



Koncepce přípravy a realizace objektů HZS Správy železnic 2020-2025

VERZE KE DNI 31.03.2020

Obsah

1	Úvod	5
1.1	Historie HZS SŽ	6
1.2	Úkoly HZS v rámci SŽ a ČR	6
1.2.1	Úkoly HZS SŽ plněné v rámci vlastní organizace	6
1.2.2	Úkoly HZS SŽ v rámci plnění úkolů dané předpisy ČR	7
1.3	Vytyčení cílů rozvoje zázemí a objektů HZS v rámci SŽ	8
2	Organizace HZS SŽ a současné vybavení	9
2.1	Dislokace jednotlivých útvarů	9
2.2	Personální stav zaměstnanců HZS SŽ k 30.8.2019	12
2.3	Četnost a specifikace zásahů	13
3	Globální současný závěr	16
3.1	JPO HZS Brno	16
3.2	JPO HZS České Budějovice	16
3.3	JPO HZS Česká Třebová	16
3.4	JPO HZS Havlíčkův Brod	16
3.5	JPO HZS Cheb	16
3.6	JPO HZS Liberec	17
3.7	JPO HZS Nymburk	17
3.8	JPO HZS Ostrava	18
3.9	JPO HZS Plzeň	18
3.10	JPO HZS Praha	18
3.11	PS HZS Kralupy nad Vltavou	18
3.12	JPO HZS Přerov	19
3.13	JPO HZS Ústí nad Labem	19
	PS HZS Chomutov	20
4	Porovnání vynaložených financí pro zabezpečení činnosti HZS SŽ	20
5	Porovnání současného stavu s vytyčenými cíli rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ	21
6	Návrh rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ	22
6.1	Obecně	22
6.2	Doporučená metodika	28
6.3	Standardizace novostaveb požárních stanic	29
6.4	Rekonstrukce, modernizace a regenerace stávajících objektů a areálů	31
6.5	Předběžný odborný odhad finančních nákladů na výstavbu nových hasičských stanic	32
7	Hodnocení ekonomické efektivity investic	32
7.1	Základní souvislosti a cíle projektu	32
7.2	Hodnocení ekonomické efektivity a další dopady projektu	33
8	Závěr	33

PŘÍLOHY

Příloha 1 - Požadavky 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.

Ve smyslu zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů, přísluší hospodaření s majetkem České republiky, v podobě státní železniční infrastruktury, Správě železnic, státní organizaci (dále jen „SŽ“).

Jedním z prostředků, kterými SŽ výše uvedenou povinnost naplňuje, je zajištění, provozování a rozvoj Hasičské záchranné služby Správy železnic. Od 15.4.2020 dojde k přejmenování na Hasičský záchranný sbor Správy železnic (dále jen „HZS SŽ“).

Podnikové útvary HZS Správy železnic s.o. jsou součástí „Integrovaného záchranného systému“ v rámci jednotlivých krajů na základě smluvního vztahu.

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.



Obrázek 1. Znak HZS SŽ / HZS SŽDC

1.1 Historie HZS SŽ

Dle dostupných materiálů první sbor na železnici zřejmě vzniknul před více než 150 lety jako závodní sbor zvláštního druhu Košicko-bohumínské železniční dráhy se sídlem v Těšíně roku 1868. První útvary požární ochrany železnic ÚPOŽ vznikly v rámci důležitých železničních uzlech v letech 1953-2012 v gesci Ministerstva dopravy.

Opatření Vrchního ředitele divize dopravní cesty Českých drah (dále jen „ČD“) ze dne 31.8.1994 se s účinností od 1. ledna 1995 zřídila nová organizační jednotka divize dopravní cesty Hasičská záchranná služba (dále jen „HZS“), se sídlem a ředitelstvím v Praze, a útvary v těchto sídlech: Cheb, České Budějovice, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Nymburk, Česká Třebová, Kolín, Liberec, Hradec Králové, Olomouc, Ostrava, Přerov, Brno a Břeclav.

HZS SŽ je nástupcem HZS ČD, drážní hasiči i nadále vykonávají stejnou činnost jako předešlí ovšem s tím rozdílem, že např. pro ČD, a.s. či ČD Cargo, a.s. je to již ve smluvní rovině. Zřizovatelem sboru je nyní státní organizace oproti předchozí akciové společnosti.

Velmi významně se do historie HZS zapsal rok 2011, kdy 1. října byly po mnoha letech zrušeny v rámci organizační změny JPO v Břeclavi, Olomouci, Hradci Králové a v Děčíně. Následně k 1.3.2012 byla zrušena JPO v Kolíně, jejíž síly a prostředky se přesunuly do nově vzniklé jednotky v Havlíčkově Brodě k témuž datu.

1.2 Úkoly HZS v rámci SŽ a ČR

1.2.1 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 zkratovacími soupravami při mimořádné události na železnici,
- k. plnění úkolů základní složky IZS.

1.2.2 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 Rád 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

- záchrana osob, vyprošťování osob a zvířat z trosk nebo nedostupných míst,
- odsun raněných z místa mimořádné události do shromaždiště a třídění raněných,
- podíl na stabilizaci stavu technologického zařízení při havárii,
- zajištění součinnosti podniku a složek IZS při záchranných a likvidačních pracích,
- stabilizace trosk a stavebních konstrukcí po havárii,
- zajišťování prací při odstraňování následků povodní, vichřic, polomů apod.
- podíl na nouzovém zásobování pitnou vodou nebo elektrickou energií v podniku;

2. protipovodňová ochrana a povodňové záchranné a obnovovací práce

- hlásná a hlídková služba při povodních,
- záchrana osob z vody, evakuace osob a zvířat, cenných a nebezpečných předmětů,
- zajišťování objektů proti vniknutí vody, výstavba protipovodňových hrází v podniku, – opatření na odstranění následků povodně, např. čerpání vody ze zatopených prostor a objektů, čištění komunikací v podniku od nánosů bahna apod.;

b) podíl na varování a evakuaci zaměstnanců, zaměstnanci jednotky znají

- způsoby varování zaměstnanců v případě mimořádné události v podniku,
- základní informace o nebezpečí pro zaměstnance při různých ohrožení plynoucích z mimořádných událostí, např. při povodních, haváriích apod.,
- místo pro soustředění evakuovaných osob v podniku a umí je organizovat a obsluhovat,
- úkrytové prostory pro zaměstnance v podniku a podílí se na jejich zprovoznění a následném provozu;

c) podíl na označování oblastí s výskytem nebezpečných látek; zaměstnanci jednotky znají

- zásady zásahu při úniku nebo nálezů nebezpečné látky nebo předmětu,
- nebezpečí pro zaměstnance podniku, z hlediska vyráběných, skladovaných nebo zpracovávaných nebezpečných látek v podniku, znají zásady pro vytyčení nebezpečné nebo vnější zóny,
- speciální ochranné prostředky a detekční prostředky ve svém vybavení pro práci v nebezpečné zóně a umí je používat,
- uložení ochranných prostředků pro zaměstnance a možnosti ochrany zaměstnanců z organizačního a technického hlediska,

d) podíl na dekontaminaci zaměstnanců nebo majetku, zejména

- organizace místa pro dekontaminaci zaměstnanců v podniku a stanoví režimová opatření pro omezení šíření kontaminace, výdej ochranných pomůcek zaměstnanců a provádí zejména údržbu dýchacích izolačních přístrojů,

– dekontaminace techniky a dekontaminace zasahujících složek IZS,

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

1.3 Vytyčení cílů rozvoje zázemí a objektů HZS v rámci SŽ

Na základě cílů formulovaných v Koncepti 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 životního prostředí,**
- h. **optimalizace a predikce provozních nákladů obnovou stávajícího zázemí či výstavbou nových budov/areálů,**

2 Organizace HZS SŽ a současné vybavení

2.1 Dislokace jednotlivých útvarů

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.

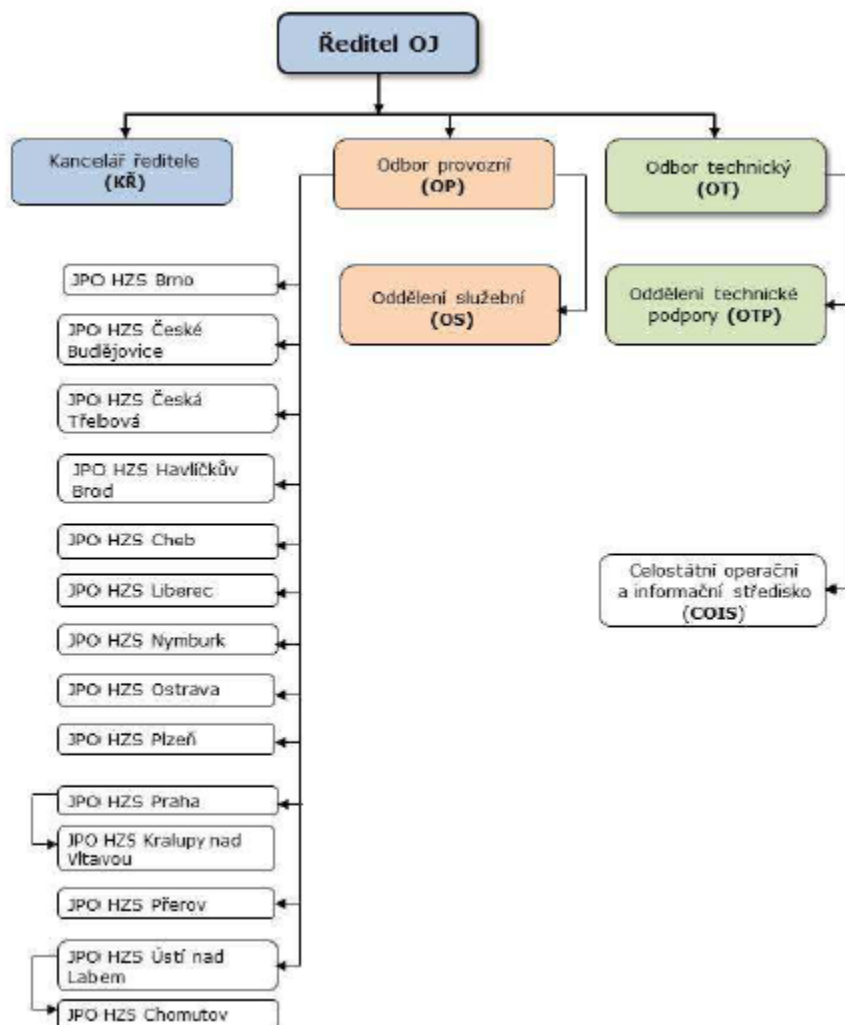
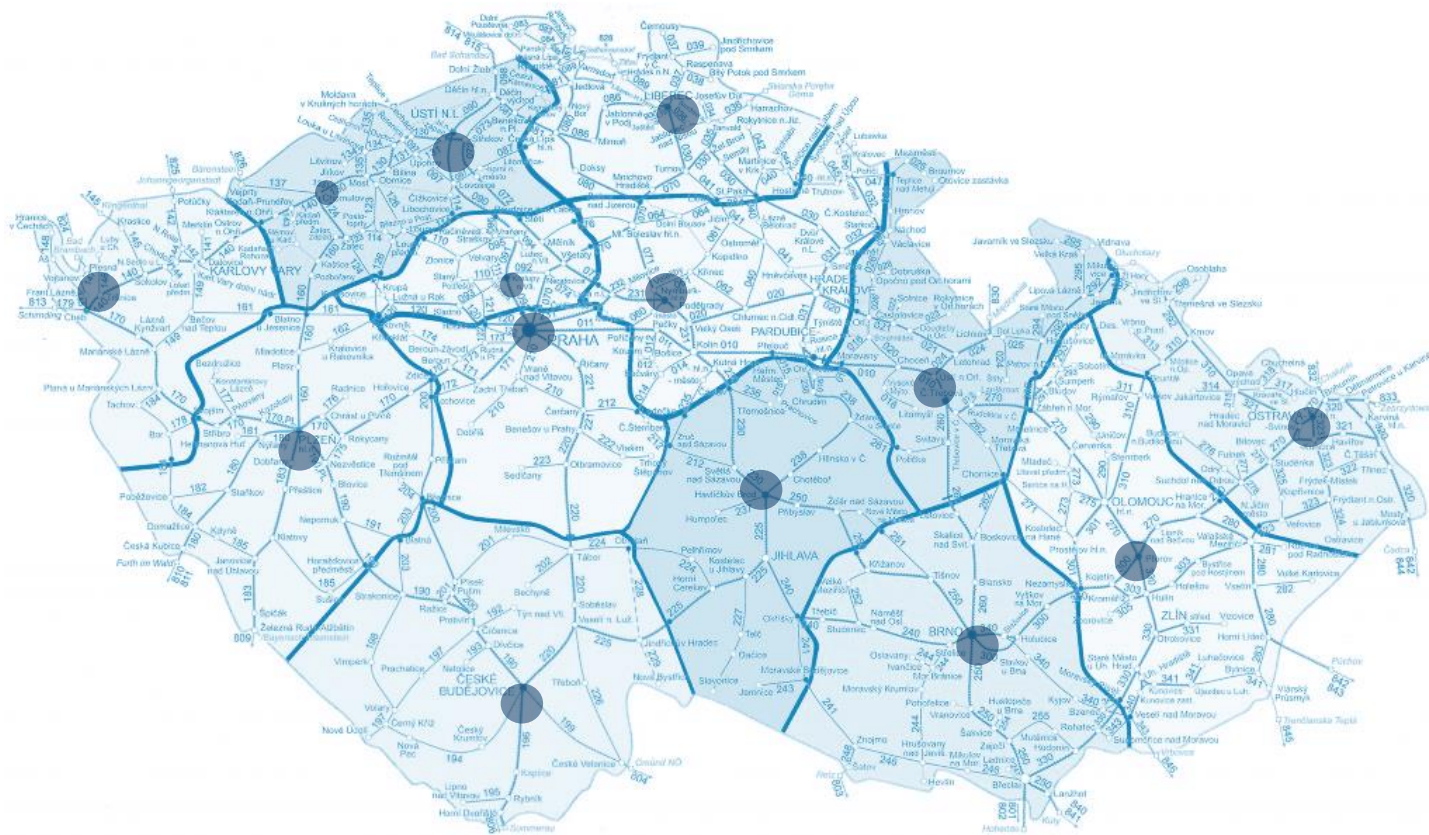


Schéma 1. Organizační schéma HZS SŽ od 1.4.2020

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 SZ je podle zákona o požární ochraně zároveň smluvní jednotkou požární ochrany i pro České dráhy, a.s..



Mapa 1. Mapa ČR – rozmístění jednotlivých útvarů na území České republiky a zásahové obvody JPO HZS SZ od 12.4.2012

2.2 Personální stav zaměstnanců HZS SŽ k 30.8.2019

Celkový počet zaměstnanců HZS SŽ je v současnosti kolem 530. Na základě vývoje počtu zaměstnanců za poslední roky (viz tabulka níže) **lze označit vývoj počtu pracovníků u HZS SŽ za trvale vzrůstající.**

Počty pracovníků v jednotlivých JPO (k 30.8.2019)

Brno – 40, Česká Třebová – 36, České Budějovice – 31, Cheb – 32, Nymburk – 35, Liberec – 33, Ostrava – 35, Plzeň – 49, Praha – 66, Přerov – 40, Ústí nad Labem – 62, Havlíčkův Brod – 32, A HZS – 1/ Průřezová činnost – 15, 2/Provoz – 8.

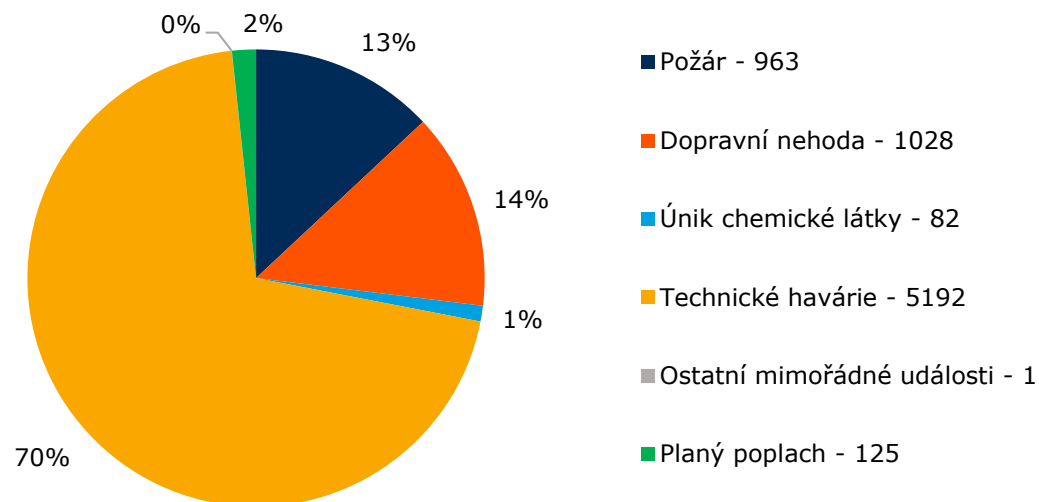
Vývoj celkového počtu pracovníků HZS SŽ v letech 2014-2019

Rok	Počet pracovníků
2014	458
2015	458
2016	460
2017	495
2018	505
2019	526*

** tabulkový předpoklad*

2.3 Četnost a specifikace zásahů

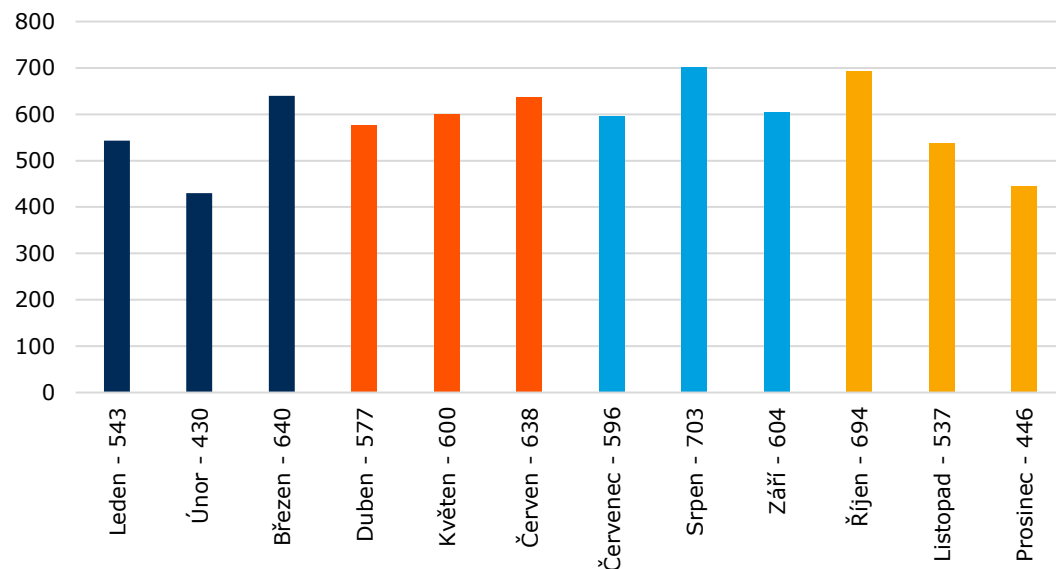
Ze statistik HZS Správy železnic můžeme vyčíst, že meziroční nárůst výjezdů k událostem je dlouhodobým trendem. Počty zásahů drážních hasičů byly v roce 2018 nejvyšší v historii. Hasiči vyjeli celkem k 7 391 událostem po celé České republice, to je o 1 039 událostí více než v předloňském roce. Nejvíce událostí bylo technického charakteru při opravách a údržbě železniční dopravní cesty.



Graf 1. Přehled událostí HZS SŽ za rok 2018, celkový počet 7391 výjezdů a událostí

Největší podíl výjezdů je technického charakteru, díky speciální technice, výbavě a profesního vyškolení zasahují drážní hasiči nejen na železnici, ale v rámci IZS, jehož jsou součástí. Často zasahují u dopravních nehod, požárů a jiných událostí, nad rámec své železniční působnosti. Právě počet dopravních nehod silničních i železničních se oproti roku 2017 zvýšil téměř o 150 událostí. Pozitivní zprávou je, že klesl počet zraněných a usmrcených osob a to o 34 oproti loňskému roku.

Společným projektem Českých drah, Správy železnic a ČD Cargo je „Preventivní vlak bezpečné železnice“. Za existence tohoto výjimečného projektu prošlo vlakem více jak 23 000 studentů ze čtyřiceti měst Česka. Preventivně výchovné činnosti se věnují i samotné jednotky v rámci své zásahové působnosti, jak na půdě mateřských a základních škol, tak na letních táborech.



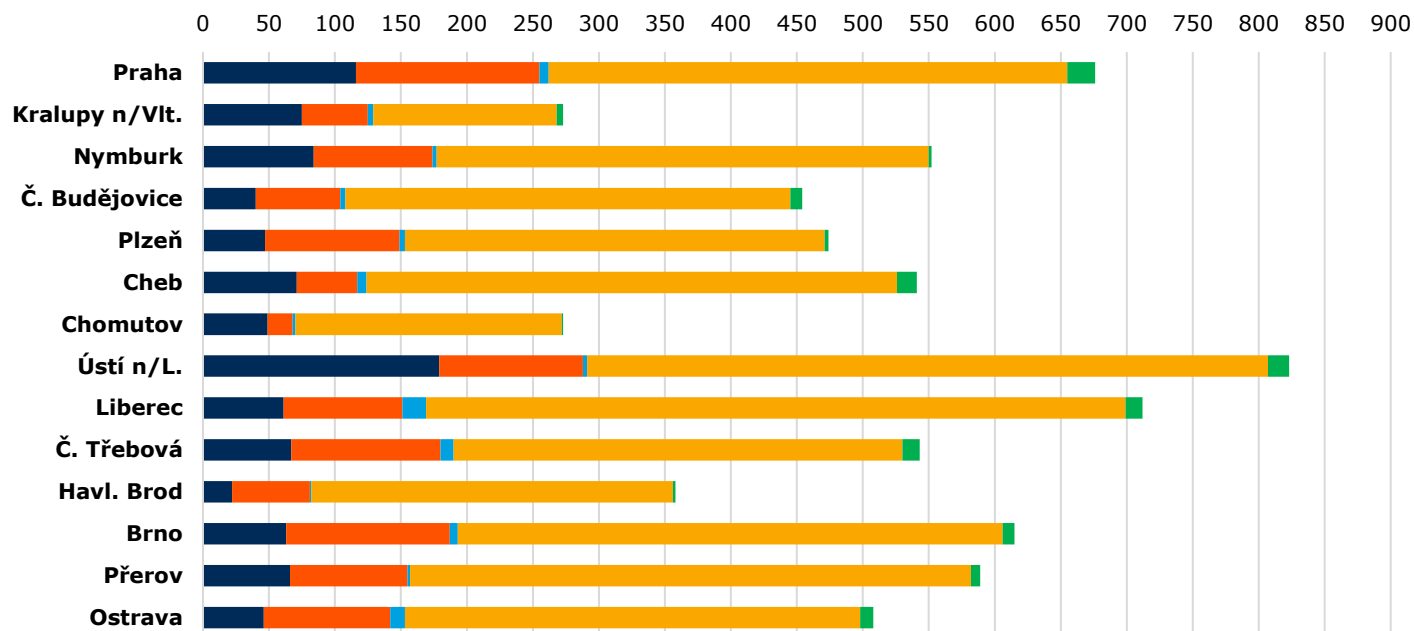
Graf 2. Měsíční přehled událostí HZS SŽ za rok 2018

V měsíčním přehledu můžeme vyčíst, že počty výjezdů jsou téměř vyrovnané. V letních suchých měsících vzrostl počet událostí na železnici spojených s požáry. V listopadu se hasiči potýkali s následky vichřice a ani v zimních měsících se nenudí, což nám dokazují desítkami výjezdů za směnu spojených se sněhovou kalamitou.

V létě roku 2018 se JPO Přerov podílela na naprosto ojedinělém mimořádném zásahu v Nymburce, kde hasiči SŽ za pomoci speciální tankové techniky vytáhli zřícený most přes řeku Labe. K vytažení více jak 240 tunové lávky dlouhé přes 100 metrů, byli kromě hasičů z Přerova povoláni také kolegové z jednotek Nymburk, České Budějovice a Havlíčkův Brod. Jednotky nasadily ke splnění mimořádně náročného úkolu celkem 3 vyprošťovací tanky. Hasiči akci zvládli v rekordním čase jednoho dne. Tato akce bezesporu významným způsobem přispěla ke zvýšení prestiže drážních hasičů. Byla mimořádně sledovaná všemi sdělovacími prostředky a odbornou i laickou veřejností.

V roce 2018 absolvovali hasiči SŽ nejvíce výjezdů za svoji historii.

Počet zásahů jednotek podle typu události (rok 2018)



Graf 3. Četnost a specifikace zásahů jednotlivých jednotek

3 Globální současný závěr

3.1 JPO HZS Brno

Nyní dochází k regeneraci areálu stanice a to v podobě stavebních úprav zázemí jednotky, přístavby haly pro garážování hasičských vozidel a úpravu zpevněných pojezdových ploch a vybudování parkovacích stání před objektem. Současný stav stanice je možné označit za spíše nevyhovující, po provedení již naplánovaných investic dojde ke zlepšení pracovního prostředí pro zaměstnance a v neposlední řadě zlepšení podmínek pro uskladnění techniky.

3.2 JPO HZS České Budějovice

JPO HZS SŽ České Budějovice se v současné době nachází na pronajatých pozemcích a prostorech ČD a.s. V současné době je požádáno majitelem pozemků a prostor o prodej pro následnou revitalizaci. SŽ s.o. vyjednávalo se současným vlastníkem, že prodej bude umožněn až v případě přestěhování HZS do nových prostor. Jelikož se jedná o pozemky na lukrativním místě a majitelem není SŽ s.o., je zde velké riziko prodeje i přes nesouhlas SŽ s.o.. Následně mohou nastat pokusy o ukončení současné nájemní smlouvy.

3.3 JPO HZS Česká Třebová

Sídlí ve dvou budovách. Hlavní objekt dále budova č. 1 a zrekonstruované prostory v objektu bývalé stravovny dále budova č. 2.

Budova č. 1 - stavebně se jedná o dvoupodlažní, zděný objekt. V prvním nadzemním podlaží e nacházejí celkem 3 garážové stání pro velká vozidla s nevyhovujícími vjezdy, velikostí a výjezdovou „špinavou“ šatnou. Dále soc. zařízení, sklad technické služby, stará šatna, odpočinkové místnosti, denní místnost, kuchyňka. V podzemním podlaží s vchodem od zadního traktu.

Budova č. 2 - stavebně se jedná o dvoupodlažní, zděný objekt se sklepením. Zde v prvním nadzemním podlaží se nachází v rozšířené chodbě školící místnost s kuchyňkou a jídelnou. Je zde operační středisko, společná kancelář velitele směny a družstva, společná kancelář strojní a technické služby, WC a prádelna se sprchovým koutem. V podzemním podlaží se nachází kanceláře velitele útvaru, zástupce velitele útvaru, požárního referenta s toaletou a chemické služby. Dále dílna chemické služby, sklad, posilovna k provádění fyzické přípravy a WC se sprchou. Ve sklepní části se nachází nevyhovující vlhké skladové prostory. Mezi stropem a střechou je stará nevyhovující izolace. Ke garážování hasičské techniky, která se již nevejde do budovy. Pro nový vyprošťovací automobil a další plánované vozy není žádné kryté stání.

V současné době je minimálně jeden objekt JPO Česká Třebová celkově ve špatném technickém stavu. Pro zajištění výkonu služby jednotky je nevhodný. Chybí zde řada odpovídajících prostor pro výkon služby.

3.4 JPO HZS Havlíčkův Brod

Budova jednotky byla vystavěna jako hasičská stanice, její dispozice je vyhovující provozu. V minulých letech došlo k rekonstrukci objektu a dostavbě samostatného objektu garáží formou kovové haly na dvoře objektu.

3.5 JPO HZS Cheb

Zděná, dvoupatrová budova na jedné straně přiléhající ke třípatrové nevyužívané budově špatného technického stavu, na severovýchodní straně navazuje na objekt technického zázemí.

Technický stav objektu služebny

Ve zdivu nejsou patrné závady havarijního charakteru. Menší poruchy nebo závady však nelze vyloučit. Závažnější poruchy jsou odhadovány ve dřevěných stropech, krovu a dožilé střešní krytině. Objekt není zateplený a v současné době je vytápěn uhelnou kotelnou cizího dodavatele. Cca před 5-6 lety byla osazena nová plastová okna.

Služebna jednotky v současné době nevyhovuje z hlediska dispozice ani velikosti. Objekt nebyl primárně určen pro služebnu jednotek PO, ale jako administrativní budova se skladištěm. Umístění jednotky do těchto prostor bylo od počátku pouze provizorium.

Vyhodnocení (strukturovaně):

- nevyhovující prostory pro zabezpečení řádného výkonu služby jednotky.
- nevyhovující podmínky pro řádné uložení, ošetřování a akceschopnost svěřené zásahové techniky.
- nevyhovující podmínky pro řádné provádění odborné a fyzické přípravy.
- nevyhovující podmínky výkonu služby jako negativní vliv na zaměstnance.
- nevyhovující a nepřehledný výjezd na veřejnou komunikaci.

3.6 JPO HZS Liberec

Prvotní architektonická část budovy byla jednopodlažní se sedlovou střechou a dvěma garážovými stánky. Na počátku zde sloužili zaměstnanci ostrahy železnice spolu s hasiči.

V počátku sedmdesátých let došlo k přístavbě druhého nadzemního podlaží a z uhelny byla vybudována dílna a dále přistavěna další menší garáž. V roce 2012 proběhlo zateplení celé budovy a výměna oken. Následně až do roku 2017 docházelo ve vnitřní části budovy k postupným opravám. V polovině roku 2017 se podařilo sehnat finanční prostředky na kompletní rekonstrukci elektroinstalace, a dále na rekonstrukci garážových stání. Po provedení rekonstrukce elektroinstalace a i částečně vodoinstalace.

Dispoziční stav budovy ale neodpovídá dle standardizace požárních stanic.

V budově jednotky Liberec jsou vybudována tři garážová stání, z toho dvě garážová stání jsou určena pro cisternové automobily a jedno garážové stání pro technický automobil. Dále jsou v areálu jednotky vybudována dvě garážová stání pro velitelské automobily. Vzhledem k tomu, že dispoziční řešení garážových stání není uzpůsobeno tak, aby byla zagarážována všechna výjezdová vozidla, musela být zajištěna další budova.

Objekt budovy, kde je zaparkovaná těžká technika, výšková technika, agregáty a kontejnerový automobil, se nazývá Rotunda a nachází se od stanice HZS cca 0,5 km, což je pro výjezd techniky k zásahům dle zákona o požární ochraně nevyhovující.

Současný stav objektu Rotundy je ve špatném technickém stavu, nevyhovuje parkování hasičských vozidel a ani nevyhovují inženýrské sítě. Příjezdová komunikace k objektu a pozemku SŽ je ve velmi špatném technickém stavu a v zimním období dochází k nesjízdnosti pro těžkou zásahovou techniku.

3.7 JPO HZS Nymburk

JPO Nymburk sídlí ve dvoupodlažním nepodsklepeném objektu se sedlovou střechou, postavena cca koncem 80. let 20. století.

V přízemí jsou umístěny garáže, šatna zásahových oděvů a dílna chemické služby. V druhém podlaží se nachází hygienické zázemí, kanceláře, šatna a odpočinkové místnosti.

Dopravní napojení je z kapacitního hlediska dostačující, chybí však bezpečnostní prvky – výstražná signalizace.

Nosné konstrukce budovy jsou na mnoha místech poškozené trhlinami, okna netěsní, střechou zatéká, betonové podlahy v garážích jsou na mnoha místech poškozeny trhlinami. Z energetického hlediska je stavba zcela nevyhovující současnému požadavku, což má za následek vysoké náklady na vytápění.

Chybí zde řada dispozičně a rozměrově odpovídajících prostor pro výkon služby, zejména: dílny, sklady a kanceláře odborných služeb – strojní, chemické, technické, spojové a informační, operační středisko, odpovídající počet a velikost garážových stání pro uložení mobilní požární techniky, myčka pro mytí vozidel, místo pro uložení olejů a PHM, údržbu motorových pil, počet a velikost ložnic, kanceláří, čistých a špinavých šaten, šatny pro uložení zásahových oděvů, odpovídající posilovna, denní místnost, kuchyně, jídelna. Chybí dále plnění cisteren užitkovou vodou, zcela nevhodná je věž na sušení hadic, která nesplňuje ani základní bezpečnostní předpisy.

Budova je ve velmi špatném technickém stavu, dispozice a velikost objektu nevyhovuje potřebám JPO. Pro zajištění výkonu služby jednotky je budova, ve kterém sídlí JPO Nymburk, zcela nevhodná pro kvalitní výkon služby HZS.

3.8 JPO HZS Ostrava

V současné době jsou pouze garážová stání pro 2x CAS a 2x osobní auto. Ostatní vozidla mají stání na nádvoří. Budova samotná je již v dezolátním stavu, kdy zde máme nefunkční střechu a z toho důvodu neobyvatelné 3 NP. Dále je v budově nefunkční izolace podzemního podlaží (do sklepa zatéká při každém větším dešti), je vadná jak dešťová tak splašková kanalizace. Netěsná okna, vyhnílá, vypadávají z rámu.

3.9 JPO HZS Plzeň

Stavebně se jedná o komplexní třípodlažní, zděný objekt s odpovídajícím zázemím včetně garážování hasičské techniky. V současné době se objekt JPO Plzeň nachází celkově v dobrém technickém stavu. Pro zajištění výkonu služby jednotky jsou vyhovující odpovídající prostory pro výkon služby, dílny, sklady a kanceláře odborných služeb. Chybí věž na sušení hadic, myčka pro mytí vozidel a místo pro uložení olejů a PHM.

3.10 JPO HZS Praha

Provozní a hygienické prostory jsou umístěny v budově společně s vedením HZS SŽ.

Objekt, ve kterém se prostory nacházejí, nejsou ve vlastnictví SŽ, jsou pronajímány. Zázemí jednotky se nachází v přízemí objektu a suterénu, kvalitu prostředí je možné označit za nevyhovující.

Garáže hasičských vozidel jsou řešeny halovým objektem, který však není zkolaudován. Pojezdové plochy před garážemi a odstavná stání vozidel, které není možné umístit do garáží, jsou na pozemcích jiného vlastníka.

Dopravní napojení na komunikaci Chodovská je bez světelné signalizace.

3.11 PS HZS Kralupy nad Vltavou

Požární stanice v Kralupech nad Vltavou byla již stavěna podle projektové dokumentace jako požární stanice. Objekt se skládá ze tří stavebních částí vzájemně propojených.

Budova A - Jedná se o administrativní dvoupodlažní budovu, která slouží k výkonu služby. V přízemí se nachází operační a informační středisko, čistá a špinavá šatna, sociální zařízení, jídelna školicího střediska, kancelář VD a sklad technické služby, který je přístupný z garáže – budovy C. V 1NP se nachází kancelář velitele stanice, kancelář, jídelna, společenská místnost pro mužstvo, ložnice (místnost pronajatá OSŽ), sociální zařízení, posilovna a skladové prostory. Dále je v 1NP učebna, hygienické zařízení.

Budova B - V této části budově se nachází dílna s vybavením např. soustruh, vrtačka. Z této dílny se vchází do skladu chemické služby a skladu strojní služby. Dále je v této budově prádelna, prohlížecká jáma, místnost plnění tlakových lahví pro dýchací techniku, skladové garáže a místnost s náhradním zdrojem el. energie v případě výpadku proudu (agregát s motorem Tatra).

Budova C - V této části budovy se nachází 5 garážových stání. V garážovém stání č. 5 je umístěna myčka s čističkou odpadních vod. V garáži jsou rovněž umístěny „klece“ na zásahové obleky, přilby a zásahové boty. Ke skladování různého materiálu jsou určeny plechové garáže, které mají dva vjezdy. Tyto garáže nejsou nijak izolovány. Dále je zde pouze krytý přístřešek.

3.12 JPO HZS Přerov

Sídlí v budově bývalého drážního učiliště a v areálu bývalého Drahstavu. Hlavní budova má rozměry 40x15 m a je zděná z klasických pálených cihel.

Stavebně se jedná o dvoupodlažní budovu se suterénem a půdním prostorem. V suterénu budovy je umístěna kotelna. Ve vstupním podlaží se v pravé části objektu nacházejí 4 garážová stání a je zde rovněž věž na sušení hadic, místnost pro hrubou očistu, sklad strojní služby a ohlašovna požárů.

V prvním nadzemním podlaží se nachází prostory pro výkon služby jednotky. Je zde kuchyň, čisté šatny pro mužstvo, šatna a WC pro ženy, umývárna, WC pro muže, odpočinková místnost, učebna a posilovna pro plnění fyzické přípravy hasičů. Dále je zde kancelář velitele jednotky, kancelář zástupce velitele a požárních referentů.

Další hasičská technika, která se již nevejde do hlavní budovy, je garážována v plechovo-laminátové hale na nádvoří areálu bývalého Drahstavu. Tato hala je již ve velmi špatném technickém stavu a její vnitřní zařízení již dostatečně nesplňuje potřebné požadavky pro garážování zásahové techniky.

V současné době se stavební objekt JPO Přerov nachází celkově ve velmi špatném, téměř v havarijním technickém stavu. Pro zajištění výkonu služby jednotky je nyní zcela nevhodný.

Vlivem špatného stavu oken a netěsností v obvodových konstrukcích dochází v budově k velkým tepelným ztrátám k nežádoucímu úniku tepla. To má za následek velké náklady na vytápění.

Garážová stání ve všech objektech nesplňují normy pro nástupní prostor.

Nedostatečným způsobem je zde zajištěna řada odpovídajících prostor pro výkon služby, zejména: dílny, sklady a kanceláře odborných služeb – strojní, chemické, technické, spojové a informační, operační středisko, odpovídající počet a velikost garážových stání pro uložení mobilní požární techniky, myčka pro mytí vozidel, místo pro uložení olejů a PHM, údržbu motorových pil, věž na sušení hadic, počet a velikost ložnic, kanceláří, čistých a špinavých šaten, šatny pro uložení zásahových oděvů, odpovídající posilovna, denní místnost, kuchyně, jídelna.

Z následujícího plyne zvýšené riziko nebezpečí úrazů zaměstnanců.

3.13 JPO HZS Ústí nad Labem

Stávající objekty jsou v majetku SŽ, na pozemku ČD.

Stanici lze rozdělit na dva propojené stavební objekty. Administrativní budova a garáže. Administrativní budova je čtyřpodlažní objekt. 1PP nelze využívat z důvodů velké vlhkosti podlah a zdiva. V 1 NP je umístěné operační středisko, odpočinkové místnosti, kancelář velitele směny, sociální zařízení a šatny mužů. V 2 NP jsou kanceláře, kuchyňka, denní místnost a sociální zařízení pro ženy. Ve 3 NP je příruční sklad, 2 malé místnosti jako posilovna a školící místnost se sociálním zařízením pro muže. Garáže, jsou jednopodlažní objekt, kde jsou 2 stání pro osobní vozidla a 6 pro mobilní požární techniku. Objekt garáží, jako celek je pro dnešní mobilní požární techniku nevyhovující.

Chybí zde řada odpovídajících prostor pro výkon služby, zejména: dílny, sklady a kanceláře odborných služeb – strojní, chemické, technické, spojové a informační, operační středisko je kapacitně nevyhovující, odpovídající počet a velikost garážových stání pro uložení mobilní požární techniky, myčka pro mytí vozidel, místo pro uložení olejů a PHM, údržbu motorových pil, věž na sušení hadic, odpovídající posilovna, denní místnost, kuchyně, jídelna jsou malé. Chybí plnění cisteren užitkovou vodou, nevhodný je stožár na sušení hadic, který byl instalován svépomocí.

PS HZS Chomutov

Stavebně se jedná o jednopodlažní budovu, která byla účelově postavena jako sauna pro zaměstnance ČD. Z tohoto vyplývá i její řešení výstavby, kde je pouze jedna místnost tepelně izolována. Ani nově vzniklé operační středisko o rozměrech 5 x 2 metry není zcela vyhovující. Šatna, WC a prostory pro výkon technické a chemické služby nesplňují ani minimální normy.

V současné době je objekt PS Chomutov po částečné rekonstrukci. Přesto je tento objekt jako požární stanice nevyhovující. Alarmující je i pouze jediné umyvadlo v objektu v těsném kontaktu s pisoárem. Chybí zde místnosti pro výkon služby, zejména kanceláře odborných služeb.

4 Porovnání vynaložených financí pro zabezpečení činnosti HZS SŽ

Roční náklady zabezpečení provozu jednotlivých JPO a PS (náklady za rok a jednotku, za rok 2018):

Položka		
a) elektrická energie	od 70.000,- Kč (Cheb)	do 110.000,- Kč (Brno)
b) plyn / teplo	od 90.000,- Kč (Nymburk) až 750.000,- Kč (Praha vč. ředitelství HZS SŽ)	do 400.000,- Kč (Cheb)
c) vodné a stočné	od 15.000,- Kč (Nymburk)	do 120.000,- Kč (Přerov)
d) nájem (jen některé JPO)	od 160.000,- Kč (Nymburk)	do 900.000,- Kč (Cheb)

Průměrné roční náklady na jednu jednotku PO jsou celkem cca 0,4 mil. Kč za vodné a stočné, el. energii a teplo/plyn, v případě pronajatých prostor průměrné roční náklady na energie a nájem celkem cca 0,8 mil. Kč.

Při běžně uvažovaném ročním nárůstu cen energií a nájmu cca 5-10%, náklady na energie, služby a nájem za jednu jednotku PO se mohou do roku 2025 zvednout v průměru na cca 0,6 mil. Kč/JPO, resp. cca 1,2 mil. Kč /JPO u jednotek sídlících v pronajatých prostorech.

5 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 sloužící jako stanice JPO.

Pro hodnocení stavu nemovitostí bylo zvoleno porovnání současného stavu s cíli uvedenými v bodě 1.3 této koncepce. 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 životního prostředí

Poznámka – porovnání stanic dle bodů a,b,h článku 1.4 tohoto elaborátu nebylo zahrnuto z důvodu různorodosti typů nemovitostí a omezených podkladů, v případě bodů a a b pak tematiky, která se současných stanic týká jen okrajově. Zahrnutí porovnání do hodnocení dle těchto bodů by bylo zavádějící.

Posouzení současného stavu jednotlivých stanic s vytyčenými cíli

Hodnocená oblast		Brno	Č.Budějovice	Č.Třebová	Havlíčkův Brod	Cheb	Liberec	Nymburk	Ostrava	Pízeň	Praha	Kralupy n.V.	Přerov	Ústí nad Labem	Chomutov
1.	Kvalita pracovního prostředí	3	5	4	3	5	4	5	4	2	4	3	5	4	4
2.	Podmínky pro uložení techniky	2	5	4	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	1	1	5	2	5	1	5	5	3	1	4	5
5.	Dopad na životní prostředí	3	4	4	3	4	5	4	5	3	4	4	5	5	4
celkem		12	24	18	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, Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov a Chomutov**. Za vážný stav vhodný zvýšené pozornosti je u objektů: Česká Třebová, Ostrava, Kralupy a **Pízeň**. 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 (viz. výše). 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.

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 vytipování vhodných pozemků a případně k jednání o jejich odkupu.

Plzeň

Areál jednotky a objekty v Plzni je po většině stránek nadprůměrná nad stavem 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.**

6 Návrh rozvoje zázemí a objektů HZS SŽ

6.1 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, Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Písek, Písek, Chomutov, Plzeň, a v neposlední řadě Česká Třebová**. 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 studny 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.).

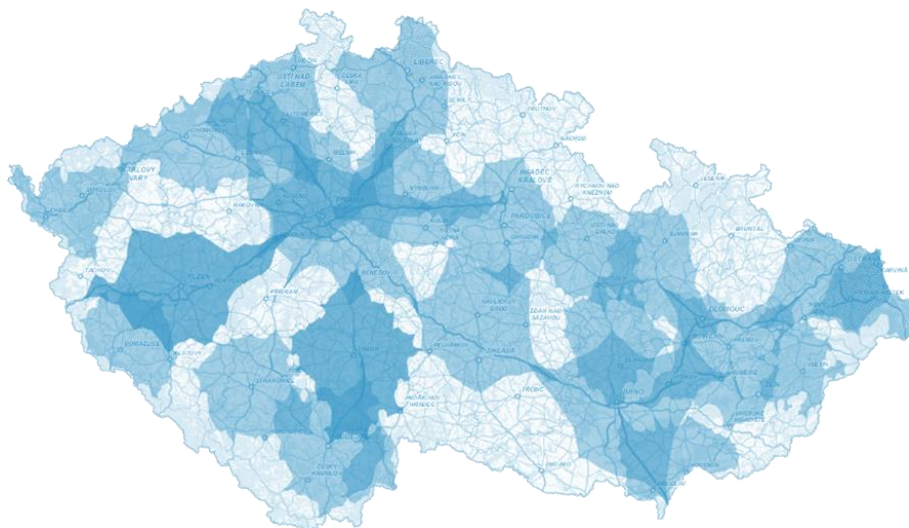
U jednotek **Ostrava a Kralupy nad Vltavou** je vhodné uvažovat také nejlépe s vybudováním nových stanic, nicméně vzhledem k současnému stavu objektů (viz výše) až v rámci dalšího období (nicméně se doporučuje již v současné době minimálně zajistit přípravné práce v podobě výběru a akvizice vhodných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

Optimalizace doby dojezdu pro nově budovanou železniční infrastrukturu

Základním parametrem pro hodnocení dostačujícího geografického rozložení stanic je doba dojezdu na potenciální kritická místa zásahu. Těmito místy jsou v případě HZS SŽ primárně chápány důležité objekty železniční dopravní cesty. Rozmístění požárních stanic zásadním způsobem ovlivňuje schopnost jednotek efektivně a včas zasáhnout a umožnit co nejrychlejší zprovoznění dopravní cesty. **Vzhledem k současnému rapidnímu rozvoji a budování stále nových významných železničních staveb** jako jsou vysokorychlostní tratě, několikakilometrové tunely, apod.. **je nutné uvažovat nejlépe již v samém počátku plánování těchto staveb o zajištění potřebné infrastruktury pro HZS SŽ v blízkosti těchto staveb** pro zajištění odpovídající kvality služeb PO a zajištění stanovené doby dojezdu.



Mapa 2. Mapa ČR – Současný stupeň pokrytí a dojezdové doby HZS SŽ na území ČR

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 Konceptí rozvoje HZS SŽ (2019-2022) doplnit **pracovištěm celorepublikového významu a to CELOSTÁTNÍM OPERAČNÍM INFORMAČNÍM STŘEDISKEM (COIS)**, které by bylo pátečním 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“).

Středisko praktického výcviku HZS Správy železnic

Z důvodu zvyšování odbornosti a fyzické přípravy zaměstnanců a zkvalitňování poskytovaných služeb vzniká potřeba vybudování vlastního střediska praktického výcviku pro potřeby HZS SŽ celostátního významu. Kromě školících a ubytovacích kapacit by v rámci areálu střediska mělo být k dispozici i zařízení a prvky specifické pro nácvik zásahů hasičů na železnici.

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.

Tabulka – plán rozvoje objektů HZS SŽ na období 2020-2025 (s výhledem pro období i po roce 2025)

Období	
2020-2021	<ul style="list-style-type: none"> - zpracování PD a povolení stavby pro hlavní stanice Nymburk a Cheb, - JPO České Budějovice má novou hlavní stanici vyhovující provozu a dle platných předpisů (kolaudace 2020), - akvizice pozemků pro hlavní stanice: Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov, Chomutov a Plzeň. Je vhodné i v tomto období provést případnou akvizici i u JPO Kralupy, Ostrava a Č. Třebová, - zajištění prostor, objektu anebo pozemku pro budovu pro zřízení COIS, případně i pro ředitelství HZS SŽ (pokud tyto části HZS budou sídlit v jednom objektu), - akvizice pozemku či areálu pro vybudování střediska praktického výcviku HZS SŽ, vypracování PD a povolení stavby, - při plánování nových železničních staveb či jejich rekonstrukcí zástupci HZS SŽ systémově přizvání již samotném počátku plánování a v rámci všech stupňů projektové přípravy pro vznesení požadavků ze strany HZS z důvodu garance zajištění odborných služeb v odpovídající kvalitě.
2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> - zpracování PD a povolení stavby pro hlavní stanice: Ústí nad Labem, Liberec, Přerov, Chomutov, Plzeň, případně Kralupy, Ostrava a Č. Třebová (2022-2025), - akvizice pozemků pro JPO Havlíčkův Brod a Brno (2022-2025), - realizace staveb hlavních stanic JPO Nymburk a Cheb (2022-2024), a dalších stanic dle možnosti zajištění a čerpání finančních prostředků a stavu připravenosti investičních akcí (2023-), - vybudování pracoviště COIS, případně i nového ředitelství HZS SŽ (pokud tyto části HZS budou sídlit v jednom objektu) (2022-2023),

	<ul style="list-style-type: none"> - realizace školícího a výcvikového střediska HZS SŽ (2022-2023), - vlastní prostory ředitelství HZS SŽ, v případě že nebude sdílet objekt s COIS (2023-), - drobné investice u JPO Brno a Havl. Brod, - při plánování nových železničních staveb či jejich rekonstrukcí zástupci HZS SŽ systémově přizvání již samotném počátku plánování a v rámci všech stupňů projektové přípravy pro vznesení požadavků ze strany HZS z důvodu garance zajištění odborných služeb v odpovídající kvalitě.
2025-2030 (výhled)	<ul style="list-style-type: none"> - nově vybudované a plnohodnotné hlavní stanice HZS SŽ JPO České Budějovice, Nymburk, Cheb, Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov, Chomutov, Plzeň a v neposlední řadě Kralupy, Ostrava a Č. Třebová (případně jejich rekonstrukce) – cílový stav pro rok 2030. - plnohodnotné a funkční pracoviště COIS v objektu SŽ, ředitelství HZS SŽ sídlí v objektu ve vlastnictví SŽ, - vlastní školící a výcvikové středisko HZS SŽ, - Stanice Havlíčkův Brod a Brno vyhovují požadavkům provozu a také požadovaným parametrům dle této koncepce v přiměřené míře, plánování výstavby nových stanic Brno a Havlíčkův Brod (2030). - při plánování nových železničních staveb či jejich rekonstrukcí zástupci HZS SŽ systémově přizvání již samotném počátku plánování a v rámci všech stupňů projektové přípravy pro vznesení požadavků ze strany HZS z důvodu garance zajištění odborných služeb v odpovídající kvalitě.

6.2 Doporučená metodika

Pro efektivní plánování a řízení výstavby nových stanic je žádoucí stanovení jednotících 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 anebo 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.

Stavbu pilotní hasičské stanice 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.

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,

j) 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.

6.3 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 PBR.

Prostory a vybavení zázemí typové hlavní požární stanice HZS SŽ:

- temperované garáže pro hasičskou techniku a vozidla
- krytá parkovací stání pro osobní automobily a kontejnery
- operační informační středisko (OIS) vč. datové a rádiové konektivity na systémy používané v rámci SŽ a HZS ČR
- kancelář chemické a technické služby (společná místnost)
- kancelář strojní a informační služby (společná místnost)
- hygienické zázemí jednotky a dalšího personálu vč. šaten, umývár a termokomory

- administrativní část vč. přednáškového sálu pro max. 40 osob
- hygienické zázemí pro administrativní pracovníky a návštěvy
- soubor místností pro pobyt požární jednotky - denní místnost, kuchyň, jídelna, kancelář velitelů družstev a směny
- místnost pro fyzickou přípravu
- místnosti pro noční pohotovost vč. hygienického zázemí a pohotovostní sprchy (v případě ubytování evakuovaných či návštěv)
- zázemí krizového řízení
- sklad pohonných hmot
- sklad speciálních hasebních látek
- sklad a dílnu pro technickou službu
- sklad a dílnu pro strojní službu (u jednoho garážové stání v návaznosti na dílnu strojní služby se doporučuje zřídit prohlížeckou jámu)
- sklad a dílnu pro opravy a údržbu motorových pil a křovinořezů
- sklad a dílnu pro chemickou službu
- sklad spojové a informační služby
- mycí box pro hasičská vozidla, žlab pro mytí hadic a věž na sušení hadic
- místnost s pračkou a sušičkou zásahových oděvů
- příruční sklady – údržba a správa objektu, administrativa
- rozvodna el. energie (samostatná místnost)
- serverovna (samostatná místnost)
- prostor pro záložní zdroj el. energie (samostatná místnost)
- případné prostory, oddělené části staveb nebo samostatné objekty pro jiné organizační útvary nesouvisející s provozem vlastní hasičské stanice (viz směrnice a požadavky ostatních organizačních útvarů v rámci SŽ pro konkrétní dislokaci či území)

V rámci areálu stanice je dále nutné uvažovat:

- pojezdovou plochu pro hasičská vozidla odpovídající šířky dle vozidel
- oplocení areálu vč. automaticky ovládané výjezdové brány
- parkovací stání pro vozidla zaměstnanců v rámci oplocené části
- parkovací stání pro návštěvy před stanicí mimo oplocenou část (veřejně přístupné)
- věž pro požární sport s rozběhovou dráhou + horolezecká stěna (sportovní a technické lezení)
- světelné signalizační zařízení pro bezpečný výjezd jednotek na veřejnou komunikaci

Na pozemku stanice dále je vhodné umístit:

- plochu pro fyzickou přípravu - hřiště s umělým povrchem
- travnatá plocha o výměře cca 2 000-5 000 m² pro nácvik požárních a technických zásahů

6.4 Rekonstrukce, modernizace a regenerace stávajících objektů a areálů

U stanic, které jsou a budou uvažovány k zachování a rekonstrukci, je při jejich stavebních úpravách vhodné postupovat takto:

- a) řídit se standardy zpracovanými pro novostavby požárních stanic v maximální míře, pokud to stávající objekty anebo areály umožňují (u rekonstrukcí mají standardy doporučující charakter),
- b) investice směřovat zejména do nemovitostí bez právních vad a ve výlučném vlastnictví SŽ,
- c) budovat kvalitní pracovní prostředí pro zaměstnance a také zázemí pro techniku v souladu s platnými předpisy, zejména pak dle ČSN 73 5710 – Požární stanice,
- d) adaptací docílit pokud možno kompaktní řešení budovy/areálu odpovídající požadavkům na požární stanici typu „C1“ dle ČSN 73 5710, tzn. stanici, kde jednotka zabezpečuje výjezd dvou družstev za směnu a k tomu má k dispozici dostatečné provozní, hygienické a technické zázemí. Současně je vhodné navrhnout a doplnit adekvátní zázemí (dílny, sklady) pro jednotlivé odborné služby, případně speciální techniku.
- e) při návrhu adaptace 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),
- f) sjednotit architektonický a vizuální styl stanice/areálu s nově budovanými areály HZS SŽ v jiných lokalitách (dle typového řešení stanice),
- g) klást důraz na snížení energetické náročnosti stávajících budov, využívání nízkoemisních a ekologických zdrojů tepla a energií,
- h) z důvodu změny klimatu a nových rizik doplnit objekty o záložní zdroje hasební vody (studny, dešťové vody), el. energie (dieselagregáty, fotovoltaiku s bateriemi), zajištění tepelné pohody vnitřních prostor při extrémních letních a zimních podmínkách,
- i) využití srážkových vod pro provoz stanice anebo jako hasební vody, zřízení studní či jiných alternativních zdrojů hasební a provozní vody.

6.5 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 zasíťování 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

7 Hodnocení ekonomické efektivity investic

7.1 Základní souvislosti a cíle projektu

HZS SŽ je zřízena dle § 67 zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů na základě posouzení požárního nebezpečí z hlediska ohrožení osob, zvířat a majetku a plnění dalších povinností na úseku požární ochrany, a to na základě rozhodnutí orgánu příslušného ve věci, tj. Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy.

V této souvislosti je povinností právnické osoby dle § 5 odst. 1 písm. a) cit. zákona obstarávat a zabezpečovat v potřebném množství a druzích požární techniku a udržovat je v provozuschopném stavu.

Charakteristikou současného stavu je potřebný technický rozvoj HZS SŽ. Mateřská firma SŽ se neustále snaží o zlepšování poskytovaných služeb pro železniční dopravce, které si vyžaduje obměnu a nákup nové techniky pro vybavení HZS SŽ. Aby mohly být činnosti jednotky v náročných podmínkách železniční dopravy vykonávány na profesionální úrovni, byla schválena koncepce rozvoje HZS SŽ, která řeší nákupy nové techniky. Koncem roku 2016 byla schválena nová systematizace, dle které došlo k navýšení početních stavů u jednotek HZS SŽ. Koncem

roku 2018 byla uskutečněna I. etapa obměny vozidlové techniky. Obměna vozidlové techniky bude pokračovat II. etapou s realizací v roce 2020-21, kdy dojde k obnově až 80% vozidlové techniky HZS SŽ, dle schválených cílů koncepce HZS SŽ. **V provozních budovách současných jednotek HZS však nejsou prostory vhodné pro garážování nové techniky, aby nedocházelo k jejímu rychlému opotřebení a stárnutí.**

Poznámka – ekonomické hodnocení je vztaženo jen na hlavní požární stanice z důvodu možného porovnání současného a budoucího stavu.

7.2 Hodnocení ekonomické efektivity a další dopady projektu

Nově vybudované zázemí pro složky JPO HZS SŽ zejména pozitivně ovlivní akceschopnost jednotky a rychlost zásahu. Nové prostory budou plně vyhovovat požadavkům a předpisům na provoz požární stanice dle ČSN 73 5710 Požární stanice a požární zbrojnice, což u stávajících prostor není plně zaručeno. Projekt také umožní kompletní garážování veškeré techniky, která se ve variantě bez realizace po nákupu nové techniky do stávajících prostor nevejde.

Je nutné, aby jednotlivé jednotky požární ochrany HZS SŽ na celorepublikové úrovni byly akceschopné odpovídajícím způsobem, a to zejména vzhledem k identifikovaným rizikům mimořádné události z důvodu havárie či nepříznivého počasí (záchranné práce, zprůjezdění komunikací, nouzové přežití obyvatel) a mimořádné události v důsledku havárií spojených s únikem nebezpečných látek (záchrana bezprostředně ohrožených osob, detekce nebezpečných látek, zastavení úniku, zachycení a sběr uniklých látek, dekontaminace).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze tedy projekt výstavby nové hlavní požární stanice pro JPO HZS SŽ jednoznačně doporučit.

8 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, Praha, Ústí nad Labem, Liberec, Přerov, Chomutov a neposlední řadě i Plzeň a Česká Třebová.** 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 anebo 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 efektivity investice, které je součástí této koncepce, výstavbu nových požárních stanic pro HZS SŽ jednoznačně doporučuje.

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 / HZS SŽDC 5

Seznam grafů

Graf 1. Přehled událostí HZS SŽ za rok 2018, celkový počet 7391 výjezdů a událostí 13

Graf 2. Měsíční přehled událostí HZS SŽ za rok 2018 14

Graf 3. Četnost a specifikace zásahů jednotlivých jednotek 15

Seznam map

Mapa 1. Mapa ČR – rozmístění jednotlivých útvarů na území České republiky a zásahové obvody JPO HZS SŽ od 12.4.2012 11

Mapa 2. Mapa ČR – Současný stupeň pokrytí a dojezdové doby HZS SŽ na území ČR 24

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2020