

**Bojový řád jednotek požární ochrany - taktické postupy zásahu**

Název:		<b>4</b>
<b>Zásah na tažených železničních kolejových vozidlech<sup>1</sup></b>	<b>Metodický list číslo</b>	<b>S</b>
	<i>Vydáno dne: 30. listopadu 2017</i>	<i>Stran: 3</i>

**I.**

**Charakteristika**

- 1) Tažená železniční kolejová vozidla (dále jen „TŽV“) se dělí na:
  - a) dvou a více nápravové nákladní vozy otevřené, kryté, kotlové, chladiřenské, speciální,
  - b) dvou a čtyř nápravové osobní vozy.
- 2) Při zásahu na TŽV je třeba respektovat *nebezpečí na železnici* a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření.
- 3) U osobních vozů je prioritní rychlá záchrana osob, neboť se zde velice rychle šíří požár, který podstatně urychluje otevřená okna a dveře.

**II.**

**Úkoly a postup činnosti**

- 4) Zásah je nutné provádět z důvodu odborných činností a manipulací ve spolupráci s personálem železnice a o zásahu je nutné prostřednictvím KOPIS informovat operační středisko HZS Správy železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“), jeho prostřednictvím povolat jednotku HZS SŽDC a vyzoomět odpovědné zaměstnance železnic, pokud tak nelze učinit přímo. Odpovědnými zaměstnanci železnic jsou:
  - a) výpravčí železniční stanice ve službě nebo dispečer-elektro- zajistí vypnutí trakčního vedení s ohledem na rozsah a druh zásahu nad příslušnou staniční kolejí v místě zásahu příp. společně s potřebným počtem sousedících kolejí nebo nad traťovou kolejí v místě zásahu, příp. dvou a více traťových kolejí, příp. i nad souběžnou traťovou kolejí; jednotka HZS SŽDC je oprávněna provést zajištění vypnutého stavu trakčního vedení (tzv. zkratování),
  - b) dispečer centrálního dispečerského pracoviště (CDP) SŽDC nebo dispečer oblastního ředitelství SŽDC - zajistí vyloučení dopravního provozu v místě zásahu,
  - c) výpravčí přílehlých železničních stanic - zajistí vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu a zajistí odtažení HŽV mimo koleje se zapnutým trakčním vedením,
  - d) strojvedoucí nebo jiný oprávněný zaměstnanec, který je oprávněn řídit hnací železniční kolejové vozidlo (dále jen „HŽV“) příslušného druhu trakce a uvést HŽV do bezpečného stavu; ten také poskytne informace, na požádání odpojí průběžný kabel VN (1 až 3 kV) a zajistí před zásahem bezpečný stav HŽV.

<sup>1</sup> Odborný gestor tohoto metodického listu je Hasičská záchranná služba SŽDC.

- 5) Postup činnosti jednotky je obdobný jako při zásahu na HŽV. Při zásahu na TŽV je nutné zajistit:
- a) vyproštění a záchranu osob z TŽV, při velkém rozsahu mimořádné události stanovit skupiny záchranářů pro vyhledání, pro vyproštění, první pomoc a vynášení na předem stanovené místo k prvnímu ošetření,
  - b) uvést TŽV do bezpečného stavu, které se provádí u
    - i) **osobních vozů**
      - (1) odpojením průběžného kabelu vlakového topení u strojvedoucího (je-li napájen z lokomotivy) nebo u odpovědného zaměstnance železnic (je-li napájen z externího zdroje) zejména v depech (DKV) a opravárnách železničních kolejových vozidel (DPOV),
      - (2) vypnutím osvětlení (je-li zapnuto) a zásuvkového okruhu vozu v elektrickém rozvaděči (umístěný zpravidla v představku vozu) tlačítkem, přepínačem, vypínačem, vypínačem na čtyřhran a vypnutím elektrických jističů,
      - (3) odpojením vozidlové baterie odpojením bateriového kabelu,
    - ii) **nákladních vozů** odpojením průběžného kabelu vlakového topení, u chladících vozů vybavených agregátem se tento zastaví,
  - c) zamezit šíření požáru na další železničních kolejových vozidel jejich ochlazováním, popřípadě je nutno požádat odpovědné zaměstnance železnic o rozpojení ŽKV a zajištění odstavených vozů proti posunu. TŽV pod trakčním vedením lze hasit po vypnutí el. proudu a odborně provedeném vyzkratování elektrického napětí.

### III.

#### Očekávané zvláštnosti

- 6) Při zásahu na TŽV je třeba počítat s:
- a) rychlým šířením požáru způsobeným hořlavými látkami použitými v konstrukci vozu, ve vybavení interiérů osobních vozů a množstvím přepravovaných hořlavých a nebezpečných látek v nákladních vozech,
  - b) rozšířením požáru na další vozy řazené v soupravě nebo na vozy na sousedních kolejích,
  - c) výskytem nebezpečného zboží a látek (nákladní kotlové, služební a poštovní vozy),
  - d) přepravou zásilek živých zvířat,
  - e) neidentifikovatelným nákladem,
  - f) ohrožením bezpečnosti a zdraví cestujících a vznikem paniky,
  - g) ohrožením osob kouřem a nebezpečnými látkami na nástupištích, v železniční stanici a blízkých objektech,
  - h) popálením tajícími a odkapávajícími plasty a izolačními materiály od stropu vozidla,
  - i) průběžným kabelem vlakového topení o napětí 1000 V - 3000 V, který je napájen z HŽV (motorové a elektrické trakce) nebo externího zdroje,
  - j) přítomností chladicích médií (klimatizace osobních vozů, chladicí vozy) a přítomností propan-butanových láhví (restaurační, bufetové, lůžkové a lehátkové osobní vozy),
  - k) pohybem ŽKV po ostatních kolejích, na více Kolejových tratích s jízdami ŽKV po sousedních kolejích,
  - l) trakčním vedením a elektrickým vybavením TŽV
    - i) vozidlovými bateriemi 24 V a 48 V umístěnými pod rámem vozidla v označených schránkách (osobní vozy),
    - ii) osvětlením 180 V a zásuvkovým okruhem 220 V,

- iii) centrálním zdrojem napájení (u modernějších osobních vozů a osobních vozů cizích železničních správ) umístěným pod rámem vozidla v označených schránkách, který je i po odpojení průběžného kabelu VN; nepoškozená schránka zdroje je chráněna proti volně stékající vodě,
- m) vytápěcími agregáty nezávislého topení některých řad osobních vozů,
- n) přetržené trakčního vedení může být stále pod napětím (i přerušené trakční vedení spadlé na zem musí být odborně vyzkratováno).