



MVCRP002CRN1

**MINISTERSTVO VNITRA**  
generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky  
Kloknerova 26, pošt. příhr. 69, 148 01 PRAHA 414

Č.j. MV-10870-6/PO-2008

Praha 25. února 2008

Počet listů: 4

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ing. Petr Kural  
Na Pankráci 56  
145 05 Praha 4

Závazné stanovisko dotčeného orgánu na úseku požární ochrany

Vyřizuje: kpt. Ing. Lukáš Fousek, tel.: 950 819 860

e-mail: lukas.fousek@grh.izscr.cz

Název stavby: Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 „Ruzyně – Suchdol“  
Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519 „Suchdol – Březiněves“  
Místo stavby: hlavní město Praha, Středočeský kraj  
Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Praha  
Druh dokumentace: pro územní řízení

Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen „MV – GŘ HZS ČR“) v souladu s ustanovením § 32 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, posoudilo předloženou dokumentaci výše uvedené stavby.

Na základě provedeného posouzení a v souladu se stanovisky HZS Středočeského kraje (č.j. HSKL-387/KL-2008 ze dne 12. února 2008) a HZS hl. m. Prahy (č.j. HSAA-15464-3317/ODZS-2008 a HSAA-1197-213/ODZS-2008 ze dne 22. února 2008) vydává

**souhlasné závazné stanovisko s podmínkami**

- 1) Požadujeme předložit k posouzení další stupeň projektové dokumentace podle požadavků § 2 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, jejíž součástí musí být i řešení požární bezpečnosti (tj. požárně bezpečnostní řešení stavby) zpracované podle ustanovení § 41 odst. 2 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci).
- 2) V dalším stupni stavebního řízení budou předloženy příslušné projektové dokumentace stavby 518 „Ruzyně – Suchdol“ a stavby 519 „Suchdol – Březiněves“

společně. Při jejich zpracování budou respektovány jejich vzájemné souvislosti a návaznosti a průběžně konzultovány a koordinovány jednotlivá konkrétní opatření a dílčí řešení z hlediska požární bezpečnosti dotčených staveb s Hasičským záchranným sborem hlavního města Prahy, případně s Hasičským záchranným sborem Středočeského kraje. Vzhledem k navrženému dispozičnímu řešení budou stavby ze strany Hasičského záchranného sboru ČR v dalším stupni SŘ posuzovány jako jeden dopravní celek (uzel) „Ruzyně – Březiněves“.

- 3) Požadujeme, aby celý dopravní celek „Ruzyně – Březiněves“ vzhledem k jednotnému řízení provozu a úspěšnému zvládnutí předpokládaných mimořádných událostí měl v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/54/EC jediného správce tunelu a jediné řídicí centrum.
- 4) Zahájení stavebního řízení stavby 518 „Ruzyně – Suchdol“ a stavby 519 „Suchdol – Březiněves“ musí předcházet nabytí právní moci územního rozhodnutí pro stavbu požární stanice „Severní město“
- 5) Zkušební provoz stavby 518 „Ruzyně – Suchdol“ bude zahájen současně nebo po zkušebním provozu stavby 519 „Suchdol – Březiněves“, a zároveň až po uvedení do provozu (plném zprovoznění) stavby požární stanice „Severní město“.
- 6) Financování a vybudování stavby požární stanice „Severní město“, jako vyvolané investice, zabezpečí investor posuzovaných staveb.
- 7) Požární stanice „Severní město“ bude typu P4 v souladu s přílohou č. 3 vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb. MV – GR HZS ČR posoudilo možnosti zásahu jednotek požární ochrany na stavbě 518 „Ruzyně – Suchdol“ a stavbě 519 „Suchdol – Březiněves“ jako celku z hledisek dostupnosti jednotek požární ochrany schopných rychlého a adekvátního zásahu do časového limitu 10 minut od ohlášení mimořádné události, nutnosti provádění současné záchrany osob a hasebních prací a zároveň i dalších opatření směřujících k zamezení rychlého šíření mimořádné události a jejích účinků, na rizikovost nestandardního stavebního řešení a vzájemných návazností nebezpečných prostor z hlediska vzniku a následků mimořádné události, ohrožení značného počtu osob mimořádnou událostí, předpokládané vysoké dopravní zatíženosti komunikace včetně nákladní dopravy a přepravy nebezpečných látek podléhajících režimu přepravy dle evropské směrnice ADR a zkušenosti z mimořádných událostí v obdobných stavbách v Evropě i mimo Evropu. Pro zajištění rychlého a účinného zásahu do příjezdu dalších jednotek požární ochrany vyplývá nutnost zásahu minimálně dvěma požárními družstvy, což odpovídá minimální velikosti stanice typu P4. Jednotku bude nutno vybavit rovněž prostředky pro dlouhodobější zásah v tunelu.
- 8) V dalším stupni stavebního řízení bude zpracována dokumentace zabývající se systémem koordinace řízení dopravy v případě mimořádné události.
- 9) V dalším stupni stavebního řízení bude v samostatné části projektové dokumentace řešeno prokázání splnění požadavku požární odolnosti 90 minut pro navrženou mostní konstrukci včetně modelů simulujících a popisujících dostatečným způsobem teplotní pole v prostoru, včetně teplotního pole v konstrukci, ve vzájemné souvislosti s dynamikou proudění v prostoru a odezvu konstrukce při plánovaném statickém a dynamickém zatížení.

- 10) V dalším stupni stavebního řízení bude v samostatné části projektové dokumentace řešena logická návaznost vytipovaných požárně bezpečnostních zařízení a dále jejich dálkové ovládání (např. z dohledového centra).
- 11) U stavby 519 „Suchdol – Březiněves“, SO 201 Přemostění SO přes Vltavu je nutno v dalším stupni stavebního řízení řešit shromaždiště evakuovaných osob v případě mimořádné události. Předpoklad vyústění únikových cest a shromažďování osob na vozovce je s ohledem na přímé ohrožení života a zdraví evakuovaných osob a případný provoz vozidel složek IZS nepřijatelný. Řešením by mohly být terénní úpravy a/nebo zvětšení nástupních ploch.
- 12) U stavby 518 „Ruzyně-Suchdol“, Tunel Suchdol není zcela zřejmé, jakým způsobem je řešen přístup složek IZS v případě mimořádné události z nástupní plochy S-NP9 na východní portál spodní tunelové trouby tunelu Suchdol (Za Hájem). Vzhledem ke skutečnosti, že nástupní plocha S-NP9 není v bezprostřední blízkosti tohoto portálu a je v různé výškové úrovni, je třeba v dalším stupni stavebního řízení blíže popsat přístup na oba portály z uvedené nástupní plochy. Dále požadujeme zajistit přístup složek IZS z prostoru nástupní plochy S-NP9 do prostoru spodní tunelové trouby prostřednictvím záchranné (zásahové) cesty. Evakuační výtah bude standardním vybavením této záchranné cesty.
- 13) U stavby 518 „Ruzyně-Suchdol“, Tunel Suchdol není zcela zřejmé, jakým způsobem je řešen a jakého druhu je přístup-příjezd vozidel složek IZS z nástupní plochy S-NP9 (východní portál horní tunelové trouby tunelu Suchdol - Za Hájem) k nástupní ploše S-NP8. Vzhledem ke skutečnosti, že se při mimořádné události v této oblasti tunelu dá očekávat výskyt evakuovaných a zraněných osob, je nutno zajistit k této ploše přístup (příjezd) vozidel složek IZS. Pokud není výše popsán přístup řešen, tak požadujeme tento přístup v dalším stupni stavebního řízení zohlednit.
- 14) U stavby 519 „Suchdol – Březiněves“, Tunel Zámky ve spodní tunelové troubě (cca 21 m od západního portálu spodní tunelové trouby – v bezprostřední blízkosti navrhovaného evakuačního výtahu) požadujeme v dalším stupni stavebního řízení doplnit požární uzávěr, respektive dveře, které povedou do únikové cesty (chodby). Vzhledem ke skutečnosti, že je v tomto prostoru (vně galerie a počátku tunelu) vedena rampa ke druhému patru tunelu, domníváme se, že při vzniku mimořádné události je zde znemožněn únik evakuovaných osob skrze okna galerie.
- 15) U stavby 519 „Suchdol – Březiněves“, Tunel Zámky požadujeme v dalším stupni stavebního řízení dodatečné vytvoření nástupní plochy u západního portálu horní tunelové trouby. Umístění a rozměry dodatečně navržené nástupní plochy budou konzultovány s místně příslušným Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy. Vzhledem ke skutečnosti, že dosavadní nástupní plocha situovaná u západního portálu tunelu Zámky bude složité jak pro samotný dvoupatrový tunel Zámky, tak i pro horní a spodní úroveň mostovky mostu přes Vltavu je navržené řešení (rozměry) pro soustředění sil a prostředků složek IZS nevyhovující.
- 16) U stavby 519 „Suchdol – Březiněves“, Tunel Zámky požadujeme v dalším stupni stavebního řízení prostor u výstupu z evakuačního výtahu a galerie (výskyt evakuovaných a zraněných osob) uzpůsobit tak, aby nezasahoval do příjezdových komunikací, kde lze očekávat provoz vozidel složek IZS.

- 17) U stavby 519 „Suchdol – Březiněves“, Tunel Zámky požadujeme v dalším stupni stavebního řízení vyřešit umístění a přístup z nástupní plochy u východního portálu horní tunelové trouby k provizorní ploše pro přistání vrtulníku u téhož portálu. Navržené řešení bude konzultováno s místně příslušným Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy. Vzhledem ke skutečnosti, že při vzniku mimořádné události lze očekávat zaplnění jízdnic pruhů osobními a nákladními vozidly, je znemožněn bezpečný přístup a průjezd vozidel složek IZS (např. transport zraněných osob) z prostoru nástupní plochy do oblasti vyhraněné pro provizorní přistání vrtulníku.
- 18) Součástí dokumentace pro vydání stavebního povolení „dopravního uzlu“ bude posouzení přistávacích ploch (provizorní plochy pro přistání vrtulníku) Leteckou službou Policie ČR (dále jen „LS PČR“). *Problematiku přistávací plochy doporučujeme konzultovat se zástupci LS PČR (Kontakt: Ing. Petr Fridrich).*
- 19) Každá změna oproti schválené dokumentaci stavby musí být neodkladně projednána.

Toto závazné stanovisko zohledňuje již dříve vydané vyjádření MV – GŘ HZS ČR k předmětné akci v rámci ukončeného územního řízení z roku 2004, přičemž zohledňuje v současné době platný legislativní rámec ČR a EU.

Předloženou projektovou dokumentaci v rozsahu požárně bezpečnostního řešení si v souladu s ustanovením § 46 odst. 3 vyhlášky o požární prevenci ponecháváme ve své dokumentaci.



plk. Ing. Miloš Svoboda  
náměstek generálního ředitele HZS ČR

Na vědomí:

HZS hl. m. Prahy  
HZS Středočeského kraje