

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ZÁSAHY JEDNOTEK HASIČSKÉHO
ZÁCHRANNÉHO SBORU SPRÁVY ŽELEZNIC PŘI
MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH V ŽELEZNIČNÍ
DOPRAVĚ**

Autor práce: David Trsek, Dis.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2021

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: David Trsek, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Zásahy jednotek Hasičského záchranného sboru Správy železnic při mimořádných událostech v železniční dopravě.

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Interventions of unit of the Fire and Rescue service of the Railway Administration in emergencies in railway transport.



Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Štěpán Kavan, PhD




Datum zadání bakalářské práce: listopad 2020

Cíl bakalářské práce: Zjistit zkušenosti velitelů jednotek a družstev HZS Správy železnic ze zásahů při mimořádných událostech v železniční dopravě a při nasazení speciální techniky.

Vedlejší cíl: Charakteristika postupů a prostředků HZS Správy železnic při mimořádných událostech v železniční dopravě.

Student: David Trsek, DiS.	11. 11. 2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, PhD.	16. 11. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23. 11. 20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce panu PhDr. Štěpánu Kavanovi, PhD. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

TRSEK, D. *Zásahy jednotek Hasičského záchranného sboru Správy železnic při mimořádných událostech v železniční dopravě*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 78 s. Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: HZS Správa železnic, vyprošťovací technika, mimořádná událost

V bakalářské práci je řešena problematika likvidace mimořádných událostí v železniční dopravě. Hlavním cílem je zjistit zkušenosti velitelů jednotek a družstev HZS Správy železnic ze zásahů při vyprošťovací techniky v rámci likvidací mimořádných událostí v železniční infrastruktuře. Vedlejším cílem je charakteristika postupů a prostředků HZS Správy železnic při mimořádných událostech v železniční dopravě.

V praktické části je uvedena analýza výsledků dotazníkového šetření. Cílem tohoto šetření bylo zjistit, praktické zkušenosti a připomínky velících zaměstnanců HZS SŽ při mimořádných událostech v železniční dopravě.

V práci je též část věnována historii „drážních hasičů“, některá specifika jejich činností a statistika nehodovosti v železniční dopravě.

ABSTRACT

TRSEK, D. *Interventions of units of the Fire and Rescue Service of the Railway Administration in emergencies in railway transport*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 78 p. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: HZS Railway administration, rescue technology, extraordinary event

The bachelor's thesis addresses the issue of liquidation of emergencies in railway transport. The main goal is to find out the experience of the commanders of units and teams of the HZS Railway Administration from interventions in rescue equipment in the liquidation of emergencies in the railway infrastructure. The secondary goal is to characterize the procedures and means of HZS of the Railway Administration in case of extraordinary events in railway transport.

The practical part presents an analysis of the results of the questionnaire survey. The aim of this survey was to find out the practical experience and comments of the commanding employees of HZS SŽ during extraordinary events in railway transport.

The work is also devoted to the history of "railway firefighters", some specifics of their activities and statistics of accidents in rail transport.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Historie Hasičského záchranného sboru Správy železnic	11
3 HZS Správa železnic, státní organizace	12
3.1 Základní úkoly Hasičského záchranného sboru Správy železnic, státní organizace	13
3.2 Mimořádné události - nehody na železnici	15
3.3 Požární technika používána u jednotek HZS SŽ.....	16
3.4 Speciální technické prostředky používané u jednotek HZS SŽ.....	20
4 Nehodové pomocné prostředky.....	22
4.1 Ohlašování mimořádné události a aktivace Nehodových pomocných prostředků.....	23
5 Mobilní výjezdová aplikace HZS SŽ.....	24
6 Řešení mimořádných událostí na železnici jednotkami HZS SŽ.....	25
6.1 Koordinace subjektů SŽ při MU	25
6.2 Uvedení místa MU do bezpečného stavu.....	26
6.3 Požár.....	26
6.4 Zásahy v napájecích stanicích (měnících)	27
6.5 Dopravní nehody na železničních přejezdech.....	27
6.6 Střet osoby nebo zvíře s drážním vozidlem.....	28
6.7 Nakolejování drážních vozidel.....	29
7 Analýza statistik mimořádných událostí vybraných činností.....	30
8 Dotazníkové šetření.....	34
8.1 Vyhodnocení dotazníků.....	34
9 Diskuze.....	59
Závěr	65
Seznam použitých zdrojů	67
Seznam zkratk	71

Seznam tabulek a grafů.....	72
Přílohy.....	73

Úvod

Bakalářská práce se zabývá Hasičským záchranným sborem podniku Správy železnic státní organizace (dále jen HZS SŽ), řešením nehod a havárií v železniční dopravě. Je skutečností, že dnešní svět se ve všech ohledech vyvíjí a zrychluje. To platí i v železniční infrastruktuře. Společnosti podílející se na železniční dopravě obnovují dosluhující techniku za novou, modernější, bezpečnější, ale také rychlejší. Zavádění nových, pokročilejších řešení, zvyšuje požadavky na kvalifikovanou obsluhu, sofistikovanější nástroje pro řízení a zvýšené požadavky na bezpečnost. Tím se společnosti snaží předcházet nehodám na tratích a zároveň tak chrání zdraví cestujících, kteří využívají k cestování železniční dopravu.

Havárie a nehody v železniční dopravě jsou specifické tím, že přivolané složky Integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) se mohou pohybovat v prostoru železniční tratě až poté, když je okolí nehody bezpečně zajištěno jednotkami HZS SŽ. V případě, že hrozí nebezpečí z prodlení (tj. jsou ohroženy životy nebo zdraví osob), by však byly složky IZS nuceny vykonávat záchranné práce i přes riziko zásahu elektrickým proudem. Z toho důvodu je odpovědnost za včasné zajištění provozu, šetření a zprovoznění místa události v železničním provozu výhradně na organizačních složkách Správy železnic státní organizaci.

Zvolené téma pro bakalářskou práci souvisí s autorovým profesním působením. Autor pracuje jako hasič již 24 let, z toho 13 let u HZS SŽ u jednotky Praha. Tam působil v různých funkcích, jako hasič, strojník, technik chemické služby. V současné době je velitelem směny.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit zkušenosti velitelů jednotek a družstev HZS Správy železnic ze zásahů při mimořádných událostech v železniční dopravě a při nasazení speciální techniky. Vedlejším cílem je analyzovat charakteristiky postupů, mobilních a technických prostředků HZS SŽ při mimořádných událostech v železniční dopravě.

Práce je zaměřena na využití speciální vyprošťovací techniky HZS SŽ při likvidaci nehod a havárií v souvislosti s provozem v železniční infrastruktuře. Okrajově se dotkne historie drážních hasičů a využije dat ze statistiky nehod na železničních tratích v ČR za uplynulých 5 let.

Autor v teoretické části čerpá z odborné literatury, z legislativních norem a zákonů, článků z odborných časopisů, které jsou zaměřené na historii drážních hasičů a speciální vyprošťovací techniky, z informací ze zásahových obvodů a z podpůrné vyprošťovací techniky Českých drah a.s. Na základě rešerše odborné literatury a platných legislativních předpisů se autor věnuje specifickým drážním předpisům při využití vyprošťovací techniky SŽ a nehodových pomocných prostředků ČD a.s. a dále se zabývá strategickým rozmístěním stanic HZS SŽ.

Praktická část se věnuje shromáždění, zpracování a analýze dat, která autor získal metodou anonymního dotazníkového šetření. Výběr této metody je vhodný pro zajištění potřebného množství dat, které objasní cíle bakalářské práce. Dotazníky byly rozeslány velitelům jednotek a velitelům družstev po celé České republice (dále jen ČR), tj. do všech 12 jednotek a 2 požárních stanic HZS SŽ. Velikost výzkumného souboru je závislý na návratnosti vyplněných dotazníků zpět autorovi bakalářské práce. Dotazník obsahuje 24 zjišťovacích otázek, které vyjadřují postoj k současnému vedení a řízení jednotek při likvidaci mimořádných událostí v železniční infrastruktuře. Získaná data z dotazníkového šetření jsou dále analyzována a využita ke zpracování výsledků bakalářské práce. V závěru práce jsou poté komparována a využita při zhodnocení rozmístění a využitelnosti speciální vyprošťovací techniky HZS SŽ v ČR.

2 Historie Hasičského záchranného sboru Správy železnic

Historie prvního hasičského sboru na železnici se začíná psát kolem roku 1868, kdy vznikl závodní sbor zvláštního druhu na Košicko-bohumínské železniční dráze se sídlem v Těšíně. V pozdějších letech druhé poloviny devatenáctého století byly postupně zakládány další hasičské tovární sbory v tehdy významných železničních uzlech¹.

V roce 1911 propukl na železničním nádraží ve Vídni obrovský požár a po této zkušenosti bylo státní železniční radou a ministerstvem železnic usneseno, aby ve velkých železničních stanicích, železničních opravárnách, byly zřízeny hasičské sbory.

Během druhé světové války vznikly první dobrovolné jednotky hasičů v železničních stanicích Liberec a Česká Třebová. Do roku 1952 byla požární ochrana železnic zajišťována jen dobrovolnými sbory. V roce 1953 začaly na důležitých dopravních uzlech vznikat první profesionální útvary požární ochrany železnic (ÚPOŽ). V roce 1953 vzniklo 12 útvarů. V následujícím roce přibýly 4 a v roce 1956 jeden. Od 1. ledna 1990 byly účelově zřízeny samostatné organizační jednotky pod názvem Správa požární ochrany železnic (SPOŽ) se sídlem v Plzni, Olomouci a Praze. Opatřením vrchního ředitele divize dopravní cesty Českých drah se od 1. ledna 1995 zřídila nová organizační jednotka divize dopravní cesty, Hasičská záchranná služba, se sídlem a ředitelstvím v Praze a útvary v Chebu, Praze, Plzni, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem, Kralupech nad Vltavou, Nymburku, Kolíně, Hradci Králové, České Třebové, Liberci, Olomouci, Ostravě, Přerově, Břeclavi, Brně. V roce 1999 vzniká pobočná jednotka útvaru Ústí nad Labem v Děčíně. Od 1. července 2008 se v rámci převodu části podniku stala Hasičská záchranná služba organizační složkou Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). HZS SŽDC byla nástupcem HZS ČD a.s.. Činnost byla vykonávána stejná jako dosud s tím rozdílem, že pro ČD a.s. či ČD Cargo byla vykonávána v rámci smluvního vztahu. Rok 2011 byl velmi významným z pohledu historie HZS. V rámci úspor a organizačních změn byly zrušeny jednotky v Břeclavi, Olomouci, Hradci Králové a v Děčíně. V březnu 2012 byla zrušena jednotka v Kolíně. K témuž datu vznikla nová jednotka v Havlíčkově Brodě, kam byly přesunuty síly a prostředky ze zrušené stanice v Kolíně².

¹ ČUMPELÍKOVÁ, H. *Ročenka 2009, Hasičská záchranná služba*. Praha, 2010, s. 2-3.

² ČUMPELÍKOVÁ, H. *Publikace 60. výročí založení Hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha, 2013, s. 6-7.

3 HZS Správa železnic, státní organizace

HZS SŽ je ze své podstaty zřízen dle zákona č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů a kategorizován z hlediska plošného pokrytí jako JPO IV, jako jednotka hasičského záchranného sboru podniku s místní působností na území svého zřizovatele. Jednotky HZS SŽ dle dohody uzavřené s MV-GŘ HZS ČR mohou být využívány k zásahům i mimo své územní obvody. Jsou zařazeny do plošného pokrytí krajů do prvních nebo druhých stupňů poplachu a jsou základní složkou IZS. Svou činnost provádějí na základě zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, vyhlášky MV č.247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů³.

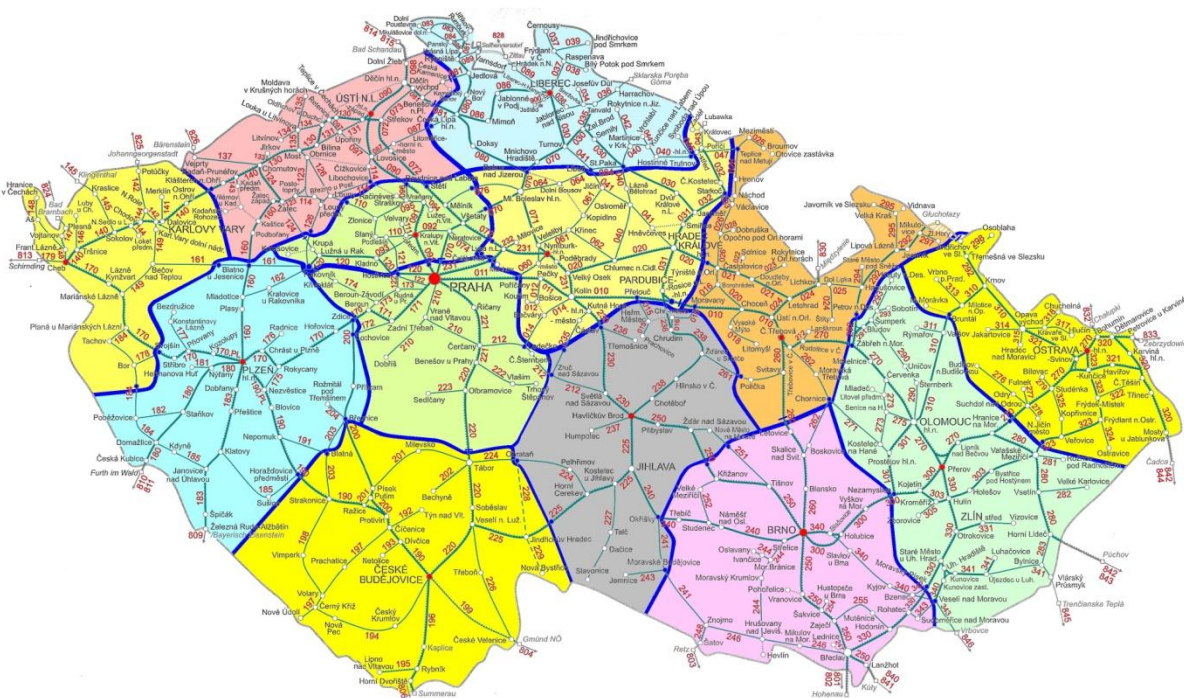
HZS SŽ je organizační složka Správy železnic, státní organizace a dělí se na ředitelství HZS, 12 jednotek PO a 2 požární stanice rozmístěné po celé ČR. Jednotky jsou dislokovány dle železničních uzlů v krajích ČR. A to v Praze, Plzni, Nymburku, Ústí nad Labem, Liberci, Chebu, Havlíčkově Brodu, České Třebové, Českých Budějovic, Brně, Ostravě, Přerově. Požární stanice jsou dislokovány jako pobočné stanice JPO Prahy v Kralupech nad Vltavou a Chomutově pro JPO Ústí nad Labem. Počet zaměstnanců jednotlivých jednotek a jejich technické vybavení vychází z výsledků posouzení požárního nebezpečí, nebo dokumentace zdolávání požárů příslušného hasičského záchranného sboru kraje.

Každá jednotka PO má stanoven interním předpisem ředitele HZS SŽ svůj zásahový obvod. Ty jsou definované státními hranicemi okolních států, koncem oblastních tratí, nebo vjezdovými či odjezdovými návěstidly železničních stanic. Zásahové obvody většinou zasahují do dvou a více krajů. Obsahují pouze železniční tratě, které jsou v majetku Správy železnic (patří do nich i lanová dráha vedoucí na Ještěd), nebo v majetku ČD a.s. a ČD Cargo, a.s., Neobsahují soukromé tratě a podnikové vlečky⁴:

³ ÚZ č.1105 – *Krizové zákony, HZS, Požární ochrana*. Ostrava, 2016, s. 165.

⁴ PECKA, B. *Pokyn ředitele HZS SŽDC č.1/2016*. Praha, 2016, s. 6.

Obr. 1: Mapa zásahových obvodů HZS Správy železnic, státní organizace⁵



3.1 Základní úkoly Hasičského záchranného sboru Správy železnic, státní organizace

Základní úkol HZS SŽ je ochrana zdraví, osob, majetku, životního prostředí. Specifickým úkolem je zajištění plynulosti kritické infrastruktury ČR.

JPO HZS SŽ konají svou činnost při:

- Součinnosti složek IZS při vyhlášení mimořádných událostí:
 - Spolupracují se složkami IZS při likvidaci MU
 - Spolupracují s dotčenými subjekty při likvidaci a vyšetřování MU
- Likvidaci požárů:
 - Všech železničních kolejových vozidel, včetně nákladů.
 - Na pozemcích, zařízeních a budovách v souvislosti s železniční infrastrukturou.

⁵ Zásahové obvody JPO HZS Správy železnic. In *Správa železnic, státní organizace* [online]. [cit. 2021-1-15]. Dostupné z WWW: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/viewarticle.aspx?oid=1859307>>.

- Dopravních nehodách:
 - Záchranných a likvidačních pracích v důsledku nehod dopravních prostředků v železniční dopravě.
 - Vyprošťování osob z havarovaných vozidel v souvislosti s nehodami dopravních prostředků.
 - Vyprošťování vozidel sjetých mimo komunikaci v ochranném pásmu železnice.
 - Odstraňování biologického materiálu v souvislosti střetů drážního vozidla s osobami a zvířaty včetně dezinfekce a úklidu kolejového svršku.
 - Součinnost s nehodovými prostředky ostatních dopravců včetně nakolejování železničních kolejových vozidel.
- Ekologických haváriích:
 - Likvidaci úniku nebezpečných látek z železničních kolejových vozidel a nákladů.
 - Přečerpávání nebezpečných látek z poškozených cisteren nebo přepravních obalů.
- Technické pomoci:
 - Zajištění vypnutí trakčního vedení zkratovacími soupravami při mimořádné události na železnici dle TNŽ 34 31 09⁶.
 - Požární asistenci související s železničním provozem.
 - Otevírání uzamčených prostor v případě nebezpečí z prodlení.
 - Likvidaci nebezpečně nakloněných stromů, spadlých stromů do průjezdného profilu železniční tratě, stromů znesnadňující výhled na návěstidla, stromů bránícím v rozhledových poměrech (stromům zasahujícím do rozhledových poloměrů) na železničních tratích.
 - Likvidaci ledových či sněhových převisů z nemovitostí v majetku Správy železnic a Českých drah.
- Ostatních událostech:
 - Zajištění bezpečnosti při zásahu jednotky PO a složky IZS na železnici, zastavení provozu provozním dispečerem.
 - Zajištění dopravy vyšetřovatelů mimořádných událostí na železnici z Odboru 18 SŽ.

⁶ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Technická norma železnic

- Protipožární kontrole při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě dle směrnice SŽDC č. 71. Provádí porovnání stavu lokomotivy dle dokumentace s aktuálním stavem a vystavují protokol o jízdě platící 30 kalendářních dní⁷.
- Mimo zásahové činnosti se podílí na:
 - Tvorbě metodických pokynů pro organizaci a řízení požární ochrany v ostatních organizačních složkách Správy železnic, určování pracovních postupů při zásazích.
 - Spolupracuje na přípravě požárních hlídek zaměstnanců SŽ a ČD.
 - Zajištění provozních kontrol požárních vodovodů, suchovodů a přenosných hasicích přístrojů v předepsaných termínech⁸.
 - Vyjadřování se k stavbám drah a protipožárních opatření v okolí drah dle zákona č.266/1994 Sb., o drahách a jeho prováděcích předpisů, z pohledu zajištění podmínek pro zásahovou činnost⁹.

3.2 Mimořádné události - nehody na železnici

V předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí je uvedeno: *Mimořádná událost v železniční dopravě je nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.* Provozovatel dráhy (SŽ) nebo drážní dopravy (ČD) pověřuje ke zjišťování příčin a vzniku MU (nehody) odborně způsobilé zaměstnance. Jako nezávislý národní orgán šetří příčiny a okolnosti vzniku MU Drážní inspekce. Ředitel inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy vydává předpis „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ ČD D17, který obsahuje metodické postupy a návody ke konkrétním úkonům v rámci šetření MU. Do vyhodnocení o šetření se MU zařazují do skupin, podle následků, příčin a okolností jejich vzniku. Skupina A zahrnuje závažné nehody, kterými se rozumí srážky, nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy k újmě na zdraví či smrti nejméně u 5 osob, nebo škodě velkého rozsahu. Do skupiny B se zařazují nehody, kterými se rozumí události, při kterých došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy újmou na zdraví, smrti osob,

⁷ ŠUTA, P. *Směrnice SŽDC č.71, Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty*. Praha, 2011, s. 17-19.

⁸ ŠTĚRBA, R. *Vědeckotechnický sborník ČD*. Praha, 2016, s. 4-5.

⁹ LOJDA, J. *Zákon o drahách. Komentář*. Praha, 2017, s.300.

nebo značné škodě. Skupina C obsahuje ohrožení, kterými se rozumí jiné MU, které nejsou závažnou nehodou nebo nehodou¹⁰.

Obecně lze nehodu definovat jako MU způsobenou člověkem nebo jeho jednáním, při které dojde k úmrtí, zranění či poškození člověka, zvířete, nebo věci v přímé souvislosti s danou událostí. Nehoda v železniční dopravě je MU, která vznikla v souvislosti s pohybem drážního vozidla při provozování drážní dopravy, s následkem smrti, újmy na zdraví, nebo závažné škodě na majetku. Železniční nehody mají svá specifika, která se váží k velikosti a specifikaci železničních souprav a drážních vozidel, značné hmotnosti, rozmanitosti a nebezpečí převáženého nákladu. Důležitým aspektem je také místo MU, které je často pro zásahovou techniku v nepřístupném terénu.

Mimořádné události mohou vzniknout z různých důvodů. Možné příčiny jsou selhání lidského faktoru, technická závada na drážních vozidlech, poškození kolejového svršku, závada zabezpečovacího zařízení, nebo vliv nepříznivého počasí.

3.3 Požární technika používána u jednotek HZS SŽ

Rozdělení techniky u HZS SŽ se řídí podle Řádu strojní služby, vydaného MV - Generálním ředitelstvím HZS ČR dle účelu:

- Základní – je určena k likvidaci požárů, přepravuje posádku, hasivo a věcné prostředky určené k hašení (např. CAS – cisternová automobilová stříkačka, DA – dopravní automobil, RZA – rychlý zásahový automobil)
- Speciální – přepravuje posádku a umožňuje provádění technických zásahů a hasebních prací (např. AP – automobilová plošina, TA – technický automobil, AJ – automobilový jeřáb)
- Pomocná – přepravuje hasivo, věcné prostředky určené k hašení, k přepravě osob. Není určena pro zásahovou činnost (NA – nákladní automobil, OA osobní automobil)

Dle hmotnosti:

- Lehké (L) – do 7 500kg
- Střední (M) – převyšující 7 500kg, ale maximálně 16 000kg
- Těžké (S) – více než 16 000kg

¹⁰ SNOZA, L. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí* [online]. Praha: České dráhy, 2006 [cit. 2021-1-20]. Dostupné z WWW: <<http://docplayer.cz/18326320-Ceske-drahy-a-s-cd-d-17-predpis-pro-hlaseni-a-setreni-mimoradnych-udalosti-uroven-pristupu-a.html>>.

Dle konstrukce podvozku:

- Silniční – automobily určené hlavně pro jízdu hlavně po zpevněných komunikacích
- Smíšené – automobily určené pro jízdu i částečně po nezpevněné komunikaci
- Terénní – automobily určené pro jízdu hlavně mimo zpevněné komunikace

Dle rozsahu požárního příslušenství:

- Základní
- Speciální
- Redukovaná
- Rozšířená
- Technická
- K hašení lesních požárů
- Chemická
- Ropná¹¹

Mezi nejčastěji užívanou techniku patří bezpochyby CAS - cisternová automobilová stříkačka, která je určena pro přepravu družstva 1+5, nebo 1+3 podle typu kabiny, přepravu hasiva a příslušenstvím určeným k požárnímu zásahu. U HSZ SŽ je nejvíce zastoupena tato technika na podvozku Scania, výjimečně na podvozku Tatra.

Nástavba CAS tvoří nádrž na vodu a pěnídlo. Po stranách jsou roletové skříně, kde je uloženo vybavení potřebné k likvidaci MU. Jako prvovýjezdová technika je vybavena mimo základní, rozšířenou výbavou např. detekčními přístroji na zjištění nebezpečných látek, termokamerou, osvětlovacími balony, nebo speciálními prostředky pro zásahy na železnici jako, zkratovací soupravy, nebo kolejový vozík na přepravu materiálu po železnici.

Značně využívané je i lehký technický automobil TA-L3R Nissan Navara. Je zejména určen k odstraňování dřevin ohrožující bezpečnost železniční dopravy, k likvidaci obtížného hmyzu a pro přepravu hasičů specialistů pro práci ve výškách a nad volnou hloubkou.

Pro přepravu velitele na místo zásahu a dovozu zaměstnanců Správy železnic Odboru 18 k řešení MU, slouží VEA – velitelské automobily především vozy Škoda Yeti 4x4 a Octavia Scout 4x4.

¹¹ 56 Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky. In *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského sboru České republiky a náměstka ministra vnitra*. Praha, 2018, s. 17-18.

Automobilové plošiny AP se používají k rychlému zásahu hasičů při požárech výškových objektů, při záchraně osob nebo při technické pomoci např. odstranění nebezpečných ledových převisů. U jednotek HZS SŽ jsou dislokované AP 27 (obr. 2) na stanicích v Praze, Nymburku a Chebu. AP 20 na podvozku Liaz je zařazena na jednotce v Liberci. V Plzni, a Ostravě jsou umístěny teleskopické kontejnerové plošiny s pracovním dosahem 23 metrů (obr. 3). Jednotka Ústí nad Labem a Havlíčkův Brod disponují automobilovou plošinou na podvozku Avia a dosažitelnou pracovní výškou 16 metrů¹².

Vyprošťovací automobily VYA (VYA-S1- Scania), AV 15¹³ a jeřáby (AJ 28, AJ 35) jsou určena zdvihací zařízení jak pro vyprošťovací práce, tak pro jeřábové práce. Automobily jsou vybavené navijáky, které se využívají k vyprošťovacím a z části odtahovým operacím. VYA-S1-Scania (obr.4) je vybavena dvěma lanovými navijáky a hydraulickým nakládacím jeřábem. Tyto speciální osmikolové vyprošťovací automobily Scania pro zásahy na železnici, byly v roce 2018 začleněny do činnosti u jednotek drážních hasičů v Praze, České Třebové, Přerově a Havlíčkově Brodě. Víceúčelové jeřáby AV 15 na podvozku Tatra, využívají ke své činnosti jednotky HZS SŽ Brno, Liberec, Plzeň a Ústí nad Labem. Automobilový jeřáb AJ 20 je dislokován na požární stanici v Chomutově a jeřáby s vyšší nosností AJ 28 (obr. 5) v Praze, Nymburku, Havlíčkově Brodě, Přerově a Ostravě. Nejnovějšími jeřáby byly dovybaveny vybrané drážní jednotky v Českých Budějovicích, Chebu, Liberci, Brně a požární stanici v Kralupech nad Vltavou v roce 2018 – 2019. Jednalo se o dvounápravový mobilní teleskopický jeřáb Liebherr (obr. 6) s nosností 35 tun¹³.

Specifická technika pro užití při likvidacích MU v železniční infrastruktuře je bezpochyby „Dvoucestné vozidlo“. Je určeno jak pro jízdu po silniční komunikaci, tak i po kolejovém svršku. Je uzpůsobeno k tažení železničních vozů. Obsluhovatel této techniky musí mít odbornou způsobilost dle zákona č.266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů k řízení drážních vozidel na regionálních, celostátních drahách a na vlečkách. Tento technický automobil na podvozku Praga (obr. 7) využívá jednotka HZS

¹² Drážní hasiči v Ostravě a Plzni disponují Ategem s nosičem kontejnerů, nakládacím jeřábem, chemickým kontejnerem a pracovní plošinou. In *Požáry.cz* [online]. 2019 [cit. 2021-1-25]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/211922-drazni-hasici-v-ostrave-a-plzni-disponuji-ategem-s-nosicem-kontejneru-nakladacim-jerabem-chemickym-kontejnerem-a-pracovni-plosinou/>>.

¹³ Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty převzala první jeřáb Liebherr. In *Požáry.cz* [online]. 2018 [cit. 2021-1-24]. Dostupné z WWW: < <https://www.pozary.cz/clanek/197025-hasiccka-zachranna-sluzba-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-prevzala-prvni-jerab-liebherr/>>.

SŽ v Nymburku. Od konce roku 2016 využívají jednotky v Liberci a Ostravě dvoucestné technické automobily s hydraulickou rukou na podvozku Renault¹⁴.

Dalším specifickou vyprošťovací technikou je VT – 72 B. Vyprošťovací tank VT – 72 B (obr. 8) původně vojenské pásové vozidlo, je vybaveno jeřábem, který může zvedat břemena do hmotnosti 19 tun, dvěma navijáky o délce 200m a tažné síle 300 kN a buldozerovou radlicí, která slouží ke stabilizaci a zapření tanku při tažení, nebo k menším terénním úpravám. Pásový podvozek poskytuje tanku výborné jízdní vlastnosti v těžkém a nezpevněném terénu a ten se tak dostane i na místa, kam kolová technika nemůže. Je využíván při vyprošťování zapadlých, zavalených, převrácených vozidel, vlaků apod. Veliký pomocník je i při demolici budov a objektů. Tato těžká technika je umístěna v Praze, Havlíčkově Brodě, Českých Budějovicích a Přerově¹⁵.

Důležitá je i otázka přepravy pomocné a vyprošťovací techniky. V roce 2020 byly na jednotky JPO HZS SŽ Praha a Přerov, dodány tahače Volvo FH 64 T6HA s teleskopickými podvalníky Noteboom (obr. 9). Souprava přepravuje hlavně vyprošťovací tank, ale i pomocnou techniku a slouží i pro přepravu dle požadavků zřizovatele HZS SŽ¹⁶. Převoz techniky k MU a výcviku u jednotek Havlíčkův Brod a České Budějovice je řešen smlouvou o dodání přepravních služeb se soukromým subjektem.

U jednotky HZS SŽ JPO Nymburk je trvale v pohotovosti tankovací kontejner, který slouží pro přepravu a výdej nafty, nebo lehkých topných olejů (obr. 10). Je využíván při dlouhodobých zásazích, nebo při nasazení tankové techniky. V přední části cisterny je nádrž na 4 200 litrů paliva a v zadní části je umístěna čerpací technologie¹⁷.

Technické automobily na podvozku Mercedes Benz Unimog U 4023 (obr. 11) jsou využívány pro přepravu nakolejovacích prostředků a požárního příslušenství, protože jejich světlá výška a konstrukce vozidla, jsou optimální pro jízdu v nesnadno přístupných místech v blízkosti železnice. Na přední části je instalován lanový naviják s délkou tažného lana 30 metrů, jehož tažná síla je 51 kN. Na zadní části ložné plochy je umístěno hydraulické čelo s nosností 1 tuny, které velmi výrazně ulehčí s manipulací

¹⁴ Po silnici i po kolejích. Nové technické Renaulty Správy železniční dopravní cesty umí jezdit jako vlak. In *Požáry.cz* [online]. 2016 [cit. 2021-1-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/148770-po-silnici-i-po-kolejich-nove-technicke-renaulty-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-umi-jezdit-jako-vlak/>>.

¹⁵ Kolektiv autorů. *10 let Záchraného útvaru HZS ČR*. Praha, 2019, s. 48.

¹⁶ Dvojici nových tahačů Volvo s teleskopickými návěsy Noteboom pořídili hasiči Správy železnic pro transport těžké techniky i havarovaných vlaků. In *Požáry.cz* [online]. 2020 [cit. 2021-1-30]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/232611-dvojici-novych-tahacu-volvo-s-teleskopickymi-navesy-noteboom-poridili-hasici-spravy-zeleznic-pro-transport-tezke-techniky-i-havarovanych-vlaku/>>.

¹⁷ KOBIT – THZ. In *Facebook* [online]. 2021 [cit. 2021-2-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.facebook.com/kobit.thz>>.

těžkých vyprošťovacích prostředků. Vozidlo je možné využít i k evakuaci osob z vlakových souprav¹⁸. Touto terénní technikou disponují drážní jednotky v Plzni, Liberci, České Třebové, Brně, Přerově a Ostravě.

U jednotky HZS SŽ Praha je zařazen těžký technický automobil TA S3T na vojenském podvozku TATRA 815 8X8 (obr. 12) jako jediná svého druhu v ČR. Toto vozidlo je předurčeno pro likvidaci nehodových událostí v těžko přístupném terénu. Disponuje dvěma teleskopickými stožáry s osvětlením o výkonu 2000 W napájenými z vlastního generátoru, jehož výkon je 16 kW, což umožňuje i napojení dalších elektrických zařízení. Pro likvidaci nehodových událostí je ve vozidle instalována těžká sada vyprošťovacího nářadí fa. Holmatro, plynovou svářecí soupravou a nakolejovacím zařízením Hoesh .

Při nutnosti úprav terénu v rámci likvidačních, nebo obnovovacích prací se využívají smykové nakladače UNC (obr. 13). Jsou dislokované u jednotek v Ostravě, Nymburku, Havlíčkově Brodě, Liberci, Ústí nad Labem a požární stanici Kralupech nad Vltavou.

Cílem zřizovatele jednotek HZS SŽ je docílit sjednocení techniky na svých jednotkách s využitím kontejnerového systému. Požární kontejnerové podvozky Mercedes Benz Atego (obr. 14) již disponují jednotky v Plzni, Nymburku, Ostravě, Havlíčkově Brodě a Ústí nad Labem. Jednotlivé nástavby jsou umístěny dle potřeb a možnosti adekvátního uložení a parkování této techniky. Tato technika je v případě potřeby vysílána po celém území působnosti Správy železnic a k zásahové činnosti při výzvě HZS ČR.

Autobus Karosa, který je dislokován na jednotce HZS SŽ v Ústí nad Labem, je využíván jako evakuační vozidlo, nebo jako týlové zabezpečení při dlouhodobých zásazích. Autobus je též využíván při dopravě požárních družstev na sportovní soutěže, nebo při přepravě zaměstnanců na požadavek zřizovatele.

3.4 Speciální technické prostředky používané u jednotek HZS SŽ

Drážní hasiči ke své činnosti využívají obdobné prostředky jako HZS ČR. Ale mimo základní, mají i specifické, které jim výrazně pomáhají či usnadňují činnost. Jedním z nich jsou zkratovací soupravy k zajištění bezpečného stavu vypnutého

¹⁸ EASYWEB. *TA-MERCEDES-BENZ* [online]. © 2021 [cit. 2021-1-30]. Dostupné z WWW: <<https://www.kobit-thz.cz/produkty-ta-mercedes-benz-detail-435>>.

trakčního vedení. Na každé JPO HZS SŽ musí být minimálně 6 zkratovacích souprav a 3 páry dielektrických rukavic. Součástí jsou i zkoušečky VN a VVN (obr. 15)¹⁹.

Velikým pomocníkem při přepravě prostředků po kolejišti je ruční kolejový vozík. Jedná se o lehký dopravní prostředek ovládaný lidskou silou k transportu náradí a potřebného materiálu po kolejích při zásahové činnosti jednotek PO na železnici. Nosnost vozíku je 500 kg (obr. 16)²⁰.

Při likvidaci nehod na železnici se používá hydraulické vyprošťovací zařízení, které zvládne pracovat i s nejsilnějšími materiály, za kterých jsou vyrobeny konstrukce železničních vozů, tzv. „těžké sady“. Jednotky HZS SŽ jsou vybaveny těmito prostředky převážně od fa. Holmatro (obr.17)²¹, výjimečně od fa. Lucas. Při potřebě použití podpěr, nebo stabilizaci havarovaných vozidel, kterou jsou většinou vybaveny technické jsou využívány prostředky fa. Paratech, nebo ji sestavy Holmatro Power Shore²².

Všechny drážní jednotky jsou vybaveny speciální jednoúčelovou plošinou, která umožňuje bezpečně vykonávat záchrannou činnost ve výšce 140 cm od kolejového svršku (obr.18)²³. Při nutnosti evakuace cestujících z železničních osobních vozů, je používána speciální evakuační lávka, která se uloží do dveří vedle sebe stojících vagonů. Lávka je z hlediska bezpečnosti evakuovaných osazena vodícím zábradlím.

Základním nakolejovacím prostředkem vykolejených železničních vozidel jednotek HZS SŽ jsou hydraulické soupravy Hoesch, novější typy MFD Hegenscheidt, nebo hydraulické sestavy značky Lukas. Soupravy se skládají z takzvaného pevného železničního mostu, posunovací kluzné jednotky, hydraulických teleskopických válců a posunovací nápravy (obr. 19).

Technická vozidla určená k likvidaci železničních nehod jsou vybavena autogenními soupravami. Jedním z typů MU, který se občas stane, je uvolnění železniční tratě od sesutého skalního masivu do kolejiště. Některé tratě jsou vedeny skalnatou krajinou a stane se, že vlivem povětrnostních podmínek je uvolněn skalní útvar, který se dostane do kolejiště a trať je neprůjezdná. Jednotky HZS SŽ Praha a

¹⁹ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Pokyn ředitele HZS o zajištění bezpečného stavu vypnutého trakčního vedení.

²⁰ Ruční kolejový vozík 500kg. In *THT.cz* [online]. © 2019 [cit. 2021-2-2]. Dostupné z WWW: <<https://www.tht.cz/cs/ostatni-technika/rucni-kolejovy-vozik-500-kg>>.

²¹ Hydraulické hadicové náradí. In *Holmatro-JaGa.cz* [online]. 2021 [cit. 2021-2-2]. Dostupné z WWW: <<https://www.holmatro-jaga.cz/produkty/vyprostovaci-naradi/hydraulicke-hadicove-naradi>>.

²² Podpěry Power Shore. In *Holmatro-JaGa.cz* [online]. 2021 [cit. 2021-2-2]. Dostupné z WWW: <<https://www.holmatro-jaga.cz/produkty/vyprostovaci-naradi/asistencni-a-zvedaci-naradi/podpery/mechanicke-podpery>>.

²³ Manipulační plošiny pro záchranáře. In *Zahas-sro.cz* [online]. 2019 [cit. 2021-1-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.zahas-sro.cz/manipulacni-plosiny-pro-zachranare/>>.

Liberec mají ve výbavě přenosné hydraulické zařízení Permon, jehož pracovní nástroje, jako vrtací, sbíjecí nebo bourací kladivo jsou konstrukčně vyrobeny k dlouhodobým a náročným bouracím pracím (obr. 20)²⁴.

4 Nehodové pomocné prostředky

Při větších železničních nehodách, nebo v případě, že HZS SŽ není schopné svými SaP likvidační, nebo obnovovací práce provést, povolá VZ ke spolupráci Nehodové pomocné prostředky (dále jen NPP) ČD a.s.. Ty jsou začleněné do struktury Oblastních center údržby kolejových vozidel (dále jen OCÚ). Obě složky zabezpečují ve spolupráci specifický okruh činností a mají určené postupy, které vedou ke kvalifikované lokalizaci vzniklých nehod a havárií. NPP slouží k odstraňování následků železničních nehod a odsunu vozidel z místa nehody, aby bylo možné obnovit železniční provoz. Tuto techniku obsluhují zaměstnanci OCÚ, jejichž hlavním pracovním zařazením je opravárenská práce na železničních kolejových vozidlech v centrech OCÚ. Podle druhu techniky jsou zaměstnanci OCÚ zařazeni do nehodových pomocných vlaků (NPV) a nehodových jeřábových jednotek (NJJ). Podle kvality výbavy jsou NPV klasifikovány jako:

- Důležité – mají nepřetržitou pohotovost k výjezdu a jsou kromě NPV vybaveny i kolejovým jeřábem. Osádku tvoří 16 zaměstnanců.
- Méně důležité – mají jen nehodový vlak s nepřetržitou pohotovostí k výjezdu. V pohotovosti k výjezdu je připravena osádka 12 zaměstnanců.
- Malé – mají prostředky využitelné pouze v pracovní době OCÚ a osádku tvoří 6 zaměstnanců.

Nehodový pomocný vlak je složen z nářadového vozu, ve kterém je uloženo veškeré nářadí, autogenní souprava, dřevěné podklady, pomůcky pro nakolejování, náhradní zdroj elektrické energie a hydraulická nakolejovací souprava Hoesch nebo Lukas. Součástí je obytný vůz, který poskytuje týlové zabezpečení při dlouhodobých zásazích. Hnacím vozidlem je lokomotiva s nezávislým pohonem. Jestliže je přiřazena i nehodová jeřábová jednotka, je její součástí nářadový vůz, kde jsou uložena lana a vázací technika²⁵.

²⁴ Permon, s.r.o. [online]. © 2020 [cit. 2021-2-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.permon.cz>>.

²⁵ Interní materiály Českých drah, a.s., Předpis pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel.

V současné době jsou v provozu už jen kolejové jeřáby EDK 300 s nosností 60 tun, EDK 500 s nosností 80 tun, EDK 750 s maximálním vyložení 14m a nosností 125 tun, EDK 1000 s maximálním vyložení 30m a nosností 125 tun. Jsou dislokovány NPV s NJJ EDK 750 OCÚ střed PJ (provozní jednotka) Praha Vršovice, NPV s NJJ EDK 750 OCÚ Brno, NPV s NJJ EDK 750 OCÚ Bohumín, NPV s NJJ EDK 1000 OCÚ Česká Třebová, NPV s NJJ EDK 750 OCÚ Děčín, OCÚ Plzeň již disponuje jen NPV²⁶.

4.1 Ohlašování mimořádné události a aktivace Nehodových pomocných prostředků

Ohlašovací povinnost MU má každý zaměstnanec, nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli drážní dopravy, pokud tuto událost zjistili, nebo se o ní věrohodně dozvěděli. Ohlašovací pracoviště jsou pracoviště výpravčích železničních stanic, vedoucích dispečerů, nebo dozorujících dispečerů. Ohlašovací pracoviště po přijetí oznámení o vzniku MU provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a podle její povahy bezodkladně ohlásí MU:

- PČR, je-li MU s následkem smrti, újmy na zdraví, při vzniku značné škody na majetku, nebo na životním prostředí, nebo je-li důvodné podezření, že MU vznikla spácháním trestného činu.
- OPIS HZS kraje, COIS HZS SŽ, popřípadě ZZS kraje, v případě potřeby zajištění záchranných prací²⁷.
- Drážní inspekci
- Zaměstnanci Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy²⁸

Po příjezdu JPO HZS SŽ na místo události, si velitel drážní jednotky, dle BŘ JPO převezme velení. V případě že VZ nebude moci zajistit SaP k odstranění nehody, uvědomí prostřednictvím Operačního a informačního střediska HZS SŽ vedoucího dispečera oblastního provozu, strojmistra příslušného OCÚ a vyžádá si výpomoc NPP.

²⁶ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Smlouva o využití nehodových pomocných prostředků.

²⁷ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, e znění pozdějších předpisů (Zákon o integrovaném záchranném systému) [online]. 2000 [cit. 2021-2-28]. Dostupné z: WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx>>.

²⁸ SNOZA, L. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí* [online]. Praha: České dráhy, 2006 [cit. 2021-1-20]. Dostupné z WWW: <<http://docplayer.cz/18326320-Ceske-drahy-a-s-cd-d-17-predpis-pro-hlaseni-a-setreni-mimoradnych-udalosti-uroven-pristupu-a.html>>.

Na místo MU se dostaví zástupce dopravce a zaměstnanec Nehodové pohotovosti provozovatele dráhy. Po vystavení objednávky na likvidační práce, strojmistř aktivuje dle svolávacího plánu pohotovostní jednotku NPP. V pracovní době OCÚ musí být NPP připraveny k výjezdu maximálně do 15 minut od převzetí příkazu k jízdě strojmistřem. Mimo pracovní dobu musí být NPP připraveny k výjezdu maximálně do 25 minut od převzetí příkazu. Zaměstnanci nehodové čety NPP v mimopracovní době, drží domácí pohotovost s tím, že musí být zabezpečeno jejich svolání a dostavení se na určené místo v souladu s aktivačními časy. Po uvedení NPP do činnosti Vedoucí nehodové čety žádá hlavního regionálního dispečera o uvolnění trasy k místu nehody²⁹.

5 Mobilní výjezdová aplikace HZS SŽ

Zaměstnanci Aparátu HZS SŽ IT oddělení vytvořili ke snadnější komunikaci při řešení MU v rámci Správy železnic informační a komunikační systém TereZa (Terénní Zařizování), které slouží pro podporu jednotek. Systém využívá bezdrátové sítě mobilních operátorů. Přenos je zajištěn datovým přenosem, SMS bránou, nebo hlasovým projevem. Systém se skládá z komunikačního serveru, ovládacích panelů na COIS a OIS (Celostátní operační informační středisko HZS SŽ, operační informační středisko HZS SŽ) a aplikace TereZa na mobilních zařizováních. OIS HZS SŽ pracuje při vyhlášení MU stejně jako KOPIS HZS ČR v dispečerském programu „Spojař“ pro řízení výjezdu, která přenáší informace o události do mapy IZS „GIS“. Zároveň se údaje přenáší do panelu OIS HZS SŽ, kde se zobrazuje aktuální poloha vozidel a všech přihlášených zařizováních k události. Systém nabízí také kontakty například na jednotlivé výpravčí žel. stanic, řídicích dispečerů železničního provozu, nebo představitelů mysliveckých honiteb.

Princip činnosti spočívá v zajištění přenosu informací mezi OIS a zaměstnanci SŽ. OIS posílá na mobilní zařizování jízdní příkazy a zprávy o události. Výjezdová mobilní zařizování posílají zpět informace o průběhu zásahu. Systém poskytuje mobilní informační podporu v oblasti navigace (GPS, adresa, číslo železničního přejezdu), komunikace při zásahových činnostech (telefon, textové zprávy, verbální projev), dodání potřebných informací (fotografie, text, zvukový záznam) a umožňuje využít uložení užitečné informace (registr nebezpečných látek, karty vozidel apod.). Aplikací jsou vybaveny všechny služební tablety v mobilní požární technice, služební výjezdové

²⁹ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Smlouva o využití nehodových pomocných prostředků.

telefony, ale mohou být nainstalovány i do soukromých mobilních telefonů jako pozorovatelská zařízení, které sledují komunikaci a mohou do ní i vstupovat. Díky tomuto systému došlo v posledních letech k výraznému pokroku v komunikačních aktivitách při řešení událostí³⁰.

6 Řešení mimořádných událostí na železnici jednotkami HZS SŽ

V této kapitole budou řešeny specifické postupy činností jednotek HZS SŽ při MU týkajících se prostředí železničního provozu.

6.1 Koordinace subjektů SŽ při MU

Zásahy u MU v blízkosti železničních tratí je nutné z důvodu odborných činností a manipulací provádět v úzké spolupráci se zaměstnanci železnice. O zásahu je nutné prostřednictvím KOPIS informovat operační středisko HZS SŽ. Jeho prostřednictvím povolat jednotku HZS SŽ a vyzoomět příslušné zaměstnance železnice. Jedná se například o elektro dispečera provozu, nebo výpravčího ve službě, který zajistí vypnutí trakčního vedení v místě probíhajícího zásahu podle požadavků VZ. Důležité je v co nejkratší možné době o situaci na místě informovat dispečera centrálního dispečerského pracoviště, který vyloučí železniční provoz na místě zásahu, nebo provoz přizpůsobí aktuálním podmínkám. Jeli na místě nutné uvést do bezpečného stavu hnací železniční vozidlo (HŽV), nebo při nutnosti posunu HŽV povolává se na místo strojvedoucí, nebo jiný oprávněný zaměstnanec, který je oprávněn řídit podle druhu trakce HŽV. Na místo nehody dispečer povolává službu vykonávajícího zaměstnance Nehodové pohotovosti provozovatele drážní dopravy. Ten na místě spolupracuje s VZ při koordinaci likvidačních prací³¹. Z hlediska vyšetření nehodové události je třeba na místo povolat zaměstnance Správy železnic z odboru 18, který po vyšetření a zadokumentování nehody dává pokyn k likvidačním pracím, nebo k opětovnému obnovení železničního provozu.

³⁰ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Mobilní výjezdová aplikace.

³¹ KOLEKTIV AUTORŮ. Zásah pod trakčním vedením. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava, 2017, s.446-448.

6.2 Uvedení místa MU do bezpečného stavu

Základním bezpečnostním předpokladem při zásahu v ochranném pásmu železnice je zastavení provozu, které zajistí centrální, nebo regionální dispečer provozovatele dráhy. Dalším bezpečnostním aspektem je uvedení trakčního vedení do bezpečného stavu vypnutím a následné zajištění před případným opětovným zapnutím. To zajišťují zaměstnanci elektroúseku, nebo v případě nebezpečí z prodlení se VZ telefonicky domluví s centrálním dispečerem provozu o vypnutí trakce v daném úseku. Poté zaměstnanec HZS SŽ s platným osvědčením za použití zkratovacích souprav a bezpečnostních pomůcek provede zajištění již vypnutého trakčního vedení³².

6.3 Požár

Největším problémem a rizikem při hašení požáru na železnici, je bezpochyby přítomnost trakčního vedení, dopravní provoz a rozmanitost konstrukcí drážních vozidel. Požár může vzniknout v prostředí kolejového svršku, na technologickém zařízení, na hnacím³³ nebo taženém³⁴ kolejovém vozidle. Plány konstrukcí, typy a množství provozních náplní a nebezpečných míst jsou uloženy na operačních střediscích HZS SŽ. Jedná se elektrotechnické vybavení, rozvodné potrubí, baterie, nebo i tlakové vzduchové nádoby. Při zásahu je nutné na tyto věci dbát a postupovat dle metodických listů Bojového řádu a konspektů odborné přípravy JPO. Při požárech v OCÚ, SOKV a opravárnách železničních kolejových vozidel je nutné dodržovat taktické postupy zásahu dle metodických listů vydaných Správou železnic. V těchto objektech musí VZ počítat s následujícími komplikacemi:

- Kolejiště se nachází i uvnitř objektů
- Neoznačené a nezajištěné prostory montážních jam, točen a přesuven
- Velké množství pohonných hmot ve skladech a v nádržích hnacích žel. vozidel
- V budovách rozvody technických plynů a přítomnost trakčního vedení
- Sklady hořlavých materiálů (polystyren, koženky, dřevěné výrobky, barvy apod.)
- Lakovny pro povrchovou úpravu železničních vozidel

³² Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Pokyn ředitele HZS o zajištění bezpečného stavu vypnutého trakčního vedení.

³³ KOLEKTIV AUTORŮ. Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava, 2017, s.436-441.

³⁴ KOLEKTIV AUTORŮ. Zásah na tažených železničních kolejových vozidlech. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava, 2017, s.442-445.

- Trafostanice – měnirny napětí³⁵

6.4 Zásahy v napájecích stanicích (měnirných)

Jsou to samostatně stojící oplocené objekty, ve kterých je umístěno zařízení, které slouží k transformaci velmi vysokého napětí na vysoké napětí a jeho usměrnění pro potřeby trolejového napájení a zabezpečovacího zařízení železnice. Provoz těchto zařízení je většinou dálkově řízené elektrodispečerem. Před započítím zásahu v objektu měnirny musí být zařízení vypnuto a zajištěno do bezpečného stavu. Provozovatel zařízení vydává pokyny a plány k činnosti a zásahu na těchto zařízeních.

6.5 Dopravní nehody na železničních přejezdech

„Železniční přejezd je místo, kde se úrovně kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese a označené příslušnou dopravní značkou“. Každý železniční přejezd na celostátních a regionálních drahách ve vlastnictví státu je označen jedinečným a nezaměnitelným číslem ve tvaru P1, P2, P3...P9000. Na regionálních tratích, které nevlastní stát jsou železniční přejezdy značeny P9001 – P9999. Železniční přejezd na vlečce má označení P10001 – P99999. Ke každému přejezdu jsou na operačních střediscích HSZ SŽ uloženy informace s kontakty na příslušného dispečera a obsluhovatele dráhy. Při zásahu u MU na železničním přejezdu je nutno počítat s možnými komplikacemi:

- Nemusí být zcela zastaven provoz na všech přilehlých železničních tratích.
- I při vypnutém trakčním vedení může jet při nezastaveném provozu drážní vozidlo nezávislé trakce, např. speciální montážní hnací vozidlo nebo dieslová lokomotiva.
- Stržené nebo přetržené trakční vedení.
- Nebezpečí úrazu elektrickým proudem.
- Vlaková souprava může zastavit ve velké vzdálenosti od železničního přejezdu.
- Nebezpečí vzniku požáru pohonných hmot z havarovaných vozidel.
- Nebezpečí úniku přepravovaných nebezpečných látek.
- Nedostatek prostoru k ustavení techniky a vozidel složek IZS.

³⁵ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Pokyn ředitele HZS, Metodické listy taktických postupů zásahu na železnicích.

Při příjezdu na místo zásahu je nezbytné odstavit techniku v bezpečné vzdálenosti od zařízení dráhy minimálně 2,5 m od krajní osy koleje. Po příjezdu na místo nehody se průzkumem zjišťuje nejprve ohrožení osob, následně u elektrifikovaných tratí uvedení trakčního vedení do bezpečného stavu, únik nebezpečných látek, jimiž by mohlo být ohroženo životní prostředí a zamezení vzniku požáru. Přednostně se provádí záchrana, vyproštění a první pomoc zraněným osobám. V případě nutnosti je organizována evakuace osob z ohroženého prostoru. Je nutné zajistit informovanost dotčených složek³⁶. Po celou dobu zásahu probíhá koordinovaná spolupráce se složkami IZS a složkami Správy železnic šetřící MU a zástupci dopravce podílející se na likvidačních pracích a zprovoznění tratí. Obnovení provozu provádí po ukončení prací po dohodě se všemi zúčastněnými vedoucími pracovníky na regionální centrum železničního provozu velitel zásahu, nebo vedoucí odklízecích prací³⁷.

6.6 Střet osoby nebo zvíře s drážním vozidlem

Specifickou činností drážních hasičů je i střet drážního vozidla s osobou nebo se zvířem. K událostem srážky osoby drážním vozidlem dochází buď nedodržením bezpečnostních opatření v okolí železničních tratí, nebo s úmyslem dobrovolné ztráty života. Prvotní činností po příjezdu na místo střetu je zjištění poranění osoby a následná první pomoc. Tyto události ve většině případů na operační středisko HZS SŽ hlásí dispečer provozu, který dostává informaci o kolizi, od zúčastněného strojvedoucího. Na rozkaz VZ dispečer upraví, nebo zcela vyloučí provoz na tratích v místě události po dobu záchranných činností a vyšetřování dotčenými orgány. Jednotky HZS SŽ do příjezdu ZZS poskytují zraněným osobám první pomoc. V případě zranění neslučitelných se životem po vyšetření lékařem a koronerem, jsou ostatky odstraněny z kolejiště a provedena očista a desinfekce kolejového svršku a popřípadě i drážního vozidla. Po ukončení prací a opuštění prostoru tratě všech zúčastněných, dává VZ pokyn dispečerovi dopravy o možnosti obnovení provozu³⁸.

V případě srážky drážního vozidla se zvířem, hospodářským nebo domácím zvířectvem, je operačním střediskem HZS SŽ uvědomen místně příslušný zástupce mysliveckého sdružení, majitel, zemědělec nebo zástupce místní samosprávy,

³⁶ Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Pokyn ředitele HZS, Metodické listy taktických postupů zásahu na železnici.

³⁷ KOLEKTOV AUTORŮ. Mimořádnosti v provozu železniční osobní dopravy. In *Katalog typových činností složek IZS*. Ostrava, 2015, s. 5-27.

³⁸ KOLEKTIV AUTORŮ. Nebezpečí infekce. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava, 2017, s. 60-63.

k likvidaci uhynulé zvěře. Po předání ostatků je provedena očista a desinfekce kolejového svršku.

6.7 Nakolejování drážních vozidel

Zvláštní činností drážních hasičů je i nakolejování vyšinitých kolejových vozidel. Vykojení je stav, kdy kolejové vozidlo, nebo část podvozku za jízdy opustí hlavu kolejnice³⁹. K vykojení dochází při špatném stavu kolejového svršku, chybnou obsluhou drážního zařízení zaměstnancem dráhy, při kolizi s překážkou, nebo při srážce dvou či více kolejových vozidel. Nakolejování se provádí pomocí jeřábů, nebo hydraulickými zvedáky. V případě, že lze v těsné blízkosti ustavit na zpevněném místě automobilový jeřáb, lze ho použít. Při vykojení v nepřístupném místě se použije kolejový jeřáb, který je součástí NPP. Jedná-li se o vykojení prázdného železničního vozu, je vhodné použít hydraulickou zvedací soupravu. Před samotným zvedáním drážního vozidla je nutné provést zajištění z obou stran proti pohybu na kolejnici pomocí kolejových zarážek, či dřevěných podkladních klínů. Zvedací zařízení se umísťuje výhradně na místa k tomu určená. Proveďte se nejnutnější nadzvednutí a posunutím do strany se vozidlo uvede do správné polohy a položí se zpět na kolejový svršek. Podvozková drážní vozidla je nutné zvedat současně za obě nápravy. Zvedané drážní vozidlo je nutné zajistit podložením, nebo podepřením proti převrácení dostatečně pevnými prostředky o pevný podklad⁴⁰. Na místo VZ povolá zástupce dopravce a zástupce provozovatele dopravy, kteří zjistí stav železničního vozidla a stav tratě. V případě že vozidlo není schopné odjet po vlastním podvozku, zajistí se oprava na místě, nebo nouzový odtah jiným drážním vozidlem. Je-li poškozen železniční svršek, zástupce dopravce zajistí opravu. V minulosti prováděli nakolejovací činnosti pomocí hydraulického nakolejovacího zařízení jen jednotky HZS SŽ Praha, Nymburk a Přerov. V současné době jsou zařízením vybaveny všechny drážní jednotky, mimo požárních stanic. Školení a výcvik hasičů v dřívějších dobách zajišťovali zaměstnanci NPP, kteří měli větší zkušenosti s konstrukcemi, technologiemi a likvidací nehod drážních vozidel.

³⁹ SNOZA, L. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí* [online]. Praha: České dráhy, 2006 [cit. 2021-1-20]. Dostupné z WWW: <<http://docplayer.cz/18326320-Ceske-drahy-a-s-cd-d-17-predpis-pro-hlaseni-a-setreni-mimoradnych-udalosti-uroven-pristupu-a.html>>.

⁴⁰ KOLEKTIV AUTORŮ. *Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech*. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava, 2017, s. 436-441.

7 Analýza statistik mimořádných událostí vybraných činností

Údaje ke zpracování statistik autor čerpal z výročních zpráv SŽDC s.o. a SŽ s.o. , z nichž byla získána data aplikována lepší přehled do tabulek a grafů.

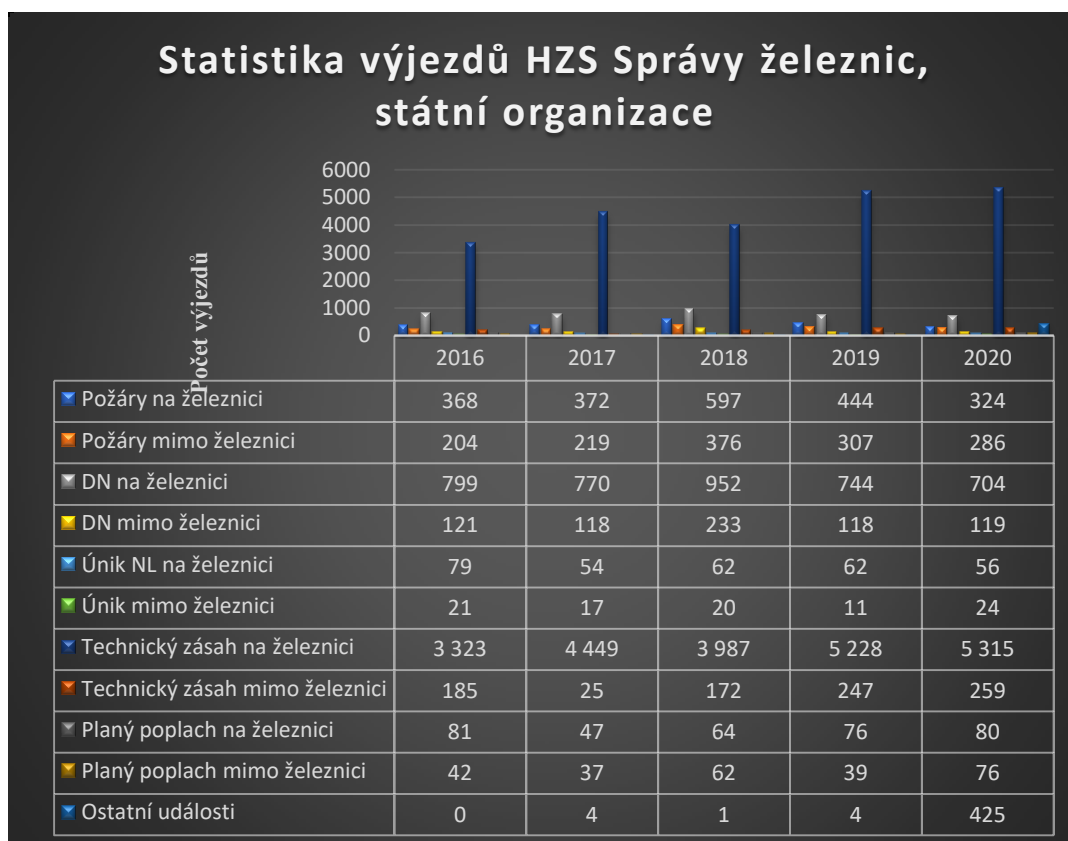
V tabulce 1 je statistika výjezdů HZS Správy železnic, státní organizace za posledních 5 let, dále je statistika přenesená do grafu (graf č. 1).

Tabulka 1: Statistika výjezdů HZS Správy železnic, státní organizace⁴¹

Rok	Požáry na železnici	Požáry mimo železnici	DN na železnici	DN mimo železnici	Únik NL na železnici	Únik NL mimo železnici	Technický zásah na železnici	Technický zásah mimo železnici	Pláný poplach na železnici	Pláný poplach mimo železnici	Ostatní události	Celkem
2020	324	286	704	119	56	24	5315	259	80	76	425	7668
2019	444	307	744	118	62	11	5228	247	76	39	4	7280
2018	597	376	952	233	62	20	3987	172	64	62	1	6526
2017	372	219	770	118	54	17	4449	254	47	37	4	6341
2016	368	204	779	121	79	21	3323	185	81	42	0	5203

⁴¹ Vlastní zdroj.

Graf 1: Statistika výjezdů HZS Správy železnic, státní organizace⁴²



V tabulce č. 2 je statistika nakolejování železničních vozidel – spolupráce s NPP za posledních 5 let, dále je statistika přenesená do grafu (graf č. 2).

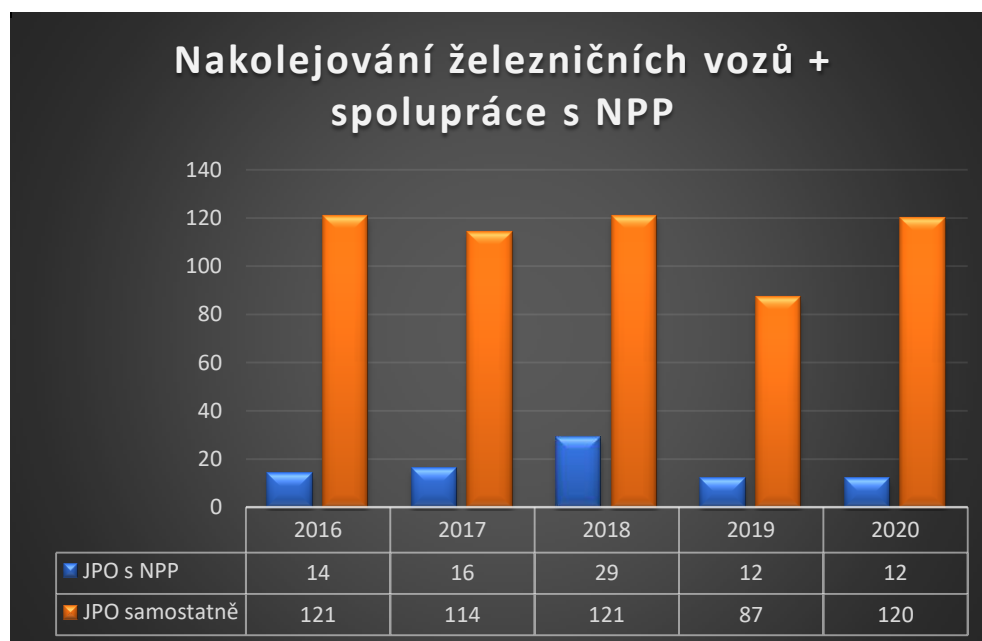
Tabulka 2: Statistika nakolejování železničních vozidel⁴³

Rok	JPO s NPP	JPO samostatně
2020	12	120
2019	12	87
2018	29	121
2017	16	114
2016	14	121

⁴² Vlastní zdroj.

⁴³ Vlastní zdroj.

Graf 2: Statistika nakolejování železničních vozidel⁴⁴



V tabulce č. 3 je statistika zajištění bezpečného stavu trakčního vedení za posledních 5 let, dále je statistika přenesená data do grafu (graf č. 3).

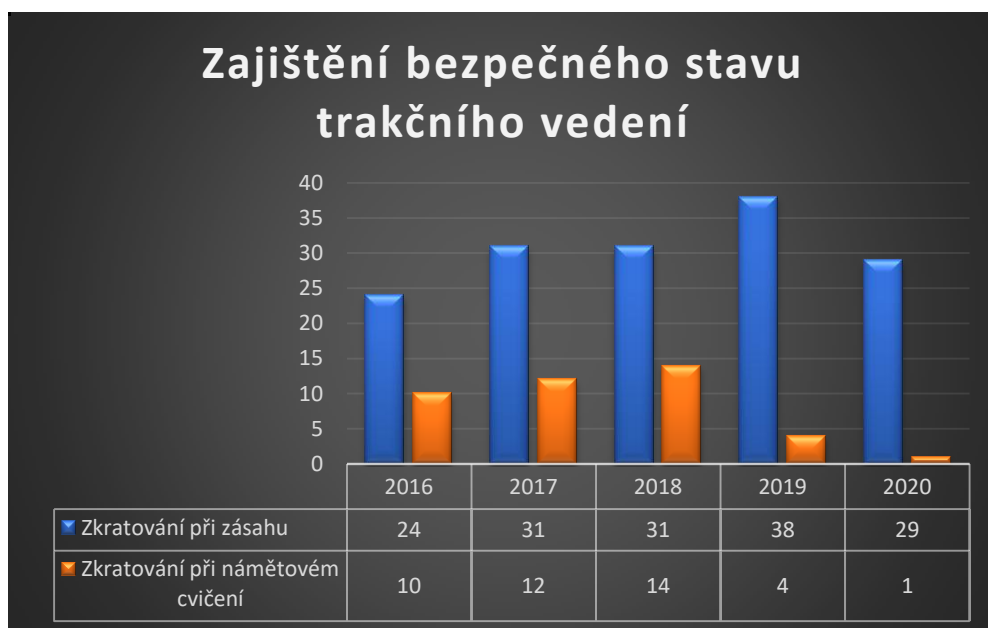
Tabulka 3: Statistika bezpečného stavu trakčního vedení⁴⁵

Rok	Zkratování při zásahu	Zkratování při námětovém cvičení
2020	29	1
2019	38	4
2018	31	14
2017	31	12
2016	24	10

⁴⁴ Vlastní zdroj.

⁴⁵ Vlastní zdroj.

Graf 3: Statistika bezpečného stavu trakčného vedení⁴⁶



⁴⁶ Vlastní zdroj.

8 Dotazníkové šetření

Průzkumného dotazníkového šetření se zúčastnilo 50 respondentů, kteří jsou pracovně zařazeni ve vedoucích funkcích, řešících MU v železniční infrastruktuře. Jednalo se o velitele jednotek, zástupců velitelů jednotek, velitelů směn a velitelů družstev ze všech 12 jednotek a 2 požárních stanic HZS SŽ dislokovaných po celé ČR. Většina otázek byla navržena tak, aby byla možná odpověď ANO / NE/ NEVÍM. U každé otázky byl prostor k osobnímu vyjádření respondenta. Několik otázek je otevřených k vyjádření respondentů. Formulář dotazníku je k dispozici jako příloha.

8.1 Vyhodnocení dotazníků

Otázka č. 1

Jak dlouho pracujete u HZS SŽ ?

Autor práce u dotazovaných respondentů zjišťoval délku pracovního vztahu u HZS SŽ s.o. (dříve HZS SŽDC s.o. , HZS ČD a.s.). Délku zaměstnaneckého poměru rozdělil do čtyř kategorií. Nejvíce oslovených respondentů pracuje u HZS SŽ v kategorii 21 – 30 let. Naopak nejméně zastoupenou kategorií je 31 let a více.

Graf 4: Délka pracovního poměru respondentů u HZS SŽ⁴⁷



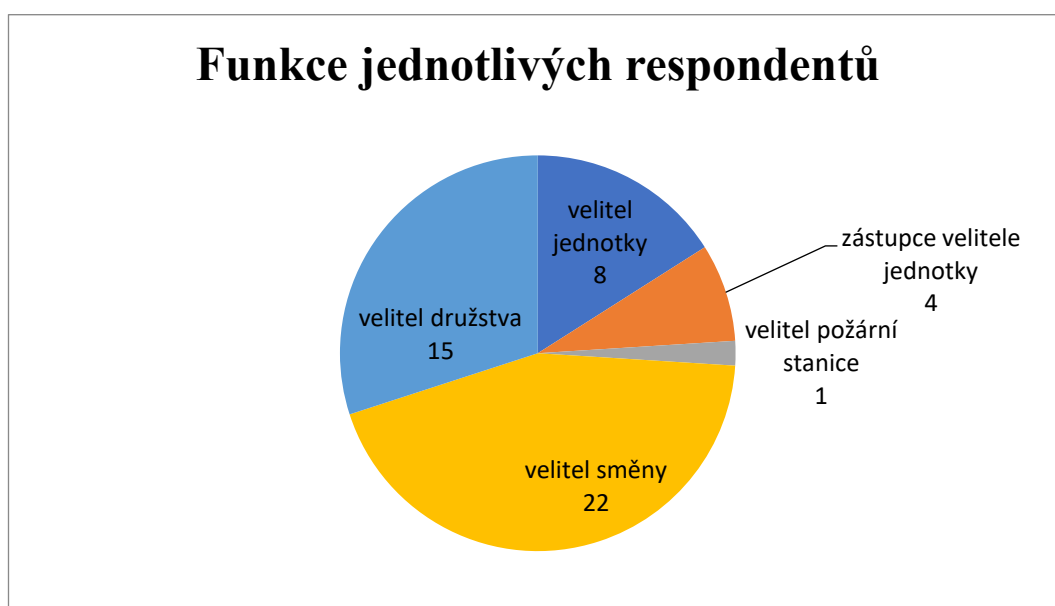
⁴⁷ Vlastní zdroj.

Otázka č. 2

V jaké funkci pracujete v současnosti?

Ze shodného důvodu jako u otázky č. 1, autor zde zařadil respondenty do 5pěti kategorií profesních funkčních zařazení. Nejvíce se průzkumného šetření zúčastnilo 22 velitelů směn, naopak nejméně zastoupenou kategorií je jeden velitel požární stanice.

Graf 5: Funkce jednotlivých respondentů⁴⁸



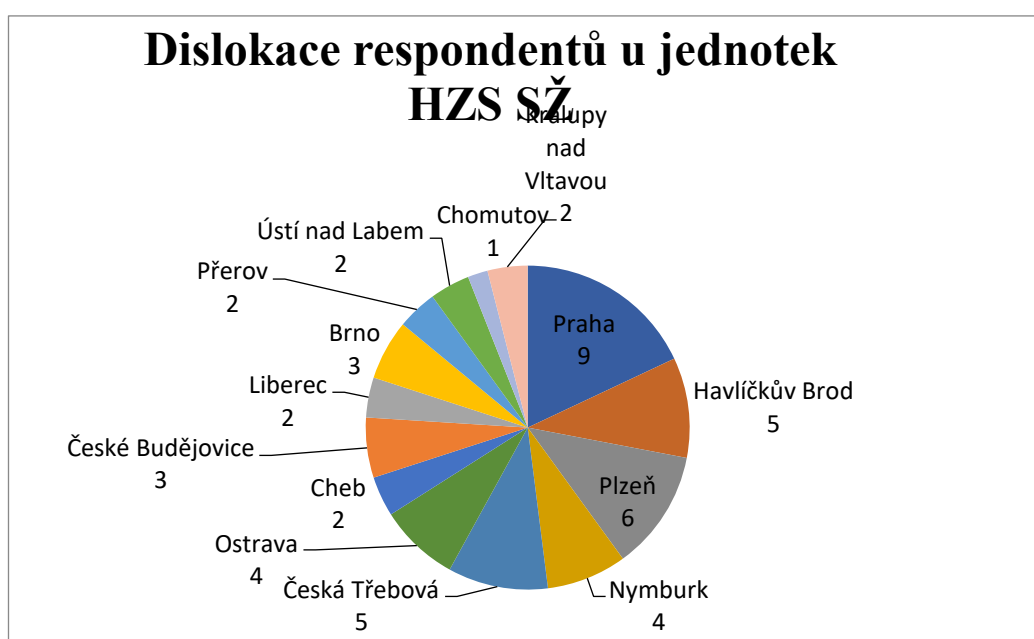
⁴⁸ Vlastní zdroj.

Otázka č. 3

U jaké jednotky (požární stanice) pracujete v současné době?

Dotazník byl proveden napříč všemi jednotkami HZS SŽ v ČR, pro přehled zúčastněných respondentů v souvislosti k dislokovaným jednotkám. Nejvíce respondentů se dotazníkového průzkumu zúčastnilo ze stanice JPO Praha a nejméně z požární stanice Chomutov.

Graf 6: Dislokace respondentů u jednotek HZS SŽ⁴⁹



⁴⁹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 4

Myslíte si, že je současné rozmístění jednotek (PS) adekvátní k velikosti zásahových obvodů ?

V roce 2011 byly zrušeny 4 jednotky HZS SŽDC. Hradec Králové, Olomouc, Břeclav a Děčín. O rok později byla zrušena jednotka v Kolíně. Ta jediná byla nahrazena jednotkou v Havlíčkově Brodě. Ukončením činností zrušených jednotek se zvětšili zásahové rajony stávajícím jednotkám a tím se prodloužili dojezdové čas při řešení MU. Autor zde zjišťuje profesní názory na vzniklou situaci. 32 respondentů se domnívá, že aktuální dislokace jednotek nevyhovuje zvláště díky dlouhým dojezdovým časům, členitosti terénu a ne snadno přístupných místech u železničních tratí. Tři respondenti nehodnotí rozmístění jednotek z důvodu znalosti jen svých zásahových obvodů, neznají celorepublikovou situaci. Patnáct dotázaných se současným rozmístěním stanic souhlasí, považují za dostatečné, že v každém kraji je alespoň jedna jednotka. Podle jejich názoru by bylo vhodné zvážit výstavbu několika požárních stanic, posílení činností jednotek z důvodu zkrácení dojezdových časů v místech výstavby nových železničních tunelů a modernizací rychlíkových železničních tratí na vysokorychlostní tratě.

Graf 7: Je současné rozmístění jednotek adekvátní, vzhledem k velikosti zásahových rajonů?⁵⁰



⁵⁰ Vlastní zdroj.

Otázka č. 5

Myslíte si, že rozmístění speciální techniky je odpovídající vzhledem k velikosti a členitosti zásahových obvodů?

V posledních letech se zřizovateli HZS SŽ daří díky evropským fondům obnovovat mnohdy již zastaralou techniku technikou novou a spolehlivou, speciální technikou, která je dislokována jednotkám dle rozmístění stanic a zeměpisnému rázu zásahových obvodů. Autor zjišťuje poznatky velitelů k rozmístění a případnému doplnění techniky. Se současnou situací je spokojeno 38 dotazovaných respondentů. Dva dotazovaní otázku nezodpověděli z nedostatku znalosti dislokace techniky u ostatních jednotek. Deset respondentů není spokojeno s aktuálním rozmístěním techniky.

Graf 8: rozmístění speciální techniky⁵¹



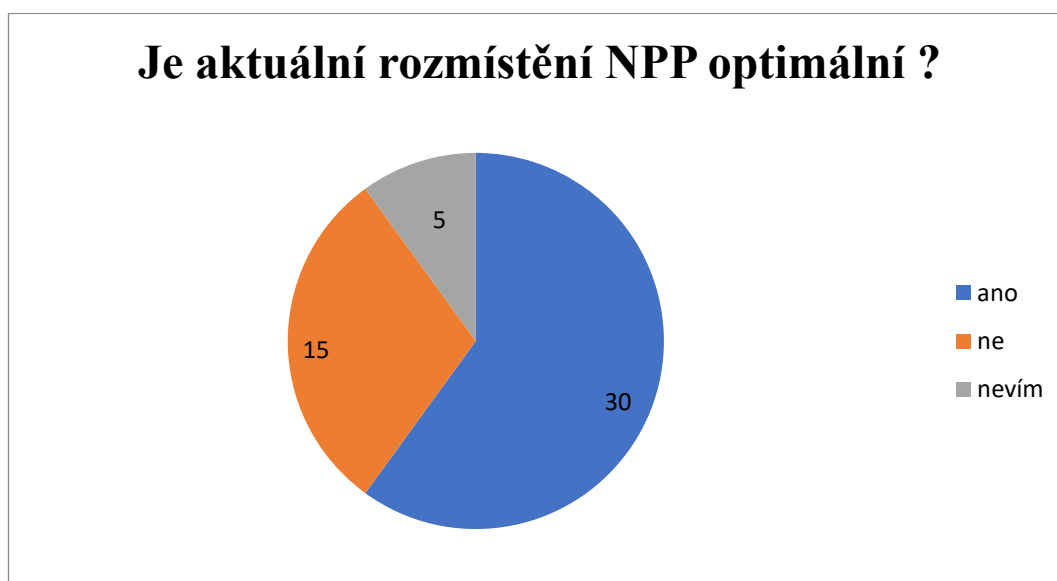
⁵¹ Vlastní zdroj.

Otázka č. 6

Je současné rozmístění Nehodových pomocných prostředků a Nehodových pomocných vlaků ČD optimální, nebo by bylo vhodné v nějaké oblasti tuto techniku doplnit?

Při nehodách v železniční dopravě lze k likvidaci MU využít NPP společnosti ČD a.s., které jsou smluvně vázány spoluprací s HZS SŽ. Spolupráce je vyžadována z důvodů např. nepřístupnosti silniční techniky v terénu železničních tratí, velkých hmotností železničních vozidel, na které nemá HZS SŽ vybavení. Sice je to na širší analýzu, protože se jedná o službu a vybavení jiného subjektu, ale dotazovaní respondenti na místě zásahu výpomoc vyžadují a proto autora zajímá jejich názor. Pět dotazovaných respondentů nemá dostatek informací k vyhodnocení otázky. Patnáct respondentů není se současným rozmístěním. Třicet respondentů je s rozmístěním prostředků vzhledem k jejich využívání spokojeno.

Graf 9: Je aktuální rozmístění NPP optimální?⁵²



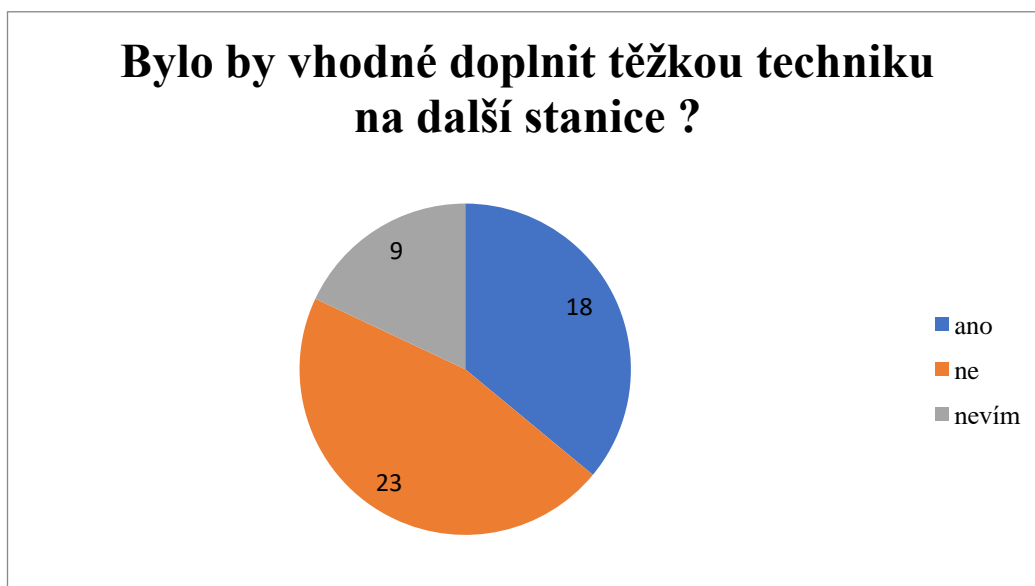
⁵² Vlastní zdroj.

Otázka č. 7

Bylo by vhodné doplnit těžkou techniku na další stanice, nebo doplnit jinou?

Se současným přísunem finančních prostředků pro zřizovatele HZS SŽ autor bakalářské práce zjišťuje, zda by bylo vhodné doplnit techniku na jednotky, které jí nedisponují. Většina dotazovaných (tj. 23 respondentů) si myslí, že současná dislokace těžké techniky je adekvátní. Otázku na doplnění techniky neřeší 9 z celkového počtu dotazovaných, protože si myslí, že podmínky rozmístění techniky nejsou v jejich kompetenci a že by jí měli řešit odpovědní zaměstnanci ředitelství HZS SŽ. Naopak 18 dotazovaných si myslí, že by měla být stávající technika modernizována výměnou za novou, spolehlivou.

Graf 10: Bylo by vhodné doplnit těžkou techniku na další stanice?⁵³



⁵³ Vlastní zdroj.

Otázka č. 8

Je aktuální personální zabezpečení vaší jednotky dostatečné?

Velmi důležitou otázkou ke kvalitnímu výkonu činností a obsluze zásahové techniky je i personální obsazení kvalitními zaměstnanci. Proto autor zjišťuje pohledy vedoucích pracovníků na tuto otázku.

Graf 11: Je personální zabezpečení Vaší jednotky dostatečné?⁵⁴



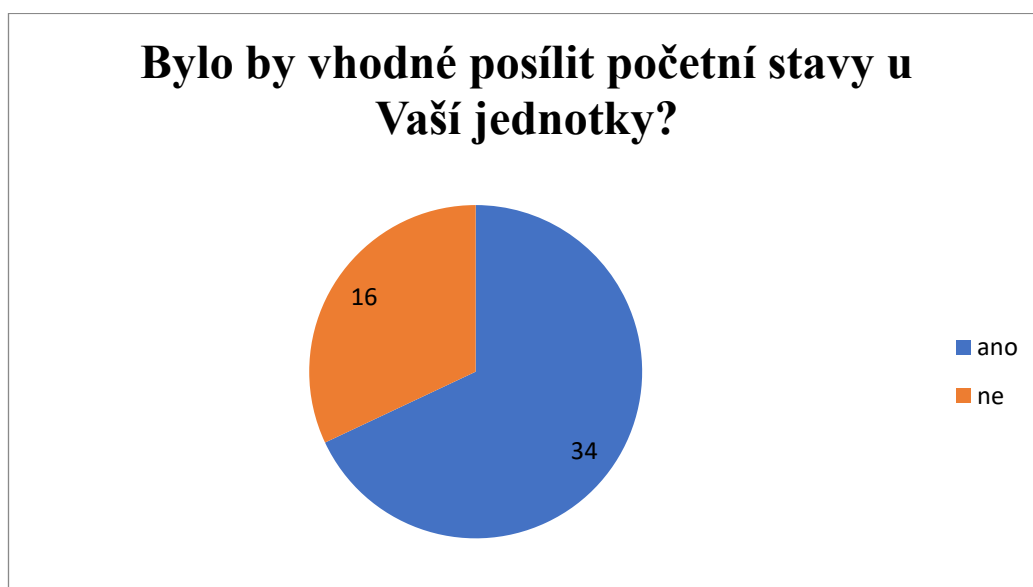
⁵⁴ Vlastní zdroj.

Otázka č. 9

Bylo by vhodné posílit početní stav výjezdových zaměstnanců u vaší jednotky?

Jednotky HZS SŽ dle plánu plošného pokrytí a zajištění činností pro svého zřizovatele musí mít nepřetržité personální zabezpečení výkonu služby. Nad výjezdovou činností se jedná hlavně o dopravu zaměstnanců Generálního ředitelství SŽ, kteří vyšetřují nehody v železniční dopravě, plánované kácení stromů ohrožujících plynulost železniční infrastruktury, plánované jeřábové práce. Je také nutno počítat se získáním nebo obnovou odborné způsobilosti k výkonu zaměstnání ve školících zařízeních Ministerstva vnitra, kde zaměstnanci HZS SŽ tyto kvalifikace doplňují. Samozřejmě je také nutné počítat s vybíráním řádné dovolené. Autor zjišťuje názory zaměstnanců, kteří z výkonu svého zařazení personální zabezpečení zajišťují. Šestnáct oslovených respondentů je s personálním obsazením své jednotky spokojeno. Naopak 34 velitelů by rádo navýšilo počty zaměstnanců o jednoho až dva výjezdové hasiče na směnu.

Graf 12: Bylo by vhodné posílit početní stavy u Vaší jednotky?⁵⁵



⁵⁵ Vlastní zdroj.

Otázka č. 10

Jaké odborné přípravy se vaši zaměstnanci zúčastňují?

Otázka odborné přípravy je poměrně široká. Byla otevřená, aby se respondenti vyjádřili podle svých zkušeností ze svých jednotek. Hasiči HZS SŽ se pravidelně zdokonalují v rámci odborné přípravy dle ročního plánu na základě Pokynu generálního ředitele HZS ČR č.57/2013, kterým se stanoví základní zaměření pravidelné odborné přípravy jednotek požární ochrany a příslušníků v jednotkách Hasičského záchranného sboru ČR. Specifickou odbornou přípravou zaměstnanců HZS SŽ je pravidelné školení o pohybu osob v kolejišti a práci pod trakčním vedením. K zásahové činnosti je důležitá příprava „ zkratování trakčního vedení“, kterým prochází všichni zaměstnanci. Samozřejmostí je každoroční školení řidičů. Další specifická školení jsou podmíněná činnostmi a technikou dané jednotky. Jednotky, které mají k činnosti zařazenou těžkou vyprošťovací techniku jako je vyprošťovací tank VTB 72, se každoročně podílejí na praktickém výcviku ve vojenském prostoru Boletice, kde se zdokonalují v řízení a obsluze. Základní odborná příprava pro nové adepty určené k obsluze této techniky probíhá v zařízení Ministerstva obrany ve Vyškově. Strojníci, kteří jsou určeni k řízení a obsluze výškové techniky, každoročně prochází školením obsluhy jeřábů a plošin v daném rozsahu. Většina zaměstnanců HZS SŽ prochází odbornou přípravou pro vazače břemen. U jednotek, kde jsou dislokovány dvoucestná vozidla, si zaměstnanci určeni k obsluze pravidelně obnovují licenci strojvedoucího drážního vozidla, kterou je podmíněno řízení a obsluha těchto vozidel. Zaměstnanci, kteří jsou určeni pro práci se svařovacími a pálicími soupravami, si pravidelně ověřují v potřebném rozsahu své znalosti v zařízeních tomu určených. Jednotky, které ke své činnosti využívají kolové stavební stroje, zajišťují pravidelné školení obsluhy pro své strojníky. Pravidelnou odbornou přípravu prochází záchranáři určeni pro práci ve výšce a nad volnou hloubkou. U některých jednotek díky práci pro zřizovatele proběhly kurzy pro stromolezectví a arboristiku.

Otázka č. 11

Bylo by potřeba nějaké nastavbové školení či výcvik zařadit do plánu odborné přípravy?

V návaznosti na otázku č. 10 autor zjišťuje podněty k doplnění témat do plánu odborné přípravy. Sedmnáct dotazovaných respondentů je toho názoru, že plán odborné přípravy tak jak je v platnosti dostačuje k výkonu činností. Tři respondenti si nejsou jisti, zda by se další školení časově zvládlo a nebylo odsunuto na úkor jiného. Třicet velitelů by přípravu rozšířilo.

Graf 13: Zařadit do plánu odborné přípravy nějaké téma?⁵⁶



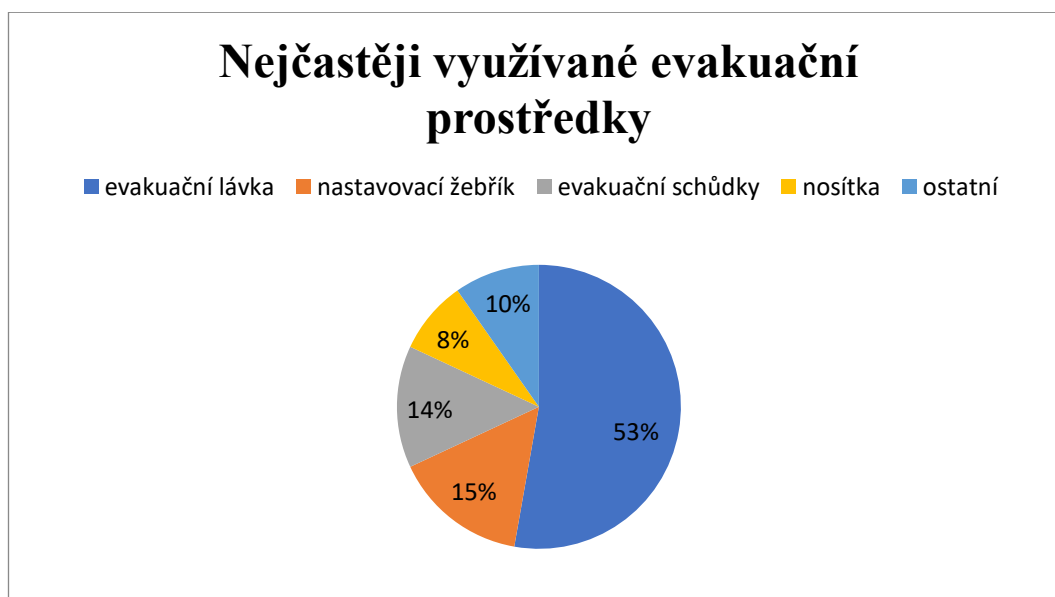
⁵⁶ Vlastní zdroj

Otázka č. 12

Jaké jsou Vámi nejčastěji využívané evakuační prostředky?

Při zásahové činnosti dochází k nutnosti evakuace obyvatel. Otázka je směřována na nejčastější použití evakuačních prostředků u HZS SŽ. Evakuaci obyvatel provádí jednotky drážních hasičů nejvíce z železničních vozidel. Nejčastěji označená pomůcka je evakuační lávka pro snadnější opuštění osobního vagonu při vystupování, nebo při přestupu do jiného vagonu. Dalším nejčastěji označovaným prostředkem je nastavovací žebřík, evakuační schůdky používané při výstupu z osobních vagonů. Následuje kolejový vozík a různé typy nosítek používané k přepravě zavazadel evakuovaných osob. Do kategorie ostatní autor zařadil respondenty uvedené prostředky, jako dvoucestná vozidla, dopravní automobily atd. Nejméně zmíněné prostředky zaříděné do kategorie ostatní jsou izolační dýchací přístroje s vyváděcími maskami.

Graf 14: Nejčastěji využívané evakuační prostředky⁵⁷



⁵⁷ Vlastní zdroj

Otázka č. 13

Jaké evakuační prostředky by bylo vhodné doplnit?

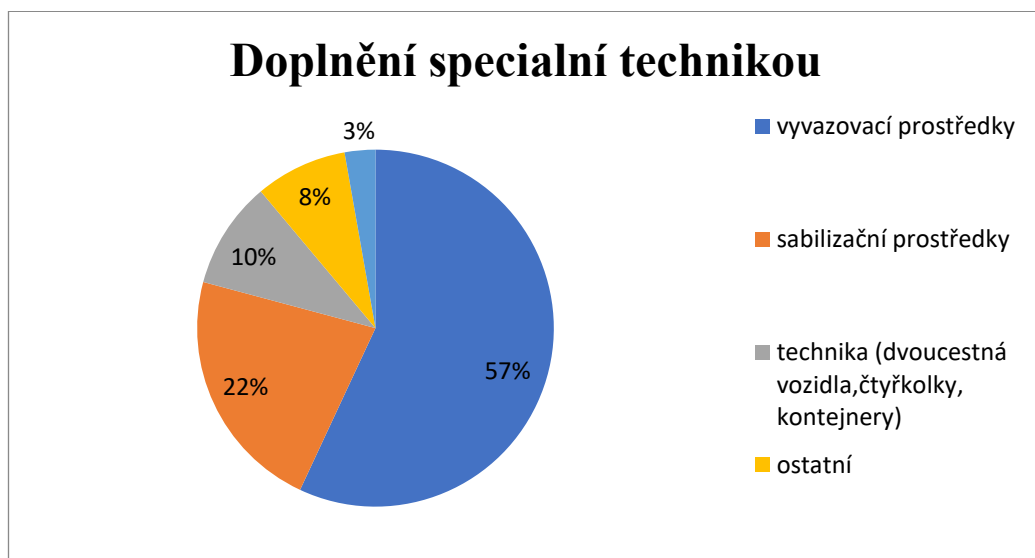
V návaznosti na otázku č.12 autor zjišťuje potřeby velitelů k doplnění pomůcek a prostředků využívaných k evakuaci osob při mimořádných událostech řešených drážními hasiči. 65 % dotázaných respondentů je s výbavou svých jednotek spokojena a myslí si, že v oblasti evakuace osob mají veškeré prostředky, které potřebují k činnostem s touto otázkou spojené. Ve výčtu pomůcek k doplnění se ostatní velitelé nejvíce shodovali na doplnění dvoucestných vozidel, které přímo na místo určení v nepřístupném terénu mohou dopravit potřebný materiál a z místa zásahů evakuovat osoby. Ze stejného důvodu by rádi viděli na svých jednotkách i motorové čtyřkolky s možností připojení vleku. Tímto vybavením ještě žádná jednotka HZS SŽ nedisponuje, i když v minulosti se již o některých modelech uvažovalo. Zajímavým názorem bylo doplnění hydraulických evakuačních plošin pro vozíčkáře. Některé novější vlakové soupravy toto vybavení mají již v samotné konstrukci železničního vozidla. Jedná se ale o soupravy soukromých dopravců, kteří investují více finančních prostředků do kultury cestování ve své dopravě, než státní dopravce. U větších jednotek, které mají ve svých rajonech např. dlouhé železniční tunely, by bylo vhodné doplnit kyslíkové dýchací přístroje, které mají delší dobu ochrany pro zasahující hasiče. Co se týče dýchací techniky, byly návrhy o doplnění ochranných vyváděcích masek, pro možné evakuované osoby z administrativních budov zřizovatele. V dalších možnostech doplnění byly návrhy na doplnění většího počtu evakuačních schůdků a více evakuačních plošin, protože většinou jednotka disponuje pouze jedním kusem. Někteří respondenti by do výbavy svých jednotek rádi doplnili dopravní automobily s větším počtem sedadel. Za nutné to při současném personálním obsazení ale nepovažují.

Otázka č. 14

Jaké speciální prostředky by bylo vhodné doplnit do vybavení Vaší jednotky?

Touto otázkou autor zjišťuje, jaké prostředky by velitelé doporučovali doplnit pro své jednotky k výkonu činností u MU v často velmi nepřístupném terénu a pro některé specifické činnosti, které jsou vykonávány i mimo výjezdovou činnost. Pět z oslovených respondentů odpovědělo, že momentálně neví. Devatenáct velitelů je toho názoru, že jejich vybavení v současné době nepotřebuje ničím doplnit. Zbývajících dvacet šest by prostředky doplnit potřebovalo.

Graf 15: Doplnění speciální technikou⁵⁸



⁵⁸ Vlastní zdroj

Otázka č. 15

Je současná spolupráce se složkami IZS při řešení mimořádných událostí dostatečná?

Tuto otázku autor zvolil i z důvodu vlastních zkušeností při řešení mimořádných událostí. Chce znát postřehy vedoucích zaměstnanců napříč všemi jednotkami HZS SŽ v ČR. Dle očekávání z 50 oslovených je 43 velitelů toho názoru, že je spolupráce profesionální, výborná a bezproblémová. Dva velitelé zastávají názor, že spolupráce v jejich kraji je neefektivní.

Graf 16: je současná spolupráce se složkami IZS dostatečná?⁵⁹



⁵⁹ Vlastní zdroj

Otázka č. 16

Jakým způsobem komunikujete na místě zásahu?

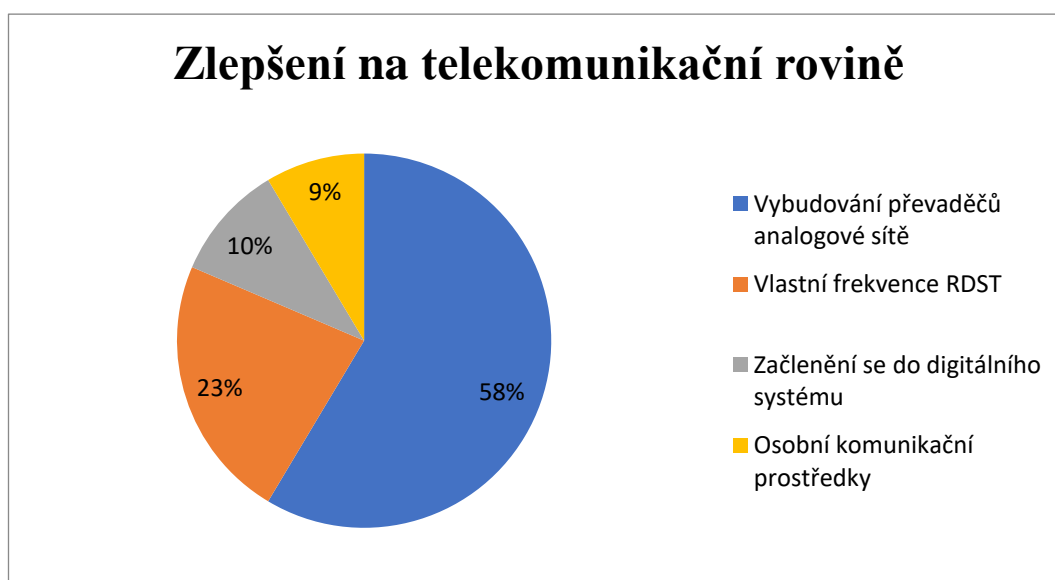
Komunikace na místě zásahu je velmi důležitá pro koordinaci záchranných prací na místě události s ostatními zasahujícími složkami a subjekty. Autor touto otázkou zjišťuje, jak probíhá komunikace na místě mimořádné události z důvodu četnosti komunikačních kanálů složek a subjektů. Komunikace k mimořádné události začíná v operačním řízení přijetím zprávy o vzniku a vyhlášením poplachu konkrétním jednotkám. Zaměstnanci Správy železnic a Českých drah mají ve svých pracovních povinnostech ohlášení mimořádné události ihned po vzniku, nebo po zpozorování. V případě, že je událost ohlášena dispečerovi, ten po okamžitém provedení opatření vedoucích k zastavení provozu v železničním provozu v místě nehody uvědomí OIS o vzniklé události. V průběhu události je nutno komunikovat se subjekty i mimo složky IZS. Jedná s výpravčími žel. stanic, elektrodispečerem, pracovníky životního prostředí, zaměstnanci nehodové pohotovosti nebo drážními vyšetřovateli nehod apod. Všichni dotázaní respondenti shodně odpověděli, že hlavní komunikační prostředek je pro jednotky HZS SŽ mobilní aplikace TereZa. Na místě události mezi drážními jednotkami probíhá komunikace pomocí analogových radiostanic. Některé jednotky jsou vybavené od krajských jednotek HZS ČR zapůjčenými digitálními radiostanicemi Matra, se kterými je možná komunikace mezi složkami IZS. Následuje komunikace mobilním telefonem.

Otázka č. 17

Bylo by třeba něco doplnit, či zlepšit na telekomunikační rovině?

V návaznosti na předchozí otázku č. 16 autor zjišťuje potřeby a požadavky na zlepšení komunikaci mezi složkami IZS a subjekty podílejícím se na likvidaci MU. Osmnáct dotazovaných respondentů je se současným stavem spokojeno a myslí si, že není třeba nic zlepšit či doplnit. Integrace a sloučení více komunikačních systémů do jednoho zařízení by uvítali 3 oslovení velitelé.

Graf 17: Zlepšení na telekomunikační rovině⁶⁰



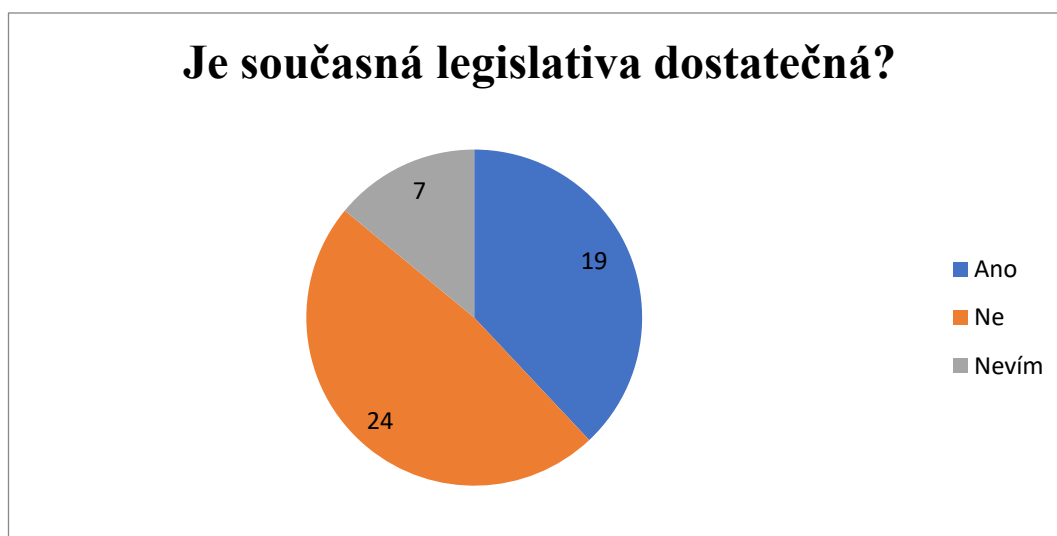
⁶⁰ Vlastní zdroj

Otázka č. 18

Je současná legislativa řešení mimořádných událostí na železnici dostatečná? Bylo by vhodné něco dopracovat?

Autor zjišťuje nedostatky, na které poukazují respondenti k legislativní podpoře pro řešení mimořádných událostí. Devatenáct dotazovaných si myslí, že není nutné aktuální legislativu ničím doplňovat. Myslí si, že současná podpora metodickými listy Bojového řádu JPO a Soubor typových činností je plně dostačující. Šest dotazovaných odpovědělo, že v současné chvíli neví, nemohou posoudit, nebo nejsou schopni se relevantně vyjádřit. Naproti tomu 24 respondentů se vyjádřilo tak, že by bylo vhodné některé oblasti legislativy doplnit. Na základní činnosti je legislativa dostatečná, Na některé speciální činnosti není vůbec, nebo je zastaralá a neuspokojivá.

Graf 18: Je současná legislativa dostatečná?⁶¹



⁶¹ Vlastní zdroj

Otázka č. 19

Je současná metodicko – taktická podpora velitele zásahu dostatečná?

Otázka je související s předešlou a je dle názoru autora důležitá pro podporu a případnou ochranu velitele zásahu při řízení zásahu u mimořádných událostí. Z celkového počtu 50 dotazovaných si 28 respondentů zastává názor, že podpora velitelů u zásahů je dostatečná, bez bližších výhrad. Patnáct respondentů spokojeno není.

Graf 19: Je metodicko – taktická podpora VZ dostatečná?⁶²



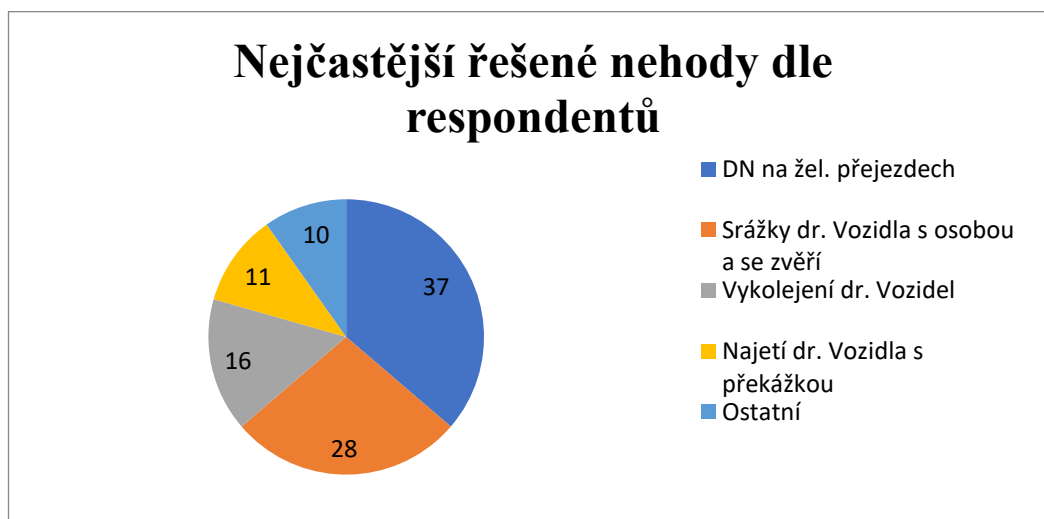
⁶² Vlastní zdroj

Otázka č. 20

Jaké typy nehod / havárií na železnici řešíte z pozice velitele zásahu?

V souvislosti se statistikami autor vznesl otázku k rozmanitosti řešení typů nehod z pohledu zúčastněných respondentů. Tři respondenti se k otázce nevyjádřili z důvodu neřešení zásahu typu nehoda, protože v době zpracování dotazníku byli ve vedoucí funkci krátkou dobu a ještě žádnou nehodu neřešili. Z odpovědí ostatních zúčastněných dotazovaných byly vyřazeny události typu požár, únik nebezpečných látek či technické pomoci. Nejčastější uváděnými jsou dopravní nehody silničních motorových vozidel s drážními vozidly na železničních přejezdech. Následovaly střety drážního vozidla s osobami v kolejišti a se zvěří. Třetím nejčastějším udávaným typem nehody je vykolejení drážního vozidla. Výčet doplňují nehody typu najetí drážního vozidla do překážky (stromu, skalního masivu, sesuté zeminy a pod.) vlivem povětrnostních podmínek. Ostatní reakce respondentů autor do grafu zařadil do skupiny ostatní. Jedná se o nehody železničních vozidel, evakuace .

Graf 20: Nejčastěji řešené nehody dle respondentů⁶³



⁶³ Vlastní zdroj

Otázka č. 21

Jaká byla vaše nejsložitější železniční nehoda / havárie, kterou jste řešil?

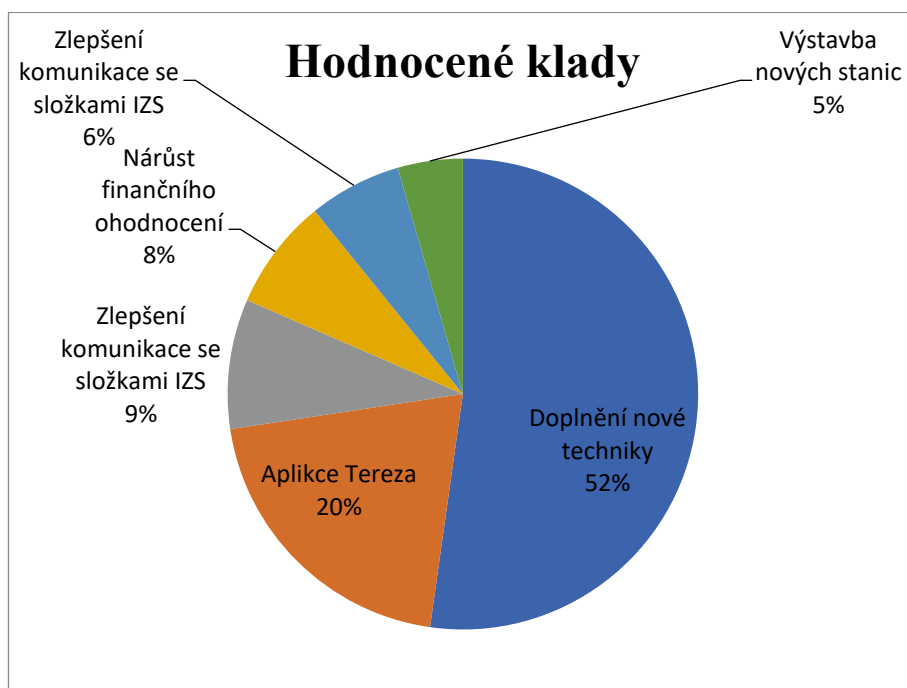
Uvedená otázka byla autorem položena z důvodu psychologického pohledu na řešení mimořádných událostí. Banální událost v mysli velitele nezůstane dlouho, naopak ty nejsložitější, nebo nejtragičtější si velitel s sebou nese dlouho, mnohdy navždy. Každá železniční nehoda, nebo havárie má své úskalí a složitosti. Někdy se vyskytnou problémy už v přístupu k místu události, jindy je to nehoda velkého rozsahu s velkým množstvím zraněných nebo značné materiální škody. Většina dotazovaných uvádí jako nejhorší nehody, ve kterých figurují mrtvé či těžce zraněné děti. Takové nehody si nosí s sebou dlouho. Fyzicky náročné jsou nehody, kdy ve vozidlech zůstanou zaklíněné osoby a je třeba zvolit rychlý a bezpečný způsob jejich vyproštění. Technicky náročné jsou hlavně nehody, při kterých dojde k masivnímu poškození vlakových souprav a velkého poškození železniční dopravní cesty. Ekonomicky náročné jsou ekologické zásahy při dlouhodobých únicích nebezpečných látek. Náročné jsou ekologické zásahy v případě úniku velkého množství nebezpečné látky, které převáží železniční cisterny. Z poznatků respondentů jsou velmi rizikové požáry drážních vozidel v železničních tunelech.

Otázka č. 22

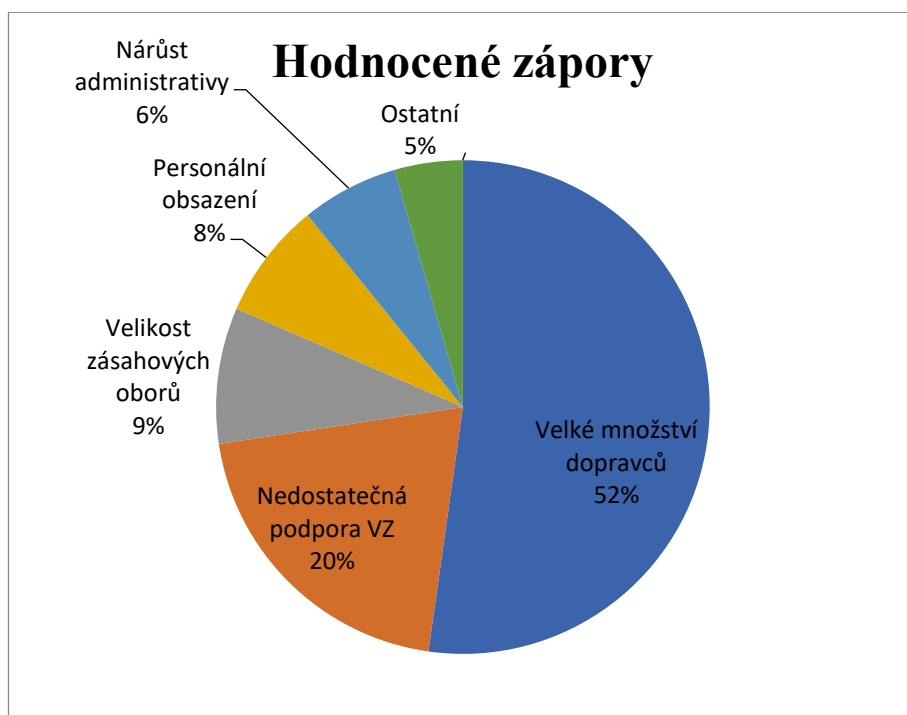
Zhodnoťte, co je za vaši kariéru u HZS SŽ kladným a záporným faktorem, při řešení mimořádných událostí.

Touto otázkou chce autor zjistit, co se v průběhu působení dotazovaných velitelů při výkonu zaměstnání u HZS SŽ zlepšilo, zhoršilo a zda by měli nějaký podnět ke zlepšení celkového pohledu na činnost jednotek drážních hasičů. Drtivou většinou byla jako největší přínos obnova a doplnění mobilní techniky a nových prostředků pro činnosti při likvidaci mimořádných událostí. Druhým nejvíce označeným kladem, je značné zlepšení komunikace při zásahu aplikací TereZa, jak mezi zasahujícími jednotkami HZS SŽ, tak i zapojených subjektů z železniční infrastruktury. Oba dva tyto názory upřednostnila naprostá většina oslovených. Následoval názor o výrazném zlepšení spolupráce mezi složkami IZS a subjekty zajišťující železniční provoz. Velmi je kvitován růst finančního ohodnocení zaměstnanců. Několik názorů kladně hodnotí značné zlepšení odborné přípravy, která díky přílivu nových zaměstnanců nabrala modernější a svižnější směr. V neposlední řadě mezi kladné faktory, které byly vyjádřeny, je i obnova a výstavba nových stanic. Mezi záporně hodnocené faktory v největší míře patří velká rozmanitost dopravců, tím pádem větší počet dispečerů a zaměstnanců, kteří se v případě mimořádné události snaží řešit situaci nejvhodněji ve prospěch svých zájmů a někdy opomíjí dané postupy určené velitelem zásahu a organizují činnosti sami. To podporuje i další rozšířený názor, že je nedostatečná podpora pro velitele zásahu. Častým negativním názorem je nepřiměřená velikost zásahových obvodů, což zapříčiňuje dlouhé dojezdové časy k mimořádným událostem. Dále vedoucí pracovníky trápí nedostatečné personální obsazení svých jednotek. Stává se, že v důsledku navyšování plánovaný prací pro zřizovatele, účasti na odborných kurzech, nemocech a čerpání řádných dovolených, je udržení akceschopnosti jednotky hraniční. Negativním názorem mimo výjezdovou činnost jsou i časté změny ve vedení HZS SŽ a tím i nestabilní koncepce provozu a zajištění bezproblémového chodu jednotek. Velmi často zmiňovaným negativem je i nárůst administrativy pro vedoucí zaměstnance. V neposlední řadě zazněly názory o minimální motivaci pro mladé uchazeče o zaměstnání a dlouhodobější setrvání u zaměstnavatele.

Graf 21: Hodnocené klady⁶⁴



Graf 22: Hodnocené zápory⁶⁵



⁶⁴ Vlastní zdroj

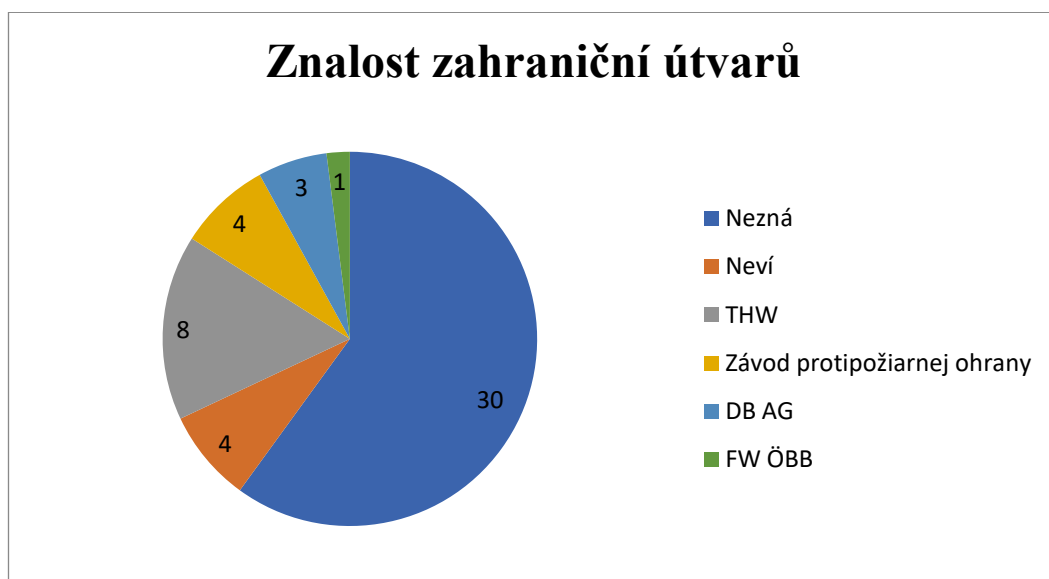
⁶⁵ Vlastní zdroj

Otázka č. 23

Znáte nějaké zahraniční útvary (složky), od kterých bychom mohli čerpat zkušenosti a inspirace s ohledem na likvidaci mimořádných událostí v železniční infrastruktuře?

Touto otázkou se chtěl sám autor obohatit o znalosti svých kolegů, protože sám nemá přehled o podobách specifické činnosti v zahraničí. Třicet oslovených respondentů neví o podobné zahraniční službě. Čtyři poznamenali, že určitě nějaký systém ochrany železnice má každý stát vytvořen, ale o jaký a kde neví. Ostatní nejčastěji označili Organizaci pro technickou pomoc (THW) v sousedním Německu. Následovala slovenská obdoba HZS SŽ, Závod protipožiarnej ochrany železnic, několik respondentů uvedlo profesionální hasičskou skupinu Záchraného vlaku německých drah DB AG, nebo rakouský hasičský záchranný sbor FW ÖBB, které mají v užívání velké množství záchranných vozidel s dvoucestným podvozkem, ale i záchranné a požární vlaky, které v ČR k zajištění bezpečnosti v železniční dopravě vůbec neexistují. Nikdo z respondentů nemá s žádným ze zahraničních útvarů žádnou zkušenost, jen jsou obeznámeni, že se v zahraničí hojněji využívají k záchranným činnostem již zmíněná dvoucestná vozidla.

Graf 23: Znalost zahraničních útvarů⁶⁶



⁶⁶ Vlastní zdroj

Otázka č. 24

Je možno, dle vašeho názoru, nahradit specializovanou práci HZS SŽ při řešení mimořádných událostí v plném rozsahu jinou složkou, institucí nebo firmou?

Tuto otázku autor položil z důvodu občasných zpráv o zrušení, nebo převedení HZS SŽ pod HZS ČR. Autor očekával, že si budou dotazovaní velitelé svou práci hájit, zajímali ho názory, proč by se tak nemělo stát. Podle očekávání největší skupina (39 respondentů) odpovědělo, že činnosti jednotek HZS SŽ nejdou v plném rozsahu jiným subjektem nahradit. Naopak 11 respondentů si myslí, že činnost nahradit lze, ale je nutno si uvědomit několik aspektů. HZS krajů a Jednotky sboru dobrovolných hasičů by určitě zvládaly záchranné práce, ale už ne dlouhodobé nasazení hasičů a techniky při likvidačních a obnovovacích pracích.

Graf 24: Je možno nahradit HZS SŽ jinou složkou?⁶⁷



⁶⁷ Vlastní zdroj

9 Diskuze

V této kapitole jsou shrnuty výsledky získané dotazníkovým šetřením. Osloveni byli vedoucí pracovníci napříč všemi stanicemi jednotek HZS SŽ v České republice. Výsledky šetření byly zpracovány z 50 vrácených, anonymně vyplněných dotazníků. Největší skupina respondentů s ohledem délky zaměstnaneckého poměru jsou zaměstnanci, kteří mají odslouženo 21 – 30 let u HZS SŽ (ČD, SŽDC). Nejvíce zapojených vedoucích zaměstnanců, kteří dotazník vyplnili, byli ve funkci velitelů směn. Druhou nejvíce zastoupenou funkcí je velitel družstva. Autor je toho mínění, že oslovení respondenti, jsou odborníci v dané problematice. Díky tomu, že se vyjádřili vedoucí zaměstnanci ze všech stanic HZS SŽ, jsou analýzou zpracované odpovědi relevantní.

Po zrušení čtyř jednotek HZS SŽDC v roce 2011 se značně ostatním jednotkám zvýšili zásahové obvody a tudíž i dojezdové časy. Většina dotázaných se proto domnívá, že i když je v každém krajském městě dislokovaná stanice, bylo by třeba v některých částech republiky, činnost HZS SŽ posílit zvýšením počtu jednotek, nebo výstavbou posilových detašovaných stanic. Jedná se hlavně o místa, kde probíhá výstavba nových železničních tunelů, nebo modernizace stávajících rychlíkových tratí na tratě vysokorychlostní. Při likvidaci MU je velmi důležitá speciální technika, která se dostane i často do nepřístupných míst v okolí železničních tratí. V posledních letech se daří obnovovat a doplňovat novou spolehlivou techniku jednotkám, podle jejich požadavků. Většina velitelů je s umístěním techniky spokojena s ohledem na stávající personální obsazení a možnosti parkování techniky v garážích jednotek. Někteří velitelé naopak s dislokací speciální techniky spokojeni nejsou. Dle jejich mínění by bylo vhodné, již z principu činností drážních hasičů, doplnit na jednotky vozidla s dvoucestnými podvozky. Dalším názorem, se kterým se ztotožňuje i autor práce, je na vybrané jednotky doplnit automobilové silniční jeřáby s minimální hmotností 50t. Na oblast Čechy doplnit jeden jeřáb s nosností 100t a na oblast Morava také. Tyto jeřáby zvládnou v případě dobrého místa pro ustavení techniky nakolejit i železniční lokomotivy, což by častokrát velmi urychlilo likvidace MU. Dále by bylo vhodné opět na vybrané stanice doplnit čelní nakladače UNC, které jsou využívány k úpravě povrchu přístupových cest pro mobilní techniku na místo událostí.

S činností jednotek a používáním mobilní techniky je úzce spojená i otázka personálního obsazení jednotek. Jednou z využívaných technik při likvidaci nehod na železnici je využití Nehodových pomocných prostředků. Jedná se o nehodové vlaky

s kolejovými jeřáby velkých nosností. Tato technika je však majetkem Českých drah a.s. a drážní hasiči ji využívají formou objednáním služby. Většina velitelů, kteří tyto služby aktivují, se shoduje, že v souvislosti s počtem událostí, kde jsou Nehodové pomocné prostředky vyžadovány, je jejich aktuální rozmístění adekvátní. Aktivace a doprava této výpomoci se počítá na hodiny. Dle názoru respondentů by však bylo vhodné pro urychlení a zvýšení bezpečnosti zásahu provést obnovu nebo modernizaci nehodových vlaků.

V osmé otázce se autor dotazuje respondentů, zda je jejich personální obsazení jednotek dostatečné. V otázce následující, autor zjišťuje, zda by bylo vhodné početní stavy výjezdových hasičů navýšit. Výsledky obou souvisejících otázek jsou však rozlišené. V současném početním obsazení si většina vedoucích zaměstnanců myslí, že je personální zabezpečení jednotek dostatečné. Ale v následující otázce zda by bylo vhodné početní stavy hasičů navýšit, se dvě třetiny velitelů domnívá, že doplnění u většiny jednotek o jednoho až dva výjezdové hasiče na směnu, by bylo nejlepší řešení současného stavu. Autor ze svých vlastních zkušeností se staví na tutéž stranu. V současném personálním obsazení je pro vedoucí pracovníky často velmi hraniční udržet akceschopnost jednotek. Zaměstnanci čerpají řádnou dovolenou, účastní se odborných kurzů, jsou na nemocenské, provádějí na objednávku pro svého zřizovatele.

Výkon činností u HZS SŽ je podmíněn odbornou přípravou, kterou prochází všichni zaměstnanci, zařazení do výjezdového systému. Plán odborné přípravy je plněn během průběhu celého roku. Plán obsahuje mimo základní činnosti i specifické školení a výcviky spojené s návazností na činnosti v drážním provozu. Jedná se například o zkratování trakčního vedení, pohyb v blízkosti železničních tratí apod.. Specifická jsou i nástavbová školení a výcviky, které jsou nutné k obsluze speciální techniky, např. vyprošťovacího tanku, obsluhu autogenní soupravy, obsluhu jeřábů, kolových nakladačů, stromolezení a všichni zaměstnanci jsou také vyškoleni jako vazači břemen. Z analýzy vypracovaných odpovědí vyplynulo, že by oslovení respondenti rádi zařadili do výcviku více praktického zdravotnického výcviku pod vedením lektorů ze ZZS, více praktických výcviků s vyprošťovací technikou, rádi by se zdokonalovali v nakolejovacích postupech. Z odpovědí vyplynulo, že by bylo vhodné doplnit pro vedoucí pracovníky kurzy práce s PC a jazykové kurzy. Není však jisté, zda by doplnění témat, nebo množství výcviků, nebylo na úkor jiných témat.

Při záchranných činnostech v osobní železniční dopravě dochází s ohledem na bezpečnost cestujících k nutnosti evakuace z železničních vozů. Jsou při tom nejvíce využívané speciální evakuační lávky, plošiny, nastavovací hasičské žebříky, evakuační

schůdky a další prostředky. Těmito evakuačními pomůckami jsou vybaveny všechny jednotky HZS SŽ, avšak jen v omezeném počtu. Častokrát jednotka disponuje jen jednou lávkou, schůdky, nebo plošinou. Proto z výzkumu vyplývá, že by bylo vhodné tyto prostředky doplnit ve větších počtech. Do výčtu evakuačních prostředků několik dotazovaných uvedlo i vozidla s dvoucestným podvozkem, se kterými by byla více efektivnější evakuace cestujících a jejich zavazadel z prostorů mimo železničních stanic, tam, kde nejsou u železničních tratí přístupové komunikace. Velmi zajímavým názorem bylo doplnění hydraulických evakuačních plošin pro vozíčkáře, které se připojí do dveří vagonu. Další otázka souvisí s vybavením speciálními prostředky. Nadpoloviční většina respondentů by potřebovala doplnit vybavení o vyvazovací prostředky, které jsou nezbytné pro nakolejovací práce. Následoval požadavek na doplnění různých typů stabilizačních prostředků. Opět byly zmíněny požadavky na dvoucestná vozidla, několik velitelů se vyslovilo pro doplnění motorovými čtyřkolkami s přípojnými vleky. Jednotky, které mají vy vybavené nosiče kontejnerů, by rádo doplnilo svoji výbavu o některé typy konkrétních kontejnerů. Většina požadavků je podle vyjádření velitelů již v řešení s vedením HZS SŽ.

K otázce spolupráce se složkami IZS autor očekával kladné odpovědi, ale zajímali ho i negativní postřehy. Drtivá většina oslovených odpověděla, že je spolupráce na vysoké úrovni. Z negativních postřehů lze vyvodit, že nedostatky jsou hlavně v předávání informací o událostech ze stran operačních středisek krajů na operační střediska HZS SŽ. Jde hlavně o velké časové prodlevy při oznámení MU a tím dochází k zpožděným dojezdům na místa událostí. Na samotném místě je již spolupráce na dobré úrovni. Následují názory, že jednotky HZS ČR vyjíždějí v nadbytečné míře k mimořádným událostem na železnici, ale jsou minimálně využívány u událostí mimo zásahový obvod Správy železnic. Tyto názory korespondují s dalšími dovětky, že by krajské jednotky HZS měly využívat více spolupráce HZS SŽ při zásahové činnosti a ne jen při součinnostních cvičení. Samozřejmě, že při spolupráci nejvíce záleží na přístupu konkrétních jedinců.

Následující dvě otázky úzce korespondují s komunikací na místě zásahu. Všechny jednotky HZS SŽ a některé dotčené subjekty spolupracující při řešení nebo šetření MU na železnici komunikují mezi sebou a operačním střediskem HZS SŽ s pomocí mobilní aplikace TereZa. Tu mají nainstalovanou ve služebních telefonech a tabletech. Na místě mezi sebou hasiči komunikují prostřednictvím analogových radiostanic. Některé jednotky mají zapůjčené digitální terminály od krajských HZS. S terminály je možná komunikace i mezi složkami IZS. V otázce požadavků na doplnění

či změnu v komunikační rovině bylo nejvíce preferováno přidělení vlastního radiového kanálu a vybudování převaděčů analogové sítě pro jednotky HZS SŽ. Pro lepší koordinaci při řešení MU při součinnosti složek IZS by bylo vhodné doplnit jednotky digitálními terminály a začlenit je do současného systému. Z praktických poznatků velitelů vyplynulo i doplnění osobních komunikačních systémů například do zásahových přileb. V neposlední řadě byl dán podnět k zlepšení provozního systému na předávání Zpráv o zásahu a Dílčích zpráv o zásahu. Jedná se o exporty mezi jednotkami HZS krajů a jednotkami HZS SŽ. Někteří velitelé u HZS krajů neumí s tímto systémem pracovat a tím se prodlužují lhůty potřebné k vypracování dokumentací k mimořádným událostem. U jednotek HZS SŽ tyto exporty vyřizují operační střediska.

V rámci šetření autora zajímala i legislativní a metodická podpora pro velitele zásahu. Všichni velitelé se vyjádřili tak, že úplně chybí konkrétní koncepce nakolejování železničních vozidel. Velitelé by doporučovali předpisově dořešit na úrovni zřizovatele HZS SŽ, tj. ředitelstvím Správy železnic, povinnost představitelů drážní dopravy poskytovat potřebnou dokumentaci a podklady k provozovaným drážním vozidlům s ohledem na potřeby HZS SŽ. V případě uvedení nového typu vozidla do provozu dodat i individuální prostředky nutné pro činnosti na těchto vozidlech. Jedná se o konstrukční plány a v té souvislosti i mnohdy speciální prostředky pro nakolejení individuálního typu vozidla. Pro základní činnosti je podpora vyhovující, ale je potřeba dopracovat v minulé otázce již zmiňovanou metodiku a postupy nakolejování železničních vozidel. V rámci vnitřních předpisů zpracovat metodické listy pro každý typ železničního vozidla včetně cisteren, ve kterém by byly uvedeny např. náplně provozních kapalin, postupy nakolejení, stabilizace nebo znázorněny uzavírací a přetlakové ventily. Doplněné metodické listy vložit do mobilní aplikace Tereza. Zajímavým podnětem je i názor několika dotázaných k legislativní podpoře pro vybudování specifického výcvikového střediska, kde by nad rámec výcviku HZS ČR byla prováděna komplexní výuka problematik drážního provozu, trakčních sítí apod.

K rozmanitosti různých typů mimořádných událostí uvedli oslovení respondenti, že nejčastěji řeší dopravní nehody na železničních přejezdech. Následovali srážky drážních vozidel s osobami a zvěří, najetí železničních vozidel do překážek, které se vlivem povětrnostních podmínek ocitly v kolejišti. Železniční nehody jsou specifické i počtem zraněných, velikostí ekonomických dopadů a značných materiálních škod. Dále autor zjišťuje, jaké nehody utkvěly dotazovaným v mysli a co považují za nejsložitější nehodu, kterou řídili z pozice své funkce. Ve výčtech nehod byly jako nejsložitější uvedeny železniční nehody osobních vlaků jako Studénka v roce 2008, srážka osobních

vlaků v roce 2020 u Perninku na Karlovarsku, nebo v tomtéž roce srážka osobního vlaku s nákladním vlakem převážejícím poštovní zásilky v Českém Brodě. Technicky velmi náročným bylo z hlediska obnovovacích prací vykolejení kolejového jeřábu Gottwald v roce 2018, protože právě tento jeřáb při likvidaci železničních nehod vypomáhá. Z výčtu odpovědí vyplývá, že každá nehoda nebo havárie má svá specifika a každý zasahující by se měl umět s danou situací vyrovnat.

Autor práce je třináct let zaměstnancem HZS SŽ (ČD,SŽDC) a chtěl znát postřehy svých kolegů, co za dobu své působnosti u sboru hodnotí kladně a co záporně. Autor i většina dotazovaných se shoduje, že nejvýraznějším pozitivem je obměna a doplnění nové mobilní techniky. Výrazné zlepšení na komunikační rovině je spuštění mobilní aplikace Tereza, která velmi zlepšuje komunikaci mezi jednotkami HZS SŽ a zapojenými subjekty v drážní dopravě. I s tímto názorem se autor plně ztotožňuje. Naopak negativně hodnotí velké množství železničních dopravců a s tím spojenou velkou rozmanitost drážních vozidel. S tím ale nikdo z respondentů ani jejich vedení nic neudělá. Častým negativem jsou již zmiňované velikosti zásahových obvodů, početní stavy výjezdových hasičů a v neposlední řadě žádná motivace pro uchazeče o práci drážního hasiče. Mnoho mladých a schopných zaměstnanců po získání způsobilosti, odborných znalostí a praxe odchází do služebního poměru k HZS ČR s výhledem na lepší finanční ohodnocení a služební výsluhy po odpracovaných letech. Z došlých názorů vyplynul i názor, že by dotazovaní uvítali některý ze sociálních programů v případě ztráty zdravotní způsobilosti. Tento názor může autor potvrdit, za dobu působení u HZS SŽ se v jeho jednotce, vystříдалo mnoho kolegů.

Každý ze sousedních států má nějakým způsobem zajištěnou ochranu železniční infrastruktury. Autor práce přesněji nezná žádnou zahraniční složku nebo organizaci, která se tímto zabývá. Autor zjišťoval informace a postřehy svých kolegů na danou otázku. Z výsledku šetření je zřejmé, že nikdo z respondentů nemá žádnou hlubší zkušenost se ochranou železnic v zahraničí. Většina dotazovaných, stejně jako autor, zná jen okrajově názvy několika záchranných útvarů. Z poznatků vyplývá, že všechny známé organizace disponují ve větší míře vozidly s dvoucestným podvozkem.

V poslední otázce dotazníku autor zjišťuje poznatky svých kolegů o možném nahrazení činnosti HZS SŽ jinou organizací. Záchranné práce mohou samozřejmě vykonávat jednotky HZS krajů. Jednotky Záchranných útvarů HZS ČR by zřejmě likvidační práce provádět mohly, ale současná legislativa zatím připouští ke specifické práci zkratování trakčního vedení jen zaměstnance Správy železnic. Dalším faktorem je personální zabezpečení a specifické prostředky, které jsou dislokovány jen u jednotek

dražních hasičů. Pro zřizovatele je důležitý ekonomický a organizační faktor, znalost dražní problematiky a hlavně zajištění bezpečné obnovy a zajištění železničního provozu. Proto na otázku, zda lze v plném rozsahu nahradit činnost dražních hasičů, je nasnadě odpověď ano, lze. Ne však jedním subjektem či stávající složkou IZS. Autor se proto domnívá, že pro provozovatele dráhy a majitele železniční infrastruktury by jiný subjekt než HZS SŽ byl ekonomicky, organizačně a technicky nevýhodný.

Závěr

Železniční doprava je v ČR jednou z nejbezpečnějších druhů dopravy i proto, že o její bezpečnost dbá HZS Správy železnic. V teoretické části autor shrnul legislativu, charakteristiku podstaty HZS Správy železnic, speciální techniku a prostředky využívané při likvidaci mimořádných událostí v železniční infrastruktuře. Účelem praktické části, jejímž hlavním prvkem je dotazníkové šetření, je vyhodnocení praktických zkušeností vedoucích pracovníků, kteří řeší mimořádné události na taktické a strategické úrovni.

Dotazníkové šetření probíhalo anonymně napříč všemi stanicemi HZS Správy železnic v České republice. Největší zastoupení dotazovaných respondentů působících u HZS SŽ bylo od 21 do 30 let délky pracovního poměru. Nejvíce zastoupenou skupinou dotazovaných byla funkce velitel směny, následovala funkce velitele družstva. Podle autora jsou spolupracující respondenti odborníky ve své způsobilosti a tím, že se zúčastnili velitelé ze všech jednotek HZS SŽ je docílen celkový pohled na danou problematiku.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zjistit zkušenosti velitelů jednotek a družstev HZS Správy železnic ze zásahů při mimořádných událostech v železniční dopravě a při nasazení speciální techniky. Tento cíl byl naplněn zpracováním poznatků v teoretické části, na kterou dotazníkové šetření přímo navazuje a koresponduje s ní. Vyhodnocením dotazníkového šetření dospěl autor práce k několika výsledkům. Rozmístění stanic HZS SŽ není ideální z důvodu velkých zásahových obvodů a tím i dlouhých dojezdových časů, hlavně při mimořádných událostech v nepřístupném terénu železničních tratí v ČR. Naopak rozmístění speciální zásahové mobilní požární techniky se v posledních letech razantně zlepšilo, díky realizaci obnovy a doplnění většího množství techniky. Velká shoda panuje v názorech, že by bylo velmi vhodné již ze samotné podstaty drážních hasičů doplnit na další stanice speciální vozidla s dvoucestným podvozkem, nebo terénními čtyřkolkami s adekvátními vleky, které by řešily výše zmíněný problém nepřístupného terénu. S tím je velmi těsně spjata otázka personálního obsazení jednotek. Velitelé napříč jednotkami se ztotožňují s názorem, že na výjezdovou činnost je personální zabezpečení dostačující, ale v případě nutnosti provádět další práce pro zřizovatele není současný stav ideální. Pro vyřešení této situace by bylo nejvhodnější na určitých stanicích přijmout nové zaměstnance. Pro výkon zásahových činností se drážní hasiči podrobují předepsané odborné přípravě, která je rozšířena o školení a výcviky, které souvisejí se specifikací železničního provozu. Dle

dislokace speciální techniky je absolvována odborná příprava pro obsluhu a řízení této techniky. V organizačním řízení by dle vyjádření respondentů bylo vhodné pro vedoucí pracovníky z důvodů zvyšování nároků na administrativu, zařadit do odborné přípravy jazykové kurzy a rozšíření práce z PC technikou. Z odpovědí respondentů lze odvodit i to, že je nutné vypracovat metodiku nakolejování drážních vozidel, která úplně chybí. Jeden z velmi kladně hodnocených poznatků je velký posun směrem v před při zpuštění a provozu mobilní aplikace TereZa, která velmi výrazně přispěla urychlení komunikace jednotek HZS SŽ s operačním střediskem HZS SŽ a zapojenými subjekty do tohoto systému.

Dílčím cílem bylo zjistit charakteristiku postupů a nasazování prostředků HZS Správy železnic při mimořádných událostech v železniční dopravě. V teoretické části jsou ucelené informace o postupech ohlašování mimořádných událostí dotčeným orgánům. Aktivace spolupráce s Nehodovými pomocnými prostředky Českých drah a spolupráce se subjekty řešící mimořádné události v železniční infrastruktuře. V praktické části dotazníkového šetření byl vyhodnocen pohled vedoucích zaměstnanců na rozmístění a spolupráci při likvidacích mimořádných událostí výše zmíněných Nehodových vlaků. Šetřením vyplynulo, že aktuální dislokace těchto prostředků je dostačující v souvislosti s počtem událostí, při kterých tato technika vypomáhá HZS SŽ. Měla by však být provedena obnova, nebo modernizace techniky, přijata opatření na zachování stálé pohotovosti této služby.

Autora práce, jakožto i přímého zaměstnance HZS SŽ nejvíce potěšil dodatek k poslední otázce v dotazníkovém šetření: *„Svoji práci máme rádi a jsme na ni hrdí, ale záleží jen na nás drážních hasičích, jak jí budeme vykonávat a prezentovat. Je na nás, aby náš zřizovatel s naší prací byl spokojen a nevyhledával za nás náhradu. Jsme hrdí na to, že pomáháme lidem a celé naší společnosti.“*

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ČUMPELÍKOVÁ, H. a kol. *Publikace 60. výročí založení Hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 361 s.
2. ČUMPELÍKOVÁ, H. a kol. *Ročenka 2009, Hasičská záchranná služba*. Praha: Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, 2010. 127 s.
3. KOLEKTIV AUTORŮ. *10 let Záchraného útvaru HZS ČR*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2019. 103 s. ISBN 978-80-7616-019-4.
4. KOLEKTIV AUTORŮ. Mimořádnosti v provozu železniční osobní dopravy. In *Katalog typových činností složek IZS*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2015. 29 s. ISBN 978-80-7385-028-9.
5. KOLEKTIV AUTORŮ. Nebezpečí infekce. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, z.s., 2017. 713 s. ISBN 978-80-7385-197-2.
6. KOLEKTIV AUTORŮ. Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, z.s., 2017. 713 s. ISBN 978-80-7385-197-2.
7. KOLEKTIV AUTORŮ. Zásah na tažených železničních kolejových vozidlech. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, z.s., 2017. 713 s. ISBN 978-80-7385-197-2.
8. KOLEKTIV AUTORŮ. Zásah pod trakčním vedením. In *Bojový řád jednotek požární ochrany II*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, z.s., 2017. 713 s. ISBN 978-80-7385-197-2.
9. LOJDA, J. *Zákon o drahách. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 300 s. ISBN 978-80-7552-756-1.
10. PECKA, B. *Pokyn ředitele HZS SŽDC č.1/2016*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2016. 8 s. Č.j.: 466/2016-SŽDC-HZS-ÚPE-OVS.
11. ŠTĚRBA, R. *Vědeckotechnický sborník ČD*. Praha: Generální ředitelství Českých drah, 2016. 19 s. ISSN 1214-9047.

12. ŠUTA, P. *Směrnice SŽDC č.71, Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011. 39 s. Č.j.: S 23 685/11-BEZ.
13. *Tanková a automobilová technikami české a slovenské armádě*. Praha: Naše vojsko, s.r.o., 2003. 331 s. ISBN 80-206-0684-X.

Elektronické zdroje

1. Drážní hasiči v Ostravě a Plzni disponují Ategem s nosičem kontejnerů, nakládacím jeřábem, chemickým kontejnerem a pracovní plošinou. In *Požáry.cz* [online]. 2.6.2019, 3:17 AM [cit. 2021-1-25]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/211922-drazni-hasici-v-ostrove-a-plzni-disponuji-ategem-s-nosicem-kontejneru-nakladacim-jezrabem-chemickym-kontejnerem-a-pracovni-plosinou/>>.
2. Dvojici nových tahačů Volvo s teleskopickými návěsy Noteboom pořídili hasiči Správy železnic pro transport těžké techniky i havarovaných vlaků. In *Požáry.cz* [online]. 16.8.2020 2:02 AM [cit. 2021-1-30]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/232611-dvojici-novych-tahacu-volvo-s-teleskopickymi-navesy-noteboom-poridili-hasici-spravy-zeleznic-pro-transport-tezke-techniky-i-havarovanych-vlaku/>>.
3. EASYWEB. TA-MERCEDES-BENZ. *Kobit-thz.cz* [online]. © 2021 [cit. 2021-1-30]. Dostupné z WWW: <<https://www.kobit-thz.cz/produkty-ta-mercedes-benz-detail-435>>.
4. Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty převzala první jeřáb Liebherr. In *Požáry.cz* [online]. 21.9.2018 4:00 AM [cit. 2021-1-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/197025-hasicka-zachranna-sluzba-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-prevzala-prvni-jezrab-liebherr/>>.
5. Hydraulické hadicové nářadí. In *Holmatro-JaGa.cz* [online]. 2021 [cit. 2021-2-2]. Dostupné z WWW: <<https://www.holmatro-jaga.cz/produkty/vyprostovaci-naradi/hydraulicke-hadicove-naradi>>.
6. KOBIT – THZ. In *Facebook* [online]. 9.2.2021 10:00 AM [cit. 2021-2-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.facebook.com/kobit.thz>>.

7. Manipulační plošiny pro záchranáře. In *Zahas-sro.cz* [online]. 7.5.2019 [cit. 2021-1-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.zahas-sro.cz/manipulacni-plosiny-pro-zachranare/>>.
8. Permon, s.r.o. [online]. © 2020 [cit. 2021-2-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.permon.cz>>.
9. Podpěry Power Shore. In *Holmatro-JaGa.cz* [online]. 2021 [cit. 2021-2-2]. Dostupné z WWW: < <https://www.holmatro-jaga.cz/produkty/vyprostovaci-naradi/asistencni-a-zvedaci-naradi/podpery/mechanicke-podpery>>.
10. Po silnici i po kolejích. Nové technické Renaulty Správy železniční dopravní cesty umí jezdit jako vlak. In *Požáry.cz* [online]. 27.10.2016 3:45 PM [cit. 2021-1-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.pozary.cz/clanek/148770-po-silnici-i-po-kolejih-nove-technicke-renaulty-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-umi-jezdit-jako-vlak/>>.
11. Ruční kolejový vozík 500kg. In *THT.cz* [online]. THT Polička, s.r.o. © 2019 [cit. 2021-2-2]. Dostupné z WWW: <<https://www.tht.cz/cs/ostatni-technika/rucni-kolejovy-vozik-500-kg>>.
12. SNOZA, L. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí* [online]. Praha: České dráhy, 2006 [cit. 2021-1-20]. Dostupné z WWW: <<http://docplayer.cz/18326320-Ceske-drahy-a-s-cd-d-17-predpis-pro-hlaseni-a-setreni-mimoradnych-udalosti-uroven-pristupu-a.html>>.
13. Zásahové obvody JPO HZS Správy železnic. In *Správa železnic, státní organizace* [online]. [cit. 2021-1-15]. Dostupné z WWW: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/viewarticle.aspx?oid=1859307>>.

Legislativní dokumenty

1. 56 Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky. In *Sbírka interních aktů řízení generálního ředitele Hasičského sboru České republiky a náměstka ministra vnitra*. Praha: MV-generální ředitelství HZS ČR, 2018. 28s.
2. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, e znění pozdějších předpisů (Zákon o integrovaném záchranném systému), 2000. [online]. [cit. 2021-2-28]. In *Sbírka zákonů České republiky*, částka 73, s.

3461-74. Dostupné z: WWW:
<<http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx>>. ISSN 1211-1244.

3. ÚZ č. 1105 – *Krizové zákony, HZS, Požární ochrana*. Ostrava: Sagit, 2016. 288s. ISBN 978-80-7488-135-0.

Ostatní zdroje

- Interní materiály Českých drah, a.s., Předpis pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel.
- Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Mobilní výjezdová aplikace.
- Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Pokyn ředitele HZS, Metodické listy taktických postupů zásahu na železnici. SŽ-PO-09/2020-HZS.
- Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Pokyn ředitele HZS o zajištění bezpečného stavu vypnutého trakčního vedení. SŽ-PO-05/2020-HZS.
- Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Smlouva o využití nehodových pomocných prostředků. Č.j. 24350/2014-O15.
- Interní materiály Správy železnic, státní organizace, Technická norma železnic.

Seznam zkratk

HZS SŽ s.o. – Hasičský záchranný sbor podniku Správy železnic státní organizace

IZS – Integrovaný záchranný systém

PČR – Policie České republiky

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

HZS ČR – Hasičský záchranný sbor České republiky

GŘ HZS ČR – Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky

JPO – Jednotka požární ochrany

PS – Požární stanice

SŽ s.o. – Správa železnic, státní organizace

SŽDC s.o. – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

ČD a.s. – České dráhy akciová společnost

MU – Mimořádná událost

VZ – Velitel zásahu

TNŽ – Technická norma železnic

HŽV – hnací železniční vozidlo

OCÚ – oblastní centrum údržby

SOKV – středisko oprav kolejových vozidel

CAS – cisternová automobilová cisterna

TA – technický automobil

VEA – velitelský automobil

AP – automobilová plošina

VYA – vyprošťovací automobil

AJ – automobilový jeřáb

VT 72 B – vyprošťovací tank

VN, VVN – vysoké napětí, velmi vysoké napětí

NPP – nehodové pomocné prostředky

NPV – nehodové pomocné vlaky

NJJ – nehodová jeřábová jednotka

KOPIS, OPIS – Krajské operační a informační středisko, operační informační středisko

COIS, OIS HZS SŽ – celostátní operační a informační středisko, operační a informační středisko Hasičského záchranného sboru Správy železnic

IT – informační technologie

Seznam tabulek a grafů

<i>Obr. 1: Mapa zásahových obvodů HZS Správy železnic, státní organizace</i>	13
<i>Tabulka 1: Statistika výjezdů HZS Správy železnic, státní organizace</i>	30
<i>Graf 1: Statistika výjezdů HZS Správy železnic, státní organizace</i>	31
<i>Tabulka 2: Statistika nakolejování železničních vozidel</i>	31
<i>Graf 2: Statistika nakolejování železničních vozidel</i>	32
<i>Tabulka 3: Statistika bezpečného stavu trakčního vedení</i>	32
<i>Graf 3: Statistika bezpečného stavu trakčního vedení</i>	33
<i>Graf 4: Délka pracovního poměru respondentů u HZS SŽ</i>	34
<i>Graf 5: Funkce jednotlivých respondentů</i>	35
<i>Graf 6: Dislokace respondentů u jednotek HZS SŽ</i>	36
<i>Graf 7: Je současné rozmístění jednotek adekvátní, vzhledem k velikosti zásahových rajonů?</i>	37
<i>Graf 8: rozmístění speciální techniky</i>	38
<i>Graf 9: Je aktuální rozmístění NPP optimální?</i>	39
<i>Graf 10: Bylo by vhodné doplnit těžkou techniku na další stanice?</i>	40
<i>Graf 11: Je personální zabezpečení Vaší jednotky dostatečné?</i>	41
<i>Graf 12: Bylo by vhodné posílit početní stavy u Vaší jednotky?</i>	42
<i>Graf 13: Zařadit do plánu odborné přípravy nějaké téma?</i>	44
<i>Graf 14: Nejčastěji využívané evakuační prostředky</i>	45
<i>Graf 15: Doplnění speciální technikou</i>	47
<i>Graf 16: je současná spolupráce se složkami IZS dostatečná</i>	48
<i>Graf 17: Zlepšení na telekomunikační rovině</i>	50
<i>Graf 18: Je současná legislativa dostatečná?</i>	51
<i>Graf 19: Je metodicko – taktická podpora VZ dostatečná?</i>	52
<i>Graf 20: Nejčastěji řešené nehody dle respondentů</i>	53
<i>Graf 21: Hodnocené klady</i>	56
<i>Graf 22: Hodnocené zápory</i>	56
<i>Graf 23: Znalost zahraničních útvarů</i>	57
<i>Graf 24: Je možno nahradit HZS SŽ jinou složkou?</i>	58

Přílohy

Příloha I.

Obr. 2 – Vlastní zdroj



Obr. 3 – Vlastní zdroj



Obr. 4 – Vlastní zdroj



Obr. 5 – Vlastní zdroj



Obr. 6 – Vlastní zdroj



Obr. 7 – Vlastní zdroj



Obr. 8 – Vlastní zdroj



Obr. 9 – Vlastní zdroj



Obr. 10 – Vlastní zdroj



Obr. 11 - Vlastní zdroj



Obr. 12 - Vlastní zdroj



Obr. 13 - Vlastní zdroj



Obr. 14 - Vlastní zdroj



Obr. 15 - Vlastní zdroj



Obr. 16 - Vlastní zdroj



Obr. 17 - Vlastní zdroj



Obr. 18 - Vlastní zdroj



Obr. 19 - Vlastní zdroj



Obr. 20 – vlastní zdroj



Příloha II.

Dotazník Bakalářské práce

Dobrý den, věnujte prosím několik minut svého času k vyplnění následujícího dotazníku. Jsem student VŠ Evropských a regionálních studií v Příbrami. Moje téma BP je „Zásahy jednotek Hasičského záchranného sboru Správy železnic při mimořádných událostech v železniční dopravě“. Dotazník je určen vedoucím pracovníkům HZS SŽ, kteří řeší MU.(VJPO, ZVJPO, velitelé směn, velitelé družstev). Mockerát děkuji za Vaši spolupráci. S pozdravem David Trsek – VS směna „A“ HZS SŽ JPO Praha.

1. Jak dlouho pracujete u HZS SŽ? (popř. ÚPOŽ ČSD, HZS ČD, HZS SŽDC)?
2. V jaké funkci pracujete v současnosti?
3. U jaké jednotky (PS) pracujete v současné době?
4. Myslíte si, že je současné rozmístění jednotek (PS) adekvátní k velikosti zásahových obvodů? Byla by dle vašeho názoru třeba nějaká změna?
5. Myslíte si, že rozmístění speciální techniky je odpovídající vzhledem k velikosti a členitosti zásahových obvodů? AV, VYA, VT 72B, AJ, Hoesh
6. Je současné rozmístění Nehodových pomocných prostředků a Nehodových pomocných vlaků ČD optimální, nebo by bylo vhodné v nějaké oblasti tuto techniku doplnit?
7. Bylo by vhodné doplnit těžkou techniku na další stanice, nebo doplnit jinou? V případě že ano, jakou, kam a proč?
8. Je aktuální personální zabezpečení vaší jednotka dostatečné?
9. Bylo by vhodné posílit početní stav výjezdových zaměstnanců u vaší jednotky? O kolik zaměstnanců a proč?
10. Jaké odborné přípravy se vaši zaměstnanci zúčastňují? Specializovaná odborná příprava.
11. Bylo by potřeba nějaké nástavbové školení či výcvik zařadit do plánu odborné přípravy? Nebo četnost.
12. Jaké jsou vámi nejčastěji využívané evakuační prostředky?
13. Jaké evakuační prostředky by bylo vhodné doplnit? Proč?
14. Jaké speciální prostředky by bylo vhodné doplnit do vybavení vaší jednotky?
15. Je současná spolupráce se složkami IZS při řešení mimořádných událostí dostatečná? Někaký návrh na zlepšení?
16. Jakým způsobem komunikujete na místě zásahu?
17. Bylo by třeba něco doplnit, či zlepšit na telekomunikační rovině?
18. Je současná legislativa řešení mimořádných událostí na železnici dostatečná? Bylo by vhodné něco dopracovat?
19. Je současná metodicko-taktická podpora velitele zásahu dostatečná? Bylo by vhodné něco dopracovat?
20. Jaké typy nehod / havárií na železnici řešíte z pozice velitele zásahu?
21. Jaká byla vaše nejsložitější železniční nehoda/ havárie, kterou jste řešil? V čem byla jiná, nebo náročnější než ty ostatní?

22. Zhodnoťte, co je za vaší kariéru u HZS SŽ kladným a záporným faktorem, při řešení mimořádných událostí. Zlepšil se nějaký negativní faktor za dobu vašeho působení u HZS SŽ?
23. Znáte nějaké zahraniční útvary, složky, od kterých bychom mohli čerpat zkušenosti a inspirace s ohledem na likvidaci mimořádných událostí v železniční infrastruktuře?
24. Je možno, dle vašeho názoru, nahradit specializovanou práci HZS SŽ při řešení mimořádných událostí v plném rozsahu jinou složkou, institucí nebo firmou?