

Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky		
Bojový řád jednotek požární ochrany - taktické postupy zásahu		
Název:		21
Nebezpečí na železnici	Metodický list číslo	N
	<i>Vydáno dne: 29. října 2001</i>	<i>Stran: 3</i>

I.

Charakteristika

- 1) Nebezpečí na železnici vyplývá z provozu železničních kolejových vozidel a specifického vybavení objektů železnic, které z hlediska zásahů jednotek je charakteristické následujícími rysy:
 - a) složitý systém dopravy,
 - b) hromadná přeprava značného množství různých druhů zboží a látek,
 - c) není okamžitě k dispozici odpovědný zaměstnanec Českých drah (dále jen „ČD“) a příslušná služba pro vypnutí a zajištění trakčního vedení a další speciální služby (pomocné vlaky, železniční nehodové jeřábové jednotky),
 - d) složité zásahové cesty pro jednotku (členitý povrch, provoz na železnici, překážky, nesnadný přístup k místu zásahu), velká vzdálenost k místu zásahu od místa nutného odstavení techniky jednotky,
 - e) velká vzdálenost ke zdrojům vody, příp. jejich úplná absence,
 - f) vlastní telefonní, radiofonní a dálkopisné sítě ČD.
- 2) Nebezpečí při zásahu na železnici je vytvářeno podmínkami v provozu a rozšiřuje především *nebezpečí úrazu elektrickým proudem, pádu i ztráty orientace.*

II.

Předpokládaný výskyt

- 3) Nebezpečí dané provozem na železnici vyplývají z:
 - a) dlouhé brzdné dráhy jedoucího vlaku; při rychlosti
 - i) 60 km/h a nižší je brzdná dráha 400 m,
 - ii) 60 - 100 km/h je brzdná dráha 700 m,
 - iii) 100 a více km/h je brzdná dráha 1000 m,
 - b) malé slyšitelnosti blížícího se jedoucího vlaku nebo železničního kolejového vozidla (dále jen „ŽKV“),
 - c) nepřetržité jízdy vlaků (posunových dílů) po všech kolejích z obou směrů na širé trati, v železničních stanicích a dopravnách (dále jen „ŽST“); jsou možné jízdy vlaků na tratích i v ŽST, i když je na návěstidle návěst zakazující jízdu vlaku,
 - d) normálního dopravního provozu za vyloučenými kolejemi z důvodu zásahu (při vyloučení některé koleje je o to intenzivnější provoz na jiné koleji),
 - e) ohrožení projíždějícími ŽKV, částmi nákladu nebo upevňovacími pomůckami uvolněnými během jízdy,
 - f) možností uvíznutí nebo porušení rozchodu kolejí při přejíždění kolejí a výhybek požární technikou,
 - g) špatných rozhledových možností (stojící vozidla, objekty v kolejových obloucích),
 - h) obtížného odhadu, na kterou kolej přijíždí vlak, posunový díl nebo ŽKV (vliv výhybek v kolejovém staničním zhlaví),
 - i) neočekávaného pohybu dosud stojících ŽKV,

- j) nebezpečí ztráty orientace zejména na seřazovacích nádražích a ŽST,
 - k) uvěznění nohy bez možnosti vyproštění při vložení chodidla nohy mezi jazyk výhybky a kolejnici, kdy dojde při přestavování výhybky,
 - l) možného špatného průniku informací mezi obsluhou drah; dopravní (malé bezobslužné stanice) na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy (mimo dirigujících a dispozičních) se neobsazují výpravčími. Jejich povinnosti přecházejí v těchto dopravních na dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího) a strojvedoucího,
 - m) vysoké teploty hoření a vývinu značného množství toxických zplodin hoření (nákladní a osobní vozy),
 - n) přítomnosti chladicích médií (klimatizace osobních vozů, chladicí vozy) a přítomnosti propan-butanových láhví (restaurační, bufetové, lůžkové a lehátkové osobní vozy), možnosti poleptání od elektrolytu vozidlových baterií,
 - o) přítomnosti točen, přesuven, hříží, montážních jam a kanálů v depech a opravnách ŽKV (jízda požární techniky přes přesuvny, točny a hříže je zakázána).
- 4) *Nebezpečí úrazu elektrickým proudem* je na železnici specifikováno následovně:
- a) přítomnost trakčního vedení (dále jen „TV“) 3 kV ss, případně 1,5 kV ss nebo 25 kV/50 Hz, měníren rozvodných a rozpínacích stanic,
 - b) přítomnost měničových a rozpínacích stanic pro napájení zabezpečovacího zařízení z kabelového rozvodu 6 kV/75 Hz,
 - c) připojení tažených ŽKV v žst na stabilní zdroj Vn 1 až 3 kV z důvodu předtápění vlakových souprav nebo průběžný kabel vn napájený z lokomotivy (elektrické motorové trakce) také u
 - i) nákladních vozů, které mají v označení řady vozu písmeno „q“ (chladicí vozy, kryté dvounápravové vozy určené pro spěšninové a poštovní zásilky, některé další vozy cizích železničních správ),
 - ii) osobních vozů vždy, mimo to ještě s napětím 220 V/50 Hz pro zásuvky a 180 V/50 Hz pro osvětlení vozu (je-li zapnuto), napájeného z baterií vozu 24 V_{ss},
 - iii) snížení výšky trakčního vedení v tunelech,
 - d) na zábradlí nebo pod podlážkami mostu jsou vedeny lanovody a kabeláž zabezpečovacího zařízení (6 kV/75 Hz).
- 5) *Nebezpečí pádu* hrozí zejména při pohybu po železničním svršku a na mostech, např. hrozí zakopnutí o kolejnice, uklouznutí po namrzlých pražcích, podvrknutí nohy při pohybu po štěrkovém loži kolejí.

III.

Ochrana

- 6) K ochraně před nebezpečím na železnici se používají taktické zásady zásahu na železnici a ŽKV. Ochrana životů a zdraví hasičů spočívá zejména v:
- a) odstavení požární techniky v bezpečné vzdálenosti (2,5 m) od hlavy krajní koleje,
 - b) zajištění místa práce tak, aby byli hasiči pracující na železnici rychle uvědomeni o příjezděcích ŽKV a mohli v případě potřeby včas opustit místo nasazení ohrožené provozem,
 - c) omezení chůze po kolejnicích a výhybkách, přeježdění kolejí a výhybek požární technikou je možné pouze v nejnútnejších případech,
 - d) zákazu chůze po střeše ŽKV pod trakčním vedením a v zákazu podlézání ŽKV,

- e) ochraně před *nebezpečím úrazu elektrickým proudem*, např. vypnutí trakčního vedení a jeho zajištění proti opětovnému zapnutí,
 - f) zahájení likvidace požáru ve strojovně lokomotivy pouze po uvedení lokomotivy do *bezpečného stavu*, tzn. stažení sběračů, úplné uzemnění lokomotivy a vyzkratování některých zařízení (vstupní filtry, kondenzátory), které jsou i po stažení sběračů lokomotivy stále pod napětím, vypnutí spalovacího motoru lokomotivy
 - i) *u elektrické trakce* je před uvedením lokomotivy do bezpečného stavu zakázáno vstupovat do strojovny lokomotivy,
 - ii) *u motorové trakce* je před uvedením lokomotivy do bezpečného stavu možné v krajním případě vstupovat do strojovny za chodu spalovacího motoru lokomotivy jen s největší opatrností při boční stěně skeletu skříně a nesmí se sahat na agregáty i zařízení ve strojovně,
 - g) provádění přizvedávání ŽKV jen za přítomnosti odborných služeb ČD a specialistů,
 - h) informování alespoň jednoho výpravčího některé sousední železniční stanice při zásahu v mezistaničním úseku,
 - i) omezení nebo vyloučení železničního provozu; zastavení provozu na železniční trati vždy, když je ohrožena bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy pomocí návěstí „*Stůj, zastavte všemi prostředky*“; osoba dávající tuto návěst běží co nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit. Po zastavení oznámí strojvedoucímu důvod dávání návěstí. Návěst je
 - i) *viditelná*
 - provádí se kroužením praporkem, jakýmkoliv předmětem nebo jen rukou (denní návěst); kroužením svítilnou jakékoliv barvy kromě zelené (noční návěst) - přikazuje zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky nebo
 - jedno červené světlo svítilny na hnacím ŽKV s možností doplnění o rozsvěcování a zhasínání střední svítilny s bílým světlem - přikazuje na širé trati zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky,
 - ii) *slyšitelná* - tři krátké, několikrát opakované zvuky davané houkačkou, píšťalkou, trubkou, lokomotivní píšťalou nebo houkačkou - přikazuje zastavení vlaku nebo posunového dílu všemi dostupnými prostředky,
 - iii) kombinace obou předešlých způsobů.
- 7) Ochranné prostředky a další zařízení:
- a) ochranné prostředky hasiče,
 - b) signální světla a prostředky.