškách. Dva hasiči v půdním prostoru provedli ukotvení lan, oblékli si lezecké postroje a vystoupili na střechu. Zbytek jednotky, pomocí výstražné pásky, vytyčil pod místy práce

nebezpečný prostor, aby tak zabránil vstupu osob. Hasiči ze střechy lopatami odstranili asi 5m³ sněhu, který byl následně odklizen mimo přístupové komunikace.



Obrázek č. 16 – Odstraňování sněhu s jištěním pomocí prostředků lezecké techniky

Technická pomoc

Dne 28. 1. 2015 v 6:40 hod. byla JPO HZS SŽDC Liberec povolána k železniční dopravní nehodě na železniční trati v katastru obce Poniklá cca 400 metrů od přejezdu č. P4762 směrem na obec Víchová nad Jizerou. Jednalo se o náraz vlaku do sesuvu skalního masivu. Ve voze byla zaklíněna jedna osoba – strojvedoucí, který musel být ze zdemolované kabiny vyproštěn. Mimo strojvedoucího se ve vlaku nacházelo dalších třináct osob, z toho bylo 11 osob zraněno lehce. Dalším průzkumem bylo zjištěno vykolejení kolejového vozu jednou osou, k úniku provozních náplní nedošlo. Na místo byla velitelem zásahu povolána posilová jednotka z HZS SŽDC Praha, disponující speciální technikou Permon pro odstraňování následků mimořádné události daného typu. Po vyšetření události byl vydán drážní inspekcí souhlas k odstraňování následků nehody. Na místo se též dostavili pracovníci geologické firmy, jenž provedli průzkum narušeného skalního masivu nad místem nehody a následně, rovněž po dokončení své práce, vydali souhlas k odklizovacím pracím. Po příjezdu posilové jednotky byl proveden za pomoci kolejových vozíků převoz potřebných prostředků na místo. Následně jednotky společně pomocí elektrického kladiva a hydraulické soupravy Permon provedly odstraňování části skalního masivu z kolejíště a zpod vlaku, který bránil nakolejení drážního vozidla. Po odstranění části sesuvu bylo provedeno nakolejení vlaku za pomoci nakolejovací soupravy Hoesch a nakolejovacích můstků "bačkory". Místo zásahu bylo osvětlováno za pomoci osvětlovacího balónu. Jednalo se o dlouhotrvající (17 hodin), fyzicky velmi náročný, zásah.



Obrázek č. 17 – Odstraňování skalního masivu hydraulickou soupravou Permon

Závěr

JPO HZS SŽDC provádějí nejen neodkladné záchranné práce na železnici, ale především likvidační a obnovovací práce. Přispívají ke zrychlenému zprovoznění dopravní cesty a ke snížení finančních ztrát. Provádějí mnoho dalších činností pro organizační složky SŽDC, které by jinak musely být zabezpečeny jinými právními subjekty a to za úplatu.

JPO HZS SŽDC **mají** k podmínkám zásahu v železničním provozu **přizpůsobenu**:

- **Vybavenost** příslušnými technickými prostředky, které se ve značné míře odlišují od standardního vybavení u JPO Hasičského záchranného sboru České republiky (JPO HZS ČR). Jedná se zejména o speciální automobily, vyprošťovací prostředky, prostředky pro zajištění beznapětového stavu trakčního vedení apod.
- **Specifickou zdravotní způsobilost** pro výkon činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy dle vyhlášky č.101/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně vstupu do kolejiště bez dozoru.
- **Bezchybnou znalost a orientaci** v organizační struktuře subjektů na železnici, a to od řídicího aparátu až po organizační jednotky, která je potřebná pro řízení zásahu.
- **Odbornou přípravu zaměstnanců** JPO HZS SŽDC, která spočívá ve standardním rozsahu jako u příslušníků HZS ČR, navíc však zahrnuje vyškolení v oblasti předpisů SŽDC pro pohyb a práci v kolejišti v návaznosti na železniční provoz a jejich bezpečnost. Jedná se např.:
 - školení a zkoušky dle TŽN 343109 pro práci na trakčním vedení,
 - bezpodmínečná znalost předpisů řady D1, D3, D17, D17-1,
 - bezpečnost práce na železnici Bp 1,
 - znalost konstrukce veškerých kolejových vozidel,
 - znalost zásahového obvodu se zaměřením na traťové úseky, umístění železničních přejezdů, znalostí tunelů, mostů, přítomnost trakčního vedení včetně přístupových cest apod.,
 - oprávnění k řízení drážního vozidla (dvoucestný technický automobil),
 - znalost prvků železniční infrastruktury (železniční svršek a spodek, sdělovací a zabezpečovací zařízení, silnoproudá elektrotechnika včetně trakčního vedení),
 - oprávnění vstupu na stanoviště strojvedoucího,
 - revize a revizní zkoušky určených technických zařízení pro práci na železnici (automobilové jeřáby, plošiny).

Tato úzká specializace JPO HZS SŽDC při nasazení v podmínkách železnice umožňuje kompetentní rozhodování a vhodně prováděné zásahy včetně možnosti použití nakolejovacích prostředků HZS a případné spolupráce s nehodovými pomocnými prostředky ČD či ČD Cargo.

Literatura:

- (1) Kolektiv autorů: 60. Výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze
- (2) Kolektiv autorů: Činnost hasičské záchranné služby v podmínkách Správy železniční dopravní cesty, s.o.
- (3) Sbírnka interních aktů řízení Generálního ředitele HZS ČR a náměstka ministra vnitra částka 9/2006, kterou byl vydán Řád strojní služby HZS ČR.

Praha, duben 2016

Lektorovali: Ing. Čestmír Křížek
SŽDC, s. o., HZS, JPO Přerov

Ing. Ota Zachariáš
ČD, a.s., Odd. bezpečnosti a nouzového
plánování