



Koncepce přípravy a realizace objektů HZS Správy železnic 2020-2025

VERZE KE DNI 31.03.2020

Obsah

1	Úvod	3
1.1	Úkoly HZS v rámci SŽ a ČR	4
1.1.1	Úkoly HZS SŽ plněné v rámci vlastní organizace	4
1.1.2	Úkoly HZS SŽ v rámci plnění úkolů dané předpisy ČR	5
1.2	Vytyčení cílů rozvoje zázemí a objektů HZS v rámci SŽ	5
2	Globální současný závěr	6
3	Porovnání současného stavu s vytyčenými cíli rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ	7
4	Návrh rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ	9
4.1	Obecně	9
4.2	Doporučená metodika	10
4.3	Standardizace novostaveb požárních stanic	11
4.4	Předběžný odborný odhad finančních nákladů na výstavbu nových hasičských stanic	12
5	Závěr	13

PŘÍLOHY

Příloha 1 - Manuál na technické řešení budov HZS

Příloha 2 - Schematický popis požadavků na pozemky a uspořádání stanic HZS

1 Úvod

Vlastník dráhy je podle § 20 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, povinen zajistit údržbu a opravy dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Jedním z prostředků, kterými SŽ výše uvedenou povinnost naplňuje, je zajištění, provozování a rozvoj Hasičské záchranné služby Správy železnic. Od 15. 4. 2020 došlo k přejmenování na Hasičský záchranný sbor Správy železnic (dále jen „HZS SŽ“).

HZS SŽ se dělí na ředitelství HZS a 14 jednotek požární ochrany (JPO) dislokovaných v rámci celé České republiky - Brno, Česká Třebová, České Budějovice, Havlíčkův Brod, Cheb, Liberec, Nymburk, Ostrava, Plzeň, Praha, Přerov a Ústí nad Labem a 2 pobočné stanice Chomutov a Kralupy nad Vltavou.

Zásahové obvody JPO většinou zasahují do 2 a více krajů. Zahrnují pouze železniční tratě, se kterými má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace. Nezahrnují tedy vlečky, soukromé tratě, apod. HZS SŽ je podle zákona o požární ochraně zároveň smluvní jednotkou požární ochrany i pro České dráhy, a.s.

Celkový počet zaměstnanců HZS SŽ je v současnosti kolem 530.



Obrázek 1. Znak HZS SŽ

1.1 Úkoly HZS v rámci SŽ a ČR

1.1.1 Úkoly HZS SŽ plněné v rámci vlastní organizace

Základním posláním HZS SŽ je zajišťovat záchranné služby, přispívat k udržení provozuschopnosti železniční dopravní cesty, zajišťovat požární bezpečnost budov, obslužných zařízení železnice a zásilek k přepravě, požární zásahy, zásahy při havarijních únicích ekologicky závadných a nebezpečných látek a jiných mimořádných událostech v železničním provozu, včetně stanovení příslušných opatření a činnosti související s provozováním železniční dopravy.

V rámci svého poslání zabezpečuje HZS zejména tyto činnosti:

- a. provádění požárního zásahu podle příslušné dokumentace požární ochrany, nebo při soustředění a nasazování sil a prostředků,
- b. vyprošťování osob při haváriích, nehodových či jiných mimořádných událostech, včetně poskytnutí první pomoci,
- c. provádění záchranných a likvidačních prací při živelních pohromách, dopravních nehodách a jiných mimořádných událostech v provozu železnice a při únicích požárně nebo ekologicky závadných a nebezpečných látek,
- d. provádění zásahových neodkladných prací při úniku zejména ekologicky závadných a nebezpečných látek,
- e. zabezpečení opatření při přepravě nebezpečného zboží, přečerpávání požární nebezpečných, popř. ekologicky závadných látek, i v případě, že nedochází k jejich úniku,
- f. odstranění překážek, vozidel a předmětů v těžko dostupných místech ze železniční trati a z průjezdného profilu,
- g. čerpání vody ze zatopených prostor po živelních pohromách a provozních haváriích, pokud ohrožují bezpečnost provozu železnice,
- h. předepsaným způsobem zajišťování PO při činnostech nebo v době zvýšeného nebezpečí vzniku požáru, pokud tyto činnosti ohrožují plynulost železniční dopravy,
- i. spolupráce se zaměstnanci pověřenými šetřením mimořádných událostí na železnici dle příslušných předpisů při šetření příčin vzniku železničních nehod,
- j. zajištění vypnutého trakčního vedení zkratovacímí soupravami při mimořádné události na železnici,
- k. plnění úkolů základní složky IZS.

1.1.2 Úkoly HZS SŽ v rámci plnění úkolů dané předpisy ČR

Úkoly HZS SŽ v rámci České republiky jsou dány zákonem **č. 133/1985 Sb.**, o požární ochraně, a také mimo jiné Pokynem generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR ze dne 8. 6. 2009, kterým se stanoví Řád výkonu služby v jednotkách HZS podniků, SDH obcí a SDH podniků.

Úkoly jednotek HZS podniků, jak je dle výše uvedeného předpisu HZS SŽ definován, při záchranných pracích a na úseku ochrany obyvatelstva vyplývají z vnitřních havarijních plánů, popř. vnějších havarijních plánů podniků, u nichž může vzniknout havárie, podniků dotčených vnějším havarijním plánem zdroje závažných havárií nebo dotčených havarijním plánem kraje v návaznosti na povinnosti podle právního předpisu ve vztahu k zaměstnancům podniku a zahrnují:

a) záchranné a likvidační práce při haváriích v podniku, zejména:

1. technická pomoc při odstraňování následků mimořádné události

2. protipovodňová ochrana a povodňové záchranné a obnovovací práce

b) podíl na varování a evakuaci zaměstnanců

c) podíl na označování oblastí s výskytem nebezpečných látek,

d) podíl na dekontaminaci zaměstnanců nebo majetku,

e) podíl na přípravě zaměstnanců podniku k sebeochraně a vzájemné pomoci v případě vzniku mimořádné události.

1.2 Vytyčení cílů rozvoje zázemí a objektů HZS v rámci SŽ

Na základě cílů formulovaných v Konceptu rozvoje HZS SŽ a širšího konsensu při zpracování této koncepce byly stanoveny tyto obecné cíle rozvoje zázemí HZS SŽ pro období 2020-2025:

- a. zvýšení efektivity zásahové činnosti na kritických místech železniční dopravní infrastruktury (zkrácení času dojezdu),**
- b. harmonizace rozvoje zázemí HZS s bezpečnostními potřebami nově budovaných tratí a klíčových dopravních staveb,**
- c. zvýšení kvality pracovního prostředí pracovníků HZS SŽ,**
- d. zlepšení podmínek pro uložení a akceschopnost zásahové techniky,**
- e. zajištění zvýšené odolnosti budov pro HZS SŽ s důrazem na přizpůsobení se změnám klimatu a novým rizikům,**
- f. eliminace právní a majetkové vady současných areálů a objektů HZS SŽ (např. postupné omezování užívání pronajímaných nemovitostí pro potřeby sboru a tím eliminovat nesnáze s tímto spojené; odkoupení pozemků pod objekty SŽ, budování nových areálů v majetku SŽ, apod.),**
- g. snížení dopadu provozu nemovitostí pro HZS SŽ na životní prostředí,**
- h. optimalizace a predikce provozních nákladů obnovou stávajícího zázemí či výstavbou nových budov/areálů,**

2 Globální současný závěr

Zpracovatel Koncepce se fyzicky seznámil formou exkurzí s nejhoršími stanicemi HZS SŽ a při zpracování tohoto dokumentu se seznámil taktéž s dostupnou projektovou dokumentací zmíněných objektů vč. revizních zpráv a provozních řádů jednotlivých stanic.

Současně byla pořizována interní fotodokumentace, která umožnila konkrétnější přístup při konfigurování algoritmu stanovující pořadí jednotlivých investic.

Vzhledem k tomu, že stavebnětechnický stav je u 3/5 z celkového počtu podobný, lze stanovit globální hodnocení technicko – provozního stavu:

- Dislokace objektů stanic je dána prioritou umístění co nejbližšího možného zásahu v dotčených železničních stanicích a ne vždy umožňuje napojení do stávající silniční sítě místní aglomerace plynulý nerušený výjezd z objektu k zásahu.
- Většina objektů je na pozemku ČD a.s. a z provozních důvodů vlastní stanice pracují na základě uzavřené nájemní smlouvy.
- Některé z objektů jsou ve vlastnictví SŽ, přesto jsou případy, že HZS SŽ pracuje v podmínkách nejen nájemní smlouvy na pozemek, ale i nájemní smlouvy na objekt.
- Tyto závažné zkušenosti samozřejmě delimitují finanční náklady na údržbu, která je hrazena z nájemních smluv a neumožňuje rozsáhlejší provedení rekonstrukčních prací na zmíněných objektech. Jedná se spíše o práce, které řeší havarijní stavy objektů.
- Většina stanic je dislokována v objektech, které byly postaveny v 60. letech 20. století. Tyto objekty jsou zastaralé a nesplňují požadavky normy ČSN 73 5710 Požární stanice a požární zbrojnice
- Pracovníci HZS SŽ, na své náklady, provádějí vlastními silami „inovační práce“ na objektech. Tyto práce mají charakter improvizace bez systémové jednoty.
- Budovy nevyhovují ani po stránce technických rozvodů (voda, elektrický proud, plyn atd.) a jejich stav je místy v možném rozporu s dodržáním bezpečnosti práce na pracovištích.
- Po architektonické stránce jsou všechny objekty bezcenné.
- Důsledkem výše uvedených skutečností můžeme konstatovat, že jednotky HZS SŽ pracují sice v režimu plné pohotovosti, ale naprosto v nevyhovujících pracovních podmínkách. Což může mít negativní vliv nejen na akceschopnost, ale i na problematiku hygieny stravování, odpočinek, relaxace, výcvik apod.
- Obdobné závěry lze konstatovat i u garážované techniky, v prostorách pro její údržbu ve velikosti a možnostech skladovacích prostor. A víceméně i v možnostech parkovacích prostor a to jak pro vlastní potřeby, tak i pro potřeby návštěv.
- U většiny stanic chybí bezbariérový přístup (do veřejně přístupných částí stanice), který by mohl být využíván i pro invalidní občany.
- Zvláštní kapitolu tvoří vyhodnocení vodního hospodaření a to jak užitné, tak i pitné vody. Stanice postrádají vlastní vodovodní řády. Dosažení požadovaného množství vody a jejího tlaku je značně problematické a nelze zde hovořit ani o formách recyklace vody.
- U žádného objektu nebyl nalezen segment, který by systémově řešil problematiku ekologie a uplatnění nových environmentálních požadavků současné doby vč. řešení tepelných ztrát.
- Závěry k vnitřnímu vybavení - naprostá většina mobiliáře nese stopy nejen různorodosti, ale i značného opotřebení a to nejen u kanceláří, ložnic, provozních místnostech (sklady) apod.
- Navštívená operační střediska (spojovací místnost) mají víceméně charakter běžných kanceláří, při konstatování, že vlastní spojovací a informační prvky jsou u každé stanice originální a svým způsobem negativně ovlivňují činnost útvaru při vlastním poplachu (osvětlení, rozhlas, návěstění, vzájemná komunikace apod.)

Charakter a výkon služby jednotek HZS SŽ je svým obsahem předurčen, v případě přijetí nové Koncepce, k promyšlené, efektivní a systémové investiční činnosti.

Z předchozích závěrů doporučujeme, aby budoucí novostavby HZS SŽ byly stavěny podle jednotného vzoru a to jak po stránce architektonické, tak i po stránce interní a externí dispozice.

Z hlediska budoucnosti je třeba jít cestou koncentrace veškerých činností do jednoho monobloku, který bude sekčně rozdělen jednotlivými moduly. Což přináší výhody nejen v oblasti vlastního chodu jednotek, ale i v oblasti komunikační úspory materiálů a energií, zvýšeném stupni logistiky prováděných činností a v bezpečnosti práce na pracovištích.

Součástí architektonického řešení fasád objektu bude i aplikace logotypu SŽ a označení funkce objektu.

V případě hlubšího studia je možnost poskytnutí dokumentace u vedení HZS SŽ případně SSZ.

Doporučujeme v obvodu budoucí stanice HZS instalovat krytou retenční nádrž na vodu vč. kompresorové jednotky a venkovního hydrantu pro plnění cisteren. Krytá retenční nádrž částečně eliminuje chemické procesy, které nastávají při dlouhodobějším skladování vody.

3 Porovnání současného stavu s vytyčenými cíli rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ

Pro stanovení směru rozvoje a nastavení priorit při plánování investičních akcí v rámci celého HZS SŽ je vhodné provést hodnocení současného stavu nemovitostí sloužících jako stanice JPO.

Pro hodnocení stavu nemovitostí bylo zvoleno porovnání současného stavu. Pro tyto účely byl stanoven algoritmus pro vzájemné porovnání jednotlivých objektů jednotek s tím, že každá oblast je hodnocena v rozsahu 1-5 bodů (1 bod znamená vyhovující bezproblémový stav naplňující i vytyčené cíle, 3 body je průměrný stav, 5 bodů znamená nevyhovující stav, tedy jako ve škole). Nejnižší počet je 5 bodů (bezvadný stav), nejvyšší počet je 25 bodů (zcela nevyhovující stav). Celkový součet nad 15 bodů byl označen za vážný, nad 20 bodů včetně je stanoven za kritický stav s nutností řešení v horizontu nejbližších 5 let.

Objekty byly posuzovány v těchto oblastech:

1. kvalita pracovního prostředí pracovníků HZS SŽ
2. podmínky pro uložení a akceschopnost zásahové techniky
3. odolnost budov HZS SŽ s důrazem na přizpůsobení se změnám klimatu a novým rizikům
4. právní a majetkové vady současných areálů a objektů HZS SŽ
5. dopad provozu nemovitostí pro HZS SŽ na životní prostředí

Posouzení současného stavu jednotlivých stanic s vytyčenými cíli

Hodnocená oblast		Brno	České Budějovice	Česká Třebová	Havlíčkův Brod	Cheb	Liberec	Nymburk	Ostrava	Pízeň	Praha	Kralupy n. Vlt.	Přerov	Ústí nad Labem	Chomutov
1.	Kvalita pracovního prostředí	3	5	5	3	5	4	5	4	2	4	3	5	4	4
2.	Podmínky pro uložení techniky	2	5	5	3	5	5	5	4	2	5	4	5	5	4
3.	Odolnost budov – změna klimatu	3	5	5	3	5	5	5	4	3	5	4	5	5	3
4.	Právní a majetkové vady	1	5	3	1	5	2	5	1	5	5	3	1	4	5
5.	Dopad na životní prostředí	3	4	5	3	4	5	4	5	3	4	4	5	5	4
celkem		12	24	23	13	24	21	24	18	15	23	18	21	23	20

Z výše uvedeného tabulkového srovnání je zřejmé, že dle výše popsaného algoritmu hodnocení lze za kritický stav označit objekty (areály) těchto JPO: **České Budějovice, Cheb, Nymburk, Česká Třebová, Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov a Chomutov**. Za vážný stav vhodný zvýšené pozornosti je u objektů: Ostrava, Kralupy a Plzeň. U objektů s počtem méně než 15 bodů (Brno, Havlíčkův Brod) z hlediska strategie volby investic není nutné nyní předpokládat zásadních investic, dílčí investice do úpravy či rozvoje objektů však vyloučit nelze.

České Budějovice

V roce 2019 byla započata výstavba nového areálu stanice. Po výstavbě bude stanice splňovat současné normy a požadavky na řádný provoz stanice JPO v době vzniku.

Cheb

V plánu je výstavba nového areálu jednotky PO v Chebu. V roce 2019 byl pro tento investiční záměr zakoupen do vlastnictví SŽ pozemek odpovídajících parametrů. Nyní je příprava investiční akce před zadáním vypracování záměru projektu a následně zadání projektových prací.

Nymburk

V plánu je výstavba nového areálu jednotky. V roce 2018 byl pro tento investiční záměr zakoupen do vlastnictví SŽ pozemek odpovídajících parametrů. V roce 2019 se zpracovává záměr projektu (již zesmluvněno) a následně bude zadáno vypracování odpovídající projektové dokumentace.

Česká Třebová

Železniční uzel Česká Třebová je největší nákladová stanice v České republice. V současné době probíhají jednání k odkupu a části směny pozemků, které jsou ve fázi schválení zastupitelstvem města Česká Třebová za účelem výstavby nové JPO.

Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov a Chomutov

U těchto jednotek se uvažuje s vybudováním nového areálu na vlastních pozemcích. V současné době dochází k vytipovávání vhodných pozemků a případně k jednání o jejich odkupu.

Plzeň

Areál je po většině stránek nadprůměrný oproti stavu objektů ostatních jednotek. Bohužel z důvodu stavby I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné by měla být provedena v roce 2024-2025 demolice objektu, proto nejsou do budovy vkládány žádné investice či prováděny přestavby, pouze nutné drobné opravy. **Z tohoto důvodu je doporučeno Plzeň i přes pozitivní vyhodnocení zařadit do objektů v kritickém stavu.**

4 Návrh rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ

4.1 Obecně

Stanice pro stávající jednotky (hlavní stanice)

Z provedené analýzy vyšlo najevo, že provozní zázemí většiny JPO vyžaduje rozsáhlou modernizaci či akvizici nových nemovitostí. Důvody jsou v případě každé JPO do jisté míry individuální, ale v zásadě lze konstatovat, že stávající stanice nevyhovují přísným požadavkům norem na požární stanice, neposkytují dostatek prostoru pro mobilní techniku a výkon specializovaných služeb, v některých případech se nacházejí na pozemcích s komplikovaným vlastnictvím, které znemožňují větší investice, případně jejich stav vyžaduje nadměrné investice, přesahující investiční náklady na novou stanici.

Cílem budoucího rozvoje je zajistit jednotkám funkčně, prostorově i nákladově optimální zázemí pro výkon jejich činnosti v blízké budoucnosti. V úvodní části dokumentu uvádíme činnosti a služby, které JPO realizují. Požární stanice musí být zejména provozuschopná z hlediska výkonu těchto odborných služeb.

Vzhledem k zjištěnému stavu je nastoleno klíčové téma a dle zpracovatele této koncepce vzniká pro zajištění kvalitního provozu jednotek HZS SŽ rozsáhlá **potřeba výstavby nových požárních stanic** - v horizontu nejbližších 5 let zejména u JPO (uvedeno bez závazného pořadí) - **Cheb, Nymburk, Česká Třebová, Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov, Chomutov a v neposlední řadě Plzeň**. U Prahy z důvodu omezených možností získání pozemků v metropoli vhodné velikosti se doporučuje zvážit dislokaci jednotky mimo současné sídlo, případně uvažovat o vybudování dvou stanic běžné jednotky pro lepší pokrytí a dostupnost (s ohledem na plánované stavby železniční infrastruktury – např. tunel Veleslavín, Beroun, apod.).

U jednotek **Brno a Havlíčkův Brod** jsou objekty hodnoceny pozitivně, v současné době dochází buď k výstavbě či rekonstrukci (Brno) či k plánování investic v podobě optimalizace a regenerace objektů těchto jednotek. U těchto stanic **se nedoporučuje v nejbližších 10-15 letech uvažovat o vybudování nových areálů**, dílčí rekonstrukce či doplnění zázemí v intenci vytyčených cílů je však vhodné zvažovat – jedná se tedy zejména o zvýšení kvality současného zázemí pro zaměstnance HZS a prostor pro uložení techniky, snížení dopadu provozu staveb na životní prostředí a optimalizace provozních nákladů. Samotnou výzvou může být u těchto objektů i zvýšení odolnosti staveb proti změnám klimatu a novým rizikům (např. zřízení studní jako zdroj pro hasební vodu, využití dešťových vod pro potřeby hasební vody či provozu stavby, instalace náhradních zdrojů el. energie, zajištění tepelné pohody prostor pro výkon služby v extrémních letních a zimních podmínkách, apod.).

U jednotek **Ostrava a Kralupy nad Vltavou** je vhodné uvažovat také nejlépe s vybudováním nových stanic, nicméně vzhledem k současnému stavu objektů (probíhá rekonstrukce) až v rámci dalšího období (nicméně se doporučuje již v současné době minimálně zajistit přípravné práce v podobě výběru a akvizice vhodných pozemků, zpracování projektové dokumentace, povolení staveb, atd..).

U JPO **České Budějovice** dochází v době zpracování této koncepce (2019) k výstavbě nového zázemí, proto **se nepředpokládá** po dokončení v horizontu 10-15 let **k nutnosti plánování nových investic**.

Vzhledem k návrhu stavební činnosti značného rozsahu je nutné veškerou činnost koordinovat s ohledem na zvýšení požadavků na zastupitelnost mezi jednotlivými stanicemi, a to jak v době výstavby nebo oprav, tak při případném stěhování do nových objektů. Případné stavební nebo jiné práce je třeba koordinovat mezi jednotlivými stanicemi HZS tak, aby nedocházelo k současnému omezení funkce u stanic, které se mají navzájem zastupovat nebo jinak spolupracovat.

Vybudování celostátního operačního střediska

Kromě budování a obnovy hlavních požárních stanic pro jednotlivé JPO je samostatnou, neméně však podstatnou kapitolou zvýšení efektivity a koordinace poskytovaných služeb HZS na místní a zejména pak centrální úrovni.

Operační informační střediska (OIS), které jsou součástí jednotlivých stanic JPO, je nutné dále v souladu s Koncepcí rozvoje HZS SŽ (2019-2022) doplnit **pracovištěm celorepublikového významu a to CELOSTÁTNÍM OPERAČNÍM INFORMAČNÍM STŘEDISKEM (COIS)**, které by bylo páteřním uzlem infrastruktury pro operační řízení HZS SŽ. COIS po jeho vzniku by bylo hlavním nástrojem pro zajištění komunikace při operačním řízení, organizaci a koordinaci součinnosti při zásazích velkého rozsahu, nebo při vysokém počtu mimořádných událostí (kalamity velkého rozsahu). Současně bude centrálním bodem monitoringu vývoje řešení událostí v rámci celé České republiky. COIS umožní zvýšit efektivitu činnosti HZS a poskytne profesionální nástroje pro centrální koordinaci poskytovaných služeb, které je v současné době již nezbytností – rizika spojená se zvýšenými hrozbami teroristických útoků, extrémní klimatické výkyvy a změny, nárůst kolejové dopravy, atd. Zřízení prostor pro COIS by kromě odpovídajícího stavebního provedení mělo umožnit funkčnost i v době krizových a mimořádných situací a proto se doporučuje při volbě dislokace tohoto pracoviště volit území s menší hustotou zástavby, ideálně mimo velké aglomerace (viz přesun řízení letového provozu mimo Letiště Ruzyně do obce Jeneč).

Při stanovení organizačního, personálního a technického zabezpečení činnosti COIS nutno řešit nejen monitoring mimořádných událostí, provozních mimořádností a bezpečnostních incidentů ale i způsob jejich vyhodnocení a součinnost s vazbou na systém centralizované ochrany security/safety, dispečerské pracoviště managementu mimořádných událostí a další. Pokud nebude řešena problematika požární (EPS, ZPDP, ASHS), objektové (EZS), fyzické (PZTS) a kybernetické bezpečnosti s vazbou na JPO HZS SŽ nutno vymezit i roli v této oblasti (zasílání/předávání informace o stavu kybernetické bezpečnosti a incidentech s vazbou na fyzickou bezpečnost) a součinnost v rámci provozní a konvergované bezpečnosti (spolupráce „dispečerských pracovišť“).

Ředitelství HZS SŽ

V současné době ředitelství HZS SŽ sídlí společně s JPO Praha v pronajatých prostorech, které zcela nevyhovují nejen vlastní potřebě administrativního provozu, ale také jejich provozní, dispoziční a architektonické řešení neodpovídá současnosti a důležitosti vedení tohoto klíčového organizačního útvaru SŽ. Vzhledem k tomu, že dislokace ředitelství v pronajatých prostorách je nemalé bezpečnostní a provozní riziko, doporučuje se **zajistit** v nejbližších letech **vlastní prostory** ve stávajících budovách v majetku organizace anebo vybudování nové budovy **výhradně pro potřeby vedení HZS SŽ**. Jako velmi vhodné se nabízí spojit prostory pro ředitelství k plánovanému COIS (vytvořit jakýsi centrální administrativní a operační uzel), případně u plánovaných nových stanic rozšířit budovu dále o část s prostory pro ředitelství HZS, případně vybudovat u plánované stanice samostatný objekt. Zpracovatel koncepce doporučuje v případě volby umístění ředitelství postupovat podobně jako v případě COIS, dislokovat ředitelství z důvodu možných bezpečnostních rizik spíše mimo velké aglomerace, případně do jejich okrajových částí.

4.2 Doporučená metodika

Pro efektivní plánování a řízení výstavby nových stanic je žádoucí stanovení jednotných pravidel – standardů, podle kterých by mělo být postupováno při tvorbě budoucí projektové dokumentace jednotlivých staveb. Stanovení těchto standardů je proto předmětem tohoto materiálu – viz níže a přílohy. Při aplikaci těchto standardů pro rekonstrukce objektů jednotek je vhodné brát je jako doporučující či návodné (tedy nezávazné) z důvodu různých omezení a limitů stávajících objektů.

Z hlediska plánování investic se doporučuje zvolit z portfolia stanic JPO určených pro novou výstavbu jednu z akcí a tu řešit jako pilotní projekt (z hlediska stupně současné připravenosti investiční akce se nabízí jako vhodná stanice Nymburk nebo Cheb), na kterém se ověří v této

konceptci vytyčené cíle a požadavky. Po interním vyhodnocení pilotního projektu následně přikročit k plánování a realizaci dalších stanic.

Stavbu pilotní hasičské stanice navrhujeme koncipovat jako typizovanou (typový projekt) s možností následného opakování pro další lokality, resp. jednotky. Konstruktivně a dispozičně by stanice měla být řešena formou modulárního uspořádání provozních částí a objektů, umožňující jistou míru variability z hlediska různých místních podmínek v jednotlivých lokalitách.

Při plánování novostaveb požárních stanic/areálů HZS SŽ je nutné postupovat takto:

- a) při akvizici zajistit pozemky o výměře pro hlavní stanice nejméně cca 10.000-12.000 m² a více (výjimečně méně, pro Prahu a Přerov uvažovat horní hranici výměry jako minimální, nejlépe cca 18.000 m²),**
 - pozemky s možností dostatečného napojení na technickou a dopravní infrastrukturu (voda, kanalizace, plyn, elektro, telekomunikace, dopravní napojení); P
 - pozemky stanic vyhledávat nejlépe v blízkosti železnice (ideálně s vlečkou nebo s možností jejího vybudování),
- b) vybudovat uzavřený anebo funkčně vymezený areál ve výlučném vlastnictví SŽ,**
- c) vytvořit architektonicky atraktivní a nadčasovou stavbu a vybudovat kvalitní pracovní zázemí pro pracovníky a techniku HZS SŽ,**
- d) dodržet sjednocený architektonický a vizuální styl budovaných stanic HZS SŽ,**
- e) součástí architektonického řešení fasád objektu bude i aplikace logotypu SŽ a označení funkce objektu,**
- f) z důvodu snadnější správy a údržby majetku, a také z důvodu zjednodušení pracovních procesů při zaškolování či přemísťování pracovníků mezi jednotlivými jednotkami v maximální míře provést typizaci navrhovaných staveb, ideálně vytvoření typové požární stanice.**
- g) při úvahách o lokaci stanic a definování požadavků zvážit a zohlednit budoucí rozvoj železniční sítě, budoucí trendy v této oblasti a v neposlední řadě pak budoucí trendy v oblasti plnění úkolů požární a záchranné činnosti (vč. rozměrů a prostorových potřeb moderní požární techniky),**
- h) využívání nízkoemisních a ekologických zdrojů tepla a energií, vybudovat objekty se zvýšenou odolností na změny klimatu a nová rizika, stanice musí být budovány jako budovy s téměř s nulovou spotřebou energie,**
- i) využití srážkových vod pro provoz stanice anebo jako hasební vody, budování podzemních akumulčních nádrží pro hasební vodu,**

pozemky areálu stanic budou doplněny odpovídající okrasnou zelení pro snížení působení extrémních klimatických výkyvů a zvýšení atraktivity areálů.

Z hlediska odlišnosti je vhodné další postup rozlišit pro dvě možné situace investic. A to pro plánování novostaveb požárních stanic a v druhé řadě pro rekonstrukce.

4.3 Standardizace novostaveb požárních stanic

Výstavba stanic musí být v rozumné míře standardizována, aby byla zajištěna ekonomická efektivita provádění staveb a jejich provozování. **Při návrhu stanic pro potřeby HZS SŽ se postupuje dle ČSN 73 5710.** V řádně odůvodněných případech (např. omezené nebo nevýhodné prostorové podmínky, apod.) je možné se od požadavků uvedené normy odklonit. U rekonstrukcí stanic se postupuje přiměřeně – viz níže.

Hlavní požární stanice HZS SŽ (současná síť stanic JPO)

Vzhledem k rozsahu poskytovaných služeb a uvažovaném počtu zaměstnanců jednotlivých jednotek PO HZS (celkem 40 až 45 osob na stanici, třísměnný provoz á max. 13 osob/směnu + administrativa jednosměnný provoz až 10 osob), byla zvolena velikost a vybavení stanice blížící se **požární stanici typu C1** (typ dle ČSN 73 5710 a dle metodiky HZS ČR). **Tento typ stanice je nutné z důvodu požadavků SŽ rozšířit dále o operační informační středisko (OIS) + navýšený počet garážových stání dle počtu požární techniky.** Zvolený typ stanice včetně uvedeného rozšíření dostatečně naplňuje požadavky na stavební zadání hlavní stanice HZS SŽ pro následující desetiletí a současně pokrývá veškerou potřebu pro zajištění všech odborných služeb JPO HZS SŽ v dané dislokaci.

Pro JPO Přerov a JPO Praha - v případě volby varianty „jedna hlavní stanice pro hl. m. Prahu“ - se doporučuje z důvodu jejich zvláštního určení v rámci HZS SŽ (jako hlavní stanice pro Moravu, resp. Čechy) uvažovat obsazenost až 15 osob/směnu a administrativní část dimenzovat až na 20 osob, současně posílit i garážovou část pro umístění speciální techniky – navýšit min. o 30-50% více, než je požadovaný počet limitní techniky uvedený v této koncepci.

Pro JPO Praha se vzhledem ke komplikované dopravní situaci, hustotě obyvatel a dopravy, a v neposlední řadě i z důvodu plánovaných nových významných železničních staveb, doporučuje zřídit spíše dvě standardní stanice typu C1 na území Hl. m. Prahy pro lepší pokrytí území metropole. V případě zachování jedné centrální stanice pro celé Hlavní město Prahu se doporučuje stanici umístit mimo současné nevyhovující působiště. Navíc v případě realizace stavby tunelu do Berouna lze předpokládat vznik obdobných požadavků, jako v případě JPO Plzeň, vyplývajících z PPN a PBŘ.

4.4 Předběžný odborný odhad finančních nákladů na výstavbu nových hasičských stanic

Hlavní požární stanice HZS SŽ

Položka	jednotka	množství	Kč bez DPH (mil. Kč., zaokrouhleno)
a) Výstavba pozemních staveb – stanice vč. založení <i>hrubý obestavěný prostor objektů stanice cca 16.000 m³, cena 5300Kč/m³ (cenová hladina dle stanic HZS ČR – rok 2019)</i>	soubor	1	84,8
b) Příprava území <i>sanační práce, kácení vzrostlé zeleně,</i>	soubor	1	4,2
c) Venkovní objekty <i>zpevněné plochy, potřebné zasítování pozemku, vč. odběrných míst, oplocení areálu, apod..</i>	soubor	1	9
d) Vedlejší rozpočtové náklady	%	4	4
e) Projektová dokumentace, technický dozor, inženýrská činnost	%	5	6
f) Rozpočtová rezerva	%	10	12
CELKEM (bez DPH)			120

Poznámka – Rezerva (tzn. koronavirová) 10%. Vzhledem k současné situaci ve stavebnictví, které je momentálně delimitováno vlnou covid – 19. Investor navyšuje celkové investiční náklady o 10%, protože pragmaticky očekává, že může vzniknout situace navýšení v oblasti materiálů a technologií. Současně vzniká situace, kdy nelze objektivně vyhodnotit možnosti na stavebním trhu.

5 Závěr

Po zpracování této koncepce a z výsledků provedené analýzy je evidentní, že zázemí většiny JPO vyžaduje rozsáhlou modernizaci či potřebu akvizice nových nemovitostí a následné vybudování nových požárních stanic.

Cílem budoucího rozvoje je především, nikoliv však výhradně, zajistit jednotkám funkčně, prostorově i nákladově optimální zázemí pro výkon jejich odborné a záchranné činnosti, vše v odpovídající kvalitě a standardech dnešních dnů a současné míry lidského poznání. **Současný stav objektů sloužící pro potřeby HZS SŽ (areály stanic) lze hodnotit ve většině případů za velmi nevyhovující až kritický.**

Vzhledem ke zjištěnému stavu u jednotlivých jednotek dle zpracovatele této koncepce **vzniká nutná potřeba výstavby nových hlavních požárních stanic v horizontu nejbližších 5 let a to zejména u JPO: Cheb, Nymburk, Česká Třebová Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov, Chomutov a neposlední řadě i Plzeň.** U ostatních jednotek je vhodné v blízké budoucnosti zahájit přípravu budoucí výstavby nebo provádět dílčí modernizaci či doplnění stávajících objektů JPO a PS (Brno, Havlíčkův Brod, Ostrava, Kralupy). V Českých Budějovicích je ve výstavbě nová stanice, po jejím dokončení se nepředpokládají další investice pro tuto stanici v horizontu 10-15 let.

Pro JPO Praha se vzhledem ke komplikované dopravní situaci, hustotě obyvatel a dopravě, a v neposlední řadě i z důvodu plánovaných nových významných železničních staveb, doporučuje zřídit spíše dvě stanice na území Hl. m. Prahy na různých lokacích pro lepší pokrytí území a pro přiblížení k plánovaným či budovaným významným stavbám železniční infrastruktury. V případě zachování jedné centrální stanice pro celé Hlavní město Prahu se doporučuje stanici umístit mimo současné nevyhovující působiště.

Při současném a budoucím plánovaném rozvoji železniční infrastruktury na území ČR je nutné stávající síť požárních stanic podle stanovené potřeby doplňovat tak, aby byla zajištěna adekvátní a kvalitní činnost HZS SŽ. Nejen při přípravě významných železničních staveb je nutné přizvat vždy zástupce HZS SŽ pro analýzu jejich potřeb a stanovení požadavků na budované investiční celky.

Pro koordinaci a operační řízení HZS SŽ je nutné zbudovat pracoviště centrálního operačního informačního střediska, koordinující činnost HZS SŽ na území celé ČR.

Z důvodu eliminace bezpečnostních a provozních rizik se doporučuje zajištění administrativních prostor pro ředitelství HZS v objektu ve vlastnictví SŽ.

Z důvodu velkého objemu investic a současně ke stejnému provozu jednotlivých stanic se doporučuje větší míra standardizace plánovaných staveb, která umožní efektivní návrh, projektování a výstavbu nových požárních stanic. V souladu se současným trendem výstavby a v souladu se specifickým provozem hasičských stanic je nutné budovat objekt především jako monoblok, nikoliv soubor jednotlivých dílčích staveb pro jednotlivé provozy stanice. Standardizace a metodika pro navrhování požárních stanic je přílohou tohoto materiálu.

Z hlediska logického plánování investic se doporučuje zvolit z portfolia stanic JPO určených pro novou výstavbu určité akce a ty řešit v rámci SŽ jako pilotní projekty (z hlediska stupně současné připravenosti investiční akce se nabízí jako vhodná stanice Nymburk nebo Cheb), na kterém se ověří v této koncepci vytyčené cíle a požadavky. Po interním vyhodnocení pilotního projektu následně přikročit k plánování a realizaci dalších stanic. Nicméně v současnosti je již vhodné systematicky vytipovávat a provádět akvizice pozemků pro budoucí výstavbu požárních stanic HZS SŽ.

Stavbu pilotních hasičských stanic navrhujeme koncipovat jako typizovanou (typový projekt) s možností následného opakování pro další lokality, resp. jednotky. Konstrukčně a dispozičně by stanice měla být řešena formou modulárního uspořádání provozních

částí a objektů, umožňující jistou míru variability z hlediska různých místních podmínek v jednotlivých lokalitách.

Předběžný odborný odhad investice u nových požárních stanic stanovuje finanční rámec v případě hlavní stanice HZS SŽ cca 120 mil. Kč. Na základě provedeného cenového průzkumu cen u novostaveb budovaných HZS ČR budovaných v předchozích letech se cena větších stanic pohybovala kolem cca 120 mil. Kč. Tyto uvedené částky odpovídají cenám v době realizace.

Nově budované požární stanice je nutné vnímat jako jeden z viditelných signálů ze strany SŽ, s.o. směrem k veřejnosti o nepřetržité snaze naší organizace zvýšit bezpečnost cestujících na železnici jako takové. Architektonické řešení staveb požárních stanic by mělo být nadčasové a především zdůraznit významnost a důležitost této infrastruktury jako takové a současně by architektonické řešení mělo podpořit i myšlenku nastoleného trendu modernizace železnice.

U nových požárních stanic také očekáváme snížení prostojů, z důvodu poruch požární techniky, snížení provozních nákladů, zkrácení jízdních časů na místo mimořádné události. Dále budou podstatně zlepšeny hygienické a pracovní podmínky pro pracovníky stanic a v neposlední řadě zákonné požadavky na bezpečnost práce.

Hodnocení ekonomické efektivnosti investice, která je součástí této koncepce, výstavbu nových požárních stanic pro HZS SŽ jednoznačně doporučuje.

Přijetím koncepce vznikla klíčová metodika pro zpracování jednotlivých záměrů projektů určených objektů HZS Správy železnic, včetně následné projektové přípravy a vlastní stavební realizace zasazené do konkrétního časového rámce.

CELKOVÉ SHRNUTÍ

Zpracovatel na základě vstupních údajů od HZS SŽ a ostatních organizačních útvarů SŽ objektivně zhodnotil reálný současný stav a na základě vyhodnocení stavu objektů HZS SŽ doporučuje investorovi pro období 2020-2025 vycházet v investiční části ze zpracovaného materiálu dle možnosti přidělovaných finančních prostředků.

Seznam obrázků

Obrázek 1. Znak HZS SŽ	3
------------------------------	---

Správa železnic, státní organizace

**Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1**

© 2020