

Bojový řád jednotek požární ochrany - taktické postupy zásahu

Název:		6
Zásah v železničním tunelu¹	Metodický list číslo	S
	Vydáno dne: 30. listopadu 2017	Stran: 3

I.

Charakteristika

- 1) Zásah v železničním tunelu je charakteristický těmito faktory:
 - a) malá viditelnost, teplo, žíhavé plameny, silné zakouření,
 - b) stísněný prostor a tím i ztížená přístupnost k vlakové soupravě,
 - c) překonávání značných vzdáleností výhradně pěšky po železničním svršku,
 - d) fyzicky náročná doprava technických prostředků,
 - e) nedostatek vody,
 - f) špatný přístup k portálům tunelu,
 - g) zpravidla nemožnost radiového spojení uvnitř tunelu a mezi portály tunelu,
 - h) minimální možnosti na odvětrání.
- 2) Při zásahu je třeba respektovat *nebezpečí na železnici* a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření.
- 3) Výjimečně má tunel vybavení pro zásah - záchranná a úniková cesta, osvětlení, záchranný výtah, hydrantová síť nebo nezavodněný rozvod vody, spojení mezi portály, umělé odvětrání, nástupní plocha pro zásah.

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 vyrozumět 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

¹ Odborný gestor tohoto metodického listu je Hasičská záchranná služba SŽDC.

do bezpečného stavu; ten také poskytne informace, na požádání odpojí průběžný kabel VN (1 až 3 kV) a zajistí před zásahem bezpečný stav HŽV.

- 5) O způsobu zásahu v železniční tunelu rozhoduje:
 - a) druh události v tunelu - požár, nehoda bez požáru,
 - b) druh vlaku - osobní (počet ohrožených osob), nákladní (zde druh nákladu s ohledem na rozvoj požáru nebo únik nebezpečné látky),
 - c) konstrukce tunelu - délka tunelu a počet železničních kolejí, popř. počet tunelových rour, trakční vedení, elektrické kabely zabezpečovacího zařízení,
 - d) vybavení tunelu pro zásah (přístupové, nástupní a zásahové cesty, zdroje požární vody, nouzové osvětlení, únikové cesty).
- 6) Zásah podle okolností zjištěných průzkumem předpokládá:
 - a) vypnutí trakčního vedení a zajištění vypnutého stavu trakčního vedení a dále je nutno posoudit nutnost vypnutí dalšího vybavení tunelu (např. el. napětí v kabelech),
 - b) vyloučení provozu v tunelu,
 - c) povolání dostatečného množství sil a prostředků, je nutné počítat s nutností dálkové dopravy vody, použití velkého množství dýchací techniky a střídání nasazených hasičů a použití ochranných prostředků při úniku nebezpečných látek,
 - d) provést průzkum z obou protilehlých portálů tunelu průzkumnou skupinou dostatečně vybavenou dýchacími a osvětlovacími prostředky; při průzkumu se zaměřit zejména na záchranu osob, prověřit spojení v tunelu a možnosti odvětrání a zjištění polohy mimořádné události od portálu tunelu,
 - e) doporučuje se zřídit štáb velitele zásahu, zajistit místo pro týl a k umístění a evidenci raněných, popř. určit a označit místo pro leteckou záchrannou službu a ostatní složky IZS,
 - f) posoudit odvětrání tunelu, nepostupovat z té strany, kde hrozí žíhavé plameny, pokud to lze, vytvořit dva úseky a postupovat z obou protilehlých portálů tunelu; pokud má tunel dvě souběžné tunelové trouby, lze s výhodou vést bojové rozvinutí tunelovou troubou, v níž nevznikl požár nebo nehoda,
 - g) prioritně zajistit vyproštění a záchranu osob, v případě nehody osobního vlaku stanovit skupiny záchranářů pro vyhledání, pro vyproštění, první pomoc a vynášení z tunelu na předem stanovené místo k prvnímu ošetření, je nutné prověřit, zda nejsou osoby potřebující pomoc na obou stranách mimořádné události ve směru k portálům nebo v zařízeních pro únik z tunelu,
 - h) posoudit možnost odvětrání tunelu pomocí nouzového větrání nebo přenosných ventilátorů,
 - i) nestříkat vodu na rozpálené konstrukce obvodových stěn tunelu,
 - j) zajistit osvětlení místa zásahu a tunelu,
 - k) dohodnout způsob spojení mezi oběma portály tunelu a se skupinami hasičů a záchranářů v tunelu,
 - l) zavést kontrolovaný režim vstupu a výstupu z tunelu obou portálů pro všechny osoby a hasiče, zamezit vstup nepovolaným osobám.

III.

Očekávané zvláštnosti

- 7) Při provádění zásahu v tunelu je nutné počítat s následujícími komplikacemi:
- a) velká potřeba sil a prostředků a dlouhodobé nasazení jednotek,
 - b) nedostatečné vybavení tunelu pro zásah jednotek,
 - c) snížená výška trakčního vedení,
 - d) špatný přístup k portálu tunelu a k místu nehody uvnitř tunelu,
 - e) nedostatek požární vody v místě zásahu, její velká spotřeba a nutnost dálkové dopravy vody, zdroje vody jsou značně vzdáleny, nebezpečí vzniku úrazu hasičů (kabelové lávky, kanály),
 - f) malá viditelnost, teplo, toxicita zplodin hoření, žíhavé plameny, „odstřelující“ konstrukce tunelu,
 - g) v případě nehody osobního vlaku značné množství postižených osob a jejich nesnadné vyhledání,
 - h) nároky na dýchací techniku úměrně vzrůstající s délkou tunelu,
 - i) nároky na fyzickou a psychickou odolnost hasičů,
 - j) zpravidla nedostatečný výkon běžných vyprošťovacích zařízení ve vybavení jednotek,
 - k) omezená funkce spojení pomocí radiostanic,
 - l) velká potřeba osvětlovacích prostředků s dlouhodobým nasazením,
 - m) komplikovaná nehoda - nebezpečí vzniku požáru havarované soupravy nebo únik nebezpečných látek,
 - n) omezený pohyb v tunelu,
 - o) omezená účinnost technických prostředků k nouzovému odvětrání tunelu (přenosných i ve vybavení tunelu).