

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

Název:  <b>Požáry v trolejbusových a tramvajových depech</b>	Metodický list číslo	<b>37</b> <b>P</b>
	Vydáno dne: 28. prosince 2005	Stran: 2

**I.  
Charakteristika**

- 1) Trolejbusová a tramvajová depa slouží ke garážování, provozní údržbě a opravě dopravních vozidel – trolejbusů a tramvají. Haly mohou být zároveň využívány i jako výrobní prostory pro montáž nových vozů nebo jejich částí.
- 2) Trolejbusová a tramvajová depa jsou charakterizována:
  - a) velkým počtem garážovaných vozidel – tento počet se liší podle denní doby a je závislý na dopravní špičce,
  - b) mezi garážovanými vozidly se vyskytují i vozidla se spalovacími motory – traktory, odtahová vozidla, osobní vozidla, některá vozidla mohou mít i alternativní pohon,
  - c) vozidla jsou ustavena blízko vedle sebe - rychlý přenos požáru na jednotlivé vozy, ztížení pohybu mezi vozidly,
  - d) místo zásahu může být z důvodu garážování velkého počtu vozidel a jejich výšky nepřehledné,
  - e) v prostoru parkovacích hal hrozí nebezpečí pádu do opravárenských kanálů nebo poranění zasahujících při pohybu v dílenských prostorech o stroje a zařízení,
  - f) halami procházejí troleje se stejnosměrným napětím 600 V (*nebezpečí úrazu elektrickým proudem*),
  - g) stropní konstrukce jsou většinou ocelové, příhradové - v případě vysokých teplot hrozí *nebezpečí zřícení*,
  - h) v prostoru tramvajových dep je velké množství kolejí,
  - i) haly jsou většinou objíždné kolem celého obvodu po zpevněné komunikaci.
- 3) Součástí trolejbusového a tramvajového depa mohou být také:
  - a) měnična střídavého napětí 22 kV na stejnosměrné napětí 600 V (*nebezpečí úrazu elektrickým proudem*),
  - b) sklady hořlavých kapalin a olejové hospodářství,
  - c) sklad tlakových lahví,
  - d) sklad pneumatik (pouze trolejbusy),
  - e) administrativní prostory, šatny a příruční sklady.
- 4) V trolejbusových a tramvajových depech je zpravidla nepřetržitý provoz, a proto se v prostorách dílen a garáží nachází osoby znalé místního prostředí, zároveň nelze vyloučit potřebu záchrany osob.

**II.  
Úkoly a postupy činnosti**

- 5) Při likvidaci požáru v trolejbusových a tramvajových depech je nutné, kromě obecných činností zejména:

- a) postupovat s ohledem na složité podmínky zdolávání požáru, zejména využít dokumentaci zdolávání požáru, osobu znalou místního prostředí a v případě nutnosti povolat na místo zodpovědné pracovníky; zjistit počty zaměstnanců a případnou potřebu záchranných prací,
  - b) spolupracovat se zaměstnanci při případné evakuaci vozidel,
  - c) zajistit vypnutí elektrické energie v trolejích a vyžádat si od oprávněné osoby „příkaz B“; zejména v noci je však velmi pravděpodobné, že pracovníci elektrodíspedinku budou na místě až s časovou prodlevou a jednotky budou muset zasahovat ještě před jejich příjezdem. V tomto případě musí velitel zásahu rozhodnout, zda je s ohledem na nebezpečí z prodlení (např. při záchraně osob) nutné zasahovat tak, aby bylo minimalizováno *nebezpečí úrazu elektrickým proudem* (volba vhodného hasiva - CO<sub>2</sub>, prášek),
  - d) zjistit polohu ohniska a vyhodnotit cesty šíření požáru, provést příslušná opatření (např. ochlazování),
  - e) ovlivnit polohu neutrální roviny (např. otevřením výjezdových vrat, která jsou často ze dvou protilehlých stran, zařízením pro odvod tepla a kouře, popř. světlíky),
  - f) dávat pozor na padající sklo nebo jiné výplně ze střechy a nízkou požární odolnost konstrukcí hal (*nebezpečí zřícení konstrukcí*),
  - g) pohybovat se obezřetně, protože vozidla jsou ustavena mezi opravárenskými kanály a kolejemi (*nebezpečí pádu*).
- 6) Při požáru v dílenské části trolejbusových a tramvajových dep je nutné zjistit zejména:
- a) umístění tlakových lahví pro svařování,
  - b) možnost přenesení požáru po kabelových lávkách,
  - c) vliv snížení stropní konstrukce (tepelná izolace) a umístění různých vestaveb na šíření požáru a kouře; je nutné zajistit odvětrání tepla a kouře (např. přetlakovou ventilací - odvětrání se většinou provádí do prostoru garážového stání vozidel), je také nutné provést průzkum z hlediska záchrany osob a kontrolu šíření požáru mezistropím,
  - d) výskyt příručních skladů s nejrůznějším materiálem zejména s hořlavými kapalinami (čističe, barvy, laky, lepidla, potahové materiály, plasty, pryže apod.).

### III.

#### Očekávané zvláštnosti

- 7) Při požáru v trolejbusových a tramvajových depech je nutno počítat s těmito zvláštnostmi:
- a) omezená možnost vyvezení nebo vytlačení ustavených vozidel; nejsou vždy připojena na tlakový vzduch a jsou v podstatě neovladatelná (trolejbusy),
  - b) některé trolejbusy mohou mít pomocný pohon spalovacím motorem, některá pomocná vozidla mohou mít alternativní pohon na plyn,
  - c) při vytváření dopravního a útočného vedení je nutné postupovat tak, aby byla uvážena rozloha haly, vzdálenost k místu požáru; v tramvajových depech nutno brát v úvahu komplikace při tvoření hadicového vedení přes koleje,
  - d) objekty sloužící jako trolejbusová a tramvajová depa většinou nesplňují současné požadavky na požární bezpečnost staveb, např. rozdělení budov do požárních úseků,
  - e) omezená možnost informovat osoby, které se nacházejí v rozlehlém a členitém objektu o jejich možném ohrožení; požár v některé z částí areálu není většinou důvodem k přerušení ostatních pracovních činností, proto je nutné dbát na zvýšenou opatrnost.