

Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK


001	Zpracování připomínek HZS	05/22	Musil	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město kontaktní adresa: Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	Inženýrská činnost: METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz
-----------------------	--	---

Člen sdružení:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz
----------------	---

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Vyskočil tel.: +420 296 154 153		Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) - Praha-Ruzyně (vč.)
Stupeň: DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
STŘEDISKO S60 DOPRAVNÍCH STAVEB tel.: +420 296 154 247	SOUHRNNÁ ČÁST POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	B B.2.8
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Petr ZOBAL		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. Miroslav Praxl		Technická zpráva PBŘ	001
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Jan Musil			001
Skart. znak: V20/2042	Datum: 04/2021		
Počet formátů: 11xA4	Měřítko: -	IČD: 21 7033 02 02 08 00 00	

STANOVENÍ KATEGORIE STAVBY

Z HLEDISKA POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY OBYVATELSTVA

Název stavby: Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) - Praha-Ruzyně (vč.)

Místo stavby: Praha

KATEGORIE STAVBY: Stavba kategorie II

TŘÍDA VYUŽITÍ: první třída využití

KII T1

Jedná se o stavbu kategorie 0 podle § 39 zákona o požární ochraně: --

Základní údaje o stavbě

Zastavěná plocha stavby:	0,00 m ²	Počet nadzemních podlaží (NP):	0
Výška stavby:	0,00 m	Počet podzemních podlaží (PP):	0
Světlá výška podlaží:	0,00 m	<= vyplňuje se pouze u jednopodlažních obj.	
Navrhovaný počet osob:	0 osob		
Počet ubytovaných osob:	0 osob		
Počet osob vyžadujících asistenci:	0 osob		

Stanovení třídy využití

Prostory určené ke spánku:	NE
Prostory určené pro veřejnost:	NE
Prostory pro osoby vyžadující asistenci při evakuaci:	NE

Další informace potřebné pro stanovení kategorie stavby

Budova, která je kulturní památkou:	NE	
Stavba určena výhradně k bydlení:	NE	
Pobytové místnosti v podzemním podlaží:	NE	
Stavba splňující požadavky § 7 odst. 2 písm. a):	NE	
Stavba zdroje požární vody, nejedná-li se o budovu:	NE	
Přístupová komunikace nebo nástupní plocha:	ANO	
Hořlavé kapaliny ve stavbě:	NE	Množství: m ³
Hořlavé nebo hoření podporující plyny:	NE	Objem: litrů
Zásobník hořlavých, hoření podporujících plynů:	NE	Objem: m ³
Stavba, ve které se skladují pyrotechnické výrobky:	NE	
Stavba, ve které se vyskytují látky s akutní toxicitou:	NE	Množství: kg
Stavba, ve které se nachází stálý úkryt:	NE	
Silniční nebo železniční tunel:	ANO	Délka: 135,00 m
Velkoobjemové skladovací nádrže pro HK:	NE	Množství: m ³
Tunel metra nebo stanice metra:	NE	
Sklad střeliva:	NE	Množství: ks
Stavba určená k nakládání s výbušninami:	NE	

v. 15.12.2021

Obsah

1. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ PRO ZPRACOVÁNÍ	4
ÚVOD	5
2. NÁVRH KONCEPCE POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI Z HLEDISKA PŘEDPOKLÁDANÉHO STAVEBNÍHO ŘEŠENÍ A ZPŮSOBU VYUŽITÍ STAVBY.....	5
2.1 Popis stavby.....	5
2.2 Požárně technický popis objektů.....	6
2.3 Předpokládané rozdělení objektů do požárních úseků	6
2.4 Tunel Rozplet požadavky dle TSI.....	6
2.5 Protihlukové stěny	7
3. NÁSTUPNÍCH PLOCH PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU, ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉHO MNOŽSTVÍ POŽÁRNÍ VODY, POPŘÍPADĚ JINÉ HASEBNÍ LÁTKY	7
3.1 Přístupové komunikace	7
3.2 Nástupní plochy	9
3.3 Vnější odběrná místa	10
4. PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH VYBAVENÍ OBJEKTU VYHRAZENÝMI POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍMI ZAŘÍZENÍMI, VČETNĚ NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO ZAJIŠTĚNÍ JEJICH PROVOZUSCHOPNOSTI.....	10
5. ZHODNOCENÍ MOŽNOSTI PROVEDENÍ POŽÁRNÍHO ZÁSAHU	11
6. GRAFICKÉ VYZNAČENÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY S VYMEZENÍM PŘEDPOKLÁDANÝCH ODSUPOVÝCH, POPŘÍPADĚ BEZPEČNOSTNÍCH VZDÁLENOSTÍ, PŘÍJEZDOVÉ KOMUNIKACE A NÁSTUPNÍ PLOCHY PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU, PŘIPOJENÍ K SÍTÍM TECHNICKÉHO VYBAVENÍ APOD.	11
ZÁVĚR	11

1. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ PRO ZPRACOVÁNÍ

Normy a legislativa

Požárně bezpečnostní řešení vychází ze současné platné legislativy a českých technických norem k datu, kdy byla tato projektová dokumentace vydána. Následující seznam uvádí normy, zákony a vyhlášky, ze kterých požárně bezpečnostní řešení vychází zejména.

ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty 05/2009 + Z1 02/2013 + Z2 07/2015 + Z3 02/2020

ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty 02/2010 + Z1 02/2013 + Z2 02/2015 + Z3 02/2020

ČSN 73 0810 Požární bezpečnost staveb – Společná ustanovení 07/2016

ČSN 73 0818 Požární bezpečnost staveb – Obsazení objektu osobami 07/1997 + Z1 10/2002

ČSN 73 0821 ed. 2 Požární bezpečnost staveb – Požární odolnost stavebních konstrukcí 05/2007

ČSN 73 0831 Požární bezpečnost staveb – Shromažďovací prostory 06/2011 + Z1 02/2013

ČSN 73 0833 – Požární bezpečnost staveb – Budovy pro bydlení a ubytování 09/2010 + Z1 02/2013 + Z2 02/2020

ČSN 73 0834 Požární bezpečnost staveb – Změny staveb 03/2011 + Z1 07/2011 + Z2 02/2013

ČSN 73 0848 Požární bezpečnost staveb – Kabelové rozvody 04/2009 + Z1 02/2013 + Z2 06/2017

ČSN 73 0872 Požární bezpečnost staveb – Ochrana staveb proti šíření požáru vzduchotechnickým zařízení 01/1996

ČSN 73 0873 Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou 06/2003

ČSN 73 0875 Požární bezpečnost staveb – Navrhování elektrické požární signalizace 04/2011

ČSN 65 0201 Hořlavé kapaliny – Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci 08/2003 + Z1 02/2006

ČSN 73 7508 Železniční tunely 09/2002

TSI Nařízení komise (EU) č. 1303/2014, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním úřadu (Stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MV ČR 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci) ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MV ČR 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MV ČR 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva

Projektové podklady

Stavebnětechnické řešení vypracované firmou METROPROJEKT Praha a.s., 04/2021

ÚVOD

Předmětem tohoto požárně bezpečnostního řešení je modernizace železniční trati Praha-Veleslavín – Praha Ruzyně. Projektová dokumentace je zpracována ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí v rozsahu stanoveném vyhláškou č. 246/2001 Sb.

Změny:

001 Zpracování připomínek HZS 05/22 + **zpracování připomínek HZS 07/22**

2. NÁVRH KONCEPCE POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI Z HLEDISKA PŘEDPOKLÁDANÉHO STAVEBNÍHO ŘEŠENÍ A ZPŮSOBU VYUŽITÍ STAVBY

2.1 Popis stavby

Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.) je jednou ze souboru staveb železničního spojení Prahy, Mezinárodního letiště Václava Havla Praha a Kladna. V kontextu celého souboru je význam této dílčí stavby především v napojení na síť pražského metra, konkrétně na linku A ve stanici Nádraží Veleslavín, a to jak modernizované tratě do Kladna, tak i novostaveb trati na Letiště. Na začátku úseku se stavba napojuje do stávajícího traťového úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, ale je zároveň koordinována s připravovaným tunelovým vedením trati ze směru Praha-Dejvice.

Tato technická zpráva obecně popisuje a zhodnocuje z hlediska požadavků požární bezpečnosti celý úsek řešené trati včetně zásahů do přístupových komunikací a inženýrských sítí.

Pro jednotlivé stavební objekty kategorie I až III jsou dále vytvořena samostatná PBŘ. Jedná se o objekty ŽST Praha-Veleslavín, zast. Praha-Liboc, ŽST Praha-Ruzyně, SpS Praha-Ruzyně, technologická budova Praha-Veleslavín, rekonstrukce stávající výpravní budovy Praha-Veleslavín, TNS Liboc a budova provozního ošetření Praha-Ruzyně.

V rámci tohoto úseku železniční trati vzniknou také dvě tunelové stavby. Jedná se o Veleslavínský tunel (SO 07-25-01) a tunel Rozplet (SO 11-25-01).

Veleslavínský tunel

Veleslavínský tunel o délce 50 m přímo navazuje na ŽST Veleslavín. Jedná se o nový dvoukolejný tunel na přeložce trati, kterým podchází železniční trať pod místní komunikací Veleslavínská. Délka tunelu je menší než 100 m, a tak není tento tunel dále hodnocen.

Tunel bude po přechodnou dobu sloužit jen jako podjezd železniční tratě pod místní komunikací Veleslavínská. Následný výhledový stav nelze řešit komplexně již v této fázi a není součástí této dokumentace, jelikož je projekčně v jiné fázi a bude realizován až v budoucnu. Pro výhledový stav je v této fázi provedena částečná příprava, viz dále.

Po dokončení celého souboru staveb Praha – Letiště/Kladno bude tunel součástí tunelového komplexu Stromovka – Veleslavín s délkou více než 5 km. Konstruktivní řešení tunelu je uzpůsobeno pro výhledový stav – tunelový průjezdný průřez, oboustranná úniková cesta, záchranné výklenky a jiné. Potřebné vybavení tunelu bude řešeno až společně s navazující stavbou Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín.

Vzhledem k cílové délce tunelového komplexu více než 5 km je nutné zajistit přístup pro vozidla záchranných složek k oběma portálům, přičemž pro veleslavínský portál bude přístup zřízen již ve stavbě Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně. V km 8,370 je navržena přejezdová úprava umožňující vjezd silničních vozidel do prostoru kolejiště (cca 400 m od portálu tunelu), příjezd k místu s přejezdovou úpravou je možný po rekonstruovaných nebo nových komunikacích z ul. Nad Stanicí.

V tunelovém komplexu bude v cílovém stavu železniční svršek s pevnou jízdni dráhou (PJD), začátek PJD je navržen do prostoru nástupiště. Mezi místem s přejezdovou úpravou a začátkem PJD budou vozidla pojíždět železniční šterkové lože, které bude pro tyto účely zpevněno prskyřicí. Prolití šterkového lože prskyřicí je nezbytné pravidelně obnovovat, aby byla zajištěna stálost řešení po celou dobu životnosti železničních tunelů.

V dalším stupni projektové dokumentace případně v dokumentaci sousedního úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín bude podrobněji zpracován návrh řešení pro přejetí silničních vozidel přes přechodovou oblast PJD, zejména úsek se ztuzujícími kolejnicemi.

Tunel Rozplet

Jedná se o nový hloubený tunel o délce 135 m, který je součástí mimoúrovňového rozpletu tratí ve směru Kladno a Letiště. Kolej ve směru Kladno tímto tunelem podchází dvě koleje trati Praha-Ruzyně – Letiště. Konstrukčně jde o železobetonový monolitický jednodlní rám.

Tunel je jednokolejný, stěny tunelu ve vzdálenosti 3,36 m od osy koleje, čímž je zabezpečena úniková cesta po obou stranách tunelu minimální šířky 1200 mm a minimální výšky 2200 mm. Do stěn tunelu budou na obou stranách provedeny záchranné výklenky po max. osové vzdálenosti 25 m, hloubky 750 mm a výšky 2200 mm.

V tunelu bude instalováno osvětlení a nouzové osvětlení.

2.2 Požárně technický popis objektů

Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou objekty stanic řešeny jako nevýrobní v souladu s ČSN 73 0802 a norem souvisejících. Technologické části objektů a technologické objekty jsou řešeny jako výrobní v souladu s ČSN 73 0802 a norem souvisejících.

Železniční tunelové stavby jsou navrhovány dle ČSN 73 7508 a příslušného TSI (Nařízení komise (EU) č. 1303/2014).

2.3 Předpokládané rozdělení objektů do požárních úseků

Objekty budou děleny do požárních úseků dle čl. 5.3.2 ČSN 73 0802 a čl. 5.2.4 ČSN 73 0804, mezní velikosti požárních úseků a dle potřeby z hlediska požární bezpečnosti.

Konkrétnější rozdělení objektů do požární úseků je uvedeno v jednotlivých PBR objektů.

2.4 Tunel Rozplet požadavky dle TSI

Tunel musí být navržen pouze z nehořlavých materiálů A1/A2 s výjimkou nenosných konstrukcí a jiného vybavení, které musí být provedeno z materiálů třídy reakce na oheň alespoň B. V případě požáru musí být zachována celistvost obložení tunelu po dobu dostatečně dlouhou pro evakuaci a zásah záchranných služeb. Odolnost tunelové konstrukce vůči požáru bude podrobněji stanovena v dalším stupni projektové dokumentace.

Veškeré kabely musí splňovat třídu reakce na oheň alespoň B2ca, s1, a1.

Tunel musí být vybaven značením únikových cest. Musí být označena úniková cesta, vzdálenost a směr k bezpečné oblasti. Únikové značky musí být instalovány na bočních zdech po maximálně 50 m.

Tunel bude vybaven nouzovým osvětlením.

Únikové chodníky nejsou požadovány. Bude zajištěna úniková cesta po obou stranách o šířce 1200 mm. Evakuační a záchranná místa nejsou požadovány. Žádná další zařízení v podobě bezpečných oblastí a přístupů do těchto oblastí nejsou požadována.

Požadavky na radiové spojení nevznikají.

Detekce požáru není požadována.

Přístup přímo k portálům tunelu pro silniční vozidla HZS není zajištěn. Přístup je možný pouze po kolejích nebo po přilehlé komunikaci do vzdálenosti cca 20 m od portálu tunelu. Z přilehlé komunikace lze realizovat případný zásah. Podmínky TSI jsou splněny.

2.5 Protihlukové stěny

Protihlukové stěny (PHS) jsou navrženy v důsledku vlivu úprav trati na celkovou hlučnost v okolí trati a s ohledem na plánované zvýšení rychlosti a kapacity v rámci modernizace traťového úseku Praha-Veleslavín (včetně) – Praha Ruzyně (včetně). Umístění, rozsah a výšky PHS jsou navrženy na základě zpracované hlukové studie. Trasa protihlukových stěn je hlukovou studií navržena v počtu 8 ks a to po pravé i levé straně.

U protihlukových stěn delších než 300 m musí být navrženy únikové prostory pro evakuaci osob.

Protihlukové stěny delší než 120 m musí mít po cca 50 m instalovány snadno průchodné protihlukové stěny s garantovaným prostupem do max. 5 minut za použití běžných technických prostředků používaných JPO.

Garantovaným prostupem se rozumí bezpečné vytvoření otvoru v PHS o šířce min. 1,2 m a výšce min. 2 m. Výška je uvažována včetně spodního soklu PHS (běžná výška 0,5 m).

Je snahou situovat tyto snadno prostupné PHS k přístupovým komunikacím a v místech s malým převýšením terénu.

Snadno průchodné PHS je doporučeno zřetelně označit např. umístěním reflexních pruhů nebo odrazek na sloupcích po obou stranách takové PHS pro její snadnou identifikaci 24 h denně.

3. NÁSTUPNÍCH PLOCH PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU, ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉHO MNOŽSTVÍ POŽÁRNÍ VODY, POPŘÍPADĚ JINÉ HASEBNÍ LÁTKY

3.1 Přístupové komunikace

Přístupové komunikace pro JPO jsou uvažovány všechny alespoň jednopruhé silniční komunikace o šířce jednoho pruhu nejméně 3 m. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110; pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114.

Neprůjezdné přístupové komunikace delší než 50 m uvažované pro příjezd JPO musí být na konci opatřena obratištěm.

Veškeré vjezdy a průjezdy na těchto přístupových komunikacích musí splňovat nejmenší světlou šířku alespoň 3 500 mm a podjezdnou výšku alespoň 4 100 mm.

Tabulka 1 uvádí komunikace, do kterých je v rámci modernizace trati zasahováno, a stručný popis jejich úprav.

Název komunikace	Související SO	Popis úprav	Dopravní režim
Kladenská	SO 07-30-13	rekonstrukce komunikace	obousměrná
Adamova	SO 07-30-02	rekonstrukce komunikace, přeložka	jednosměrná
Veleslavínská	SO 07-30-01	rekonstrukce komunikace	obousměrná
	SO 07-13-01	zrušení přejezdu P9 (železnice přeložena do tunelu)	
Nad Stanicí (východ)	SO 07-30-03	rekonstrukce komunikace	obousměrná

Nad Stanicí (západ)	SO 07-30-07+16	rekonstrukce komunikace	obousměrná
	SO 07-20-03	rekonstrukce železničního mostu	
bezejmenná (přístup do zahrádek z hráze Libockého rybníka)	SO 08-30-01	rekonstrukce komunikace, přeložka	obousměrná
	SO 08-20-01	rekonstrukce železničního mostu	
Krajní	SO 08-13-01	zrušení přejezdu P10 (nahrazení podchodem pro pěší bez možnosti průjezdu)	
U Stanice	SO 08-13-02	zrušení přejezdu P11 (bez náhrady)	
Libocká	SO 09-30-01	rekonstrukce komunikace, zobousměrnění, zahloubení	obousměrná
	SO 08-20-05	rekonstrukce železničního mostu	
Litovická	SO 09-30-06	rekonstrukce komunikace, zobousměrnění, zrušení úseku severně od trati	obousměrná
	SO 08-13-03	zrušení přejezdu P12 (nahrazení zobousměrněním ul. Libocká)	
U Silnice	SO 09-30-03	rekonstrukce komunikace	jednosměrná
U Prioru	SO 09-30-04	rekonstrukce komunikace, přeložka	obousměrná
Brodecká	SO 09-30-05	rekonstrukce komunikace	obousměrná
Drnovská	SO 11-30-01	rekonstrukce komunikace, zahloubení	obousměrná
	SO 11-20-01	nový železniční most	
	SO 11-13-01	zrušení přejezdu P13 (nahrazení podjezdem)	
Ztracená	SO 11-30-02	rekonstrukce komunikace, přeložka	obousměrná
Pilotů	SO 11-30-04	rekonstrukce komunikace (nahrazení přístupu z ul. Drnovská)	obousměrná

Tabulka 1 – popis úprav komunikací

Tabulka 2 uvádí navrhované parametry komunikací a mostů, do kterých je v rámci modernizace trati zasahováno.

Název komunikace	Parametry komunikace	Parametry mostu	
	šířka vozovky / jízdního pruhu	volná výška pod mostem	kolmá světlost mostu
Kladenská	6,0 m		
Adamova	3,75 m		
Veleslavínská	7,0 m		
Nad Stanicí (východ)	dle současnosti		
Nad Stanicí (západ)	4,0 m		

		4,8 m	4,0 m
bezejmenná (přístup do zahrádek z hráze Libockého rybníka)	4,0 m		
		4,1 m	4,0 m
Krajní			
U Stanice			
Libocká	7,0 m		
		4,9 m	21,3 m
Litovická	6,0 m		
U Silnice	dle současnosti		
U Prioru	7,0 m		
Brodecká	6,0 m		
Drnovská	7,0 m		
		4,9 m	20,9 m
Ztracená	v přeložené části 6,0 m, dále dle současnosti		
Pilotů	6,5 m		

Tabulka 2 – parametry komunikací a mostů

Z výše uvedeného vyplývá, že budou zachovány všechny požadované parametry přístupových komunikací pro příjezd požárních vozidel.

Dochází ke zrušení několika přejezdů v oblasti mezi Libovickým potokem a železniční tratí. Tato oblast bude nadále přístupná, jak ze severu přes nově obousměrný přejezd v ulici Libocká a navazující ulicí U Stanice, tak i z jihu, kde nedochází k žádné změně. Pro všechny objekty v dané oblasti bude nadále umožněn příjezd složek IZS ulicí U stanice z ulice Libocká. Vyšší počet přístupových komunikací není dle čl. 12.2 ČSN 73 0802 a čl. 13.2 ČSN 73 0804 požadován.

Dále je navržena přejezdová úprava umožňující najetí požárních vozidel do kolejí pro zásah v budoucím tunelu z Dejvic do Veleslavína. Vjezd do kolejiště je možný v km 8,370 mezi technologickou budou a ŽST Praha-Veleslavín, viz příložená situace. Z kolejiště je možné vycouvat a následně se otočit na přístupové komunikaci.

V projektové dokumentaci tunelu budou podrobněji řešeny záchranné a nástupní plochy pro portál tunelu. Dle TSI je požadována u portálu tunelu záchranná plocha o půdorysné ploše alespoň 500 m².

3.2 Nástupní plochy

Nástupní plochy musí mít šířku nejméně 4 m a musí být zajištěna alespoň jednorázová únosnost na jednu nápravu nejméně 100 kN. Nástupní plochy musí být odvodněny a v jednom směru může být sklon nejvýše 8 % a ve druhém směru 4 %.

Pro soustředění požární techniky je navrženo několik nástupních ploch v okolí ŽST Veleslavín. Nástupní plochy přímo navazují na přístupové komunikace a v jejich blízkosti jsou navržena připojovací místa na sukovod.

3.3 Vnější odběrná místa

V rámci modernizace železniční tratě dochází také k několika přeložkám vodovodního řadu. Ve všech případech je zachována nebo zvětšena dimenze potrubí.

Následující tabulka uvádí seznam přeložek vodovodu.

název řadu	DN (D) (mm)	délka (m)	materiál	nový / přeložka	vlastník
SO 06-51-11	DN500	31,3	LT	přeložka	PVS
SO 06-51-12	DN150	223,3	LT	přeložka	PVS
SO 07-51-11	DN150	98	LT	přeložka	PVS
SO 07-51-12	DN100	20	LT	přeložka	PVS
SO 07-51-21	DN30+DN150	690	LT	přeložka	SPH
SO 08-51-11	DN150	73,9	LT	přeložka	PVS
SO 08-51-12	DN150	137,4	LT	přeložka	PVS
SO 08-51-13	DN200	141	LT	přeložka	PVS
SO 08-51-14	DN100	120	LT	přeložka	PVS
SO 08-51-21	DN30+DN150	88	LT	přeložka	SPH
SO 09-51-11	DN200	396	LT	přeložka	PVS
SO 09-51-12	DN200	109,1	LT	přeložka	PVS
SO 11-51-11	DN700	36,9	PE	přeložka	PVS
	DN900	42,3	PE		
SO 11-51-12	DN300	220	LT	přeložka	PVS
SO 11-51-13	DN300	280	LT	přeložka	PVS
SO 11-51-14	DN100	160	LT	přeložka	PVS

Tabulka 3 – seznam přeložek vodovodu

Budou zachována všechna stávající vnější odběrná místa a jejich parametry, případně dojde ke zlepšení parametrů.

Pro některé nově navrhované objekty jsou navržena nová odběrná místa. Podrobněji viz PBR jednotlivých objektů.

4. PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH VYBAVENÍ OBJEKTU VYHRAZENÝMI POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍMI ZAŘÍZENÍMI, VČETNĚ NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO ZAJIŠTĚNÍ JEJICH PROVOZUSCHOPNOSTI

Předpokládaný rozsah vybavení objektů vyhrazenými PBZ včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti je stanoven v samostatných PBR jednotlivých objektů.

5. ZHODNOCENÍ MOŽNOSTI PROVEDENÍ POŽÁRNÍHO ZÁSAHU

Řešená část modernizace železniční trati Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně je v dosahu hasičské stanice č. 2 Petřiny (Heyrovského náměstí 1987/1, 162 00 Praha 6 - Břevnov), dále jsou k dispozici drážní hasiči Správy železnic. Nevzniká požadavek na výstavbu nové stavby požární ochrany.

6. GRAFICKÉ VYZNAČENÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY S VYMEZENÍM PŘEDPOKLÁDANÝCH ODSUPOVÝCH, POPŘÍPADĚ BEZPEČNOSTNÍCH VZDÁLENOSTÍ, PŘÍJEZDOVÉ KOMUNIKACE A NÁSTUPNÍ PLOCHY PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU, PŘIPOJENÍ K SÍTÍM TECHNICKÉHO VYBAVENÍ APOD.

Grafické vyznačení umístění stavby s vymezením odstupových vzdáleností, příjezdové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku a další potřebné informace jsou součástí samostatných PBR jednotlivých objektů.

ZÁVĚR

Požárně bezpečnostní řešení je zpracováno dle požadavků vyhl. 246/2001 §41. Požárně bezpečnostní řešení je tvořeno technickou zprávou.

Případné stavební nebo dispoziční změny musí být konzultovány se zpracovatelem tohoto požárně bezpečnostního řešení.

Ing. Miroslav Praxl

„autorizovaný inženýr pro požární bezpečnost staveb, ČKAIT 0101367“
AMPeng s.r.o., Štěrboholská 1434/102a, 102 00 Praha 10 - Hostivař, ČR

Mob.: 774 613 245

E-mail: miroslav.praxl@ampeng.cz

http://: www.ampeng.cz

Ing. Jan Musil

AMPeng s.r.o., Štěrboholská 1434/102a, 102 00 Praha 10 - Hostivař, ČR

Mob.: 720 039 826

E-mail: jan.musil@ampeng.cz

http://: www.ampeng.cz

LEGENDA PO:

Označení	
<div></div>	Příjezdová komunikace pro jednotky PO
<div></div>	Řešené objekty
<div></div>	Hranice požárně nebezpečného prostoru
<div>5,0 m</div>	Odstupová vzdálenost



Vjezd do kolejíště pro požární vozidla
(možný výjezd z kolejíště vycouváním a následným otočením)

Podjezd pod kolejíštěm
umožňující průjezd
požárními vozidly

