









SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:  SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. DLÁŽDĚNÁ 1003/7 110 00 PRAHA 1 - NOVÉ MĚSTO		ZHOTOVITEL:  AF-CITYPLAN s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 - MICHLE +420 277 005 500 www.af-cityplan.cz		
PODZHOTOVITEL: Ing. ŠÁRKA NAVAROVÁ, Ph.D. HOROVA 601 431 11 JIRKOV tel.: +420 603 532 056		HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:  Ing. VLADISLAV ŠEFL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  Ing. ALEŠ SVOBODA	
		VYPRACOVAL:  Ing. ŠÁRKA NAVAROVÁ, Ph.D.	KONTROLOVAL:  Ing. VLADISLAV ŠEFL	
NÁZEV PROJEKTU: REKONSTRUKCE ŽST HRÁDEK NAD NISOU				
ČÁST:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			
	CELKOVÝ POPIS STAVBY			
	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY			
KRAJ:	LIBERECKÝ KRAJ	ČÁST:	PŘÍLOHA Č.:	ČÍSLO PARE:
DATUM:	6/2019	B.2.8		
STUPEŇ:	DUR			
MĚŘÍTKO:				
Č. ZAKÁZKY:	2017/0064			

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

dokumentace pro územní řízení

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

liniová železniční stavba, rekonstrukce

místo stavby:

železniční trať 547D Liberec – Hrádek nad Nisou hr. (Zittau)
– Varnsdorf st. hr. – Varnsdorf

Generální projektant:

AF - CITY PLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4 - Michle

Investor:

Správa železniční dopravní cesty, s.r.o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

Praha, květen - červen 2019

Zpracovatel PBŘ:

Ing. Šárka Navarová, Ph.D.
Horova 601, 431 11 Jirkov
tel. 603 532 056, e-mail: sarka.navarova@volny.cz

Pořizování kopií tohoto materiálu nebo jeho částí je bez písemného souhlasu zpracovatele zakázáno a v případě zjištění pořízené kopie nebo opisu mimo nutné kopie určené pro posuzované činnosti a objekty bude postupováno podle autorského zákona.
Tento materiál lze interpretovat pouze jako celek.

Toto požárně bezpečnostní řešení (PBŘ) je podkladem pro územní řízení a odpovídá stavu dokumentace DUR ke květnu 2019.

§ 41 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 246/2001 Sb., stanovuje zpracování požárně bezpečnostního řešení takto:

(1) Při zpracování požárně bezpečnostního řešení se vychází z požadavků zvláštních právních předpisů³²⁾, normativních požadavků a z podmínek vydaného územního rozhodnutí. Příslušné podklady z hlediska požární bezpečnosti obsahují:

a) návrh koncepce požární bezpečnosti z hlediska předpokládaného stavebního řešení a způsobu využití stavby. Přitom se vychází z výšky stavby, stavebních konstrukcí, umístění stavby z hlediska předpokládaných odstupových, popřípadě bezpečnostních vzdáleností, údajů o navržené technologii a používaných, zpracovávaných nebo skladovaných látkách,

b) řešení příjezdových komunikací, popřípadě nástupních ploch pro požární techniku, zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiné hasební látky,

c) předpokládaný rozsah vybavení objektu vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními, včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti,

d) zhodnocení možnosti provedení požárního zásahu, popřípadě vyjádření potřeby zřízení jednotky požární ochrany podniku nebo požární hlídky,

e) grafické vyznačení umístění stavby s vymezením předpokládaných odstupových, popřípadě bezpečnostních vzdáleností, příjezdové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku, připojení k sítím technického vybavení apod.

Potřebné údaje pro zpracování PBŘ byly získány z projektové dokumentace poskytnuté generálním projektantem.

Koncepce požární bezpečnosti z hlediska předpokládaného stavebního řešení a způsobu využití stavby

Jedná se o rekonstrukci liniové železniční stavby včetně stavebních a technologických úprav. Stavba je určena pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy, účelem užívání je i nadále dopravní stavba.

Převzaté podklady z dokumentace generálního projektanta:

Stavba „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“ se nachází na území města Hrádek nad Nisou a je vedena na stávajícím tělese dráhy, převážně, v úrovni okolního terénu, na náspech, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je vyčleněn koridor pro vedení železniční trati.

Stavba, včetně napojení přilehlých úseků trati na technologická zařízení, se nachází na území měst a obcí Hrádek nad Nisou, Chotyně. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálním území:

- Hrádek nad Nisou kód katastrální území: 647403
- Chotyně kód katastrální území: 653543

Stavba je rekonstrukcí stávajícího zařízení dráhy a nezmění dosavadní využití a zastavěnost území.

Charakter stavby:

Stavba je kompletní rekonstrukcí stávající železniční stanice Hrádek nad Nisou a z technologického hlediska přilehlých traťových úseků Hrádek nad Nisou - Zittau a Hrádek nad Nisou - Chrastava. V souladu se závěry Centrální komise ministerstva dopravy má stavba a její příprava probíhat společně se stavbou Rekonstrukce ŽST Chrastava.

Koncepce vychází z potřeby rekonstrukce SZZ ŽST Hrádek nad Nisou na zařízení 3. kategorie s cílem zkrácení staničních provozních intervalů. Dojde k rekonstrukci nástupišť, podchodu a zřízení výtahů pro umožnění bezbariérového přístupu na nástupiště. Součástí stavby je i vybudování TZZ 3. kategorie. Současně se stavbou nahradí, nebo uvedou do požadovaného normového stavu také některá další dožitá nebo funkčně již nevyhovující provozní zařízení a objekty. Dojde k podstatnému zvýšení kultury cestování pro cestující veřejnost.

Navrhované úpravy stavby:

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejiště v ŽST Hrádek nad Nisou vč. železničního spodku, rekonstrukci nástupišť pro dosažení výšky hran nástupišť 550 mm na TK a výstavbu přístupových komunikací. Pro všechna nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup výstavbou šikmých přístupových komunikací a výtahů na nástupiště. V návaznosti na rekonstrukci nástupišť a přístupových komunikací dojde ke zřízení nového podchodu.

Součástí této stavby bude také rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a energetických zařízení. Z hlediska zabezpečovacího zařízení dojde mimo jiné k rekonstrukci zabezpečení důležitého železničního přejezdu.

Kolejové úpravy vyvolají dále sanace i zrušení několika mostních objektů. V rámci stavby dojde také k částečné rekonstrukci výpravní budovy, spočívající především v realizaci nové, adekvátně dimenzované společné čekárny pro cestující železniční a autobusovou dopravou v těsné blízkosti autobusového terminálu Hrádek, navíc doplněné novým hygienickým zázemím splňujícím požadavky interoperability.

V rámci rekonstrukce stanice dojde ke změně konfigurace stanice dle požadavků zadání a pro splnění cílů dopravní technologie:

- Vybudováno bude vnější nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u hlavní koleje s přímou vazbou na autobusový terminál a VB. U tohoto nástupiště bude umožněno spojování a rozpojování souprav.
- Vybudováno bude ostrovní nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u předjízdne koleje pro umožnění křižování vlaků. Nástupiště bude přístupné podchodem z prostoru od autobusového terminálu.
- V hlavní a předjízdne koleji bude zvýšena rychlost.
- Železniční přejezd v ev. km 19,922 (P2816) bude zjednokolejněn.
- Na mostě ev. km 20,368 se zřídí průběžné šterkové lože.

V rámci objektu železničního svršku a spodku se ve stanici navrhuje kompletní rekonstrukce dopravních kolejí včetně sanace železničního spodku a zřízení funkčního odvodnění. Návrhová třída zatížení v dopravních kolejích bude C3 a průjezdný průřez Z-GC. Rekonstrukce manipulačních kolejí se navrhuje v nezbytném rozsahu navržený úprav vyplývajícího z nového řešení v dopravních kolejích. V rámci úpravy konfigurace kolejiště se navrhuje posunutí krajní výhybky na chrastavském zhlaví za železniční přejezd ev. km 19,922. Z krajní výhybky je realizováno odbočení do předjízdne koleje č. 2 pro rychlost 60

km/h a do koleje č. 4 pro rychlost 50 km/h. Zjednodušením přejezdu dojde ke zvýšení bezpečnosti ale i snížení nároků na zajištění provozuschopnosti.

Přehled navrhovaných stavebních úprav:

Staniční zabezpečovací zařízení:

3. kategorie typu elektronické stavědlo	
počet výhybek zabezpečených SZZ	7 ks

Železniční svršek:

49 E1	nový	1 499 m
49 E1	regenerovaný	86 m

Počet nově vložených výhybek:

tvář 49 E1	nové	7 ks
------------	------	------

Sanace žel. spodku:

konstrukční vrstvy	4 092 m ³
výkopy	11 835 m ³

Elektrický ohřev výměn:

4 ks

Výtahy:

na nástupiště	2 ks
---------------	------

Nástupiště:

Ostrovní	nové	110 m
Vnější	nové	110 m

Žel. mosty, propustky, zdi:

železniční mosty	rekonstrukce	1 ks
	demolice	2 ks
	nové	1 ks
propustky	demolice	1 ks
zdi	rekonstrukce	1 ks

Základní údaje o kapacitě stavby

Začátek stavby: km 19,556 (kabelová vedení km 18,400)

Konec stavby: km 20,704 (kabelová vedení km 21,769)

Délka stavby: 1,148 km (kabelová vedení 3,369 km)

Staničení trati je navrženo s plynulým navázáním na staničení předchozího úseku tj. na schválený PSS TU 0941 před žst. Hrádek nad Nisou. Na konci úprav, za železniční stanicí, dochází ke skoku staničení, dle velikosti zkrácení/prodloužení trasy oproti PSS.

Začátek úprav železničního svršku je ve stávajícím km 19,555 960, konec úprav je v km 20,704 137, kde dochází ke skoku ve staničení.

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami:

V prostoru staveniště a v jeho okolí se aktuálně nachází připravované další investice a stavby SŽDC, s.o., ČD, a.s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavby na stavbu dotčeném území, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“.

Akce bude koordinována nebo bude navazovat na následující akce:

„Rekonstrukce ŽST Chrástava“, Záměr projektu, SŽDC s.o., 2018

„Výstavba TZZ v úseku Zittau – Hrádek nad Nisou“, Realizace, SŽDC s.o. , 2018.

„Modernisierung Bf Zittau und ESTW Zittau“

„Liberec ON – (Ostrovni budova, 1. a 3. nástupiště)“

Ochranné pásmo dráhy:

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje,

nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994 v platném znění).

Vzhledem k faktu, že se jedná o rekonstrukci stávajícího stavu, není nutné provést změnu OPD.

Technická infrastruktura:

V prostoru novostavby, kde se odehrává rozhodující stavební činnost, bude stavba napojena na stávající síť technické infrastruktury – vodovod, kanalizace a energetika nebo budou řešeny nové přípojky k již stávajícím sítím.

V rámci realizace stavby budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících kříženích a souběhů drážních inženýrských sítí i sítí cizích majitelů a správců.

Popis navrhovaných stavebních úprav pro vybrané SO z hlediska PBŘ:

SO 54-61-01 ŽST Hrádek nad Nisou, rekonstrukce výpravní budovy

Výpravní budova (VB) ŽST Hrádek nad Nisou se nachází na stavební parcele p.č. 1764, k.ú. Hrádek nad Nisou, je ve správě ČD, a.s.

Stavba VB pocházející ze začátku 20. století je z části dvoupodlažní, ve střední části jednopodlažní. Budova je částečně podsklepená. Dvoupodlažní části stavby jsou nad podkrovím s půdou opatřeny sedlovými a valbovými střechami, jednopodlažní část sedlovými a pultovými střechami. Střešní krytinu tvoří asfaltové šindele, na pultových střechách asfaltové pásy.

VB je zděná stavba. Zdivo je smíšené: cihla a kámen. Klenby sklepů jsou cihelné. Fasádu tvoří členěná omítka a pískovcové rámy kolem vstupních a okenních otvorů.

Prostory v 1. NP slouží provozu dráhy a komerčním účelům. Ve 2. NP jsou umístěny byty.

VB je s ostrovním nástupištěm komunikačně propojena podchodem. Podchod je z VB přístupný z prostoru vestibulu schodištěm.

VB je v celkově dobrém stavebně technickém stavu.

Rekonstrukce VB bude provedena ve střední jednopodlažní části a v prostorách jižního štítu budovy.

Ve vestibulu budou vybudovány nové technologické místnosti s chodbou se samostatnými vstupy do jednotlivých místností: dopravní kancelář, stavební ústředna, sdělovací místnost a rozvodna nn. Místnosti stávajících veřejných WC ženy zůstanou zachovány. Budou sloužit obsluze technologických místností. Stávající veřejných WC muži zachovány z části. Z jedné místnosti bude zbudován komunikační prostor, kterým bude po rekonstrukci umožněn vstup do prostor bývalé restaurace, které budou určeny ke komerčnímu využití.

Podchod včetně schodiště vyústěný do vestibulu bude zdemolován a zabetonován v rámci mostního stavebního objektu. Sloupy umístěné v rozích schodišťového prostoru zůstanou zachovány. Světlá výška vestibulu je 4,65m. V rámci rekonstrukce budou provedeny demontáže a bourací práce. Bude vybudována nová konstrukce podlahy s rampami, zdvojená podlaha, vyzděny některé nové příčky, osazeny výplně dveřních otvorů, instalován podhled ze SDK, provedeno zabezpečení dveřních a okenních otvorů. Stávající zdivo prostoru technologických místností bude od vysoké vlhkosti podlahy izolováno vodorovnými chemickými clonami. Vně budovy budou vybudovány vstupní kabelové šachty. Technologické místnosti budou samostatně klimatizovány. Kondenzát bude sveden do stávající dešťové kanalizace.

Rekonstrukce prostorů pro cestující proběhne v místnostech situovaných u jižního průčelí budovy, které jsou v současné době komerčně využity. Světlá výška místností je 3,40m.

Rekonstrukcí těchto prostor vznikne nová čekárna a WC pro cestující muže, ženy a osoby používající vozík pro invalidy s úklidovou komorou. Vstup do čekárny bude z jižního štítu budovy, který je v bezprostřední blízkosti autobusového terminálu, 1. nástupiště a schodiště podchodu na 2. nástupiště železniční dopravy. Čekárna i WC pro cestující budou přímo přístupné z úrovně chodníku a budou tedy splňovat požadavek bezbariérového užívání osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Čekárna s plochou 27,0m² bude sloužit až pro 54 čekajících osob. Z čekárny se vstupuje do WC pro muže a ženy. Vstup na WC pro osoby používající vozík pro invalidy bude umožněn z vnějšího prostoru ze západního průčelí budovy. Úklidová komora bude přístupná z prostoru WC pro ženy i z WC pro osoby používající vozík pro invalidy.

V rámci rekonstrukce budou provedeny demontáže a bourací práce. Bude vybudována nová konstrukce podlahy, vyžděny některé nové přičky, osazeny výplně otvorů, provedeny rozvody zdravotnické, instalován podhled z SDK, osazeny zařizovací předměty. Stávající zdivo rekonstruovaného prostoru bude od vlhkosti podloží izolováno vodorovnými chemickými clonami. Nová přípojka splaškové kanalizace bude napojená na stávající řad obecní kanalizace. V rekonstruovaných prostorách nové čekárny a WC bude zajištěna doprava a úprava větracího vzduchu pomocí zařízení vдуchotechniky. Bude se jednat o teplovzdušné větrání a chlazení vzduchu v letním období.

V rekonstruovaných prostorách technologických místností a čekárny s WC pro cestující bude provedena nová elektroinstalace.

Na základě stavebně technického průzkumu budou ve VB provedeny stavební úpravy.

Pro zachování statické únosnosti zdiva a stropů ve sklepech budou provedeny sanace spar a trhlin zdiva, zesíleny ocelové nosníky, zajištěno větrání sklepů. Vlhkostí poškozené omítky fasády budou nahrazena sanačním souvrstvím odolným proti vlhkosti. Obvodové zdivo VB bude od vlhkosti podloží izolováno vodorovnými chemickými clonami. Bude provedena výměna poškozených prvků dřevěného krovu. Dožilá střešní krytina bude včetně klempířských výrobků nahrazena plechovou. Bude provedena oprava nadstřešních zděných konstrukcí a provedeno zateplení podlahy půdního prostoru. Stávající výplně okenních a dveřních prostupů budou nahrazeny plastovými splňujícími současné tepelně technické normy. Fasáda bude opatřena silikátovým nátěrem.

Stávající přípojky ležaté kanalizace budou rekonstruovány.

SO 54-62-01 ŽST Hrádek nad Nisou, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu

V ŽST Hrádek nad Nisou bude zrušen a zdemolován stávající podchod vyústěný ve vestibulu výpravní budovy (VB). Je navržen nový podchod v návaznosti na nynější trojúhelníkový terminál s provozem autobusů. Tento podchod umožní bezkolizní přestup z autobusů na boční 1. nástupiště i ostrovní 2. nástupiště železniční dopravy.

Nádraží v Hrádku je výrazně ovlivněno novým trojúhelníkovým terminálem mezi dvěma historickými objekty nádraží: VB a skladem jihovýchodně od terminálu. Se stávajícím trojúhelníkovým terminálem bude mít obdobný konstrukční princip (ocelová konstrukce s rovnou střechou) i shodnou barevnost. Tento přístřešek umožní cestujícím dojít suchou nohou od autobusu na boční vlakové nástupiště nebo vejít do podchodu k ostrovnímu nástupišti či až na druhou stranu nádraží (kolejiště) směrem severovýchodním. V tomto prostoru budou situovány prvky drobné architektury: lavičky, odpadkové koše, ev. stojany pro kola.

Zastřešení 2. nástupiště, schodiště a výtahu je navrženo v délce 37,0m se sloupy á 10,8, 12,0 a 10,8m. Nosná konstrukce zastřešení je ocelová ve tvaru „vlaštovky“. Střeška konstrukce je šikmá se spádem od okapů k úžlabí, které je v ose sloupů a kde je umístěn odvodňovací žlab. Sloup vlašťovky tvoří ocelový válcovaný profil kotvený přes šrouby a kotevní desku do základové železobetonové patky. Střešní krytinu tvoří trapézový pozinkovaný plech.

V místech výstupů z podchodu a výtahu bude svislá nosná konstrukce zastřešení zdvojena. Dvojice sloupů z ocelových válcovaných profilů bude kotvena do soklu schodiště a do stěn výtahové šachty. Podhledy zastřešení jako ochrana před holuby budou obloženy dřevem ev. deskami z vysokotlakového laminátu s dřevěnou povrchovou strukturou a barevností. V podhledu budou integrována svítidla. Informační systém bude podvěšený tak, aby podchodná výška byla minimálně 2,50m. Dešťové vody budou svedeny do odvodňovacího systému kolejiště.

Zastřešení 1. nástupiště je navrženo v délce 26,0m se sloupy á 10,0m. Nosná konstrukce zastřešení je ocelová, obdobná jako na 2. nástupišti, je jen jednostranně vykonzolovaná.

Zastřešení schodiště a výtahové šachty jako výstupů z podchodu v přednádražím prostoru v návaznosti na stávající terminál je půdorysně lichoběžníkového tvaru. Nosná konstrukce střechy je ocelová. Svislou nosnou konstrukci tvoří několik čtverhranných sloupů uzavřeného profilu. Střecha bude rovná opatřená atikou, střešní krytina bude plechová. Podhled bude jako u zastřešení 2. a 1. nástupiště z desek z vysokotlakového laminátu, které mají strukturu a barevnost dřeva. Výška přístřešku je přizpůsobena výšce přilehlého zastřešení 1. nástupiště. Dešťová voda ze střechy bude svedena do stávajícího řadu obecní kanalizace.

PS 54-04-11 ŽST Hrádek nad Nisou, výtahy k přístupu na nástupiště

Pro přístup osob se sníženou pohyblivostí a orientací budou na nástupiště zřízeny celkem 2 výtahy, tedy technologie samoobslužných výtahů. Požadované vnitřní světlé rozměry jsou 2100mm x 1100mm x výška 2100mm. Výtahy budou neprůchozí s posuvnými dveřmi, rychlost 1m/s, nosnost 13 osob. Stěny a dveře budou v provedení kartáčovaný nerez plech. Uvnitř kabin bude umístěna ovladačová kombinace rovněž v nerez provedení. Dorozumívací zařízení z výtahu bude součástí dodávky výtahu, nouzové signály z výtahů budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky.

SO 54-14-01 ŽST Hrádek nad Nisou, nástupiště

Stávající stav

Ve stávajícím stavu má stanice pouze jedno ostrovní oboustranné nástupiště. Ostrovní oboustranné nástupiště je mezi kolejemi č. 1 a 2. Přístupné je pro cestující pouze podchodem ev. km 20,210 přímo z haly výpravní budovy a to pouze schodišti.

Navrhovaný stav

V souvislost s celkovou změnou konfigurace stanice se dle požadavků zadání navrhuje nově jedno vnější nástupiště u hlavní koleje č. 1 přístupné od VB a autobusového terminálu a jedno ostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4, které bude bezbariérově přístupné podchodem z přednádraží.

Nové vnější nástupiště č. 1 u koleje č. 1 je situováno celé v přímé v km 20,071 – 20,181 a navrhuje se délky 110 m. Šířka nástupiště se navrhuje 3,0 m. Přístup na nástupiště je přímo od autobusového terminálu v prostoru mezi VB a budovou skladu. V tomto prostoru bude také umístěno schodiště a výtah do podchodu na ostrovní nástupiště. Výškové řešení v koleji č. 1 je navrženo tak, aby zpevněné plochy terminálu navazovali přímo na plochu nástupiště bez nutnosti zřizovat rampy a schody. Aby byl přístup na vnější nástupiště a k podchodu co nejvíce přiblížen cestujícím, je od přejezdu ev. km 19,922 v ul. Liberecká zřízen podél koleje č. 1 přístupový chodník k čelu nástupiště č. 1, který pak pokračuje až k VB. K tomuto chodníku se také připojuje nový chodník od přechodu v ulici Nádražní u křižovatky s ulicí Liberecká. Obdobně je od mostu ev. km 20,368 z ulice Husova zřízen podél koleje č. 1 přístupový chodník k čelu nástupiště č. 1, který pak pokračuje podél VB až ke vstupu do podchodu.

Nové ostrovní oboustranné nástupiště č. 2 je situováno celé v přímé v km 20,101 – 20,211 mezi kolejí č. 2 a 4 v osové vzdálenosti 9,5 m a navrhuje se délky 110 m pro potřeby osobní

dopravy. Šířka nástupiště je 6,15 m. Přístup na nástupiště je přímo od VB a autobusového terminálu podchodem, který bude vybaven schodištěm a pro zajištění bezbariérového přístupu též výtahem.

Nástupiště budou ukončena čelními zídkami, na kterých bude osazeno zábradlí. Služební schůdky na koncích nástupišť se nenavrhují, protože by vzhledem k navrženým přístupovým cestám mohly být využívány cestujícím, což není žádoucí.

Na nástupišťích dojde k osazení nového mobiliáře nástupišť, který bude tvořen odpadkovými koši (směsné i na tříděný odpad), boxy na posyp, lavičkami s područkami a vitrínami.

SO 54-13-01 Železniční přejezd v ev. km 19,922

Záměrem tohoto stavebního objektu je železniční přejezd s označením P2816. Tento přejezd se nachází na chrastavském zhlaví ve staničení km 19,222.

V rámci stavby dojde k zjednodušení přejezdu a dojde ke změně způsobu jeho zabezpečení. Aktuálně se zde nachází podchod pro chodce o délce 24,0 m. Tento podchod bude v rámci SO 54-20-01 demolován.

V důsledku těchto změn zde návrh počítá s vybudováním oboustranného chodníku pro pěší, jenž by navazoval na stávající část chodníku na pravé straně směrem do centra. Na straně druhé směrem k silnici I/35 by poté namísto zrušeného podchodu vznikl chodník nový. Tento chodník by dosahoval šířky 2,0 m. Z hlediska bezbariérového užívání staveb návrh počítá s umístěním přirozených vodících linií v podobě zvýšených obrub. V místě před sekvenčně sklápanými závory dochází k osazení signálních a varovných pásů. V prostoru za závory poté chodníková část pokračuje, kde v prostoru kolejiště přechází přes závěrnou zídku v celopryžové panely. Následně opět dochází k osazení signálního a varovného pásu a následnému napojení na stávající chodník. V místě kolejiště bude chodníková část vymezena vodorovným dopravním značením typu V4 (0,25).

SO 54-20-01, Železniční most v ev. km 19,900 - demolice podchodu

Stávající podchod převádí pěší přes železniční přejezd. Nosná konstrukce je tvořena zabetonovanými nosníky. Jedná se o deskovou, prostě uloženou konstrukci na kluzné vrstvě. V rámci rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou dojde k demolici stávajícího podchodu bez náhrady a k jeho zasypání po úroveň zemní pláň. Stávající podchod bude odstojen (vybavení, podlahy, zábradlí, elektroinstalace), ve stávající podlaze bude provedena drenážní rýha, která bude vyplněna šterkem. Zbylá podlaha bude vyspádována do drenážní rýhy pomocí spádového betonu. Následně bude provedena kompletní demolice mostovky podchodu a částečná demolice stěn podchodu. Stěny budou zdemolovány minimálně 1,5 m pod úroveň temene kolejnice nových kolejí. Prostor podchodu pod kolejemi bude vyplněn zhutněnou zeminou. V rámci demolice podchodu bude provedena demolice přístřešků.

SO 54-20-02, Železniční most v ev. km 20,151 podchod

V rámci rekonstrukce ŽST Chrastava dojde k výstavbě nového podchodu, které propojí první a druhé nástupiště s autobusovým nádražím. Podchod je navržen jako železobetonový rámový s průběžným kolejovým ložem. Volná šířka podchodu je 3,0 m. Je splněna min. podchodná výška 2,5 m. Oba výstupy jsou vybaveny schodištěm a výtahem. Schodiště na ostrovním nástupišti je navrženo v šířce 1,80 m se šířkou 1,60 m mezi madly. Výtahová šachta je rozměrově navržena tak, aby do ní možné bylo osadit výtahovou kabinu typu C o půdorysných rozměrech 1200/2100 mm. Výtah bude neprůchozí. Schodiště u nástupišť 1 a autobusového nádraží je navrženo v šířce 3,00 m a šířce mezi madly 2,80 m. Výtahová šachta je navržena o stejných vnitřních rozměrech jako na ostrovním nástupišti. Zde je navrženo

osazení výtahové kabiny typu C o půdorysných rozměrech 1200/2100. Výtah je zde navržen jako neprůchozí.

SO 54-20-03, Železniční most v ev. km 20,210, demolice podchodu

Stávající podchod spojuje výpravní budovu s nástupištěm. Nosná konstrukce je tvořena zabetonovanými nosníky. Jedná se o deskovou, prostě uloženou konstrukci na kluzné vrstvě. Spodní stavba je tvořena dvěma zděnými opěrami z kamenného zdiva. Stávající podchod bude odstojen (vybavení, podlahy, schodišťové bloky, zábradlí, elektroinstalace), ve stávající podlaze bude provedena drenážní rýha, která bude vyplněna štěrkem. Zbylá podlaha bude vyspádována do drenážní rýhy pomocí spádového betonu. Následně bude provedena kompletní demolice mostovky podchodu a částečná demolice stěn podchodu. Stěny budou zdemolovány minimálně 1,5 m pod úroveň temene kolejnice nových kolejí. Následně bude podchod oddělen od stávající výpravní budovy. Otvor do výpravní budovy bude dozděn a zaizolován. Hydroizolace bude napojena na systém hydroizolace podlahy výpravní budovy. Prostor schodiště ve výpravní budově bude zalit betonem. Prostor podchodu pod nástupišti a kolejemi bude vyplněn zhutněnou zeminou.

SO 54-20-04, Železniční most v ev. km 20,368

Železniční most se nachází v intravilánu obce Hrádek nad Nisou. Most překonává ulici Husova a Oldřichovská. Konstrukčně se jedná o ocelový most s prvkovou mostovkou, převádějící čtyřkolejnou trať. V rámci rekonstrukce se dojde k sнесení stávající ocelové nosné konstrukce demolici úložných prahů a přechodových oblastí. Ocelová nosná konstrukce bude nahrazena novou ocelovou nosnou konstrukcí z tlustostěnných plechů (s extrémně stlačenou výškou). Nosná konstrukce bude uložena na nové železobetonové úložné prahy. V rámci rekonstrukce bude provedena nová přechodová oblast včetně zhotovení uhlové opěrné zdi z prefabrikovaných dílců.

Konec převzatého textu z dokumentace projektanta.

Údaje o navržené technologii a používaných, zpracovávaných nebo skladovaných látkách

V rámci stavby budou provedeny úpravy technologického vybavení a to v těchto oblastech:

1) železniční zabezpečovací zařízení

- staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

Stávající zařízení elektromechanického typu (SZZ 2. kategorie) bude nahrazeno moderním zařízením SSZ 3. kategorie s dálkovým ovládáním z nového regionálního dispečerského pracoviště (RDP) z žel. stanice Liberec (v cílovém stavu po dokončení rekonstrukce ŽST Chrastava); po dokončení stavby ŽST Hrádek bude zařízení ovládáno místně ze ZP JOP v dopravní kanceláři. Umístění vnitřního zařízení SZZ a dopravní kanceláře bude v adaptovaných prostorech stávající vstupní haly se vstupem do stávajícího podchodu, tyto technologické místnosti budou klimatizovány. Základní napájení SZZ bude zajištěno elektrickou přípojkou 3x400V/230V, 50 Hz z veřejné sítě, jako náhradní zdroj bude zřízený stacionární dieselaagregát s automatickým startem. Jako nouzový zdroj budou sloužit bezúdržbové akumulátorové baterie s automatickým dobíječem a měničem.

2) železniční sdělovací zařízení

- místní kabelové rozvody

V rámci rekonstrukce se navrhuje položení metalických kabelů a optických kabelů.

- vnitřní sdělovací zařízení

Veškerá navrhovaná zařízení musí poskytnout informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky (DDTS ŽDC). V obvodu žst Hrádek nad Nisou se navrhuje vybudování IP technologické sítě, která umožní propojení všech sdělovacích systémů, budovaných v rámci této stavby. Součástí sítě bude i zřízení rozvodů pro intranet formou strukturované kabeláže. Součástí technologické datové sítě bude i zřízení přenosové cesty pro dálkové ovládání osvětlení na všech zastávkách. Navržen bude nový telefonní zapojovač včetně náhradního. V Hrádku bude navržen dotykový terminál. Komunikační část výtahů bude propojena do služební telefonní sítě, řídící do DDTS.

- elektrická zabezpečovací signalizace

Elektrická zabezpečovací signalizace (dále též jen EZS) jako soubor přístrojů, sloužících k preventivní ochraně objektů před napadením nepovolanou osobou tím, že při zaznamenání neobvyklého stavu (pohyb, infračervené záření, charakteristický zvuk apod.) opticky a akusticky signalizují tuto situaci jako možné místo neoprávněného vniknutí do střeženého prostoru, je navržena v obou stanicích (Hrádek i Chrastava) i v nově budovaných prostorách CDP Liberec pro všechny rekonstruované prostory určitě, dále s možností začlenění pod střežení i dalších (stávajících) prostorů. Touto signalizací budou v rámci stavby chráněny i další technologické objekty (reléové domky u přejezdů apod.), kde bude nejspíš nutné zřídit samostatné malé ústředny. V žst Hrádek nad Nisou se předpokládá do systému i začlenění požárních hlásičů (nejlépe multisenzorové = tepelné + kouřové), splňujících normové požadavky.

Provozní stavy z ústředí EZS budou směřovány na nové dispečerské pracoviště v Liberci. Vzhledem k předpokládanému většímu počtu malých ústředí se dává na zvážení možnost zřízení nadstavbového počítačového systému v Liberci.

Na JPO HZS SŽDC Liberec pak musí být instalován klient (PC) DDTS s dohledem přes datovou technologickou síť.

Dále se předpokládá instalace těchto zařízení:

- lokální klimatické jednotky (provozní větrání jednotlivých určených místností).

Předmětné objekty nejsou určeny ke skladování ve smyslu ČSN 73 0845, proto se žádné podmínky v tomto smyslu nestanovují.

Předpokládané dělení objektu do požárních úseků

Liniová železniční stavba není dělena do požárních úseků.

Vybudování nových podchodů včetně výtahů a zřízení nových nástupišť včetně zastřešení a chodníků rovněž nevyžaduje dělení do požárních úseků.

V rámci rekonstrukce technologického vybavení výpravní budovy (VB) v ŽST Hrádek nad Nisou se předpokládá vytvoření těchto nových požárních úseků:

- stavědlová ústředna,
- sdělovací místnost,
- rozvodna NN,
- dopravní kancelář,
- chodba technologie včetně sociálního zařízení a spojovací chodby.

Tyto stavební úpravy jsou ve smyslu ČSN 73 0834 posouzeny jako změna stavby skupiny II.

Uvažovaný dieselagregát pro napájení SSZ musí rovněž tvořit samostatný požární úsek.

Dále se ve výpravní budově ŽST Hrádek nad Nisou navrhuje rekonstrukce prostorů pro cestující, a to zřízení čekárny včetně sociálního zařízení. Tyto stavební úpravy jsou navrhovány ve stávajících komerčních prostorech. Vzhledem k charakteru navrhovaných stavebních úprav se ve smyslu ČSN 73 0834 jedná o změnu stavby skupiny I, a není proto nutné v tomto případě navrhovat vytvoření samostatného požárního úseku.

Konkretizace dělení objektu do požárních úseků bude provedena v dalším stupni projektové dokumentace, tzn. v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP).

Výměna oken ve výpravní budově je posuzována jako změna stavby skupiny I, protože nedochází ke zvětšení původních rozměrů oken ani k doplňování dalších okenních otvorů.

Rekonstrukce technologického vybavení (kabeláž, osvětlení venkovní i vnitřní, kanalizace, vodovod apod.) jsou z hlediska požární bezpečnosti staveb posuzovány jako změna stavby skupiny I ve smyslu ČSN 73 0834.

Rekonstrukce stávajících železničních mostů (výměna původní ocelové konstrukce za novou, doplnění ŽB úložných prahů) jsou z hlediska požární bezpečnosti staveb posuzovány jako změna stavby skupiny I ve smyslu ČSN 73 0834.

Řešení evakuace osob

Výpravní budova:

Z řešených prostorů výpravní budovy, tj. z technologického centra, vedou nechráněné únikové cesty na volné prostranství před budovu. Navrhovanými stavebními úpravami se nemění charakter stávajících únikových cest z objektu, délka nechráněné únikové cesty od východu z nejbližší místnosti na volné prostranství je do 20 m – vyhovuje, průchozí šířka dveří je 1 m – vyhovuje.

Z prostoru čekárny je přímý východ na volné prostranství – vyhovuje.

Podrobné řešení a průkaz vyhovující kapacity únikových cest z objektu bude proveden v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

Nástupiště a podchody:

Z těchto prostorů není nutné podrobně řešit evakuaci osob – jedná se v podstatě o volný zastřešený prostor s trvalým přirozeným větráním.

Výtahy:

Z hlediska evakuace osob je nutné zajistit, aby při výpadku dodávky elektrické energie byl zajištěn dojezd výtahu do nejbližší stanice a otevření dveří výtahu, aby osoby mohly odejít z kabiny výtahu. Pro zajištění této funkce výtahu je nutné instalovat výtah s lokálním náhradním zdrojem, případně napojit výtah na centrální náhradní zdroj ŽST.

Evakuační výtahy se taxativně nevyžadují.

Evakuace zvířat se neuvažuje.

Výška stavby, stavební konstrukce, umístění stavby z hlediska předpokládaných odstupových, popřípadě bezpečnostních vzdáleností

Výpravní budova:

Požární výška objektu h je do 6 m. V části je budova dvoupodlažní, ve střední části jednopodlažní. Konstrukční systém objektu je nehořlavý (zděná stavba, cihelné klenby). Nové navrhované vnitřní příčky jsou zděné, podhledy SDK.

Nástupiště:

Jedná se o jednopodlažní nepodsklepené stavby, požární výška $h = 0$ m.

Zastřešení nástupišť je navrženo z ocelové konstrukce, střešní krytinu tvoří pozinkovaný trapézový plech. Konstrukční systém je nehořlavý.

Podchody:

Jedná se o jednopodlažní stavby, provedené ze ŽB konstrukcí, konstrukční systém je nehořlavý.

Železniční mosty:

Jedná se o stavby provedené ze ŽB a ocelových konstrukcí, konstrukční systém je nehořlavý.

Předpokládané odstupové vzdálenosti, popřípadě bezpečnostní vzdálenosti

Odstupové vzdálenosti jsou posuzovány pouze od výpravní budovy. Vzhledem ke skutečnosti, že ve výpravní budově (v předemtných řešených prostorech) nedochází ke zvětšení stávajících okenních otvorů o více jak 10% a nedochází ke zvýšení požárního zatížení o více jak 30 kg.m^{-2} , tak se stávající odstupové vzdálenosti i nadále považují za vyhovující.

Od nástupišť, podchodů, chodníků, mostů a železniční trati není nutné odstupové vzdálenosti stanovovat.

Předpokládané parametry požární odolnosti konstrukcí a předpokládané stupně požární bezpečnosti požárních úseků.

V rámci stupně DUR jsou v tomto PBR uvedeny předpokládané výsledné stupně požární bezpečnosti pro požární úseky v řešeném objektu, konkrétní určení výpočtového požárního zatížení a následné stanovení stupňů požární bezpečnosti bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace, tzn. v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP).

Pro nově navrhované požární úseky ve výpravním objektu se předpokládá maximálně p_v do 45 kg.m^{-2} , a tedy při výšce objektu do 6 m zařazení do II. stupně požární bezpečnosti.

Předpokládaná doba požární odolnosti nosných a požárně dělících konstrukcí 30 minut.

Pro navrhované zděné stěny lze oprávněně předpokládat, že požadavkům vyhoví.

Podrobné řešení a požadavky budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace, tzn. v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP).

Pro zastřešení nástupišť se požadavky na požární odolnost taxativně nestanovují.

Řešení příjezdových komunikací, popřípadě nástupních ploch pro požární techniku

Příjezdové komunikace k objektu jsou zřejmé z grafické části projektové dokumentace – situace stavby.

Hlavní příjezdovou komunikací je ulice Nádražní, která navazuje na ulici Liberecká.

Komunikace nejsou od objektu vzdáleny více než 20 m a vyhovují požadavkům podle ustanovení čl. 12.2 ČSN 73 0802.

Vzhledem k výšce objektů se nevyžadují se nástupní plochy.

V rámci stavby bude řešeno dočasné omezení provozu na místních komunikacích města a na silnicích III. třídy – podrobně bude specifikováno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiné hasební látky

Podkladem pro řešení potřebného množství požární vody je ČSN 73 0873.

Vnitřní odběrní místa:

Pro stavby nástupišť a podchodů se zřízení těchto odběrních míst nevyžaduje.

Pro výpravní budovu při vytvoření nových navrhovaných požárních úseků se taxativně zřízení vnitřních hydrantových systémů nevyžaduje, protože nejsou splněny podmínky čl. 4.4.b) ČSN 73 0873 – součin $S \cdot p$ je menší než 9000.

Pro stavební úpravy klasifikované jako změny stavby skupiny I se rovněž taxativně nevyžaduje zřizování nových vnitřních odběrních míst.

Vnější odběrní místa:

Jsou vyžadovány vnější hydranty v blízkosti objektu tak, aby byly splněny požadavky dle tabulky 1 ČSN 73 0873, tzn. že tyto hydranty musí být vzdáleny nejdále 150 m od objektu a 300 m mezi sebou. Potrubí DN minimálně 100 mm musí zabezpečit dodávku vody alespoň 6 l.s^{-1} , u nejnepříznivěji položeného hydrantu musí být zajištěn statický přetlak 0,2 MPa. Tyto parametry musí být v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) doloženy projektantem příslušné profese. V případě zjištění nevyhovujícího stavu stávajících vnějších hydrantů bude navrženo osazení nového nadzemního hydrantu.

Přenosné hasicí přístroje:

V objektu se předpokládá instalace potřebného počtu a odpovídajících druhů hasicích přístrojů. Počet, druhy a rozmístění přenosných hasicích přístrojů bude podrobně specifikován v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

Předpokládá se osazování přenosných hasicích přístrojů práškových s hasicí schopností 21A. Přenosné hasicí přístroje musí být umístěny na viditelných a přístupných místech, rukojeť přenosného hasicího přístroje musí být max. 1,5 m nad úroveň přilehlé podlahy.

V dokumentaci zpracované pro další stupeň stavebního řízení bude provedeno podrobné stanovení požadavků požární bezpečnosti ve smyslu ČSN 730834 včetně určení počtu a rozmístění PHP v měněných i neměněných prostorách.

Předpokládaný rozsah vybavení objektu vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními, včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti

1) elektrická požární signalizace

Instalace zařízení EPS se na základě požadavků ČSN 73 0875 taxativně nevyžaduje, pouze se z hlediska charakteru stavby doporučuje, protože předmětná stavba je součástí kritické infrastruktury.

V případě instalace zařízení EPS se doporučuje vybavit všechny požární úseky s požárním rizikem samočinnými hlásiči, a komunikační trasy tlačítkovými hlásiči, ústředna EPS musí být umístěna v samostatném požárním úseku.

Podrobné řešení zařízení EPS včetně návazných zařízení by v případě instalace bylo následně provedeno a specifikováno v dalším stupni projektové dokumentace, tzn. v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP).

2) autonomní detekce a signalizace

Instalace tohoto zařízení se taxativně nevyžaduje. Za toto zařízení je možné považovat hlásiče požáru podle ČSN EN 54 (část 5, 7, 10) použité jako součást elektrických zabezpečovacích systémů v souladu s českými technickými normami řady ČSN EN 50131 „Poplachové systémy – elektrické zabezpečovací systémy“.

3) samočinné stabilní hasicí zařízení

Nepožaduje se. Nejsou splněny taxativní podmínky pro instalaci tohoto PBZ ve smyslu čl. 6.6.10 ČSN 73 0802.

4) samočinné odvětrací zařízení

Nepožaduje se. Nejsou splněny taxativní podmínky pro instalaci tohoto PBZ ve smyslu čl. 6.6.11 ČSN 73 0802.

5) vnitřní hydranty

Nepožadují se.

6) vnější hydranty

Bude využit stávající systém vnějších hydrantů. V případě nevyhovujícího stavu bude navržena instalace nového nadzemního hydrantu.

7) nástupní plochy

V souladu s čl. 12.4.4 ČSN 73 0802 se nepožadují.

8) náhradní zdroje

V rámci projektové dokumentace se požadují pro provoz technologického vybavení (nikoliv požárně bezpečnostních zařízení), podrobná specifikace bude provedena v dalším stupni projektové dokumentace. Náhradní zdroj musí být umístěn v samostatném požárním úseku.

Podrobné určení bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

9) příjezdové komunikace pro jednotky HZS

Jedná se o stávající komunikace, které vyhovují.

10) nouzové osvětlení

V objektu výpravní budovy (VB) se navrhuje vybavení nouzovým osvětlením únikových

cest s dobou činnosti 60 minut podle podmínek ČSN EN 1838. Předpokládá se instalace svítidel s autonomními zdroji, variantně s centrálním bateriovým systémem (jednodušším z hlediska provádění údržby a zejména revizí).

V souladu s čl. 4.3.8 ČSN EN 1838: 2015 se požaduje na toaletách pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace instalace protipanického osvětlení.

Dále se navrhuje osazení svítidel nouzového osvětlení v podchodech, a to v parametrech pro osvětlení únikové cesty ve smyslu čl. 3.4 a 4.2 ČSN EN 1838.

Konkrétní provedení nouzových svítidel bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

11) prostupy požárně dělicími konstrukcemi

Všechny prostupy rozvodů procházející požárně dělicími konstrukcemi musí být zatěsněny schváleným systémem, například PROMAT, INTUMEX a dalšími. K provedeným ucpávkám musí být doloženo prohlášení o vlastnostech a prostupy musí být opatřeny kontrolními štítky.

Prostupy (jejich zatěsnění) musí být provedeny podle podmínek čl. 6.2 ČSN 73 0810.

11) Rozvody elektroinstalace:

Prostupy elektroinstalace požárně dělicími konstrukcemi – stropy, stěnami – budou zatěsněny schváleným systémem.

Pro rozvody elektroinstalace musí být dodrženy podmínky Vyhl. č. 23/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ČSN 73 0802 a ČSN souvisejících.

12) VZT

Podmínky stanovuje ČSN 73 0802 a ČSN 73 0872.

Jedná se o hygienické odvětrání prostorů objektu.

Požárně neuzavřené prostupy VZT zařízení o ploše jednoho prostupu do 40 000 mm² nesmí ve svém souhrnu mít plochu větší než 1% plochy požárně dělicí konstrukce, kterou potrubí prostupuje; vzájemná vzdálenost musí být nejméně 0,5 m, musí být z nehořlavých hmot a izolace musí být do vzdálenosti 0,5 metru od obou líců požárně dělicí konstrukce také z nehořlavých hmot. V ostatních případech musí být instalovány požární klapky.

Podrobné řešení bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

14) Evakuační výtahy

Nepožadují se. Nejsou splněny taxativní podmínky pro instalaci tohoto PBZ ve smyslu čl. 9.6.4 ČSN 73 0802.

15) Evakuační rozhlas

Nevyžaduje se.

Zhodnocení možnosti provedení požárního zásahu, popřípadě vyjádření potřeby zřízení jednotky požární ochrany podniku nebo požární hlídky

Oznámení požáru KOPIS HZS Libereckého kraje se předpokládá trvalou službou ve výpravní budově, případně z mobilních telefonů.

Příjezd jednotek požární ochrany se předpokládá po komunikacích městského typu. Případný zásah jednotek požární ochrany nevyžaduje stanovení zvláštních opatření a lze konstatovat, že hašení případného požáru je reálné a bude probíhat podle taktických zásad hašení podle charakteru jednotlivých prostorů.

Nástupní plochy pro výškovou techniku se nepožadují.

Jednotka požární ochrany podniku se nemusí nově zřizovat, bude využita stávající JPO HZS SŽDC.

Požární hlídka se nemusí zřizovat.

Grafické vyznačení umístění stavby s vymezením předpokládaných odstupových, popřípadě bezpečnostních vzdáleností, příjezdové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku, připojení k sítím technického vybavení apod.

Uvedeno ve výkresové dokumentaci projektanta – situace objektu. Nástupní plochy se nevyžadují, příjezdové komunikace jsou stávající (ulice Nádražní).

Výchozí a použité podklady

Výchozí a použité podklady:

a) výkresová a textová dokumentace projektanta

b) ČSN 73 0802

ČSN 73 0804

ČSN 73 0810

ČSN 73 0845

ČSN 73 0848

ČSN 73 0872

ČSN 73 0873

ČSN 73 0875

ČSN EN 12845

c) vyhl. č. 23/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů

d) vyhl. š. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

e) zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů

Závěr

Obsah tohoto požárně bezpečnostního řešení pro územní řízení je zpracován v souladu se současnými poznatky požární bezpečnosti staveb. Uvedené požadavky v tomto požárně bezpečnostním řešení musí být splněny a budou detailně řešeny v dalším stupni PD.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

Praha, červen 2019

Zpracovala:

Ing. Šárka Navarová, Ph.D.

osvědčení odborné způsobilosti vydané MV pod č. Š 315/95

autorizovaný inženýr pro požární bezpečnost staveb ČKAIT - 0008877

