

VESTNÍK

MINISTERSTVA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 7

Bratislava 7. novembra 2011

ISSN 1335-9789

O B S A H

Normatívna časť

- Výnos Úradu pre reguláciu železničnej dopravy z 10. októbra 2011 č. 6/2011, ktorým sa mení výnos Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo 14. decembra 2010 č. 5/2010 o regulácii cestovného v železničnej doprave
- Metodický pokyn č. 57/2011 na riešenie protipožiarnej bezpečnosti podzemných objektov stavieb (železničných staníc a zastávok) pre projekt „Prepojenie železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave: ŽSR, Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka – Bratislava Petržalka, ŽSR Bratislava – železničné zapojenie Letiska M. R. Štefánika“
- Metodický pokyn č. 58/2011, ktorým sa mení Metodický pokyn č. 6/2008 pre prípravu a realizáciu stavieb a technológií a obstaranie služieb v pôsobnosti rezortu
- Učebná osnova doškoloňovacieho kurzu vodičov

Oznamovacia časť

- Oznámenie o vydaní Rozhodnutia č. 2011/006/R pre bezpečnosť letectva

NORMATÍVNA ČASŤ

VÝNOS

Úradu pre reguláciu železničnej dopravy

z 10. októbra 2011

č. 6/2011,

ktorým sa mení výnos Úradu pre reguláciu železničnej dopravy
zo 14. decembra 2010 č. 5/2010
o regulácii cestovného v železničnej doprave

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy podľa § 9 ods. 2 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach ustanovuje:

Čl. I

Výnos Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo 14. decembra 2010 č. 5/2010 o regulácii cestovného v železničnej doprave (oznámenie č. 484/2010 Z. z.) sa mení takto:

1. V prílohe časť A tabuľka cestovného znie:

Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
1	0,50	25	1,50	49	2,70	73	3,90	97	5,10
2	0,50	26	1,55	50	2,75	74	3,95	98	5,15
3	0,50	27	1,60	51	2,80	75	4,00	99	5,20
4	0,50	28	1,65	52	2,85	76	4,05	100	5,25
5	0,50	29	1,70	53	2,90	77	4,10	101	5,30
6	0,55	30	1,75	54	2,95	78	4,15	102	5,34
7	0,60	31	1,80	55	3,00	79	4,20	103	5,38
8	0,65	32	1,85	56	3,05	80	4,25	104	5,42
9	0,70	33	1,90	57	3,10	81	4,30	105	5,46
10	0,75	34	1,95	58	3,15	82	4,35	106	5,50
11	0,80	35	2,00	59	3,20	83	4,40	107	5,54
12	0,85	36	2,05	60	3,25	84	4,45	108	5,58
13	0,90	37	2,10	61	3,30	85	4,50	109	5,62
14	0,95	38	2,15	62	3,35	86	4,55	110	5,66
15	1,00	39	2,20	63	3,40	87	4,60	111	5,70
16	1,05	40	2,25	64	3,45	88	4,65	112	5,74
17	1,10	41	2,30	65	3,50	89	4,70	113	5,78
18	1,15	42	2,35	66	3,55	90	4,75	114	5,82
19	1,20	43	2,40	67	3,60	91	4,80	115	5,86
20	1,25	44	2,45	68	3,65	92	4,85	116	5,90
21	1,30	45	2,50	69	3,70	93	4,90	117	5,94
22	1,35	46	2,55	70	3,75	94	4,95	118	5,98
23	1,40	47	2,60	71	3,80	95	5,00	119	6,02
24	1,45	48	2,65	72	3,85	96	5,05	120	6,06

Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
121	6,10	169	8,02	217	9,94	265	11,86	313	13,74
122	6,14	170	8,06	218	9,98	266	11,90	314	13,78
123	6,18	171	8,10	219	10,02	267	11,94	315	13,82
124	6,22	172	8,14	220	10,06	268	11,98	316	13,86
125	6,26	173	8,18	221	10,10	269	12,02	317	13,90
126	6,30	174	8,22	222	10,14	270	12,06	318	13,94
127	6,34	175	8,26	223	10,18	271	12,10	319	13,98
128	6,38	176	8,30	224	10,22	272	12,14	320	14,02
129	6,42	177	8,34	225	10,26	273	12,18	321	14,04
130	6,46	178	8,38	226	10,30	274	12,22	322	14,08
131	6,50	179	8,42	227	10,34	275	12,26	323	14,12
132	6,54	180	8,46	228	10,38	276	12,30	324	14,16
133	6,58	181	8,50	229	10,42	277	12,34	325	14,20
134	6,62	182	8,54	230	10,46	278	12,38	326	14,24
135	6,66	183	8,58	231	10,50	279	12,42	327	14,28
136	6,70	184	8,62	232	10,54	280	12,46	328	14,32
137	6,74	185	8,66	233	10,58	281	12,50	329	14,36
138	6,78	186	8,70	234	10,62	282	12,54	330	14,40
139	6,82	187	8,74	235	10,66	283	12,58	331	14,42
140	6,86	188	8,78	236	10,70	284	12,62	332	14,46
141	6,90	189	8,82	237	10,74	285	12,66	333	14,50
142	6,94	190	8,86	238	10,78	286	12,70	334	14,54
143	6,98	191	8,90	239	10,82	287	12,74	335	14,58
144	7,02	192	8,94	240	10,86	288	12,78	336	14,62
145	7,06	193	8,98	241	10,90	289	12,82	337	14,66
146	7,10	194	9,02	242	10,94	290	12,86	338	14,70
147	7,14	195	9,06	243	10,98	291	12,90	339	14,74
148	7,18	196	9,10	244	11,02	292	12,94	340	14,78
149	7,22	197	9,14	245	11,06	293	12,98	341	14,80
150	7,26	198	9,18	246	11,10	294	13,02	342	14,84
151	7,30	199	9,22	247	11,14	295	13,06	343	14,88
152	7,34	200	9,26	248	11,18	296	13,10	344	14,92
153	7,38	201	9,30	249	11,22	297	13,14	345	14,96
154	7,42	202	9,34	250	11,26	298	13,18	346	15,00
155	7,46	203	9,38	251	11,30	299	13,22	347	15,04
156	7,50	204	9,42	252	11,34	300	13,26	348	15,08
157	7,54	205	9,46	253	11,38	301	13,28	349	15,12
158	7,58	206	9,50	254	11,42	302	13,32	350	15,16
159	7,62	207	9,54	255	11,46	303	13,36	351	15,18
160	7,66	208	9,58	256	11,50	304	13,40	352	15,22
161	7,70	209	9,62	257	11,54	305	13,44	353	15,26
162	7,74	210	9,66	258	11,58	306	13,48	354	15,30
163	7,78	211	9,70	259	11,62	307	13,52	355	15,34
164	7,82	212	9,74	260	11,66	308	13,56	356	15,38
165	7,86	213	9,78	261	11,70	309	13,60	357	15,42
166	7,90	214	9,82	262	11,74	310	13,64	358	15,46
167	7,94	215	9,86	263	11,78	311	13,66	359	15,50
168	7,98	216	9,90	264	11,82	312	13,70	360	15,54

Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
361	15,56	391	16,70	421	17,84	451	18,98	481	20,12
362	15,60	392	16,74	422	17,88	452	19,02	482	20,16
363	15,64	393	16,78	423	17,92	453	19,06	483	20,20
364	15,68	394	16,82	424	17,96	454	19,10	484	20,24
365	15,72	395	16,86	425	18,00	455	19,14	485	20,28
366	15,76	396	16,90	426	18,04	456	19,18	486	20,32
367	15,80	397	16,94	427	18,08	457	19,22	487	20,36
368	15,84	398	16,98	428	18,12	458	19,26	488	20,40
369	15,88	399	17,02	429	18,16	459	19,30	489	20,44
370	15,92	400	17,06	430	18,20	460	19,34	490	20,48
371	15,94	401	17,08	431	18,22	461	19,36	491	20,50
372	15,98	402	17,12	432	18,26	462	19,40	492	20,54
373	16,02	403	17,16	433	18,30	463	19,44	493	20,58
374	16,06	404	17,20	434	18,34	464	19,48	494	20,62
375	16,10	405	17,24	435	18,38	465	19,52	495	20,66
376	16,14	406	17,28	436	18,42	466	19,56	496	20,70
377	16,18	407	17,32	437	18,46	467	19,60	497	20,74
378	16,22	408	17,36	438	18,50	468	19,64	498	20,78
379	16,26	409	17,40	439	18,54	469	19,68	499	20,82
380	16,30	410	17,44	440	18,58	470	19,72	500	20,86
381	16,32	411	17,46	441	18,60	471	19,74	501	20,88
382	16,36	412	17,50	442	18,64	472	19,78	502	20,92
383	16,40	413	17,54	443	18,68	473	19,82	503	20,96
384	16,44	414	17,58	444	18,72	474	19,86	504	21,00
385	16,48	415	17,62	445	18,76	475	19,90	505	21,04
386	16,52	416	17,66	446	18,80	476	19,94	506	21,08
387	16,56	417	17,70	447	18,84	477	19,98	507	21,12
388	16,60	418	17,74	448	18,88	478	20,02	508	21,16
389	16,64	419	17,78	449	18,92	479	20,06	509	21,20
390	16,68	420	17,82	450	18,96	480	20,10	510	21,24
Za každý ďalší i len začatý km									0,02

2. V prílohe časť B tabuľka cestovného znie:

Číslo pásma	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
	km	v eurách
1	1 – 2	0,50
2	3 – 6	1,00
3	7 – 19	1,50
4	20 – 34	2,00

3. V prílohe časť C tabuľka cestovného znie:

Číslo pásma	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
	km	v eurách
1	1 – 6	0,50

4. V prílohe časť D tabuľka cestovného znie:

„	Číslo pásma	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	“.
		km	v eurách	
	1	1 – 2	0,50	
	2	3 – 5	1,00	

5. V prílohe časť E znie:

„E. Osobitné cestovné jednorazové pre

- deti od 6. roku veku do dovŕšenia 15. roku veku,
- žiakov základných škôl, stredných škôl a študentov vysokých škôl,
- rodičov alebo iných zákonných zástupcov na návštevy detí s telesným, mentálnym alebo zmyslovým postihnutím a na návštevy detí v zariadeniach sociálnoprávnej ochrany detí a sociálnej kurately,

Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
1	0,25	32	0,92	63	1,70	94	2,47	125	3,13
2	0,25	33	0,95	64	1,72	95	2,50	126	3,15
3	0,25	34	0,97	65	1,75	96	2,52	127	3,17
4	0,25	35	1,00	66	1,77	97	2,55	128	3,19
5	0,25	36	1,02	67	1,80	98	2,57	129	3,21
6	0,27	37	1,05	68	1,82	99	2,59	130	3,23
7	0,30	38	1,07	69	1,85	100	2,62	131	3,25
8	0,32	39	1,10	70	1,87	101	2,64	132	3,27
9	0,35	40	1,12	71	1,90	102	2,66	133	3,29
10	0,37	41	1,15	72	1,92	103	2,68	134	3,31
11	0,40	42	1,17	73	1,95	104	2,70	135	3,33
12	0,42	43	1,20	74	1,97	105	2,72	136	3,35
13	0,45	44	1,22	75	2,00	106	2,74	137	3,37
14	0,47	45	1,25	76	2,02	107	2,76	138	3,39
15	0,50	46	1,27	77	2,05	108	2,78	139	3,41
16	0,52	47	1,30	78	2,07	109	2,80	140	3,43
17	0,55	48	1,32	79	2,10	110	2,82	141	3,45
18	0,57	49	1,35	80	2,12	111	2,84	142	3,47
19	0,60	50	1,37	81	2,15	112	2,86	143	3,49
20	0,62	51	1,40	82	2,17	113	2,89	144	3,51
21	0,65	52	1,42	83	2,20	114	2,91	145	3,53
22	0,67	53	1,45	84	2,22	115	2,93	146	3,55
23	0,70	54	1,47	85	2,25	116	2,95	147	3,57
24	0,72	55	1,50	86	2,27	117	2,97	148	3,59
25	0,75	56	1,52	87	2,30	118	2,99	149	3,61
26	0,77	57	1,55	88	2,32	119	3,01	150	3,63
27	0,80	58	1,57	89	2,35	120	3,03	151	3,65
28	0,82	59	1,60	90	2,37	121	3,05	152	3,67
29	0,85	60	1,62	91	2,40	122	3,07	153	3,69
30	0,87	61	1,65	92	2,42	123	3,09	154	3,71
31	0,90	62	1,67	93	2,45	124	3,11	155	3,73

Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
156	3,75	204	4,70	252	5,66	300	6,62	348	7,53
157	3,77	205	4,72	253	5,68	301	6,63	349	7,55
158	3,79	206	4,74	254	5,70	302	6,65	350	7,57
159	3,81	207	4,76	255	5,72	303	6,67	351	7,58
160	3,83	208	4,78	256	5,74	304	6,69	352	7,60
161	3,85	209	4,80	257	5,76	305	6,71	353	7,62
162	3,87	210	4,82	258	5,78	306	6,73	354	7,64
163	3,89	211	4,84	259	5,80	307	6,75	355	7,66
164	3,91	212	4,86	260	5,82	308	6,77	356	7,68
165	3,93	213	4,88	261	5,84	309	6,79	357	7,70
166	3,95	214	4,90	262	5,86	310	6,81	358	7,72
167	3,97	215	4,92	263	5,88	311	6,82	359	7,74
168	3,99	216	4,94	264	5,90	312	6,84	360	7,76
169	4,01	217	4,96	265	5,92	313	6,86	361	7,77
170	4,03	218	4,98	266	5,94	314	6,88	362	7,79
171	4,05	219	5,00	267	5,96	315	6,90	363	7,81
172	4,06	220	5,02	268	5,98	316	6,92	364	7,83
173	4,08	221	5,04	269	6,00	317	6,94	365	7,85
174	4,10	222	5,06	270	6,02	318	6,96	366	7,87
175	4,12	223	5,08	271	6,04	319	6,98	367	7,89
176	4,14	224	5,10	272	6,06	320	7,00	368	7,91
177	4,16	225	5,12	273	6,08	321	7,01	369	7,93
178	4,18	226	5,14	274	6,10	322	7,03	370	7,95
179	4,20	227	5,16	275	6,12	323	7,05	371	7,96
180	4,22	228	5,18	276	6,14	324	7,07	372	7,98
181	4,24	229	5,20	277	6,16	325	7,09	373	8,00
182	4,26	230	5,22	278	6,18	326	7,11	374	8,02
183	4,28	231	5,24	279	6,20	327	7,13	375	8,04
184	4,30	232	5,26	280	6,22	328	7,15	376	8,06
185	4,32	233	5,28	281	6,24	329	7,17	377	8,08
186	4,34	234	5,30	282	6,26	330	7,19	378	8,10
187	4,36	235	5,32	283	6,28	331	7,20	379	8,12
188	4,38	236	5,34	284	6,30	332	7,22	380	8,14
189	4,40	237	5,36	285	6,32	333	7,24	381	8,15
190	4,42	238	5,38	286	6,34	334	7,26	382	8,17
191	4,44	239	5,40	287	6,36	335	7,28	383	8,19
192	4,46	240	5,42	288	6,38	336	7,30	384	8,21
193	4,48	241	5,44	289	6,40	337	7,32	385	8,23
194	4,50	242	5,46	290	6,42	338	7,34	386	8,25
195	4,52	243	5,48	291	6,44	339	7,36	387	8,27
196	4,54	244	5,50	292	6,46	340	7,38	388	8,29
197	4,56	245	5,52	293	6,48	341	7,39	389	8,31
198	4,58	246	5,54	294	6,50	342	7,41	390	8,33
199	4,60	247	5,56	295	6,52	343	7,43	391	8,34
200	4,62	248	5,58	296	6,54	344	7,45	392	8,36
201	4,64	249	5,60	297	6,56	345	7,47	393	8,38
202	4,66	250	5,62	298	6,58	346	7,49	394	8,40
203	4,68	251	5,64	299	6,60	347	7,51	395	8,42

Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
396	8,44	419	8,88	442	9,31	465	9,75	488	10,19
397	8,46	420	8,90	443	9,33	466	9,77	489	10,21
398	8,48	421	8,91	444	9,35	467	9,79	490	10,23
399	8,50	422	8,93	445	9,37	468	9,81	491	10,24
400	8,52	423	8,95	446	9,39	469	9,83	492	10,26
401	8,53	424	8,97	447	9,41	470	9,85	493	10,28
402	8,55	425	8,99	448	9,43	471	9,86	494	10,30
403	8,57	426	9,01	449	9,45	472	9,88	495	10,32
404	8,59	427	9,03	450	9,47	473	9,90	496	10,34
405	8,61	428	9,05	451	9,48	474	9,92	497	10,36
406	8,63	429	9,07	452	9,50	475	9,94	498	10,38
407	8,65	430	9,09	453	9,52	476	9,96	499	10,40
408	8,67	431	9,10	454	9,54	477	9,98	500	10,42
409	8,69	432	9,12	455	9,56	478	10,00	501	10,43
410	8,71	433	9,14	456	9,58	479	10,02	502	10,45
411	8,72	434	9,16	457	9,60	480	10,04	503	10,47
412	8,74	435	9,18	458	9,62	481	10,05	504	10,49
413	8,76	436	9,20	459	9,64	482	10,07	505	10,51
414	8,78	437	9,22	460	9,66	483	10,09	506	10,53
415	8,80	438	9,24	461	9,67	484	10,11	507	10,55
416	8,82	439	9,26	462	9,69	485	10,13	508	10,57
417	8,84	440	9,28	463	9,71	486	10,15	509	10,59
418	8,86	441	9,29	464	9,73	487	10,17	510	10,61
Za každý ďalší i len začatý km									0,01

- d) držiteľov preukazov fyzických osôb s ťažkým zdravotným postihnutím, držiteľov preukazov fyzických osôb s ťažkým zdravotným postihnutím so sprievodcom, držiteľov preukazov občanov s ťažkým zdravotným postihnutím a držiteľov preukazov občanov s ťažkým zdravotným postihnutím so sprievodcom.

Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
1	0,20	14	0,38	27	0,64	40	0,90	53	1,16
2	0,20	15	0,40	28	0,66	41	0,92	54	1,18
3	0,20	16	0,42	29	0,68	42	0,94	55	1,20
4	0,20	17	0,44	30	0,70	43	0,96	56	1,22
5	0,20	18	0,46	31	0,73	44	0,98	57	1,24
6	0,22	19	0,48	32	0,75	45	1,00	58	1,26
7	0,24	20	0,50	33	0,77	46	1,02	59	1,28
8	0,26	21	0,52	34	0,79	47	1,04	60	1,30
9	0,28	22	0,54	35	0,81	48	1,06	61	1,32
10	0,30	23	0,56	36	0,82	49	1,08	62	1,34
11	0,32	24	0,58	37	0,84	50	1,10	63	1,36
12	0,34	25	0,60	38	0,86	51	1,12	64	1,38
13	0,36	26	0,62	39	0,88	52	1,14	65	1,40

Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
66	1,42	114	2,33	162	3,10	210	3,87	258	4,64
67	1,44	115	2,35	163	3,12	211	3,88	259	4,65
68	1,46	116	2,36	164	3,13	212	3,90	260	4,67
69	1,48	117	2,38	165	3,15	213	3,92	261	4,68
70	1,50	118	2,40	166	3,16	214	3,93	262	4,70
71	1,52	119	2,41	167	3,18	215	3,95	263	4,72
72	1,54	120	2,43	168	3,20	216	3,96	264	4,73
73	1,56	121	2,44	169	3,21	217	3,98	265	4,75
74	1,58	122	2,46	170	3,23	218	4,00	266	4,76
75	1,60	123	2,48	171	3,24	219	4,01	267	4,78
76	1,62	124	2,49	172	3,26	220	4,03	268	4,80
77	1,64	125	2,51	173	3,28	221	4,04	269	4,81
78	1,66	126	2,52	174	3,29	222	4,06	270	4,83
79	1,68	127	2,54	175	3,31	223	4,08	271	4,84
80	1,70	128	2,56	176	3,32	224	4,09	272	4,86
81	1,72	129	2,57	177	3,34	225	4,11	273	4,88
82	1,74	130	2,59	178	3,36	226	4,12	274	4,89
83	1,76	131	2,60	179	3,37	227	4,14	275	4,91
84	1,78	132	2,62	180	3,39	228	4,16	276	4,92
85	1,80	133	2,64	181	3,40	229	4,17	277	4,94
86	1,82	134	2,65	182	3,42	230	4,19	278	4,96
87	1,84	135	2,67	183	3,44	231	4,20	279	4,97
88	1,86	136	2,68	184	3,45	232	4,22	280	4,99
89	1,88	137	2,70	185	3,47	233	4,24	281	5,00
90	1,90	138	2,72	186	3,48	234	4,25	282	5,02
91	1,92	139	2,73	187	3,50	235	4,27	283	5,04
92	1,94	140	2,75	188	3,52	236	4,28	284	5,05
93	1,96	141	2,76	189	3,53	237	4,30	285	5,07
94	1,98	142	2,78	190	3,55	238	4,32	286	5,08
95	2,00	143	2,80	191	3,56	239	4,33	287	5,10
96	2,02	144	2,81	192	3,58	240	4,35	288	5,12
97	2,04	145	2,83	193	3,60	241	4,36	289	5,13
98	2,06	146	2,84	194	3,61	242	4,38	290	5,15
99	2,08	147	2,86	195	3,63	243	4,40	291	5,16
100	2,10	148	2,88	196	3,64	244	4,41	292	5,18
101	2,12	149	2,89	197	3,66	245	4,43	293	5,20
102	2,14	150	2,91	198	3,68	246	4,44	294	5,21
103	2,16	151	2,92	199	3,69	247	4,46	295	5,23
104	2,17	152	2,94	200	3,71	248	4,48	296	5,24
105	2,19	153	2,96	201	3,72	249	4,49	297	5,26
106	2,20	154	2,97	202	3,74	250	4,51	298	5,28
107	2,22	155	2,99	203	3,76	251	4,52	299	5,29
108	2,24	156	3,00	204	3,77	252	4,54	300	5,31
109	2,25	157	3,02	205	3,79	253	4,56	301	5,32
110	2,27	158	3,04	206	3,80	254	4,57	302	5,33
111	2,28	159	3,05	207	3,82	255	4,59	303	5,35
112	2,30	160	3,07	208	3,84	256	4,60	304	5,36
113	2,32	161	3,08	209	3,85	257	4,62	305	5,38

Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné	Tarifná vzdialenosť	Osobitné cestovné
km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách	km	v eurách
306	5,40	347	6,02	388	6,64	429	7,27	470	7,89
307	5,41	348	6,04	389	6,66	430	7,28	471	7,90
308	5,43	349	6,05	390	6,68	431	7,29	472	7,92
309	5,44	350	6,07	391	6,68	432	7,31	473	7,93
310	5,46	351	6,08	392	6,70	433	7,32	474	7,95
311	5,47	352	6,09	393	6,72	434	7,34	475	7,96
312	5,48	353	6,11	394	6,73	435	7,36	476	7,98
313	5,50	354	6,12	395	6,75	436	7,37	477	8,00
314	5,52	355	6,14	396	6,76	437	7,39	478	8,01
315	5,53	356	6,16	397	6,78	438	7,40	479	8,03
316	5,55	357	6,17	398	6,80	439	7,42	480	8,04
317	5,56	358	6,19	399	6,81	440	7,44	481	8,05
318	5,58	359	6,20	400	6,83	441	7,44	482	8,07
319	5,60	360	6,22	401	6,84	442	7,46	483	8,08
320	5,61	361	6,23	402	6,85	443	7,48	484	8,10
321	5,62	362	6,24	403	6,87	444	7,49	485	8,12
322	5,64	363	6,26	404	6,88	445	7,51	486	8,13
323	5,65	364	6,28	405	6,90	446	7,52	487	8,15
324	5,67	365	6,29	406	6,92	447	7,54	488	8,16
325	5,68	366	6,31	407	6,93	448	7,56	489	8,18
326	5,70	367	6,32	408	6,95	449	7,57	490	8,20
327	5,72	368	6,34	409	6,96	450	7,59	491	8,20
328	5,73	369	6,36	410	6,98	451	7,60	492	8,22
329	5,75	370	6,37	411	6,99	452	7,61	493	8,24
330	5,76	371	6,38	412	7,00	453	7,63	494	8,25
331	5,77	372	6,40	413	7,02	454	7,64	495	8,27
332	5,79	373	6,41	414	7,04	455	7,66	496	8,28
333	5,80	374	6,43	415	7,05	456	7,68	497	8,30
334	5,82	375	6,44	416	7,07	457	7,69	498	8,32
335	5,84	376	6,46	417	7,08	458	7,71	499	8,33
336	5,85	377	6,48	418	7,10	459	7,72	500	8,35
337	5,87	378	6,49	419	7,12	460	7,74	501	8,36
338	5,88	379	6,51	420	7,13	461	7,75	502	8,37
339	5,90	380	6,52	421	7,14	462	7,76	503	8,39
340	5,92	381	6,53	422	7,16	463	7,78	504	8,40
341	5,92	382	6,55	423	7,17	464	7,80	505	8,42
342	5,94	383	6,56	424	7,19	465	7,81	506	8,44
343	5,96	384	6,58	425	7,20	466	7,83	507	8,45
344	5,97	385	6,60	426	7,22	467	7,84	508	8,47
345	5,99	386	6,61	427	7,24	468	7,86	509	8,48
346	6,00	387	6,63	428	7,25	469	7,88	510	8,50
Za každý ďalší i len začatý km									0,01

6. V prílohe časť F tabuľka cestovného znie:

Tarifná vzdialenosť	Týždenné jedno-smerné	Týždenné oboj-smerné	Mesačné jedno-smerné	Mesačné oboj-smerné	Tarifná vzdialenosť	Týždenné jedno-smerné	Týždenné oboj-smerné	Mesačné jedno-smerné	Mesačné oboj-smerné
km	v eurách	v eurách	v eurách	v eurách	km	v eurách	v eurách	v eurách	v eurách
1	0,88	1,76	3,00	6,00	48	4,64	9,28	15,90	31,80
2	0,88	1,76	3,00	6,00	49	4,73	9,46	16,20	32,40
3	0,88	1,76	3,00	6,00	50	4,82	9,64	16,50	33,00
4	0,88	1,76	3,00	6,00	51	4,90	9,80	16,80	33,60
5	0,88	1,76	3,00	6,00	52	4,99	9,98	17,10	34,20
6	0,97	1,94	3,30	6,60	53	5,08	10,16	17,40	34,80
7	1,05	2,10	3,60	7,20	54	5,17	10,34	17,70	35,40
8	1,14	2,28	3,90	7,80	55	5,25	10,50	18,00	36,00
9	1,23	2,46	4,20	8,40	56	5,34	10,68	18,30	36,60
10	1,32	2,64	4,50	9,00	57	5,43	10,86	18,60	37,20
11	1,40	2,80	4,80	9,60	58	5,52	11,04	18,90	37,80
12	1,49	2,98	5,10	10,20	59	5,60	11,20	19,20	38,40
13	1,58	3,16	5,40	10,80	60	5,69	11,38	19,50	39,00
14	1,67	3,34	5,70	11,40	61	5,78	11,56	19,80	39,60
15	1,75	3,50	6,00	12,00	62	5,87	11,74	20,10	40,20
16	1,84	3,68	6,30	12,60	63	5,95	11,90	20,40	40,80
17	1,93	3,86	6,60	13,20	64	6,04	12,08	20,70	41,40
18	2,02	4,04	6,90	13,80	65	6,13	12,26	21,00	42,00
19	2,10	4,20	7,21	14,42	66	6,22	12,44	21,30	42,60
20	2,19	4,38	7,51	15,02	67	6,30	12,60	21,60	43,20
21	2,28	4,56	7,81	15,62	68	6,39	12,78	21,90	43,80
22	2,37	4,74	8,11	16,22	69	6,48	12,96	22,20	44,40
23	2,45	4,90	8,41	16,82	70	6,57	13,14	22,50	45,00
24	2,54	5,08	8,71	17,42	71	6,65	13,30	22,80	45,60
25	2,63	5,26	9,01	18,02	72	6,74	13,48	23,10	46,20
26	2,72	5,44	9,31	18,62	73	6,83	13,66	23,40	46,80
27	2,80	5,60	9,61	19,22	74	6,92	13,84	23,70	47,40
28	2,89	5,78	9,91	19,82	75	7,00	14,00	24,00	48,00
29	2,98	5,96	10,20	20,40	76	7,09	14,18	24,30	48,60
30	3,07	6,14	10,50	21,00	77	7,18	14,36	24,60	49,20
31	3,15	6,30	10,80	21,60	78	7,27	14,54	24,90	49,80
32	3,24	6,48	11,10	22,20	79	7,35	14,70	25,20	50,40
33	3,33	6,66	11,40	22,80	80	7,44	14,88	25,50	51,00
34	3,42	6,84	11,70	23,40	81	7,53	15,06	25,80	51,60
35	3,50	7,00	12,00	24,00	82	7,62	15,24	26,10	52,20
36	3,59	7,18	12,30	24,60	83	7,70	15,40	26,40	52,80
37	3,68	7,36	12,60	25,20	84	7,79	15,58	26,70	53,40
38	3,77	7,54	12,90	25,80	85	7,88	15,76	27,00	54,00
39	3,85	7,70	13,20	26,40	86	7,97	15,94	27,30	54,60
40	3,94	7,88	13,50	27,00	87	8,05	16,10	27,60	55,20
41	4,03	8,06	13,80	27,60	88	8,14	16,28	27,90	55,80
42	4,12	8,24	14,10	28,20	89	8,23	16,46	28,20	56,40
43	4,20	8,40	14,40	28,80	90	8,32	16,64	28,50	57,00
44	4,29	8,58	14,70	29,40	91	8,40	16,80	28,80	57,60
45	4,38	8,76	15,00	30,00	92	8,49	16,98	29,10	58,20
46	4,47	8,94	15,30	30,60	93	8,58	17,16	29,40	58,80
47	4,55	9,10	15,60	31,20	94	8,67	17,34	29,70	59,40

Tarifná vzdialenosť	Týždenné jedno-smerné	Týždenné oboj-smerné	Mesačné jedno-smerné	Mesačné oboj-smerné	Tarifná vzdialenosť	Týždenné jedno-smerné	Týždenné oboj-smerné	Mesačné jedno-smerné	Mesačné oboj-smerné
km	v eurách	v eurách	v eurách	v eurách	km	v eurách	v eurách	v eurách	v eurách
95	8,75	17,50	30,00	60,00	143	12,22	24,44	41,88	83,76
96	8,84	17,68	30,30	60,60	144	12,29	24,58	42,12	84,24
97	8,93	17,86	30,60	61,20	145	12,36	24,72	42,36	84,72
98	9,02	18,04	30,90	61,80	146	12,43	24,86	42,60	85,20
99	9,10	18,20	31,20	62,40	147	12,50	25,00	42,84	85,68
100	9,19	18,38	31,50	63,00	148	12,57	25,14	43,08	86,16
101	9,28	18,56	31,80	63,60	149	12,64	25,28	43,32	86,64
102	9,35	18,70	32,04	64,08	150	12,71	25,42	43,56	87,12
103	9,42	18,84	32,28	64,56	151	12,78	25,56	43,80	87,60
104	9,49	18,98	32,52	65,04	152	12,85	25,70	44,04	88,08
105	9,56	19,12	32,76	65,52	153	12,92	25,84	44,28	88,56
106	9,63	19,26	33,00	66,00	154	12,99	25,98	44,52	89,04
107	9,70	19,40	33,24	66,48	155	13,06	26,12	44,76	89,52
108	9,77	19,54	33,48	66,96	156	13,13	26,26	45,00	90,00
109	9,84	19,68	33,72	67,44	157	13,20	26,40	45,24	90,48
110	9,91	19,82	33,96	67,92	158	13,27	26,54	45,48	90,96
111	9,98	19,96	34,20	68,40	159	13,34	26,68	45,72	91,44
112	10,05	20,10	34,44	68,88	160	13,41	26,82	45,96	91,92
113	10,12	20,24	34,68	69,36	161	13,48	26,96	46,20	92,40
114	10,19	20,38	34,92	69,84	162	13,55	27,10	46,44	92,88
115	10,26	20,52	35,16	70,32	163	13,62	27,24	46,68	93,36
116	10,33	20,66	35,40	70,80	164	13,69	27,38	46,92	93,84
117	10,40	20,80	35,64	71,28	165	13,76	27,52	47,16	94,32
118	10,47	20,94	35,88	71,76	166	13,83	27,66	47,40	94,80
119	10,54	21,08	36,12	72,24	167	13,90	27,80	47,64	95,28
120	10,61	21,22	36,36	72,72	168	13,97	27,94	47,88	95,76
121	10,68	21,36	36,60	73,20	169	14,04	28,08	48,12	96,24
122	10,75	21,50	36,84	73,68	170	14,11	28,22	48,36	96,72
123	10,82	21,64	37,08	74,16	171	14,18	28,36	48,60	97,20
124	10,89	21,78	37,32	74,64	172	14,25	28,50	48,84	97,68
125	10,96	21,92	37,56	75,12	173	14,32	28,64	49,08	98,16
126	11,03	22,06	37,80	75,60	174	14,39	28,78	49,32	98,64
127	11,10	22,20	38,04	76,08	175	14,46	28,92	49,56	99,12
128	11,17	22,34	38,28	76,56	176	14,53	29,06	49,80	99,60
129	11,24	22,48	38,52	77,04	177	14,60	29,20	50,04	100,08
130	11,31	22,62	38,76	77,52	178	14,67	29,34	50,28	100,56
131	11,38	22,76	39,00	78,00	179	14,74	29,48	50,52	101,04
132	11,45	22,90	39,24	78,48	180	14,81	29,62	50,76	101,52
133	11,52	23,04	39,48	78,96	181	14,88	29,76	51,00	102,00
134	11,59	23,18	39,72	79,44	182	14,95	29,90	51,24	102,48
135	11,66	23,32	39,96	79,92	183	15,02	30,04	51,48	102,96
136	11,73	23,46	40,20	80,40	184	15,09	30,18	51,72	103,44
137	11,80	23,60	40,44	80,88	185	15,16	30,32	51,96	103,92
138	11,87	23,74	40,68	81,36	186	15,23	30,46	52,20	104,40
139	11,94	23,88	40,92	81,84	187	15,30	30,60	52,44	104,88
140	12,01	24,02	41,16	82,32	188	15,37	30,74	52,68	105,36
141	12,08	24,16	41,40	82,80	189	15,44	30,88	52,92	105,84
142	12,15	24,30	41,64	83,28	190	15,51	31,02	53,16	106,32

Tarifná vzdialenosť	Týždenné jedno-smerné	Týždenné oboj-smerné	Mesačné jedno-smerné	Mesačné oboj-smerné	Tarifná vzdialenosť	Týždenné jedno-smerné	Týždenné oboj-smerné	Mesačné jedno-smerné	Mesačné oboj-smerné
km	v eurách	v eurách	v eurách	v eurách	km	v eurách	v eurách	v eurách	v eurách
191	15,58	31,16	53,40	106,80	201	16,28	32,56	55,80	111,60
192	15,65	31,30	53,64	107,28	202	16,35	32,70	56,04	112,08
193	15,72	31,44	53,88	107,76	203	16,42	32,84	56,28	112,56
194	15,79	31,58	54,12	108,24	204	16,49	32,98	56,52	113,04
195	15,86	31,72	54,36	108,72	205	16,56	33,12	56,76	113,52
196	15,93	31,86	54,60	109,20	206	16,63	33,26	57,00	114,00
197	16,00	32,00	54,84	109,68	207	16,70	33,40	57,24	114,48
198	16,07	32,14	55,08	110,16	208	16,77	33,54	57,48	114,96
199	16,14	32,28	55,32	110,64	209	16,84	33,68	57,72	115,44
200	16,21	32,42	55,56	111,12	210	16,91	33,82	57,96	115,92

7. V prílohe časť H tabuľka cestovného znie:

Číslo pásma	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
	km	v eurách
1	1 - 50	0,15
2	51 - 100	0,30
3	101 - 150	0,45
4	151 - 200	0,60
5	201 - 250	0,75
6	251 - 300	0,90
7	301 - 350	1,05
8	351 - 400	1,20
9	401 - 450	1,35
10	451 - 500	1,50
Za každých ďalších i len začatých 50 km		0,15

8. V prílohe časť I bod 13 prvý odsek znie:

„Osobitné cestovné podľa časti E pre rodičov alebo iných zákonných zástupcov na návštevy detí s telesným, mentálnym alebo zmyslovým postihnutím alebo chronicky chorých, umiestnených v školských zariadeniach, v zariadeniach sociálnych služieb, zariadeniach sociálnoprávnej ochrany detí a sociálnej kurately a v zdravotníckych zariadeniach a na návštevy detí v zariadeniach sociálnoprávnej ochrany detí a sociálnej kurately na území Slovenskej republiky sa poskytuje na preukaz vystavený a potvrdený zariadením alebo školou, v ktorom je dieťa umiestnené.“

Čl. II

Tento výnos nadobúda účinnosť 1. novembra 2011.

Peter Vrátny, v. r.

Metodický pokyn č. 57/2011

na riešenie protipožiarnej bezpečnosti podzemných objektov stavieb (železničných staníc a zastávok) pre projekt „Prepojenie železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave: ŽSR, Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka – Bratislava Petržalka, ŽSR Bratislava – železničné zapojenie Letiska M. R. Štefánika“.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v súlade s § 4 písm. k) zákona č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) vydáva metodický pokyn na riešenie protipožiarnej bezpečnosti podzemných objektov stavieb (železničných staníc a zastávok) pre projekt „Prepojenie železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave: ŽSR, Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka – Bratislava Petržalka, ŽSR Bratislava – železničné zapojenie Letiska M. R. Štefánika“.

§ 1

Základné pojmy

- (1) Na účely tohto metodického pokynu sú používané aj základné pojmy a definície podľa STN 92 0101 Požiarne bezpečnosť stavieb. Názvoslovie, smernice č. 6/2003 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR z 11.07.2003 o koncepcii protipožiarnej bezpečnosti pri navrhovaní nových železničných tunelov (ďalej len „smernica č. 6/2003“), zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a rozhodnutia Komisie č. 2008/163/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom bezpečnosť v železničných tuneloch v systéme transeurópskych konvenčných a vysokorýchlostných železníc (ďalej len „TSI - bezpečnosť v železničných tuneloch“).
- (2) Projekt TEN-T je železničná dráha¹⁾ prevádzkovaná elektrickými vozidlami, ktorá je umiestnená na samostatnom telese pod zemou, na povrchu alebo na moste; oddelená od ostatných druhov dopravy, v rámci ktorého bude vybudovaná
 1. podzemná železničná trať spájajúca železničnú stanicu Bratislava predmestie a železničnú stanicu Bratislava Petržalka, na ktorej bude umiestnená nová podzemná železničná stanica Bratislava filiálka (ďalej len „žst. Ba filiálka“) a nové podzemné železničné zastávky Bratislava Slovany, Bratislava Nivy a Bratislava centrum (ďalej len „zast. Ba Slovany, Ba Nivy a Ba centrum“),
 2. nová podzemná železničná stanica Bratislava letisko (ďalej len „ŽST Ba letisko“), ktorá bude napojená dvomi jednokoľajnými traťami od železničnej stanice Bratislava ÚNS a od železničnej stanice Bratislava Nové Mesto.Základné technické parametre podzemných úsekov sú uvedené v prílohe č. 1.
- (3) Železničná stanica/zastávka Projektu TEN-T²⁾ je stavebný objekt, ktorý svojím stavebným riešením a technickou vybavenosťou poskytuje prepravné služby cestujúcim a prepravcom, obvykle spojená s priestormi pre zabezpečenie dopravnej prevádzky (technologické priestory) a ktorý je konštrukčne a dispozične riešený tak, aby v prípade vzniku požiaru umožnil rýchlu a bezpečnú evakuáciu osôb.
- (4) Vestibul/podchod je verejná podzemná alebo nadzemná časť stanice/zastávky umožňujúca vstup na nástupisko pre cestujúcich a prípadne aj do technologických priestorov.
- (5) Hlavná staničná hala je ústredný verejný priestor stanice slúžiaci na prístup cestujúcej verejnosti k vlakom, na ktorý nadväzujú ostatné priestory určené na odbavenie cestujúcich a pre ďalšie služby poskytované cestujúcim, v priestore ktorom môžu byť umiestnené aj disponibilné priestory; z haly môže byť prístupné aj technické alebo technologické zázemie stanice.

¹⁾ § 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

²⁾ O zaradení stanice/zastávky medzi podzemné alebo nadzemné objekty Projektu TEN-T rozhoduje poloha nástupísk pre cestujúcich. Pokiaľ je podlaha najnižšie položeného nástupiska nižšie ako 5 m pod úrovňou voľného príľahlého upraveného terénu, alebo sa nachádza v podzemnom podlaží okolitej zástavby, ktorá neumožňuje prirodzený odvod tepla a splodín horenia z úrovne nástupiska, potom sa jedná o podzemný objekt Projektu TEN-T. Upravený terén sa posudzuje do vzdialenosti 3 m od obvodovej steny objektu.

Požiarne výška je výška podzemnej alebo nadzemej časti stavby, meraná od podlahy 1.nadzemného podlažia po podlahu posledného požiarneho podlažia.

- (6) Priestor bez požiarneho rizika je časť požiarneho úseku, ktorý je súčasťou nehorľavého konštrukčného celku stavby, v ktorom nie je sústredené požiarne zaťaženie, výpočtové požiarne zaťaženie je $p_v \leq 3,5 \text{ kg.m}^{-2}$ alebo $p_v \leq 7,5 \text{ kg.m}^{-1}$ a súčiniteľ horľavých látok $a \leq 1,1$ a tento priestor je ohraničený konštrukčnými prvkami druhu D1, ktoré majú požiaru odolnosť aspoň 30 minút a pokiaľ sú v týchto ohraničujúcich konštrukciách otvory, sú uzatvárateľné požiarne uzávermi druhu D1, plniacimi kritérium EW s 30 minútovou požiarou odolnosťou okrem otvorov v obvodových stenách.
- (7) Technologické priestory sú uzavreté priestory stanice/zastávky, slúžiace pre technické zabezpečenie prevádzky, údržbu a ochranu objektov Projektu TEN-T. Disponibilné priestory neslúžia dopravným a prevádzkovým potrebám stanice. Ich riešenie bude spracované v rámci samostatného projektu, ktorý súčasne stanoví potrebu ich vybavenia stabilným hasiacim zariadením (ďalej len „SHZ“), elektrickou požiarou signalizáciou (ďalej len „EPS“) a vo vytypovaných prípadoch aj zariadením na odvod tepla a splodín horenia.
- (8) Nástupisko pre cestujúcich je verejná časť stanice/zastávky, vedená súbežne s príľahlou koľajou, s upravenou zvýšenou plochou, určená na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, prípadne na manipuláciu s batožinou. Je priamo prepojené vertikálnymi komunikáciami s hlavnou staničnou halou, vestibulom alebo podchodom. Nástupiská môžu byť jednostranné s jednou nástupnou hranou alebo ostrovné, obojstranné s mimoúrovňovým prístupom.
- (9) Nechránená úniková cesta (ďalej len „NUC“) je trvale voľná horizontálna aj vertikálna komunikácia, ktorá nie je od ostatných priestorov požiarneho úseku oddelená požiarne odolnými deliacimi konštrukciami. V podzemných priestoroch stanice/zastávky je vetraná zariadeniami staničnej vzduchotechniky, v nadzemných priestoroch stanice/zastávky je vetraná prirodzene, alebo zariadeniami staničnej vzduchotechniky. Môže byť použitá na spojenie technologických priestorov stanice/zastávky s voľným priestranstvom, s redukovane chránenou únikovou cestou alebo chránenou únikovou cestou. NUC môže spájať aj jednotlivé časti technologického priestoru medzi sebou.
- (10) Redukovane chránená úniková cesta (ďalej len „RCHUC“) je požiarne odolnou stavebnou konštrukciou chránený priestor začínajúci otvoreným vstupným portálom na nástupisku stanice/zastávky do priestoru otvoreného pevného schodiska alebo pevného schodiska s eskalátormi, či samotnými eskalátormi, pokračujúca komunikačným priestorom v hlavnej staničnej hale stanice prípadne vo vestibule stanice/zastávky, v prvom podzemnom podlaží a končiacia na voľnom priestranstve. Pretože priestor RCHUC nie je na úrovni nástupiska (požiarne riziko z horiaceho vlaku v stanici/zastávke) chránený požiarne odolným uzáverom, prienik dymu do RCHUC na nástupisku eliminuje prirodzené podtlakové prúdenie čerstvého vzduchu proti smeru úniku osôb v RCHUC, zabezpečované intenzívnym odsávaním tepla a splodín horenia v priestore nad koľajiskom a to lokálne a cielene v mieste horiacej časti vlakovej súpravy. Tento režim platí pri požiari v úrovni nástupiska. Pre prípad požiaru v úrovni 1.PP platí režim reverzácie ventilátorov požiarneho vetrania. Všetky prevádzkové a disponibilné priestory, z ktorých bude vstup do vestibulu alebo do staničnej haly budú požiarne oddelené.
- (11) Chránená úniková cesta (ďalej len „CHUC“) je trvale voľná vertikálna aj horizontálna komunikácia, ktorá je od ostatných priestorov stanice/zastávky ako aj tunelu oddelená požiarne odolnými deliacimi konštrukciami a tvorí samostatný požiarne úsek. Slúži pre únik osôb, vrátane osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu, z nástupísk, prípadne aj technologických priestorov stanice/zastávky ako aj z tunelu s vyústením do exteriéru stavby. Pri vstupoch do CHUC musia byť inštalované tlačidlové hlásiče EPS. V CHUC nesmú byť žiadne zariadenia, ani iné zariadenia, zužujúce priechodnú šírku cesty. Nesmú byť ňou voľne vedené vzduchotechnické rozvody, neslúžiace vetraniu CHUC, tiež voľne vedené elektrické rozvody a rozvádzače nezabezpečujúce jej prevádzku, pokiaľ tieto nie sú od priestorov chránenej cesty oddelené konštrukciami D1 s požiarou odolnosťou EI 90 minút.
- (12) Vertikálne komunikácie sú pevné schodiská (súčasť CHUC, RCHUC alebo NUC), eskalátory (súčasť RCHUC) a veľkokapacitné výťahy (evakuačno-požiarne a prevádzkové), ktoré slúžia pre vstup a výstup osôb do podzemných priestorov staníc/zastávok a tunelov Projektu TEN-T. V prípade vzniku požiaru zabezpečujú bezpečnú evakuáciu osôb z ohrozených priestorov (mimo prevádzkových výťahov). Pre účinný hasebný zásah hasičov sú na vopred určených miestach vybudované zvislé vstupy.
- (13) Za koniec únikovej cesty z podzemnej stanice/zastávky ako aj z k nej príľahlého tunela sa považuje výstup na voľné priestranstvo alebo do bezpečnej oblasti podľa ods. 21.
- (14) Traťový tunel, staničný tunel je podzemný objekt, v ktorom je umiestnená trať Projektu TEN-T. Tvorí ho stavba koľajového spodku (tunel) a koľajový zvršok (koľajnice, koľajnicový podklad, drobné koľajivo, výhybky a iné).
- (15) Štôlna je priechodná chodba spájajúca dva samostatné, jednokoľajné, súbežné tunely Projektu TEN-T a v prípade požiaru v niektorom z nich slúži pre bezpečnú evakuáciu požiarom ohrozených osôb do druhého, požiarom neohrozeného tunela, ktorý, po splnení kritérií uvedených v ods. 21, je bezpečnou oblasťou. Štôlna je v prípade vzniku požiaru v niektorom zo súbežných tunelov zároveň vnútornou zásahovou cestou pre hasičov ako aj pre iné záchranné zložky.
- (16) Otvorený objekt je voľne stojaci stavebný objekt, čiastočne alebo úplne bez obvodových stien, alebo s trvalo otvorenými otvormi v obvodových stenách, prípadne v strešných konštrukciách.

- (17) Únikový chodník slúži pre núdzový výstup osôb z vlakovej súpravy v prípade mimoriadneho zastavenia vlaku mimo stanic/zastávku v tuneli, prípadne ako náhradná úniková možnosť pre únik osôb z nástupiska stanice/zastávky. Umiestňuje sa po tej strane koľajiska, kde sú situované únikové východy z tunelovej rúry. Únikové chodníky musia byť realizované výlučne z materiálov triedy reakcie na oheň A1fl, A2fl-s1.
- (18) Koľajisko je zariadenie koľajového zvršku, ktorým sú koľajnice, koľajové križovatky, koľajnicový podklad s drobným koľajivom, výhybky atď.
- (19) Prechod cez koľaje je úrovňové križovanie komunikácie s koľajiskom, umožňujúce v prípade mimoriadnej udalosti núdzový prechod osôb z jedného jednostranného nástupiska na druhé, prípadne z jednej strany dvojkoľajného tunela na druhú. Umiestňuje sa na oboch koncoch nástupísk a v mieste vstupov do únikových východov z dvojkoľajných tunelov. Prechod cez koľaje musí byť realizovaný z materiálov triedy reakcie na oheň A1.
- (20) Prevádzkovo-technologický dispečing je priestor, z ktorého je počas celých 24 hodín riadená prevádzka trati Projektu TEN-T. Sústreďujú sa v ňom všetky zvukové a obrazové informácie, prenášané zo staníc/zastávok a medzistaničných úsekov Projektu TEN-T a tiež vozidiel vlakovej súpravy. Prevádzkovo-technologický dispečing zabezpečuje zber, triedenie a spracovávanie údajov pre riadenie chodu vlakovej dopravy, technických a technologických zariadení, vrátane kontroly cestujúcich v priestoroch objektov Projektu TEN-T.
- (21) Bezpečná oblasť je podzemná stanica/zastávka a miesto na konci terénneho zárezu vedúceho k portálu tunela (portál tunela bude prístupný po železobetónovej ploche trate) – nástupné plochy, kde vzhľadom na TSI – bezpečnosť v železničných tuneloch, platia nasledujúce kritériá:
- a) podmienky umožňujú prežiť,
 - b) prístup pre ľudí je možný s pomocou aj bez pomoci,
 - c) ľudia sa môžu zachraňovať vlastnými prostriedkami, ak majú na to príležitosť, alebo môžu počkať na záchranu záchrannými službami s použitím postupov podrobne uvedených v núdzovom pláne,
 - d) komunikácia s radiacim strediskom manažéra infraštruktúry je možná, buď prostredníctvom mobilného telefónu, alebo pevného spojenia.

Bezpečnou oblasťou (pokiaľ budú splnené vyššie uvedené kritériá) môže byť pri dvoch súbežných jednokoľajných tuneloch aj tunel, v ktorom nie je požiar.

- (22) Osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu sú osoby so zníženou sluchovou alebo zrakovou schopnosťou vnímania, osoby so zníženou pohyblivosťou, prípadne osoby odkázané na čiastočnú pomoc iných osôb (napr. invalidi, deti mladšie ako 6 rokov) a osoby staršie ako 60 rokov. Tieto osoby budú mať možnosť využiť pre únik z podzemných alebo nadzemných priestorov staníc/zastávok objektov stavieb Projektu TEN-T v prípade požiaru evakuačno-požiarna výťahy.
- (23) Osoby neschopné samostatného pohybu sú deti do 3 rokov a osoby pod dozorom. Tieto osoby budú mať možnosť využiť pre únik z podzemných alebo nadzemných priestorov staníc/zastávok objektov stavieb Projektu TEN-T v prípade požiaru evakuačno-požiarna výťahy.
- (24) Vnútroň alebo vonkajší zhromažďovací priestor je priestor na zhromaždenie viac ako 200 osôb, v ktorom pripadá na jednu osobu najmenej 0,4 m² a najviac 4,0 m². Vnútroňým zhromažďovacím priestorom nesmú byť voľne vedené rozvody potrubia na horľavé látky, voľne vedené rozvody vzduchotechnických zariadení okrem tých, ktoré zabezpečujú vetranie týchto priestorov ako aj voľne vedené elektrické rozvody a rozvádzače okrem rozvodov a rozvádzačov zabezpečujúcich jeho prevádzku.
- (25) Nadštandardným pripojením sa rozumie dodávka elektrickej energie v 1. stupni podľa technickej normy³⁾. Za nezávislý zdroj v distribučnej sieti sa považuje uzol prenosovej siete 400 kV alebo uzol 110 kV, v ktorom sú na rôznych prípojnicových vedeniach pripojené vedenia rôznych uzlov 400 kV alebo 110 kV. Pri zabezpečení trvalej dodávky elektrickej energie pre elektrické zariadenia, ktoré sú v prevádzke počas požiaru musia byť rešpektované príslušné ustanovenia technickej normy⁴⁾.
- (26) Voľné priestranstvo (rozptyľové plochy, komunikačné plochy pre chodcov, parkovacie a odstavné plochy pre motorové vozidlá/okrem plôch vymedzených na státie vozidiel/, neprejazdné miestne a účelové komunikácie vrátane obrátisk, spevnené plochy a plochy trávnikov) je miesto, na ktoré vedú únikové cesty, má umožňovať odchod osôb od stavby najmenej v šírke zodpovedajúcej súčtu širok (počtu únikových pruhov) všetkých únikových ciest, ktoré naň ústia a tiež musí umožňovať pobyt všetkých osôb zo stavby pri hustote najviac 4 osoby na 1 m². Plochu voľného priestranstva nesmie prerušovať prejazdná pozemná komunikácia.

³⁾ STN 34 1610 Elektrotechnické predpisy STN. Elektrický silnoprúdový rozvod v priemyselných prevádzkach.

⁴⁾ STN 92 0203 Požiarna bezpečnosť stavieb. Trvalá dodávka elektrickej energie pri požiaroch.

Charakteristika dopravného systému

§ 2 Prevádzka

- (1) Prevádzka musí spĺňať požiadavky uvedené v osobitnom predpise⁵⁾.
- (2) Konštrukcia pevných zariadení, koľajových vozidiel a voľba použitých materiálov musí smerovať k obmedzeniu vzniku, šírenia a účinkov ohňa a splodín horenia v prípade požiaru.
- (3) Všetky materiály musia byť vybrané, rozmiestňované a používané takým spôsobom, aby v prípade vzniku požiaru bola obmedzená tvorba škodlivých emisií splodín horenia.
- (4) Materiály používané vo vlakoch a v infraštruktúre musia zabraňovať tvorbe emisií takých splodín horenia, ktoré sú pre životné prostredie škodlivé a nebezpečné, predovšetkým v prípade požiaru.
- (5) V príručke povinností a predpisov pre strojvodcu musia byť stanovené podmienky pre prevádzkované trasy a koľajové vozidla používané na týchto trasách za normálnej prevádzky a v mimoriadnych situáciách, s ktorými sa môže strojvodca stretnúť.
- (6) Všetky informácie nevyhnutné pre použitie koľajových vozidiel týkajúcich sa normálnych i mimoriadnych situácií, ktoré musí obsluha vlakov poznať, musia byť zahrnuté v dokumente, alebo na elektronickom nosiči dát označenom "Príručka pre obsluhu vlaku o koľajovom vozidle"; príručku pre obsluhu vlaku o koľajovom vozidle vypracúva železničný podnik.
- (7) Prevádzkovatelia infraštruktúry, v spolupráci so železničným podnikom, stanovujú scenáre a postupy pre riešenie týchto mimoriadnych udalostí: nehoda, záchrana osôb, poruchy koľajových vozidiel, evakuácia cestujúcich. Železničné podniky a prevádzkovatelia infraštruktúry zohľadnia tieto scenáre a postupy v príručkách povinností a predpisov a vo svojich predpisoch týkajúcich sa vzdelávania zamestnancov.

§ 3 Vozidlá

- (1) Vozidlá musia spĺňať požiadavky uvedené v osobitnom predpise⁶⁾.
- (2) Konštrukcie životne dôležitých zariadení – jazdného, trakčného, brzdového ako aj riadiaceho systému musia byť riešené tak, aby v situácii špecifickej poruchy umožnili vlaku pokračovať v jazde a aby zariadenia, ktoré zostávajú v prevádzke, neboli nepriaznivo ovplyvňované. Vlaky musia byť vybavené vlakovým dorozumievacím systémom zaisťujúcim komunikáciu sprievodcov vlaku a pracovníkov riadenia trate s cestujúcimi.
- (3) Vlaky musia byť vybavené núdzovým osvetľovacím systémom s dostatočnou intenzitou a dobou osvetlenia. Vstupné dvere do vagónov musia mať zabudovaný systém otvárania a zatvárania zaručujúci bezpečnosť cestujúcich. Touto požiadavkou sa zaoberá špecifikácia funkcií ovládania dverí a obmedzení týkajúcich sa možnosti odomknutia dverí.
- (4) Všetky materiály musia byť vybrané, rozmiestňované a používané takým spôsobom, aby v prípade vzniku požiaru obmedzili emisie škodlivých a nebezpečných splodín horenia.
- (5) Bdelosť strojvodcu musí byť kontrolovaná; ak nedôjde k jeho reakcii, musí byť automaticky použitá núdzová brzda vlakovej súpravy.
- (6) Vlakový palubný riadiaci systém musí umožňovať sprievodcom vo vlaku zavrieť a zablokovať dvere pred odjazdom vlaku. Sprievodca vlaku musí mať k dispozícii ovládacie zariadenie umožňujúce uvoľnenie dverí samostatne na každej strane, aby ich cestujúci mohli otvárať po zastavení vlakovej súpravy. Toto ovládacie zariadenie musí byť prístupné z vonkajšej, ale aj z vnútornej strany koľajového vozidla. Rozmery dverí vagóna musia za normálnej prevádzky umožniť plynulú evakuáciu cestujúcich v priebehu 3 minút.
- (7) Vozidlá musia mať minimálny počet núdzových východov na každej strane a musia spĺňať tieto pravidlá:
 - a) vzdialenosť medzi každým sedadlom pre cestujúcich a núdzovým východom musí byť vždy menšia ako 16 m,
 - b) v každom vozidle o kapacite do 40 cestujúcich, musia byť aspoň dva núdzové východy a v každom vozidle o kapacite viac ako 40 cestujúcich, musia byť viac ako dva núdzové východy.

⁵⁾ Rozhodnutie Komisie Európskych spoločenstiev č. 2002/734/ES z 30.5.2002 o technickej špecifikácii interoperability subsystému prevádzky systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

⁶⁾ Rozhodnutie Komisie Európskych spoločenstiev č. 2002/735/ES z 30.5.2002 týkajúce sa technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystému „vozový park“ systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES.

- (8) Zariadenia inštalované v koľajových vozidlách (predovšetkým automatické brzdenie) umožňujú strojvodcovi zasiahnuť v každom prípade do procesu brzdenia, aby mohol zvoliť miesto zastavenia vlaku, alebo po zastavení ho znovu spojzdať.
- (9) Pri vyhlásení požiaru v interoperabilnom vlaku musia byť vlakové súpravy schopné pokračovať v prevádzke ešte 15 minút rýchlosťou najmenej 80 km/h. Požiar vzniknutý v priestore vlaku vystavenom prirodzenej výmene vzduchu sa nesmie po dobu aspoň 15 minút šíriť do ďalších oblastí interoperabilného vlaku.
- (10) Cestujúci a sprievodca vlaku musia byť chránení pred nebezpečenstvom požiaru. Po dobu aspoň 15 minút musí byť zaistená protipožiarna odolnosť:
 - a) priestorov medzi vysokonapäťovým elektrickým zariadením a priestorov pre cestujúcich a sprievodcu vlaku,
 - b) priestorov medzi dvoma koľajovými vozidlami v jednej vlakovej súprave alebo viacerými jednotkami.
- (11) Priestory s vysokonapäťovým elektrickým zariadením a časti vlakovej súpravy, ktoré nie sú pre sprievodcu vlakov súpravy alebo pre cestujúcich priamo viditeľné a ktoré môžu byť zdrojom požiaru, musia byť vybavené požiarotechnickými zariadeniami (napr. EPS, SHZ a iné), časti vlakov, ktoré majú byť takto vybavené, musia byť v rámci celkového posúdenia nebezpečenstva požiaru identifikované.
- (12) S cieľom zabrániť požiaru musia byť použité materiály s nízkou horľavosťou a elektrická inštalácia musí vyhovovať príslušným európskym špecifikáciám.
- (13) V prípade požiaru v uzavretých oblastiach vlakov súpravy nesmie materiál vo vlaku uvoľňovať také splodiny, ktoré by mohli ohroziť evakuovaných cestujúcich a posádku.
- (14) Pre boj s požiarom musí byť sprievodcovi vlaku a cestujúcim vo vlaku k dispozícii dostatočný počet hasiacich prístrojov.
- (15) Funkcie a zariadenia špecifikované v osobitnom predpise⁶⁾ a uvedené v tomto metodickom pokyne musia byť monitorované zariadeniami na zistenie požiaru, pretože v prípade ich výpadku alebo prevádzkovej chyby predstavujú závažné ohrozenie bezpečnosti.
- (16) Aby bola vo vlakov súprave zabezpečená ochrana a bezpečnosť v prípade všetkých typov núdzových situácií, vrátane požiaru, musí byť interoperabilný vlak vybavený núdzovým osvetľovacím systémom. Tento systém musí v priestoroch pre cestujúcich ako aj v služobných priestoroch poskytovať počas minimálnej prevádzkovej doby dostatočnú intenzitu osvetlenia. Prevádzková doba po výpadku trolejového vedenia musí byť aspoň 3 hodiny. Intenzita osvetlenia na úrovni podlahy musí byť aspoň 5 luxov.
- (17) Vlaky musia byť vybavené komunikačnými prostriedkami pre internú komunikáciu sprievodcu vlaku, hlavne medzi strojvodcom a pracovníkmi obsluhy vlaku v priestoroch pre cestujúcich. Toto zariadenie musí byť schopné zostať v pohotovosti a funkčne nezávislé na trakčnom napájaní najmenej počas 3 hodín.
- (18) Uvedeným podmienkam musia vyhovovať aj tzv. mestské vlaky, ktoré budú na železničnú trať vchádzať v odbočke Dunaj a prípadne nebudú prevádzkované železničným podnikom.

§ 4

Všeobecné informácie

- (1) Riziká vzniku mimoriadnej udalosti sa môžu pri železničnej doprave vyskytovať najmä z dôvodu:
 - a) stretu železničných vozidiel z inými vozidlami; takéto prípady sa prakticky vyskytujú na úrovňových železničných priecestiach, či už sú nezabezpečené, alebo zabezpečené; dôvodom stretu je vždy vozidlo cestnej dopravy, ktorého vodič nedodrží platné predpisy o prednosti v jazde,
 - b) zlyhania vlastného železničného dopravného systému, ktorý môže vzniknúť zlyhaním techniky alebo zlyhaním ľudského činiteľa.
- (2) Všetci zamestnanci zúčastnení na prevádzke dopravy
 - a) sú školení z príslušných prevádzkových predpisov, v priebehu výkonu zamestnania sú pravidelne skúšaní a v prípade zmien prevádzkových podmienok a predpisov sú preškolení,
 - b) pred nástupom do zamestnania sú podrobení overením zdravotnej a psychickej spôsobilosti a takéto overovanie sa pravidelne opakuje,
 - c) ktorí sa nezúčastnia v predpísaných intervaloch skúšok, školení a zdravotných prehliadok, alebo nevyhovujú predpísaným požiadavkám, nemôžu svoju prácu ďalej vykonávať.
- (3) Prevádzkové predpisy používané pri riadení železničnej dopravy pokrývajú celú oblasť všetkých činností súvisiacich s prevádzkovaním dopravy až po údržbu a opravy technických a technologických zariadení.
- (4) Vlaky železničnej dopravy sú vedené v predpísanom režime následne za sebou idúcich vlakov na základe spracovaného grafikonu vlakov dopravy. Zabezpečovacie zariadenie kontroluje voľnosť úseku dráhy pred vlakovou súpravou a povoľuje vjazd do tohoto úseku len vtedy, keď predchádzajúci vlak takýto úsek celý opustil.

- (5) Riadenie železničnej dopravy je diaľkové z centrálného dopravného dispečingu. Prenos údajov z traťového zabezpečovacieho zariadenia do centrálného dopravného dispečingu a na stanovisko rušnovodiča každého vlaku je automatický, obojsmerný s možnosťou dispečera vstupovať v prípade potreby do riadenia dopravnej činnosti. Prevádzkový personál má zabezpečené nepretržité spojenie s centrálnym dopravným dispečingom pomocou mobilných prostriedkov. Pre prípad mimoriadnych okolností sú na trati situované aj prostriedky pevného telefónneho spojenia.

Scenáre mimoriadnych udalostí

§ 5

Definícia

- (1) Mimoriadne (rizikové) udalosti v železničnej prevádzke môžeme rozdeliť na neplánované (neočakávané) zastavenie vlakovej súpravy v medzistaničnom úseku a v stanici a to:
- bez prítomnosti ohňa, ku ktorým zaraďujeme vykoľajenie, náraz do predchádzajúcej súpravy, zrážku vlakov v dvojkolajných úsekoch ako dôsledok vykoľajenia,
 - s prítomnosťou ohňa, ktoré môžu vzniknúť pri skrate na elektrickom zariadení vo vlakovej súprave, alebo nedbalosťou cestujúceho. Predpokladá sa, že požiar sa začne šíriť v jednom osobnom vlaku alebo hnacom vozidle a rozšíri sa 15 minút po vznietení.
- (2) Vykoľajenie môže nastať v mieste kolajových rozvetvení, v ostatných úsekoch trate prevažne vznikom lomu kolajnice. Vznik lomu kolajnice je možné znížiť predpísaním podmienky zabudovania takých kolajníc do podzemných úsekov trate, u ktorých bude možný výskyt lomu znížený (defektoskopia kolajníc) a ich pravidelnou kontrolou v predpísaných intervaloch. Vzhľadom na stálu teplotu v podzemných priestoroch sa iný dôvod vzniku poruchy na železničnej trati, pri ktorom by mohlo dôjsť k vykoľajeniu nepredpokladá.
- (3) V prípade mimoriadnej situácie vzniku požiaru je potrebné zastaviť vlak pred vjazdom do tunelového úseku a v prípade, že požiar vznikne už pri jazde v podzemnom úseku dostať vlak mimo podzemný úsek, minimálne však do najbližšej železničnej stanice alebo zastávky.
- (4) Pri vzniku mimoriadnej udalosti až do príchodu záchranných zložiek, vlaková čata preberá zodpovednosť za organizáciu evakuácie cestujúcich.
- (5) Vozidlá vlakovej súpravy a všetky podzemné priestory sú vybavené potrebným značením pre zvládnutie mimoriadnej udalosti. Podzemné priestory sú vybavené únikovými cestami a informačným značením pre umožnenie evakuácie v optimálnom čase. Organizácia evakuácie samozáchranou v medzistaničných tunelových úsekoch je nevyhnutným predpokladom pre zvládnutie mimoriadnej udalosti aj v prípade, že sa požiar vyskytne mimoriadne, nakoľko priame nasadenie záchranných zložiek pri požiari je nepravdepodobné.

§ 6

Úloha záchranných zložiek

Od záchranných zložiek sa očakáva, že budú vykonávať tieto činnosti:

- pri mimoriadnej udalosti bez prítomnosti ohňa poskytnú prvú zdravotnícku pomoc cestujúcim, ktorí sú zranení a evakuujú cestujúcich, ktorí nie sú schopní samozáchranu, pričom čas na uvedené činnosti nie je limitovaný,
- pri mimoriadnej udalosti s prítomnosťou ohňa sa snažia zachrániť ľudí, ktorí sa nemôžu dostať do bezpečnej oblasti, poskytnú prvú zdravotnícku pomoc evakuovaným, bojujú proti požiaru v rozsahu nevyhnutnom na ich vlastnú ochranu a ochranu ľudí zasiahnutých nehodou a vykonávajú evakuáciu z bezpečných oblastí vo vnútri tunela na voľné priestranstvo, pričom čas na uvedené činnosti je limitovaný.

§ 7

Vetrание objektov Projektu TEN-T

- Odvod tepla a splodín horenia z kolajiska (úroveň nástupiska) – jedná sa o nútený systém vetrания, ktorý z dôvodu ochrany osôb (obmedzenie rozšírenia zadymenia) na nástupiskách v prípade požiaru vlakovej súpravy, odvádza teplo a splodiny horenia systémom riadených požiarных klapiek priamo z priestoru kolajiska v mieste požiaru súpravy cez odvodné vzduchotechnické kanály a šachty nad terén.
- Odvod tepla a splodín horenia z disponibilných priestorov – jedná sa o nútený/prirodzený systém vetrания (podľa dispozície konkrétneho disponibilného priestoru), ktorý z dôvodu zamedzenia prípadného prieniku dymu a splodín horenia do staničných hál alebo vestibulov staníc/zastávok bude v týchto disponibilných priestoroch inštalovaný.

- (3) Odvod tepla a splodín horenia z komunikačných priestorov – jedná sa prirodzený systém, ktorý bude inštalovaný v prípadných oceľových konštrukciách s presklennými výplňami nad hlavnou staničnou halou, vstupným vestibulom/podchodom (nejedná sa o prístrešky nad vstupmi). Uvedené zariadenie bude nutné navrhnuť vtedy, keď vyplynie požiadavka na zníženie tepelného namáhania týchto konštrukcií a súčasne aj ochrany unikajúcich osôb.

§ 8

Podmienky protipožiarnej bezpečnosti

Riešenie protipožiarnej bezpečnosti je založené na:

- predpokladanom scenári mimoriadnych udalostí vo väzbe na platné technické špecifikácie interoperability⁷⁾, prípadne doplnené samostatnou analýzou rizík,
- zabránení šírenia požiaru vhodným požiarovým členením priestorov staníc a tunelov na požiarne úseky a stavené konštrukcie,
- riešení ochrany a sebazáchrany osôb z priestorov staníc/zastávok a tunelov v prípade mimoriadnej udalosti (únikové cesty),
- odstupových vzdialenostiach,
- realizácii zariadení pre protipožiarne zásah,
- vybavení priestorov požiaro-technickými a bezpečnostnými zariadeniami,
- znížením rizika z technických zariadení stavieb.

§ 9

Predpokladaný scenár mimoriadnych udalostí

- Vlastné stanice/zastávky je možné prevádzkovo rozdeliť na verejné a služobné priestory. Služobné priestory sú väčšinou bezobslužné technologické miestnosti, verejné priestory (nástupisko, staničné haly/vestibuly, podchody) sa vyznačujú výskytom vysokého počtu osôb, čo kladie veľké nároky na zaistenie ich bezpečnosti v prípade akejkoľvek mimoriadnej udalosti.
- Tunely podľa prílohy č. 1 na trase majú dĺžku od 60 m do 2079 m. Väčšinu medzistaničných úsekov tvoria podľa čl. 2, ods. 1 písm. a) smernice č. 6/2003 krátke tunely (do 1000 m). Úseky spájajúce zast. Ba Slovany a ŽST Ba filiálka (dĺžka 1142 m), ŽST Ba filiálka a zast. Ba Nivy (dĺžka 1307 m), zast. Ba centrum a portál Petržalka (dĺžka 2079 m), portál ÚNS a ŽST Ba letisko (dĺžka 1033 m) a portál Nové Mesto a ŽST Ba letisko (dĺžka 1895 m) sú podľa čl. 2, ods. 1 písm. b) smernice č. 6/2003 stredné tunely (nad 1000 m do 15 000 m), avšak svojou dĺžkou sú na spodnej hranici limitnej dĺžky.
- Železničné koľajové vozidlá vlakov mestskej hromadnej dopravy, ktoré budú mať možnosť zastaviť aj v železničných zastávkach, ktoré sú bezpečnými oblasťami, budú musieť spĺňať požiadavky požiarne – bezpečnostnej kategórie A a ich konštrukčné riešenie a stavba umožnia bočnú evakuáciu. Vlak bude v prípade uvedenia požiarneho poplašného zariadenia do činnosti pokračovať v ceste do bezpečnej oblasti, ktorá môže byť vzdialená najviac 4 minúty jazdy za predpokladu, že vlak je schopný ísť rýchlosťou 80 km.hod⁻¹ a za predpokladu, že budú splnené požiadavky na brzdy ustanovené v osobitnom predpise⁸⁾.
- Železničné koľajové vozidlá vlakov regionálnej a diaľkovej dopravy, ktoré budú mať možnosť zastaviť len na železničných staničiach a pri portáloch, ktoré sú bezpečnými oblasťami, budú musieť spĺňať požiadavky požiarne - bezpečnostnej kategórie B a ich konštrukčné riešenie a stavba umožnia bočnú evakuáciu. Vlak bude v prípade uvedenia požiarneho poplašného zariadenia do činnosti pokračovať v ceste do bezpečnej oblasti, ktorá môže byť vzdialená najviac 15 minút jazdy za predpokladu, že vlak je schopný ísť rýchlosťou 80 km.hod⁻¹ a za predpokladu, že budú splnené požiadavky na brzdy a trakciu ustanovené v osobitnom predpise⁸⁾.
- Vlaky mestskej hromadnej dopravy zastavujú v každej stanici/zastávke, takže úsek, ktorý musia prejsť medzi jednotlivými bezpečnými oblasťami zodpovedá dĺžke jednotlivých tunelov; avšak pre vlaky diaľkovej vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy tvorí bezpečnú oblasť koniec terénneho zárezu vedúceho k portálu tunela Predmestie, ŽST BA filiálka, koniec terénneho zárezu vedúceho k portálu tunela Petržalka a na napojení letiska koniec terénneho zárezu vedúceho k portálu tunela ÚNS alebo koniec terénneho zárezu vedúceho k portálu tunela Nové Mesto a ŽST BA letisko.

⁷⁾ § 65 zákona č. 513/2009 Z. z.

⁸⁾ Bod 4.2.7.2.4. rozhodnutia Komisie č. 2008/232/ES z 21.2.2008 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému Železničné koľajové vozidlá systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

- (6) Najdlhší úsek medzi bezpečnými oblasťami pre vlaky diaľkovej dopravy je 4633 m a to medzi ŽST BA Fialálka a portálom Petržalka.
- (7) V prípade požiaru v neverejných prevádzkových priestoroch stanice/zastávky alebo v disponibilných priestoroch stanice je dostatočným opatrením to, že predmetné priestory budú požiarne oddelené od nástupísk, vestibulov a podchodov, a budú vybavené vybranými požiarne technickými zariadeniami (napr. EPS, SHZ), takže je možné predpokladať, že prípadný požiar v týchto priestoroch zásadne neovplyvní priestory slúžiace pre cestujúcu verejnosť.
- (8) V prípade požiaru vlakovej súpravy sa predpokladá, že vlaková súprava dôjde vždy do bezpečnej oblasti, kde zastaví, aby umožnila evakuáciu osôb. Najnepriaznivejšie sa javí situácia, kedy súprava zastaví v stanici/zastávke, v ktorej sa už na jej nástupisku a podľa dispozície stanice/zastávky i v nadväzujúcich priestoroch - v staničnej hale/vestibuloch a v podchodoch už nejaké osoby nachádzajú. V takom prípade je nutné riešiť evakuáciu pre všetky osoby nachádzajúce sa v predmetnej stanici/zastávke spoločne.

Požiarne úseky a stavebné konštrukcie

§ 10 Požiarne úseky

- (1) Požiarne úsek je celá stavba alebo jej časť, ktorá je oddelená od inej stavby alebo od jej ostatných častí požiarne deliacou konštrukciou alebo odstupovou vzdialenosťou.
- (2) Rozdelenie priestorov v staničiach/zastávkach na požiarne úseky vychádza z princípu, že nástupisko a nadväzujúce komunikačné priestory hlavných staničných hál, vestibulov a podchodov sú bez ďalšieho preukázania v čase bežnej prevádzky hodnotené ako priestory bez požiarneho rizika. Súčasťou priestorov hlavných staničných hál, vestibulov a podchodov môžu byť ďalšie priestory bez požiarneho rizika (napr. verejné WC), v prípade nástupísk, z dôvodov nutného technologického prepojenia aj strojovne vzduchotechniky (ďalej len „VZT“), technické priestory eskalátorov na nástupiskách a iné.
- (3) Na požiarne úseky sa nečlenia:
 - a) v podzemných objektoch stavieb Projektu TEN-T
 - 1. traťové tunely vrátane únikových chodníkov (dva jednokoľajné alebo jeden dvojkolejný tunel),
 - 2. nástupiská pre cestujúcu verejnosť,
 - 3. vnútorné komunikácie, spájajúce jednotlivé technologické priestory toho istého požiarneho úseku,
 - 4. priestory transformačnej stanice, pozostávajúcej z transformátorovej komory pre výlučne suché transformátory, z VN a NN rozvodne a priehlbne stanice, pokiaľ tieto majú celkovú pôdorysnú plochu najviac 70 m²,
 - b) v nadzemných objektoch stavieb Projektu TEN-T
 - 1. zakryté časti trate na povrchu,
 - 2. nástupiská pre cestujúcu verejnosť,
 - 3. vnútorné komunikácie, spájajúce jednotlivé technologické priestory toho istého požiarneho úseku.
- (4) Samostatné požiarne úseky v objektoch stavieb Projektu TEN-T musia tvoriť:
 - a) uzatvorené pevné schodiská z nástupísk podzemnej, či nadzemnej stanice/zastávky, ktoré budú CHUC ústiacimi na voľné priestranstvo,
 - b) RCHUC z nástupísk podzemnej stanice/zastávky ústiacimi na voľné priestranstvo,
 - c) spojovacie chodby (štôlne) slúžiace na komunikačné prepojenie dvoch jednokoľajných tunelov,
 - d) výťahové šachty pre evakuačno-požiarne výťahy určené prednostne pre evakuáciu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu, či neschopných samostatného pohybu z nástupísk podzemnej stanice/zastávky s vyústením na voľné priestranstvo; v čase mimoriadnej udalosti tiež pre prístup hasičských jednotiek, prípadne aj iných záchranných zložiek do podzemných priestorov stavieb Projektu TEN-T,
 - e) výťahové šachty pre požiarne výťahy,
 - f) výťahové šachty pre prevádzkové výťahy pokiaľ budú slúžiť pre viac ako jeden požiarne úsek,
 - g) strojovne výťahov v stavbách s požiarou výškou viac ako 22,5 m a strojovne výťahov situované mimo výťahovú šachtu,
 - h) vertikálne komunikácie z technologickej časti stanice/zastávky,
 - i) každá strojovňa vzduchotechniky, pokiaľ bude slúžiť pre vetranie viac ako jedného požiarneho úseku,
 - j) inštalčné šachty a kanály,
 - k) priestory na zhromažďovanie odpadkov,
 - l) káblové kanály, káblové šachty a káblové priestory; tieto priestory musia byť aj navzájom požiarne oddelené,

- m) miestnosti energetiky: napájacia stanica, usmerňovacia stanica, odpojovacia stanica, miestnosť pre batérie, nabíjacia stanica batérií a iné,
 - n) technické priestory pre združené trasy podzemných vedení,
 - o) miestnosti technického zabezpečenia: parkovanie čistiacich strojov a batožinových vozíkov, sklad s plochou väčšou ako 25 m²,
 - p) úschovňa batožín,
 - q) kábelová miestnosť stavadlovej ústredne,
 - r) dozorne alebo riadiace centrá technologických procesov,
 - s) kotolne s výkonom viac ako 100 kW,
 - t) rozvodne/trafostanice elektrického prúdu, ak ich pôdorysná plocha bude väčšia ako 70 m²,
 - u) automatické tlakové stanice (ďalej len „ATS“).
- (5) V jednej výťahovej šachte môžu byť spoločne umiestnené najviac dva evakuačno-požiarné výťahy. Výťahové šachty pre prevádzkové výťahy spájajúce len nástupisko so staničnou halou/so vstupným vestibulom stanice/zastávky (RCHUC) budú jej súčasťou a od nástupiska budú oddelené požiarnou deliacou konštrukciou spĺňajúcou kritérium EI-30/D1. Požiarny uzáver v takejto požiarny deliacej konštrukcii osadený na úrovni nástupiska bude plniť kritérium EI-30/D1-C. Prienik splodín horenia do výťahovej šachty bude zamedzený pretlakovým vetraním prostredníctvom vzduchotechnických zariadení. V požiarny deliacej konštrukcie tejto výťahovej šachty bude osadená požiarna klapka s mechanickým ovládaním.
- (6) Ďalšie prípadné delenie služobných a technologických priestorov na požiarny úseky bude vychádzať z príslušných predpisov ako aj s ohľadom na účel ich využitia. Najväčšie dovolené plošné veľkosti požiarnych úsekov sa nestanovujú.
- (7) Požiarny úsek môže mať najviac štyri požiarny podlažia v stavbách s požiarnou výškou $22,5 \text{ m} < h \leq 45 \text{ m}$ a päť požiarnych podlaží v stavbách s požiarnou výškou $h \leq 22,5 \text{ m}$.
- (8) V odôvodnených prípadoch je možné spojiť priestory uvedené v ods. 4 bode m) do spoločných požiarnych úsekov. Nesmú však tým byť zhoršené podmienky pre únik osôb a pre protipožiarny zásah. Delenie kábelového kanálu hlavnými a vedľajšími požiarnymi priečkami sa nevyžaduje vtedy, ak všetky káble vedené v takomto kanály budú odolné proti šíreniu plameňa (ďalej len „ZO“) a počas horenia bude funkčný v požadovanom čase (ďalej len „BH“).
- (9) Pokiaľ budú v stavbách Projektu TEN-T vytvárané priestory, ktoré nesúvisia s prepravou cestujúcich (hromadné garáže, administratívne a komerčné nadstavby a pod.) budú riešené v súlade s osobitným predpisom⁹⁾, príslušných technických noriem, alebo podľa platných právnych predpisov o protipožiarny bezpečnosti platných v čase spracovania projektovej dokumentácie pre takéto stavby.
- (10) Počas výstavby podzemných objektov stavieb Projektu TEN-T musia byť priestory vo výstavbe (obyčajne tunely) požiarny oddelené od už prevádzkovaných priestorov podzemných objektov.
- (11) V podzemných priestoroch stanice/zastávky nesmú byť umiestnené:
- a) sklady horľavých kvapalín definovaných v osobitnom predpise¹⁰⁾,
 - b) sklady horľavých, alebo horenie podporujúcich plynov definovaných v osobitnom predpise¹¹⁾.
- (12) Priestory s komerčným, či iným využitím (nesúvisiacim s prevádzkou železnice) môžu byť umiestnené v podzemných objektoch stavieb Projektu TEN-T len vo vstupných vestibuloch staníc/zastávok a v staničných halách staníc vtedy, ak budú tvoriť samostatné požiarny úseky vybavené požiarnotechnickými zariadeniami (EPS, SHZ a ZOTaSH).
- (13) Na nástupiskách sú akékoľvek komerčne využívané priestory neprípustné. Môžu sa tam nachádzať len odpočinkové lavičky, odpadkové koše a bezpečnostno-informačné panely, v ktorých budú okrem informácií ŽSR, prevádzkovateľa alebo prepravcu umiestnené napr. hydranty 52(C) s plochými hadicami, prenosné hasiace prístroje a telefón SOS. V priestore hlavných staničných hál, vestibulov a podchodov nie je možné povoliť akýkoľvek výskyt stánkového predaja. Priestory s komerčným, či iným využitím nesmú zužovať šírky únikových ciest a ani obmedzovať plynulosť evakuácie osôb z požiarnom ohrozeného priestoru. Pokiaľ nebudú takéto priestory navrhnuté súčasne so stanicou/zastávkou stavieb Projektu TEN-T, musia byť dodatočne posúdené špecialistom PO podľa tohto metodického pokynu v súlade s osobitným predpisom¹²⁾, schválené Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky a Prezidiom HaZZ. Komerčné priestory nesmú byť využívané ako predajne farieb a lakov, pneumatík a motorových olejov, zábavnej pyrotechniky a iných sortimentov, ohrozujúcich v prípade vzniku požiaru bezpečnú evakuáciu osôb najmä vývinom toxických splodín horenia, výbuchmi a pod.

⁹⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 94/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a pri užívaní stavieb.

¹⁰⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 96/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú zásady protipožiarny bezpečnosti pri manipulácii a skladovaní horľavých kvapalín, ťažkých vykurovacích olejov a rastlinných a živočíšnych tukov a olejov.

¹¹⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 124/2000 Z. z., ktorou sa ustanovujú zásady požiarny bezpečnosti pri činnostiach s horľavými plynmi a horenie podporujúcimi plynmi ako aj iných nebezpečných látok.

¹²⁾ § 85 ods. 1, 2 zákona č. 50/1976 Zb. územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

- (14) Pre požiarne úseky v podzemných objektoch stavieb Projektu TEN-T (stanice/zastávky a tunely) sa požiarne ani ekonomické riziko nestanovuje. Pre ostatné stavby Projektu TEN-T (mimo staníc/zastávok a tunelov) sa požiarne a ekonomické riziko určí podľa osobitného predpisu⁹⁾, príslušných technických noriem, alebo podľa platných právnych predpisov o protipožiarnej bezpečnosti, platných v čase spracovania projektovej dokumentácie pre takéto stavby.
- (15) Stupeň požiarnej bezpečnosti jednotlivých požiarnych úsekov v podzemných objektoch stavieb Projektu TEN-T sa nestanovuje. Priestory požiarnych úsekov umiestnené v staniach/zastávkach, v ktorých vzhľadom na ich využitie bude výpočtové požiarne zaťaženie väčšie ako 150 kg. m⁻², budú vybavené SHZ. Stupeň požiarnej bezpečnosti jednotlivých požiarnych úsekov v ostatných stavbách Projektu TEN-T (mimo staníc/zastávok a tunelov), sa určí podľa technickej normy¹³⁾, alebo podľa platných predpisov o protipožiarnej bezpečnosti, platných v čase spracovania projektovej dokumentácie pre takéto stavby.

§ 11

Stavebné konštrukcie a ich klasifikácia

- (1) Stavebné konštrukcie staníc/zastávok ako aj tunelov sa navrhujú tak, aby udržali celistvosť dostatočne dlhý čas na to, aby v prípade vzniku požiaru bola záchrana osôb možná buď vlastnými prostriedkami alebo evakuácia cestujúcich a personálu ako aj zásah záchranných služieb bol bez rizika zrútenia sa konštrukcie. Navyše sa musí posúdiť reakcia dokončeného povrchu tunela, stanice/zastávky v prípade požiaru, a to kamennej i betónovej obmurovky na tvare miesta a musí odolať pôsobeniu žiaru ohňa.
- (2) Navrhovaná požiarna odolnosť jednotlivých stavebných konštrukcií je viazaná na dobu predpokladaného zahájenia protipožiarneho zásahu v stavbách Projektu TEN-T do 15 minút. V prípade, že ŽSR nebudú schopné zaistiť podmienky bezpečného zásahu pre hasičskú jednotku (vypnutie trakcie, uzemnenie), bude musieť byť požiarna odolnosť nenosných konštrukcií na nástupiskách úmerne zvýšená na 120 až 180 minút.
- (2) Požiadavky na najnižšiu požiarnu odolnosť v minútach a druh konštrukčných prvkov jednotlivých stavebných konštrukcií v podzemných objektoch Projektu TEN-T sú ustanovené v prílohe č. 2.

§ 12

Stavebné materiály, prvky, výrobky a komponenty

- (1) V priestoroch medzistaničných úsekov a v staniach/zastávkach objektov stavieb Projektu TEN-T bude možné použiť len také stavebné materiály, výrobky a komponenty, ktoré budú z hľadiska triedy reakcie na oheň v súlade s technickou normou¹⁴⁾.
- (2) Materiály, výrobky a komponenty triedy reakcie na oheň A2, prípadne B - F, bude možné použiť len v odôvodnených prípadoch, kde nebude možné, s ohľadom na požadované vlastnosti materiálov (trvalá flexibilita, izolačné schopnosti a pod.) použiť triedy reakcie na oheň A1, prípadne A2 s1, d0. Uvedené požiadavky týkajúce sa stavebných materiálov a inštalácií vo vnútri tunelov, materiálov pre spodnú stavbu ako aj prípadných panelov, ktoré nebudú súčasťou konštrukcie musia byť v súlade s technickou normou¹⁴⁾.
- (3) Konštrukčné prvky stavieb Projektu TEN-T budú podľa horľavosti použitých stavebných materiálov a ich vplyvu na intenzitu požiaru, stabilitu a nosnosť konštrukcie výlučne druhu D1 určené podľa technickej normy¹⁴⁾.
- (4) Na zabránenie šírenia plameňa po povrchu stavebných konštrukcií budú použité len také materiály, ktorých index šírenia plameňa po povrchu bude $i_s = 0$ podľa technickej normy¹⁵⁾, alebo podľa technickej normy¹⁴⁾.
- (5) Povrchové úpravy podláh musia byť vyhotovené z materiálov triedy reakcie na oheň A1_{fl} alebo A2_{fl}-s11; to neplatí pre zdvojené podlahy. Na úpravy povrchov podláh, stien a podhládov s hrúbkou vrstvy do 2 mm sa neprihliada.
- (6) Konštrukcia strechy nad hlavnou staničnou halou, vstupným vestibulom/podchodom v 1.PP (nejedná sa o prístrešky nad vstupmi), nosné konštrukcie, od ktorých bude závisieť jej stabilita (oceľová konštrukcia zaskleného strešného plášťa) vrátane strešného plášťa, bude spĺňať požiadavku požiarnej odolnosti zodpovedajúcej dvojnásobnej hodnote predpokladaného času evakuácie osôb, najmenej však 30 minút. Na zabezpečenie zníženia tepelného namáhania použitej strešnej konštrukcie pod jej kritické teploty, môžu byť v týchto konštrukciách osadené zariadenia na odvod tepla a splodín horenia.
- (7) Strešné svetlíky alebo okná a tiež veľkoplošné svietidlá nad zhromažďovacími priestormi musia byť vyplnené takým materiálom, ktorý pri požari ako horiaci neodpadáva a neodkvapkáva, prípadne musia byť zabezpečené proti odpadávaniu a odkvapkávaniu použitých materiálov do zhromažďovacieho priestoru.

¹³⁾ STN 92 0201 Požiarne bezpečnosť stavieb. Spoločné ustanovenia.

¹⁴⁾ STN EN 13501-1+A1 Klasifikácia požiarnych charakteristík stavebných výrobkov a prvkov stavieb. Časť 1: Klasifikácia využívajúca údaje zo skúšok reakcie na oheň (Konsolidovaný text).

¹⁵⁾ STN 73 0863 Požiarotechnické vlastnosti hmôt. Stanovenie šírenia plameňa po povrchu stavebných hmôt.

§ 13 Požiarne uzávery

- (1) Všetky požiarne uzávery budú v súlade s ustanoveniami¹⁶⁾ osobitného predpisu a technickej normy¹⁷⁾.
- (2) Presklené zvislé požiarne deliace konštrukcie môžu byť pre dosiahnutie požadovanej požiarnej odolnosti vybavené aktívnym prvkom – ochladzovanie vodou (kropenie). Takéto požiarne deliace konštrukcie musia mať preukázané vlastnosti ako celok (stena + kropenie).

§ 14 Prestupy

- (1) Prestupy rozvodov a inštalácií (napr. vodovodu), elektrických rozvodov či prípadných technologických zariadení požiarne deliacimi konštrukciami (požiarne steny a požiarne stropy) musia byť utesnené konštrukčnými prvkami druhmi D1 tak, aby príslušný utesnený prestup splňal požiadavku požiarnej odolnosti tej požiarne deliacej konštrukcie, ktorou prechádza, najviac však EI-90 minút. Prestupy rozvodov a inštalácií cez požiarne deliace konštrukcie s plochou otvoru väčšou ako 0,04 m² musia byť označené viditeľným, čitateľným a ťažko odstrániteľným nápisom „PRESTUP“ umiestneným priamo na konštrukčnom prvku aspoň z jednej strany, ktorý ho utesňuje, alebo v jeho tesnej blízkosti.
- (2) Označenie prestupu musí obsahovať aspoň tieto údaje:
 - a) číselnú hodnotu požiarnej odolnosti v minútach,
 - b) druh konštrukčného prvku,
 - c) dátum zhotovenia,
 - d) názov a adresu zhotoviteľa.

§ 15 Únikové cesty

- (1) Únikové cesty musia umožniť rýchlu a bezpečnú evakuáciu osôb z požiarom ohrozeného podzemného objektu stanice/zastávky, prípadne aj z tunela na voľné priestranstvo. Zo všetkých priestorov podzemných objektov, posudzovaných podľa tohto metodického pokynu sa uvažuje so súčasťou evakuáciou. Zároveň únikové cesty musia umožniť bezpečný prístup hasičských jednotiek ako aj ostatných záchranných zložiek do ohrozeného priestoru.
- (2) Na bezpečnú evakuáciu osôb z požiarom ohrozenej vlakovej súpravy, nachádzajúcej sa v čase vzniku požiaru na trase, musí dopravný systém ŽSR zabezpečiť dojazd vlakovej súpravy do najbližšej stanice alebo na voľné priestranstvo. Maximálna kapacita diaľkového vlaku je daná výrobcom a predstavuje 1000 osôb (najnepriaznivejší stav vzhľadom na dimenzovanie únikových ciest zo staníc).
- (3) Z podzemných objektov staníc/zastávok a medzistaničných úsekov (tunely) je možné na únik použiť:
 - a) nechránené únikové cesty (NUC),
 - b) redukované chránené únikové cesty (RCHUC),
 - c) chránené únikové cesty (CHUC) typu A, B a C,
 - d) priečne prepojenia (štôlne spájajúce dva samostatné 1-koľajné tunely),
 - e) evakuačno-požiarne výťahy.
- (4) Z každého nástupiska stanice/zastávky musí na voľné priestranstvo viesť vždy aspoň jedna CHUC typu C, ostatné CHUC z nástupiska môžu byť aj typu B. Zároveň z každého nástupiska stanice/zastávky bude únik možný aj RCHUC a evakuačno-požiarnym výťahom tiež s vyústením na voľné priestranstvo. Z technických priestorov stanice/zastávky situovaných na úrovni 2.PP – 1.PP môže viesť aj CHUC typu A, z ostatných technických priestorov situovaných v 3.PP a nižších podzemných podlažiach musí viesť aspoň CHUC typu B rovnako s vyústením na voľné priestranstvo. Pre únik osôb z tunelov budú slúžiť NUC komunikačne napojené na CHUC typu B (únikové východy z tunelov a zároveň vnútorné zásahové cesty pre záchranné zložky). V núdzovej situácii, teda v prípade požiaru v stanici bude možné prejsť z jedného bočného nástupiska na druhé a to prechodom cez koľaje. Prechody cez koľaje sa započítavajú do kapacity únikových ciest.
- (5) Nástupisko v stanici/zastávke je považované za NUC, kde majú unikajúce osoby zo všetkých miest dva smery úniku vrátane prechodov cez koľaje na konci bočných či ostrovných nástupísk situované tak, aby $l_{u\ max} = 60$ m (vzájomná vzdialenosť vstupov do RCHUC/CHUC môže byť max. 120 m).

¹⁶⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 478/2008 Z. z. o vlastnostiach, konkrétnych podmienkach prevádzkovania a zabezpečenia pravidelnej kontroly požiarneho uzáveru.

¹⁷⁾ STN EN 14 600 Dvere a otváracie okná s požiarou odolnosťou alebo tesné proti prieniku dymu. Požiadavky a klasifikácia.

- (6) V prípade len jedného ostrovného nástupiska musí byť od využiteľného konca nástupiska dodržaná maximálna vzdialenosť vstupu do RCHUC/CHUC $l_{u\ max} = 30$ m. Evakuácia osôb z nástupiska bude ďalej pokračovať priestorom RCHUC cez hlavné staničné haly, vestibuly a podchody až na voľné priestranstvo. Pre osoby neschopné samostatného pohybu a osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu vyskytujúce sa na danom nástupisku stanice/zastávky musí byť k dispozícii aspoň jeden evakuačno-požiarny výťah.
- (7) Okrem RCHUC, ktoré tvoria vertikálne komunikácie bežne používané v normálnej prevádzke, budú pre zaistenie úniku a evakuácie osôb z nástupiska navrhnuté požiarné uzatvorené pevné schodiská CHUC typu C a CHUC typu B, ktoré vždy na úrovni terénu ústia na voľné priestranstvo.
- (8) Súčasťou týchto CHUC bude tiež požiarna predsieň. Plošná veľkosť požiarnej predsieni slúžiacej len pre CHUC musí byť aspoň 20 m². Plošná veľkosť požiarnej predsieni slúžiacej spoločne pre CHUC a jeden evakuačno-požiarny výťah musí byť vzhľadom na skutočnosť, že osoby do CHUC budú vstupovať nárazovo aspoň 30 m². Táto plocha bude zväčšená o 10 m² na každý ďalší evakuačno-požiarny výťah. Pokiaľ sa z predmetnej CHUC bude na jej vyšších podlažiach vstupovať tiež do technologického zázemia stanice/zastávky, bude plocha požiarnej predsieni aspoň 5 m², a pokiaľ tieto priestory budú zároveň prístupné aj evakuačno-požiarnym výťahom (najviac však dvomi výťahmi), bude plocha predmetnej požiarnej predsieni aspoň 10 m².
- (9) V staniaciach s viacerými ostrovnými nástupiskami (ŽST BA filiálka a ŽST BA letisko) sa s osobami na neexponovanom nástupisku (vždy len počet osôb čakajúcich na vlak) uvažuje tak, že v prípade mimoriadnej udalosti tieto unikajú všetkými vertikálnymi komunikáciami, t.j. CHUC i RCHUC a budú započítané do kapacity únikových ciest z hlavných staničných hál, vestibulov a podchodov.
- (10) Posúdenie všetkých typov únikových ciest zo stanice/zastávky musí byť spracované v súlade s prílohou č. 4.
- (11) Vo vestibuloch a podchodoch v staniaciach/zastávkach, ktoré budú mať len komunikačný charakter (bez čakární a disponibilných plôch) sa s osobami, ktoré sa budú v okamžiku vyhlásenia požiarného poplachu nachádzať v týchto priestoroch neuvažuje (predpokladá sa, že osoby z týchto priestorov uniknú prv, než osoby z nástupiska tieto priestory dosiahnu). V staniaciach, kde sa v priestore hlavných staničných hál/vestibulov uvažuje so zariadením pokladní, čakární, disponibilných priestorov a pod., sa s osobami, ktoré sa budú v okamžiku vyhlásenia požiarného poplachu nachádzať v týchto priestoroch nachádzať uvažuje.
- (12) V hlavných staničných halách/vestibuloch sa podľa pôdorysnej plochy verejných priestorov uvažuje s obsadením 8 m² na osobu. Osoby unikajúce z priestoru hlavnej staničnej haly/vestibulu budú mať od tejto úrovne spoločné únikové cesty s osobami unikajúcimi z nástupiska.
- (13) Všetky únikové cesty budú označené únikovými značkami¹⁸⁾, ktoré budú označovať núdzové východy, vzdialenosť a smer do bezpečnej oblasti. Inštalované budú na bočné steny, pričom ich vzájomná vzdialenosť môže byť najviac 50 m.
- (14) Evakuácia bude vo verejných priestoroch vyhlasovaná prostredníctvom rozhlasového zariadenia, ktoré musí spĺňať aj funkciu evakuačného rozhlasu. V služobných a technologických priestoroch budú postačovať poplachové sirény (akustická signalizácia).

§ 16 Schodiská

- (1) Schodiská sú vertikálne komunikácie navzájom spájajúce jednotlivé podlažia stavieb Projektu TEN-T a v prípade vzniku požiaru slúžiace pre únik osôb z požiarom ohrozenej stanice/zastávky ako aj tunelu na voľné priestranstvo. Každé schodisko na únikovej ceste určené pre únik viac ako 50 osôb musí mať sklon najmenej 24,5 %, najviac 35 %.
- (2) V jednom schodiskovom ramene môže byť najviac 16 schodiskových stupňov. Schodisko v prevádzkovom zázemí stanice/zastávky môže mať v schodiskovom ramene najviac 18 schodiskových stupňov. Schodisko z vnútorných zhromažďovacích priestorov (z nástupiska, v CHUC, RCHUC) musí mať podestu najviac po 15 schodiskových stupňoch. Schodisko (prípadne aj rampa), ktorého šírka ramien je väčšia ako 2200 mm (4 u), musí byť vybavené doplnkovým zábradlím s držadlom, ktoré ho rozdelí na pruhy široké najviac 2200 mm.
- (3) Pokiaľ bude schodisko súčasťou NUC, musí byť jeho prechodná šírka minimálne 900 mm (1,5 u). Pokiaľ bude schodisko CHUC typu A, musí byť jeho prechodná šírka minimálne 900 mm (1,5 u). Pokiaľ bude schodisko CHUC typu B, musí byť jeho prechodná šírka minimálne 1650 mm (3 u). Pokiaľ bude schodisko CHUC typu C, musí byť jeho prechodná šírka minimálne 2200 mm (4 u).

¹⁸⁾ *Smernica Rady č. 92/58/EHS z 24. júna 1992 o minimálnych požiadavkách na zaistenie bezpečnostných a/alebo zdravotných označení pri práci. ISO 3864-1.*

§ 17 Eskalátory

- (1) Eskalátory sú pohyblivé schodiská, ktoré sa započítavajú do kapacity RCHUC. Pri posúdení evakuácie bude množstvo evakuovaných osôb z daného nástupiska dané prepravnou kapacitou eskalátora za čas $t_{ud} = 4,5 \text{ min}$.
- (2) Rýchlosť pohybu eskalátorov v staniach/zastávkach (mimo zastávok Ba Nivy a Ba centrum) bude $0,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$. Rýchlosť pohybu eskalátorov v zastávkach Ba Nivy a Ba centrum bude $0,75 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$. Prepravná kapacita každého eskalátora pri oboch rýchlostiach pohybu daného eskalátora je 9000 osôb za hodinu (150 osôb/min).
- (3) Funkčnosť každého eskalátora musí byť zabezpečená pripojením zariadenia na zdroj elektrickej energie nadštandardným pripojením (prvý stupeň dôležitosti) a to nasledovnými druhmi elektrických káblov: ZO, bezhalogénovými s nízkou hustotou dymu pri horení (ďalej len „BH“) a PH. Technologický priestor každého eskalátora musí byť vybavený automatickými hlásičmi EPS.
- (4) Funkčnosť eskalátorov musí byť zabezpečená aj počas požiaru, preto na jeho sklon nie je potrebné brať zreteľ. Všetky eskalátory budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto musia mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch na sebe nezávislých zdrojov, a to po dobu 90 minút.

§ 18 Evakuačno – požiarne výťahy

- (1) Evakuačno-požiarné výťahy slúžia počas bežnej prevádzky na prepravu batožín cestujúcej verejnosti a ako pomocný komunikačný prostriedok pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a osoby neschopné samostatného pohybu. V prípade vzniku požiaru, alebo inej mimoriadnej udalosti musia umožniť ich bezpečnú evakuáciu.
- (2) O prevádzkovom režime týchto výťahov v čase mimoriadnej udalosti rozhodne veliteľ zásahu.
- (3) Na každom nástupisku stanice/zastávky musí byť navrhnutý minimálne jeden evakuačno-požiarny výťah s vyústením na voľné priestranstvo. Prepravná kapacita kabíny každého navrhnutého evakuačno-požiarného výťahu, ktorý sa v čase bežnej prevádzky bude používať ako batožinový výťah, je 21 osôb. V spoločnej výťahovej šachte, ktorá musí tvoriť samostatný požiarny úsek, môžu byť umiestnené najviac dva evakuačno-požiarné výťahy.
- (4) Vstup do kabíny evakuačno-požiarného výťahu musí byť z predsiene CHUC typu B alebo typu C, prípadne zo samostatnej požiarny predsiene. Plocha požiarny predsiene slúžiacej len pre jeden evakuačno-požiarny výťah musí byť 20 m^2 . Táto plocha musí byť zväčšená o 10 m^2 na každý ďalší evakuačný výťah.
- (5) Každý evakuačno-požiarny výťah musí spĺňať nasledovné parametre:
 - a) kabína musí byť z nehorľavých hmôt, s vnútornou svetlosťou minimálne $1,10 \text{ m} \times 2,20 \text{ m}$ a nosnosťou minimálne 12 kN,
 - b) funkčnosť výťahu musí byť zabezpečená po dobu 90 minút pripojením na zdroj elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch na sebe nezávislých zdrojov – stupeň zabezpečenia 1 a to elektrickými káblami druhu ZO, BH a zároveň PH,
 - c) rýchlosť výťahu počas evakuácie musí byť minimálne $1 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$,
 - d) v zariadení hydraulického pohonu evakuačno-požiarného výťahu môže byť použitá len nehorľavá kvapalina,
 - e) ovládanie evakuačno-požiarného výťahu musí byť napojené na zariadenie EPS, ktoré prostredníctvom jej impulzu musí po vyhlásení požiarného poplachu zabezpečiť, aby výťahová kabína prišla na úroveň nástupiska,
 - f) strojovňa výťahu a výťahová šachta musia byť vybavené automatickým hlásičom EPS,
 - g) evakuačno-požiarny výťah musí byť vybavený tak, aby kabína, ak sa zastaví pri požiari medzi jednotlivými stanicami (napr. pri využití výťahu pre vstup do technických priestorov stanice/zastávky/), došla do najbližšej stanice (napr. na úroveň 1.PP, či na voľné priestranstvo) a osoby ju mohli opustiť,
 - h) priestor požiarny predsiene pred samostatne situovaným evakuačno-požiarným výťahom v stanici musí byť vetraný umele samostatným požiarným vetraním (nezávislým od ostatnej VZT) zabezpečujúcim aspoň 10-násobnú výmenu objemu vzduchu priestoru tejto požiarny predsiene za 1 hodinu; spúšťanie ventilácie musí byť diaľkovo ovládané prostredníctvom EPS,
 - i) nezávisle od vetrania požiarny predsiene musí byť vetraná aj výťahová šachta, a to umele samostatným požiarným vetraním (nezávislým od ostatnej VZT) zabezpečujúcim aspoň 10-násobnú výmenu objemu vzduchu v priestore výťahovej šachty za 1 hodinu. Spúšťanie ventilácie musí byť diaľkovo ovládané prostredníctvom EPS. Vetracia žalúzia musí byť umiestnená v najvyššom mieste výťahovej šachty.

- (6) Počet osôb evakuovaných jedným evakuačno-požiarnym výťahom E_v , počas dovoleného času tud sa určí podľa rovnice:

$$E_v = E_{v1} \cdot \frac{t_{ud}}{t_{v1}} \quad (1)$$

- kde E_v je celkový počet osôb evakuovaných evakuačno-požiarnym výťahom bez rozmeru,
 E_{v1} počet evakuovaných osôb v kabíne výťahu (vracajúce sa sprevádzajúce osoby sa nezapočítavajú)
pri jednej jazde bez rozmeru,
 t_{ud} dovolený čas evakuácie v minútach,
 t_{v1} čas jednej jazdy výťahu v minútach.

Časom jednej jazdy sa rozumie skutočná doba jazdy evakuačno-požiarného výťahu z nástupnej stanice odkiaľ sa osoby evakuujú (úroveň nástupiska stanice/zastávky) do výstupnej stanice (exteriér stavby, voľné priestranstvo) a späť + celková časová strata (určuje výrobca výťahu) spôsobená nástupom/výstupom osôb do výťahu (2x20 sekúnd) a tiež otvorením a zatvorením dverí výťahu (2x8 sekúnd). Ak je evakuačno-požiarny výťah súčasťou CHUC typu B, je $t_{ud} = 20$ min, ak je súčasťou CHUC typu C, je $t_{ud} = 30$ min a ak je prístupný zo samostatnej požiarnej predsiene, je $t_{ud} = 20$ min. Pri navrhovaní evakuačno-požiarnych výťahov musia byť rešpektované príslušné ustanovenia technickej normy¹⁹⁾.

§ 19

Verejné komunikačné priestory staníc/zastávok

Verejné komunikačné priestory sú hlavné staničné haly a vestibuly, ktoré sú bez ďalšieho preukazovania hodnotené ako priestory bez požiarneho rizika. Vzhľadom na nízke požiarne zaťaženie v priestore nástupiska, ktoré počas bežnej prevádzky predstavuje prevažne len batožina cestujúcich ($p_n < 7,5 \text{ kg}\cdot\text{m}^{-2}$), je jediným významným zdrojom požiarneho rizika v tomto priestore vlaková súprava.

§ 20

Únikové chodníky

- (1) V každom dvojkolajnom tuneli musia byť po oboch jeho stranách a v jednokolajnom tuneli, na strane umiestnenia únikových východov z neho, vybudované únikové chodníky. Ich minimálna šírka musí byť 750 mm (1 únikový pruh – 1 u /550 mm), a táto šírka musí byť dodržaná aj vtedy, ak by do nej zasahovali otvorené dvere železničného vozňa, či iné prekážky (dĺžka prekážky nesmie presiahnuť 2 m). Požadovaná minimálna svetlá výška nad takýmto chodníkom musí byť aspoň 2,25 m. Únikové chodníky v tuneloch musia byť vybavené zábradliami (madlami) inštalovanými na stene tunela vo výške 1,0 m nad pochôdnou plochou chodníka.
- (2) Všetky únikové cesty musia byť pre prípad evakuácie vybavené núdzovým osvetlením podľa technickej normy²⁰⁾. Núdzové osvetlenie na únikových chodníkoch v tuneloch musí byť osadené čo najnižšie nad ich pochôdnou plochou a to tak, že nebude zasahovať do voľnej (prechodnej) šírky daného chodníka a zabezpečí intenzitu jeho osvetlenia aspoň 1 lx (lux).
- (3) V prípade dvojkolajného tunela musí byť maximálne každých 1000 m vybudovaný únikový východ so schodiskom, ktorý ako CHUC typu B vyústi na voľné priestranstvo. Pretože predmetné schodisko bude zároveň aj vnútornou zásahovou cestou pre hasičov, musí byť jeho prechodná šírka aspoň 2,20 m (4 u) a svetlá výška aspoň 2,25 m. Vstupné dvere do požiarnej predsiene, dvere ústiace z predsiene do schodiska (oboje požiarne uzávery), a dvere ústiace zo schodiska priamo na voľné priestranstvo musia mať prechodnú šírku aspoň 1,50 m (2,5 u). Súčasťou tejto cesty bude aj požiarne výťah vtedy, keď požiarne výška predmetného samostatného únikového východu bude $h > 12$ m. Vstup do tohto výťahu bude na úrovni terénu a výstup do požiarnej predsiene CHUC typu B. Požiarne výťah musí spĺňať parametre uvedené v § 18 s tým, že prevádzková rýchlosť takéhoto výťahu musí byť najmenej $0,7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$.
- (4) V prípade dvoch súbežných jednokolajových tunelov musia byť vo vzdialenosti najviac 500 m vybudované medzi nimi priečne prepojenia (štólne), ktoré musia byť od tunelov požiarne oddelené požiarными uzávermi a ktoré v prípade požiaru vlaku v tuneli umožnia ohrozeným osobám prejsť do druhej tunelovej rúry, ktorou budú môcť uniknúť do najbližšej bezpečnej oblasti. V prípade mimoriadnej udalosti musí byť prevádzkovým opatrením zaistené zastavenie prevádzky v oboch tunelových rúrach.

¹⁹⁾ STN EN 81-73 Bezpečnostné pravidlá na konštrukciu a montáž výťahov. Osobitné používanie osobných výťahov a nákladných výťahov s povolenou dopravou osôb. Časť 73: Fungovanie výťahov v prípade požiaru.

²⁰⁾ STN EN 1838 Požiadavky na osvetlenie. Núdzové osvetlenie.

- (5) Priechodná šírka štólne musí byť aspoň 2,20 m (4 *u*) a jej výška aspoň 2,25 m. Dvere vedúce do a z tejto štólne (požiarny uzáver) musia mať priechodnú šírku aspoň 1,40 m (2,5 *u*) a výšku aspoň 2,00 m. Každá štólňa musí byť vetraná umelo, pričom musí byť zabezpečená 10-násobná výmena vzduchu objemu priestoru štólne za hodinu.
- (6) CHUC musia byť účinne utesnené proti prieniku ohňa a dymu (dymotesné požiarné uzávery). Všetky zariadenia zabezpečujúce vetranie všetkých únikových východov z tunelov patria medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, a preto musia mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov prostredníctvom elektrických káblov druhu ZO, BH a PH, a to po dobu 90 minút.

§ 21

Počet cestujúcich v podzemných železničných staniach/zastávkach

Počet cestujúcich v podzemných železničných staniach/zastávkach ustanovuje príloha č. 3.

§ 22

Dimenzovanie únikových ciest

Požiadavky na dimenzovanie únikových ciest ustanovuje príloha č. 4.

§ 23

Dvere na únikových cestách

- (1) Dvere, ktorými prechádza úniková cesta musia umožňovať rýchlu a bezpečnú evakuáciu osôb. Musia sa otvárať v smere úniku otáčaním krídiel v postranných závesoch alebo čapoch, okrem dverí z miestnosti, alebo funkčne ucelenej skupiny miestností (napr. hygienické zariadenia), kde NUC začína na osi východu za splnenia nasledovných podmienok:
 - a) z miestnosti, ak jej podlahová plocha je menšia ako 40 m²,
 - b) z miestnosti alebo z funkčne ucelenej skupiny miestností s podlahovou plochou najviac 100 m², ak
 1. vzdialenosť ktoréhokoľvek miesta k východu z miestnosti alebo funkčne ucelenej skupiny miestností je najviac 15 m,
 2. v týchto miestnostiach nie je súčiniteľ horľavých látok $a > 1,1$,
 3. v týchto miestnostiach nie je viac ako 40 osôb.
- (2) Ak je k dispozícii viacero únikových ciest, môžu byť dvere kývavé alebo vodorovne posuvné. Vzájomná vzdialenosť východov z miestnosti alebo z požiarneho úseku nesmie byť väčšia ako 60 m (za únik dvomi/viacerými smermi sa považuje možnosť unikať z každého miesta miestnosti/požiarneho úseku k daným východom v uhle zvierajúcom viac ako 45°). Vstup do každej RCHUC na úrovni daného nástupiska bude cez trvale otvorený otvor (bez požiarneho uzáveru), ktorého minimálna výška bude 2,20 m a šírka rovnaká aká bude šírka pevných schodísk a eskalátorov.
- (3) Pokiaľ bude priestor vestibulu oddelený od priestoru pasáže, podchodu alebo voľného priestranstva navinovacou deliacou mrežou, alebo inou obdobnou deliacou stenou, ktorá bude počas bežnej prevádzky stanice/zastávky stále otvorená, bude táto mreža považovaná za východové dvere na voľné priestranstvo, pričom z priestoru vestibulu musia viesť ďalšie dvere, ktorých minimálna šírka musí byť 900 mm (1,5 *u*).
- (4) Všetky dvere, ktorými prechádza úniková cesta, a budú ovládané elektrickými alebo motorickými uzatváracími mechanizmami, musia mať zabezpečenú dodávku nadštandardným pripojením (stupeň zabezpečenia 1) a to elektrickými káblami druhu ZO, BH a zároveň PH. Tieto dvere musia byť vybavené tak, aby ich v prípade evakuácie bolo možné ručne otvoriť zo strany úniku.
- (5) Dvere, ktorými prechádza úniková cesta nesmú mať osadené prahy, okrem dverí z miestnosti, alebo funkčne ucelenej skupiny miestností, kde sa úniková cesta začína v ose dverí tak, ako je uvedené v odseku 1.
- (6) Podlaha na oboch stranách dverí, ktorými prechádza úniková cesta, musí byť minimálne do vzdialenosti rovnej šírke dverného krídla na rovnakej výškovej úrovni.
- (7) Dverné krídlo, ktoré sa započítava do šírky únikovej cesty a je počas prevádzky zabezpečené, musí byť na strane v smere úniku opatrené stavebným kovaním podľa technickej normy (napr. STN EN 179, STN EN 1125).
- (8) Vodorovne posuvné dvere, ktorými bude prechádzať úniková cesta, musia byť vybavené mechanizmom na prepnutie otvárania – dverné krídlo a otočné.
- (9) Dvere na únikovej ceste zo zhomažďovacieho priestoru a na únikovej ceste pre viac ako 300 osôb musia byť na strane v smere úniku opatrené panikovým východovým uzáverom ovládaným horizontálnym držadlom podľa technickej normy (napr. STN EN 179, STN EN 1125).

- (10) Ak sa dvere na únikovej ceste vedúce do priestoru schodiska otvárajú na medzipodestu, nesmú zasahovať do schodiskového ramena a nesmú zúžiť šírku únikovej cesty určenú výpočtom.
- (11) Dvere z miestností hygienického zariadenia a pod. musia byť opatrené kovaním, ktoré v prípade nevyhnutnosti umožní otvoriť zvnútra zaistené dvere bez špeciálneho náradia z druhej strany.

§ 24 Označovanie únikových ciest

- (1) Smer úniku na únikových cestách musí byť označený značkami podľa technickej normy²¹⁾. Aby bol zachovaný jednotný štýl informovania cestujúcej verejnosti, môže byť označenie únikových ciest vo všetkých staniach/zastávkach riešené ako súčasť centrálného informačného systému predmetných stavieb, pričom súčasne musí byť realizované v súlade s technickou normou²¹⁾.
- (2) Ak budú značky umiestnené na stene, ich spodná hrana musí byť vo výške 1,70 m nad príslušnou podlahou, prípadne nad únikovými dverami. Ak budú značky zavesené pod stropom, ich spodná hrana musí byť vo výške viac ako 2,50 m nad príslušnou podlahou.

§ 25 Odstupové vzdialenosti

- (1) Odstupové vzdialenosti od nadzemných priestorov stanice/zastávky (vrátane vetracích objektov stanice/zastávky/tunela) sa budú posudzovať podľa osobitných predpisov s použitím tab. 3 pre hodnotu $\tau_e = 90$ min.
- (2) Požiarne nebezpečný priestor od požiarneho úseku alebo od priestorov bez požiarneho rizika (prístrešky, vestibuly a pod.) sa neurčuje.
- (3) Odstupové vzdialenosti od existujúcich stavieb budú prevzaté z ich projektovej dokumentácie; pokiaľ táto nebude k dispozícii, budú stanovené dodatočne podľa metodiky uvedenej v osobitnom predpise²²⁾ prípadne ustanovené v technickej norme²³⁾.

Zariadenia pre protipožiarne zásah

§ 26 Prístupové komunikácie

- (1) K nástupným plochám pri tuneloch a vstupoch do staníc/zastávok budú vybudované prístupové komunikácie, ktoré povedú do vzdialenosti aspoň 30 m vstupov do staníc/zastávok. Prístupová komunikácia musí mať prejazdňú šírku najmenej 3 m mimo parkovací pruh a jej únosnosť na zaťaženie jednou nápravou vozidla musí byť najmenej 80 kN.
- (2) Pokiaľ súčasťou stavieb Projektu TEN-T bude aj vybudovanie vjazdov na nové, či existujúce prístupové komunikácie, prípadne nové prejazdy na nich, ich šírka bude musieť byť najmenej 3,5 m a výška najmenej 4,5 m.

§ 27 Nástupné plochy

- (1) Vo vzdialenosti najviac 30 m od vstupov do (zásahových ciest) staníc/zastávok a na začiatku každej železobetónovej vane klesajúcej do tunela budú vybudované nástupné plochy pre hasičské jednotky, napojené na prístupové komunikácie.
- (2) Pôdorysný rozmer nástupnej plochy pri stanici/zastávke musí byť aspoň 3,5 m x 15 m. Keďže nástupné plochy na začiatku každej železobetónovej vane klesajúcej do tunela budú zároveň slúžiť ako záchranné oblasti, musí byť ich plocha aspoň 500 m². Nástupné plochy musia mať sklon najviac 2 ‰, únosnosť rovnakú ako prístupová komunikácia a musia byť označené dopravnou značkou „ZÁKAZ STÁTIA“.

²¹⁾ STN 01 8013 Požiarne tabuľky.

²²⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra č. 94/2004 Z. z. ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarne bezpečnosť pri výstavbe a pri užívaní stavieb, STN 90 0201-4/Z1, Z2 Požiarne bezpečnosť stavieb. Spoločné ustanovenia. Časť 4: Odstupové vzdialenosti.

²³⁾ STN 73 0802 Požiarne bezpečnosť stavieb. Spoločné ustanovenia.

§ 28 Zásahové cesty

- (1) Ako vnútorné zásahové cesty pre záchranné služby v stanici/zastávke budú slúžiť pevné uzatvorené schodiská (CHUC typu C). V technickom zázemí stanice/zastávky môže funkciu vnútornej zásahovej cesty plniť aj CHUC typu A. Na protipožiarne zásah môžu byť použité aj otvorené pevné schodiská (RCHUC) a prípadne aj evakuačno-požiarna výťahy.
- (2) Vstup záchranných služieb do požiarom ohrozeného miesta v tuneli bude možný buď zo začiatku každej železobetónovej vane klesajúcej do tunela, vnútornými zásahovými cestami zo susediacej stanice/zastávky a ďalej únikovým chodníkom, či koľajiskom tunela, alebo z terénu do CHUC typu B (samostatné uzatvorené schodisko prípadne aj požiarny výťah /ak h takéhoto schodiska bude väčšia ako 12 m) priamo do priestoru tunela.
- (3) Vertikálne vnútorné zásahové cesty budú riešené ako schodiská, ktorých prechodná šírka ramien bude 2,20 m (4 u) a svetlá výška najmenej 2,25 m. Tam, kde bude technické zázemie stanice/zastávky (bezobslužné priestory / $E \leq 10$ /) prístupné CHUC typu A, ktorá bude zároveň vnútornou zásahovou cestou pre záchranné služby, bude postačujúca prechodná šírka každého jej schodiskového ramena 900 mm (1,5 u). Jej svetlá výška bude najmenej 2,25 m.
- (4) Prívod vzduchu do vnútorných zásahových ciest bude zabezpečený tak, ako je uvedené v § 34.

§ 29 Zabezpečenie vody na hasenie požiarov

- (1) Základnou hasiacou látkou na hasenie požiaru v stanici/zastávke a tuneli bude voda vo forme vodnej hmly, alebo rozptýleného vodného prúdu, pričom musí byť zabezpečený jej prietok najmenej 20 $l \cdot s^{-1}$ a tlak 0,6 MPa až 1 MPa v každom odbernom mieste požiarneho vodovodu.
- (2) Voda pre potrebu hasenia požiarov na nástupiskách staníc/zastávok a v tuneloch bude zabezpečovaná tunelovým prívodným vodovodným potrubím (vnútorný odberový systém navzájom prepájajúci všetky stanice - požiarny vodovod), ktorého minimálna svetlosť bude DN150. Toto potrubie bude v tunelových trasách nezavodnené, v staniach/zastávkach bude trvale zavodnené. Čas potrebný na zavodnenie nezavodnených úsekov tunelových trás potrubia je do 8 minút po detekcii požiaru zariadením EPS. Uzávěry medzi zavodnenou a nezavodnenou časťou vodovodného potrubia tunelového vodovodu budú diaľkovo ovládané signálom z EPS a otvoria sa samočinne hneď po detekcii požiaru zariadením EPS. Uzávěry bude možné ovládať taktiež mechanicky.
- (3) Potrubie pre rozvod vody potrebnej na hasenie prípadného požiaru (požiarny vodovod) v tunelových úsekoch bude vedené v telese únikového chodníka a najviac každých 100 m bude naňho nainštalovaný tunelový hydrant DN100 tak, že jeho výtokový ventil/uzatváracia armatúra (2x75(B) s pevnou polospojku), na ktorú bude možné napojiť ploché hadice s kombinovanými prúdniciami, bude osadená vo výške najviac 1,30 m nad pochôdnou plochou únikového chodníka.
- (4) Tunelové hydranty budú zavodnené spolu s nezavodnenou časťou vodovodného potrubia tunelového vodovodu. Ovládacie ventily výtokov na hydrante budú uzamykateľné, ich obsluhu si bude riadiť hasičská jednotka. Niky pre elektrické zariadenia (napr. zásuvky) môžu byť situované v blízkosti ník pre tunelové hydranty vtedy, ak vzájomná vzdialenosť ich susediacich ostení bude aspoň 1 m.
- (5) Každý tunelový hydrant bude vybavený dvojitém uzáverom. V spodnej časti to bude guľový uzáver, ktorý bude slúžiť zároveň ako spätný uzáver. Aktivovať sa bude samočinne pri deštrukcii hornej nadzemnej časti hydrantu. Otvárať sa bude hydrantovým kľúčom A alebo B (DIN 3223). V hornej časti sa budú nachádzať dva výtoky B, ktoré bude možné podľa potreby uzatvárať integrovanými ventilmi. Celý výtokový systém bude chránený plastovým krytom, ktorý bude slúžiť na zabránenie neoprávnenej manipulácie s ventilmi. Kryt sa bude spúšťať pomocou špeciálneho kľúča.
- (6) Jednotlivé vetvy požiarneho vodovodu budú ďalej vybavené v najnižšom bode armatúrou na vypúšťanie a podľa potreby niekoľkými od a zavzdušňovacími ventilmi.
- (7) Požadovaný prietok vody na hasenie požiaru $Q = 20 l \cdot s^{-1}$ musí byť zaistený súčasne z troch prírub 75(B) inštalovaných na prítokových/uzatváracích ventiloch tunelových hydrantov. Prietok vody prúdniciou 75B s výtokovou tryskou priemeru 25 mm je pri tlaku 0,4 MPa 400 $l \cdot min^{-1}$.
- (8) Potrubie pre rozvod vody potrebnej na hasenie prípadného požiaru na nástupiskách (požiarny vodovod) bude vedené technickým podlažím situovaným pod nástupiskom a nad jeho úroveň vystúpi tak, aby vždy dva ručne ovládané prítokové/uzatváracie ventily (odberné miesto s dvomi prírubami 52 C pre pripojenie dvoch plochých hadíc so spojkami, ktorých svetlosť bude najviac 52 mm a ich dĺžka najviac 20 m; pred každou prírubou bude osadený ovládací ventil) inštalované na jednej vetve požiarneho vodovodu, boli od seba navzájom vzdialené najviac 40 m (pri dĺžke hadíc 20 m), alebo tak, aby bolo možné vykonať účinný zásah požiarou vodou na každom mieste nástupiska a v priestoroch prístupných z nástupiska, v ktorých bude možné hasiť vodou.

- (9) V bezprostrednej blízkosti každého odberného miesta budú umiestnené dve ploché hadice C 52 s uzatvárateľnou prúdnicou určenou na vedenie hasebného zásahu kompaktným prúdom, roztriešteným prúdom a vodnou hmlou.
- (10) Požadovaný prietok vody na hasenie požiaru $Q = 20 \text{ l.s}^{-1}$ musí byť zaistený súčasne z troch prítokových/uzatváracích ventilov (šesť prírub 52 C). Predmetné hadicové zariadenie je určené výlučne pre protipožiarne zásah hasičských jednotiek.
- (11) Na vykonanie prípadného protipožiarneho zásahu v technických priestoroch pod príslušným nástupiskom stanice/zastávky budú vo všetkých vstupných priestoroch schodísk (v predsieni danej CHUC ako aj v NUC - schodiská ústiace len na nástupisko) inštalované nástenné hydranty 52(C) – odberné miesta. Hydranty budú osadené do ník stien daného schodiska (prípadne osadené na stene) tak, aby nezužovali únikovú cestu a to vždy pri vstupných dverách do technického priestoru.
- (12) Uzavrací ventil každého nástenného hydrantu 52(C) musí byť vo výške 1,30 m nad úrovňou príslušnej podlahy posledného podzemného podlažia. V bezprostrednej blízkosti takéhoto hydrantu bude osadená ďalšia hydrantová skriňa (bez uzatváracieho ventilu), v ktorej budú uložené dve ploché hadice so spojkami a jednou kombinovanou prúdnicou C52 s guľovým uzáverom. Prietok vody prúdnicou 52C s výtokovou tryskou priemeru 16 mm je pri tlaku 0,4 MPa 200 l.min^{-1} . Prietok vody špeciálnou hmlovou prúdnicou C s kaskádovou tryskou priemeru 10 mm je pri tlaku 0,4 MPa 130 l.min^{-1} .
- (13) Na dosiahnutie požadovaného pretlaku a prietoku vody v tunelových trasách požiarneho vodovodu v čase do 8 minút po detekcii požiaru zariadením EPS, musia byť v zmysle tejto požiadavky v tunelových úsekoch, v staniaciach a zastávkach zriadené ATS. ATS budú mať zabezpečenú dodávku vody v 1. stupni dôležitosti podľa technickej normy²⁴⁾. Každá ATS bude samostatným požiarnym úsekom priamo prístupným buď z exteriéru príslušnej stavby alebo z CHUC či z RCHUC stanice/zastávky, prípadne tunela. Činnosť zariadení ATS musí byť zabezpečená po dobu najmenej 120 minút. ATS patrí medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto bude musieť mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov a to elektrickými káblami druhu ZO a zároveň PH.
- (14) V ostatných priestoroch stanice/zastávky, tam, kde bude možné hasiť vodou, budú na požiarom vodovode DN80 osadené hadicové navijaky s tvarovo stálou hadicou DN25, s minimálnym priemerom hubice DN 10 mm a minimálnym prietokom $Q = 59 \text{ l.min}^{-1}$ pri hydrodynamickom pretlaku 0,2 MPa (na najnepriaznivejšie položenom výtokovom zariadení). Ich vzájomné vzdialenosti budú najviac 60 m (pri dĺžke hadice 30 m), prípadne 40 m (pri dĺžke hadice 20 m), alebo také, aby bolo možné hasiť v každom mieste daného požiarneho úseku. Uzavracia armatúra každého hadicového navijaku musí byť inštalovaná vo výške 1,30 m nad príslušnou podlahou daného požiarneho úseku. Hadicové navijaky sú určené na prvotný zásah osobami nachádzajúcimi sa v danom priestore (disponibilné priestory a prevádzkové priestory, v ktorých bude možné hasiť vodou). Rozvod, na ktorom budú tieto navijaky osadené, bude zavodnený, napájaný z verejného vodovodu.
- (15) Pre potreby požiarneho zásahu v stanici/zastávke, bude v každej CHUC typu C (vnútorná zásahová cesta pre hasičov), prípadne aj v iných CHUC stavby podľa jej dispozičného riešenia, zriadené samostatné nezavodnené nehorľavé stúpacie potrubie (suchovod DN80) ukončené výtokovým ventilom DN 52 a tlakovou spojkou C s vekom a odvodňovacím ventilom nad úrovňou príslušného nástupiska, prípadne nad podlahou daného podlažia technického zázemia stanice/zastávky (mimo priestor CHUC). Všetky vnútorné rozvodné vodovodné potrubia pre hadicové zariadenia, ktoré sa budú nachádzať v stanici/zastávke, či v tuneli musia byť realizované výlučne z nehorľavých materiálov (trieda reakcie na oheň A1 alebo A2 s1, d0). Pokiaľ budú prechádzať priestorom s požiarnym rizikom, budú chránené nehorľavou izolačnou vrstvou EI-90 A1.
- (16) Vyústenie suchovodu bude na vonkajšej strane stavby (nad terénom, na fasáde schodiska) v blízkosti nástupnej plochy (na napojenie mobilnej hasičskej techniky musí byť zabezpečený trvale voľný prístup). V tejto úrovni bude suchovod zakončený tlakovou spojkou B (na napojenie požiarneho čerpadla) a spätnou klapkou.
- (17) Skriňa hadicového navijaku ako aj skriňa, kde bude inštalovaný prítokový/uzavrací ventil požiarneho vodovodu spolu s hadicou a prúdnicou (bezpečnostne – informačný panel), alebo skriňa, v ktorej bude inštalovaný nástenný hydrant 52(C) musia byť označené značkou podľa osobitného predpisu .
- (18) Zásobovanie vodou na hasenie požiarov bude zabezpečené tiež prostredníctvom vonkajších nadzemných hydrantov (výtoková armatúra s ovládacím ventilom a prírubami na pripojenie hasičskej techniky - odberné miesto), ktoré budú osadené na vonkajšom verejnom vodovodnom rade vo vzdialenosti najviac 20 m od nástupných plôch a to mimo požiarne nebezpečný priestor príslušnej časti stavby vystupujúcej nad terén.
- (19) Vzhľadom na požadovanú potrebu vody na hasenie požiarov ($Q = 25 \text{ l.s}^{-1}$ pri rýchlosti prúdenia vody v potrubí $v = 1,5 \text{ l.s}^{-1}$ /plocha PÚ > 2000 m²/) musí byť menovitá svetlosť verejného vodovodného radu aspoň DN150. Na tomto vodovodnom potrubí budú osadené nadzemné hydranty DN150 (pevná spojka 2 x 75(B) a 1x110, farba viečka zelená). Vodovodné potrubie k nadzemným požiarnym hydrantom bude zavodnené, ale bez tlaku. Pre odberné miesta musí byť zabezpečený hydrostatický pretlak vody najmenej 0,25 MPa.

²⁴⁾ STN 75 5301 Vodárenské čerpacie stanice.

- (20) Odborné miesta musia byť viditeľne označené červenou farbou, prevádzkyschopné a umiestnené tak, aby boli vždy prístupné pre mobilnú hasičskú techniku.
- (21) Pre požiarne úseky slúžiace pre elektrické zariadenia sa hadicové zariadenia nenavrhujú. Na prvotný protipožiarny zásah sa do takýchto priestorov navrhujú prenosné hasiace prístroje. Elektrické zariadenia je možné hasiť vodou až po bezpečnom vypnutí elektrickej energie.

§ 30 Hasiace prístroje

- (1) Hasiace prístroje, rozmiestnené na vytypovaných miestach v stanici/zastávke, budú slúžiť na prvotný protipožiarny zásah, teda na hasenie rozvíjajúceho sa požiaru v stavbe. Podľa charakteru horľavých látok sa používajú hasiace prístroje s náplňou hasiacich látok, ktorých hasiaca účinnosť je najefektívnejšia a ktorých použitie nezvyšuje ďalšie riziká.
- (2) Vzhľadom na použitú hasiacu látku sa členia na:
- vodné (hasia pevné látky horiace plameňom alebo tlejúce okrem kovov a kvapalnú látku horiace plameňom a rozpustnú vo vode),
 - penové (chemická pena – hasia pevné látky horiace plameňom alebo tlejúce okrem kovov),
 - vzduchopenové (vzduchová pena – kvapalnú látku horiace plameňom /benzín, olej, lak, alkoholy/),
 - práškové ABC (hasia pevné látky horiace plameňom alebo tlejúce okrem kovov, kvapalnú látku horiace plameňom a rozpustnú vo vode, kvapalnú látku horiace plameňom /benzín, olej, lak, alkoholy/ a plynú látku /horľavé plyny – propán, bután, acetylén, vodík/),
 - práškové BC (kvapalnú látku horiace plameňom a rozpustnú vo vode, kvapalnú látku horiace plameňom /benzín, olej, lak, alkoholy/ a plynú látku /horľavé plyny – propán, bután, acetylén, vodík/),
 - práškové D (hasia ľahké kovy a ich zliatiny /hliník, horčík/, alkalické kovy /sodík, draslík/ a podobné látky /vápnik, titán/),
 - CO₂ (snehové – hasia pevné látky horľavé, netlejúce, kvapalnú látku horiace plameňom /benzín, olej, lak, alkoholy/ a plynú látku /horľavé plyny – propán, bután, acetylén, vodík/),
 - halónové (hasia kvapalnú látku horiace plameňom /benzín, olej, lak, alkoholy/ a pevné látky horľavé, netlejúce).
- (3) Počet normalizovaných prenosných hasiacich prístrojov bude stanovený buď pre
- každé podlažie viacpodlažného požiarneho úseku,
 - každý jednopodlažný požiarne úsek samostatne,
 - spoločne pre viac požiarne úsekov v jednom podlaží.

- (4) Ekvivalentné množstvo hasiacej látky M_c podľa odseku 3 písm. a) a b) sa určuje zo vzťahu:

$$M_c = 0,9 \cdot (S \cdot a)^{1/2} \geq 6$$

kde M_c je celkové ekvivalentné množstvo hasiacej látky [kg],
 S pôdorysná plocha požiarneho úseku alebo jedného podlažia viacpodlažného požiarneho úseku [m²],
 a súčiniteľ vyjadrujúci rýchlosť odhorievania [-].

- (5) Ekvivalentné množstvo hasiacej látky M_c podľa c) sa určuje zo vzťahu:

$$M_c = 0,9 \cdot \sum_{i=1}^j (S_i \cdot a_i)^{1/2} \geq 6$$

kde M_c je celkové ekvivalentné množstvo hasiacej látky [kg],
 S_i pôdorysná plocha i-tého požiarneho úseku [m²],
 a_i súčiniteľ vyjadrujúci rýchlosť odhorievania [-],
 j počet požiarne úsekov.

- (6) Počet hasiacich prístrojov sa určuje zo vzťahu :

$$M_c \leq \sum_{i=1}^j n_i \cdot m_{ski} \cdot \eta_i$$

kde M_c je celkové ekvivalentné množstvo hasiacej látky [kg] (pre H2O [l]),
 n_i počet hasiacich prístrojov i-tého druhu a súčasne i-tej hmotnosti náplne [-],
 m_{ski} skutočná hmotnosť náplne i-tého hasiaceho prístroja [kg],

- η_i hasiace účinnosť hasiaceho prístroja i-tého druhu [-],
 práškový hasiaci prístroj s náplňou 6 kg $\eta = 1,00$
 CO₂ s náplňou 5 kg $\eta = 0,60$
 halónový hasiaci prístroj s náplňou 8 kg $\eta = 0,75$
 vodný alebo penový hasiaci prístroj s náplňou 13,5 kg $\eta = 0,45$
- j počet druhov hasiacich prístrojov a počet rozdielnych hmotností náplní jednotlivých druhov hasiacich prístrojov.

- (7) Požiarny úsek, ktorého plocha je menšia ako 50 m² môže byť vybavený taxatívne
- takto: ak $\alpha \leq 0,9$ práškový alebo halónový hasiaci prístroj s náplňou 4 kg,
 CO₂ s náplňou 5 kg,
 vodný alebo penový hasiaci prístroj s náplňou 9 kg,
- ak $\alpha > 0,9$ práškový hasiaci prístroj s náplňou 6 kg,
 CO₂ s náplňou 10 kg,
 halónový hasiaci prístroj s náplňou 8 kg,
 vodný alebo penový hasiaci prístroj s náplňou 13,5 kg.
- (8) Ak je celý požiarny úsek okrem plôch bez požiarného rizika, chránený stabilným hasiacim zariadením, môže sa celkové množstvo hasiacich látok M_c zmenšiť o 25%.
- (9) Prenosné hasiace prístroje v požiarnom úseku stanice/zastávky musia byť umiestnené v súlade s osobitným predpisom²⁶⁾, prípadne voľne položené na podlahe a proti prevrhnutiu zabezpečené. Vzájomná vzdialenosť hasiacich prístrojov je najviac 40 m.
- (10) Stanovište hasiacich prístrojov musí byť označené značkou podľa osobitného predpisu²⁵⁾. V prípade, že nie je prístroj priamo viditeľný, aj šípkou podľa technickej normy²⁷⁾. K hasiacim prístrojom musí byť stále voľný prístup.
- (11) Vlastnosti, podmienky prevádzkovania a zabezpečenia pravidelnej kontroly PHP podrobne ustanovuje osobitný predpis²⁸⁾.
- (12) V medzistaničných úsekoch (v tuneloch) sa s inštaláciou akýchkoľvek hasiacich prístrojov neuvažuje.

§ 31

Zabezpečenie rádiovkej komunikácie pre hasičské jednotky

V podzemných priestoroch stavieb Projektu TEN-T (tuneloch, staniach/zastávkach) musí byť zabezpečené trvalé rádiové spojenie, ktoré hasičským jednotkám umožní komunikáciu nielen v týchto priestoroch, ale aj do vonkajšieho prostredia. Systém musí hasičským jednotkám tiež umožňovať používať ich vlastné komunikačné zariadenia.

Požiarno-technické zariadenia

§ 32

Elektrická požiarňa signalizácia

- (1) Všetky priestory staníc/zastávok ako aj tunelov budú komplexne zabezpečené zariadením jednostupňovej EPS, takže poplach bude vyhlásený okamžite bez jeho fyzického overenia.
- (2) Hlavná ústredňa EPS bude umiestnená v prevádzkovo - technologickom dispečingu, ktorý je situovaný v ŽST Ba filiálka. Svojimi výstupmi bude ovládať všetky zariadenia slúžiace na zaistenie požiarnej bezpečnosti v staniach/zastávkach a tuneloch.
- (3) V každej stanici/zastávke bude v miestnosti dozorcú umiestnený signalizačný panel a ovládacia jednotka.
- (4) Na vyhlásenie požiarneho poplachu v služobných, technických a prevádzkových priestoroch budú slúžiť poplachové sirény. Okrem akustickej signalizácie bude vo všetkých priestoroch inštalovaná aj optická signalizácia.

²⁶⁾ §18 ods. 11 vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 719/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú vlastnosti, podmienky prevádzkovania a zabezpečenie pravidelnej kontroly prenosných hasiacich prístrojov a pojazdných hasiacich prístrojov.

²⁷⁾ STN ISO 7001 Verejné informačné značky.

²⁸⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 719/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú vlastnosti, podmienky prevádzkovania a zabezpečenie pravidelnej kontroly prenosných hasiacich prístrojov a pojazdných hasiacich prístrojov.

- (5) Systém bude adresný a tvorený tlačidlovými a samočinnými hlásičmi. Tlačidlové hlásiče budú umiestnené na nástupiskách pre cestujúcich na každom bezpečnostne – informačnom paneli, pri vstupoch do všetkých CHUC, pri všetkých východoch a vo všetkých miestnostiach obsluhy. V technologických priestoroch budú okrem tlačidlových hlásičov umiestnených pri východoch z týchto priestorov aj zvukové hlásiče.
- (6) V tuneloch bude inštalovaná EPS s optimálnou citlivosťou. Vzhľadom na zvýšenú vlhkosť musia byť navrhnuté systémy vhodné pre dané prostredie tak, aby sa minimalizovalo riziko falošných poplachov. V každom tuneli, technickom podlaží a v neprielezných kanáloch budú inštalované automatické líniové hlásiče. Tlačidlové hlásiče budú osadené na stenách v blízkosti vstupu do štólne alebo únikového východu.
- (7) EPS okrem akustickej a optickej signalizácie požiaru bude zaisťovať otvorenie, či zatvorenie, spustenie či odstavenie vytypovaných zariadení, tiež bude spúšťať vetranie CHUC typu B a typu C, vetranie štôlní ako aj systém požiarneho vetrania staníc, dá pokyn na dovedenie evakuačno – požiarneho výťahu do východzej stanice a iné.
- (8) EPS patrí medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto musí mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov prostredníctvom elektrických káblov druhu ZO a PH, a to po dobu 90 minút.
- (9) Projektové riešenie EPS musí rešpektovať príslušné ustanovenia osobitného predpisu²⁹⁾ a technických noriem³⁰⁾.

Zariadenia na odvod tepla a splodín horenia

§ 33

- (1) V priestore tunelových rúr mimo staníc/zastávok sa zo zariadeniami na odvod tepla a splodín horenia neuvažuje. Zariadenia na odvod tepla a splodín horenia pri požari budú inštalované len v staniach/zastávkach, ktoré budú tvoriť bezpečné oblasti. Zariadenia na odvod tepla a splodín horenia patria medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto budú musieť mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov prostredníctvom elektrických káblov druhu ZO, PH a BH, a to po dobu 90 minút, pričom musí byť v súlade s technickou normou³¹⁾.
- (2) Z dôvodu ochrany osôb na nástupiskách, bude vo všetkých staniach/zastávkach zabezpečený systém núteného odvodu tepla a splodín horenia, ktorý bude v prípade požiaru vlakovej súpravy, ako jediného zdroja požiarneho rizika na nástupiskách a v tuneloch, odvádzať teplo a splodiny horenia (nútený odťah priamo z koľajiska nad každou súpravou) cez systém odsávacích kanálov so zabudovanými špeciálnymi požiarными klapkami a odvodnými šachtami nad terén, do exteriéru predmetného objektu Projektu TEN-T.
- (3) Vzduchotechnické zariadenia budú navrhnuté na tepelný výkon 25 MW. Splodiny horenia vzniknuté pri požari budú odsávané ventilátormi, ktorých tepelná odolnosť bude aspoň 300-400° C v závislosti od ich umiestnenia vzhľadom na pravdepodobné miesto požiaru a ochladenia splodín horenia.
- (4) V disponibilných priestoroch bude zariadenie na odvod tepla a splodín horenia inštalované vtedy, pokiaľ doba evakuácie bude dlhšia ako doba zadymenia týchto priestorov alebo keď predmetný priestor bude vnútorným zhromažďovacím priestorom. Systém odvodu tepla a splodín horenia (nútený/prirodzený) bude zvolený podľa dispozičného umiestnenia daného priestoru.
- (5) Pokiaľ nad prevádzkovými priestormi budú navrhnuté oceľové konštrukcie s presklennými výplňami, budú tieto vybavené systémom odvodu tepla a splodín horenia, ktorým sa dosiahne zníženie tepelného namáhania predmetných konštrukcií a tým aj zníženie požiadaviek na ich požiaru odolnosť.
- (6) Zariadenie na odvod tepla a splodín horenia bude inštalované aj vtedy pokiaľ prevádzkový priestor bude vnútorným zhromažďovacím priestorom. Komunikačné priestory, ktoré sú súčasťou RCHUC sa bez ohľadu na ich plošnú veľkosť a počet osôb v nich ako vnútorný zhromažďovací priestor neposudzuje.

²⁹⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 726/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú vlastnosti elektrickej požiarnej signalizácie, podmienky jej prevádzkovania a zabezpečenia jej pravidelnej kontroly.

³⁰⁾ STN EN 54-2+AC Elektrická požiarňa signalizácia. Časť 2: Ústredňa elektrickej požiarnej signalizácie, STN EN 54-4+AC/A1 Elektrická požiarňa signalizácia. Časť 4: Napájacie zariadenia, STN P CEN/TS 54-14 Elektrická požiarňa signalizácia. Časť 14: Pokyny na plánovanie, projektovanie, inštalovanie, uvedenie do prevádzky, prevádzkovanie a údržbu, STN EN 54-16 Elektrická požiarňa signalizácia. Časť 16: Ústredňa hlasovej signalizácie požiaru.

³¹⁾ STN EN 12101-10 Zariadenia na odvod tepla a splodín horenia. Časť 10: Napájací zdroj.

§ 34

- (1) Vetranie RCHUC bude v prípade mimoriadnej udalosti fungovať v dvoch rôznych režimoch. Spustenie príslušného režimu bude závislé od miesta vzniku požiaru v náväznosti na adresný signál zariadenia EPS.
- (2) Dostatočnú rýchlosť prúdenia čerstvého vzduchu proti smeru úniku osôb v RCHUC, budú zabezpečovať okrem prirodzeného podtlaku vytvoreného intenzívnym odsávaním zariadením na odvod tepla a splodín horenia priamo nad miestom horenia (horiaca súprava v koľajisku stanice/zastávky) aj axiálne prúdové ventilátory inštalované v RCHUC. Tie v mieste vstupného portálu na nástupisku zaistia rýchlosť prúdenia vzduchu najmenej 2 m.s^{-1} , čím bude eliminovaný prienik splodín horenia z nástupiska do RCHUC a tým zaistený bezpečný únik osôb z priestorov nástupiska.
- (3) V prípade vzniku požiaru vo vstupných/staničných halách, podchodoch a vestibuloch v úrovni 1.PP prípadne 1.NP bude RCHUC vetraná umelo a to zabezpečením prívodu vzduchu v množstve zodpovedajúcom 10-násobnému objemu priestoru RCHUC. Vzduch bude do priestoru RCHUC privádzaný prostredníctvom reverzného chodu zariadení na odvod tepla a splodín horenia na nástupisku a axiálnych prúdových ventilátorov zavesených pod stropom únikových schodísk a eskalátorov vedúcich na 1.PP. Navrhovaný systém vetrania zaistí pretlak na únikovej ceste z 1.PP na voľné priestranstvo.
- (4) Zariadenia na odvod tepla a splodín horenia ako aj axiálne ventilátory v RCHUC patria medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto budú musieť mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov prostredníctvom elektrických káblov druhu ZO, PH a BH, a to po dobu 90 minút.
- (5) Okrem zariadení na odvod tepla a splodín horenia budú v rámci zabezpečenia bezpečného úniku osôb v priestoroch staníc/zastávok budované CHUC typu C ako aj CHUC typu B, (v tuneloch len CHUC typu B), v ktorých budú navrhnuté zariadenia vzduchotechniky pre ich vetranie v čase požiaru.
- (6) Zariadenia požiarneho vetrania CHUC patria medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto budú musieť mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov prostredníctvom elektrických káblov druhu ZO, PH a BH, a to po dobu 90 minút. Spustenie vetrania vo všetkých CHUC z nástupísk staníc/zastávok bude na signál EPS vždy súčasné, bez ohľadu na miesto vzniku požiaru.
- (7) Požiarne vetranie CHUC typu C bude umelé, pretlakové, kde medzi priestorom únikovej cesty (samotným schodiskom) a požiarou predsieňou bude vytvorený pretlak od 15 Pa do 50 Pa a medzi požiarou predsieňou a priestorom nástupiska, či inými PÚ v stavbe ústiacimi do príslušnej CHUC typu C, pretlak v hodnote od 10 Pa do 30 Pa. Aby bolo možné vstupné dvere do príslušnej CHUC typu C otvoriť, bude vetracie zariadenie vybavené riadiacim systémom zabezpečujúcim požadovaný pretlak, alebo bude priestor vybavený pretlakovou klapkou, ktorá uvoľní nastavenú hodnotu pretlaku a tým umožní otvorenie dverí (požiarne uzávery) do CHUC typu C. V rámci riešenia pretlakov v únikových cestách a požiarnej predsiene bude možné použiť kombináciu riešení. Požiarne vetranie CHUC typu C musí byť zabezpečené po dobu 90 minút.
- (8) Požiarne vetranie CHUC typu B, samostatných požiarnej predsiene pred evakuačno-požiarnymi výťahmi ako aj priečných prepojení (štôlní) bude umelé, zabezpečené prívodom vzduchu v množstve zodpovedajúcom 10-násobnému objemu priestoru CHUC typu B počas 1 hodiny (samostatne vetraná požiarne predsieň a samostatne schodiskový priestor), samostatnej požiarnej predsiene pred príslušným samostatným evakuačno-požiarnymi výťahom, či štôlnie a odvodom vzduchu pomocou prieduchov, šácht a pod. Prívod vzduchu musí byť zabezpečený po dobu 90 minút.
- (9) Prívod vzduchu³²⁾ do priečných prepojení medzi tunelmi bude zabezpečený vždy z druhej požiarom nezasiahnutej tunelovej rúry (riadi EPS). Spustenie vetrania únikových ciest v tuneloch (CHUC typu B i štôlnie) bude závislé na otvorení únikových dverí z priestoru tunela do príslušnej únikovej cesty. Každé takéto dvere budú vybavené dverným kontaktom s väzbou na EPS.

§ 35

Stabilné hasiace zariadenie

- (1) SHZ bude nainštalované v zázemí prevádzkovo-technologického dispečingu, v kábelovej miestnosti stavadlovej ústredne a v batožinovom priestore. Vo všetkých týchto priestoroch bude inštalovaný záplavový systém s využitím ekologicky neškodnej hasiacej látky (plynové SHZ), kde zdroj hasiva a ovládacie prvky budú umiestnené priamo v chránenom priestore.

³²⁾ § 40 vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

- (2) Umiestnenie SHZ v disponibilných priestoroch bude riešené v rámci projektu ich realizácie. SHZ nebude ovládané zariadením EPS, avšak spustenie systému bude signalizované na table ústredne EPS v prevádzkovo-technologickom dispečingu, alebo centrálnom dispečingu.
- (3) SHZ patrí medzi zariadenia, ktoré budú musieť zostať v prevádzke aj počas požiaru, preto bude mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov prostredníctvom elektrických káblov druhu ZO a PH, a to po dobu 90 minút.
- (4) Projektové riešenie SHZ musí rešpektovať príslušné ustanovenia osobitného predpisu³³⁾ a technickej normy³⁴⁾.

Technické zariadenia

§ 36

Vzduchotechnické zariadenia a rozvody

- (1) Vzduchotechnické zariadenia a rozvody staničnej VZT, nesmú v prípade požiaru šíriť teplo a splodiny horenia medzi požiarными úsekmi. Prechody VZT potrubí požiarne deliacimi konštrukciami budú opatrené požiarными klapkami a otvory pre prívod, alebo odvod vzduchu bez VZT potrubia, s výnimkou otvorov hlavného vetrania, stenovými uzávermi. Požiarne klapky a požiarne stenové uzávery musia byť a teda budú diaľkovo elektricky ovládané v návaznosti na zariadenie EPS. Poloha listov v požiarных klapkách bude signalizovaná na príslušnom rozvážači a výsledný signál uzatvorenia požiarных klapiek bude dovedený do prevádzkovo - technologického dispečingu.
- (2) Pre VZT potrubia s prierezovou plochou najviac 0,04 m² platí, že takéto potrubia môžu prestupovať požiarne deliacimi konštrukciami bez požiarных uzáverov, pričom ich vzájomná vzdialenosť musí byť najmenej 0,5 m. Celková plocha takýchto požiarne neuzatvárateľných prestupov môže byť najviac 1/200 plochy požiarnej deliacej konštrukcie konštrukčného prvku, ktorou VZT potrubia prestupujú. To neplatí pre VZT rozvody vedené cez priestory pre verejnosť, kde v požiarne deliacich konštrukciách, ktoré ich budú ohraničovať, budú osadené požiarne klapky bez ohľadu na prierez VZT potrubia.
- (3) Pokiaľ budú niektoré z potrubných rozvodov VZT chránené izolačnou vrstvou, alebo na rozhraní požiarных úsekov bude predmetné VZT potrubie rozdelené požiarnou klapkou, ich požiarne odolnosť bude musieť byť nasledovná: izolačná vrstva bude musieť plniť kritérium EI 90 minút a požiarne klapka bude musieť mať rovnakú požiarne odolnosť akú bude spĺňať požiarne deliacia konštrukcia, v ktorej bude klapka osadená, najviac však EI 90 minút. Izolačné vrstvy ako aj požiarne klapky musia byť zo stavebných materiálov s triedou reakcie na oheň A1 alebo A2 s1, d0.

§ 37

Elektroinštalácie

- (1) Pri riešení elektroinštalácií musia byť rešpektované aj príslušné ustanovenia technickej normy³⁵⁾.
- (2) Dodávka elektrickej energie bude zabezpečená nadštandardným pripojením na dva nezávislé zdroje – transformovne VVN 110/22kV.
- (3) Prívodné 22 kV elektrické káble (súčasne z oboch zdrojov) budú vedené v medzistaničných úsekoch v chráničkových trasách so šachtami a v stanici/zastávke budú vedené technickou chodbou a zaústené cez kábelovú šachtu, prípadne kanál do príslušnej trafostanice, alebo elektrorozvodne. Týmto systémom budú navzájom prepojené všetky stanice/zastávky a medzistaničné úseky objektov Projektu TEN-T. V trafostaniaciach situovaných v staniaciach/zastávkach môžu byť inštalované len vzduchom chladené transformátory.
- (4) Káblvé vedenia, vrátane optických káblov, budú realizované káblami ZO podľa STN IEC 332-3A, neprodukuje halogénové kyselinotvorné plyny podľa STN IEC 754.1 a BH. Pre napájanie a rozvody zariadení, ktoré budú zaisťovať bezpečnosť osôb a činnosť dôležitých prevádzkových zariadení staníc budú navrhnuté a realizované káblvé vedenia z káblov druhu ZO, BH a PH podľa STN IEC 60 331-13. Elektrické káble v tuneloch budú musieť spĺňať požiadavky definované v technických normách³⁶⁾. Takýmito druhmi káblov budú realizované aj rozvody, ktoré budú vedené mimo priestory tunelov až po najbližšie zakončenie.

³³⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 169/2006 Z. z. o konkrétnych vlastnostiach stabilného hasiaceho zariadenia a polostabilného hasiaceho zariadenia a o podmienkach ich prevádzkovania a zabezpečenia ich pravidelnej kontroly.

³⁴⁾ STN EN 15004-1 Stabilné hasiace zariadenia. Plynové hasiace zariadenia. Časť 1: Navrhovanie, inštalácia a údržba.

³⁵⁾ STN 92 0203 Požiarne bezpečnosť stavieb. Trvalá dodávka elektrickej energie pri požari.

³⁶⁾ Napríklad STN EN 50267-2-1 Spoločné metódy skúšok káblov v podmienkach požiaru. Skúšky plynov vznikajúcich pri horení materiálov káblov. Časť 2-1: Postupy - Určenie obsahu kyselinotvorných halogénových plynov, STN EN 50267-2-2 Spoločné metódy skúšok káblov v podmienkach požiaru. Skúšky plynov vznikajúcich pri horení materiálov káblov. Časť 2-2: Postupy - Určenie stupňa kyslosti plynov počas horenia materiálov káblov meraním pH a vodivosti.

- (5) Zariadenia slúžiace na zaistenie bezpečnosti osôb a na účely protipožiarneho zásahu budú mať zabezpečenú dodávku elektrickej energie nadštandardným pripojením z dvoch nezávislých zdrojov alebo z rozvádzačov núdzového napájania, a to po dobu aspoň 90 minút. To neplatí pre požiarne klapky a stenové uzávery, ak na ich zatvorenie nebude elektrická energia potrebná.
- (6) Všetky elektrické zariadenia budú musieť svojou konštrukciou a krytím zodpovedať prostrediu, do ktorého budú inštalované. Funkčne dôležité káble budú oddelené polohou alebo nehorľavou prepážkou, pričom ich funkčnosť bude zabezpečená po dobu minimálne 90 minút. Elektrické káble budú vedené na nehorľavých roštoch po povrchu, poprípade v nehorľavých žľaboch nad podhl'admi, pod omietkou, prípadne pod obkladmi stien či priestormi zdvojených podláh.
- (7) Pokiaľ budú elektrické káble vedené v káblových kanáloch a šachtách vzťahujú sa na ne príslušné ustanovenia technickej normy³⁷⁾.
- (8) V stanici/zastávke ako aj v medzistaničných úsekoch budú inštalované svietidlá núdzového osvetlenia a únikového núdzového osvetlenia, ktoré prostredníctvom náhradného (akumulátorového) zdroja elektrického prúdu o napätí 230V zabezpečia dostatočné osvetlenie únikových ciest po dobu minimálne 90 minút.
- (9) Stanica/zastávka bude vybavená domácim (evakuačným) rozhlasom, ktorého reproduktory budú osadené vo všetkých priestoroch určených pre verejnosť. V miestnostiach dozoru stanice budú inštalované telefónne prístroje pre vnútornú komunikáciu s prevádzkovo-technickým (riadiacim) dispečingom.

§ 38 Vykurovanie

- (1) Vykurovanie vybraných priestorov staníc bude zabezpečené prostredníctvom VZT zariadení, prípadne pomocou elektrických tepelných zariadení.
- (2) Pri inštalácii a prevádzkovaní tepelných spotrebičov musia byť rešpektované požiadavky ustanovené v osobitnom predpise³⁸⁾.

§ 39 Zdravotechnické inštalácie

Na rozvody zdravotnických inštalácií v príslušných PU stanici/zastávky, okrem utesnenia prestupov, nebudú kladené ďalšie požiadavky z hľadiska požiarnej bezpečnosti. Rozvody prechádzajúce požiarne deliacimi konštrukciami budú z materiálov s triedou reakcia na oheň A1, prípadne A2 s1, d0.

§ 41 Záverečné ustanovenie

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 15. októbra 2011.

Ing. Jiří Kubáček, CSc., v. r.
generálny riaditeľ

k

³⁷⁾ STN 38 2156/Z1 Káblové kanály, šachty, mosty a priestory.

³⁸⁾ Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 401/2007 Z. z. o technických podmienkach a požiadavkách na protipožiarnu bezpečnosť pri inštalácii a prevádzkovaní palivového spotrebiča, elektrotepeľného spotrebiča a zariadenia ústredného vykurovania a pri výstavbe a používaní komína a dymovodu a o lehotách ich čistenia a vykonávania kontrol.

Základné technické parametre podzemných úsekov

1. stavba „Prepojenie koridorov“ trat' ŽST Ba predmestie – ŽST Ba Petržalka

trat'. úsek/stanica/zastávka	dĺžka [m]	čas prejazdu [min]	pozn.
portál Predmestie nžkm 1,198			
portál Predmestie nžkm 1,198 – zast. Ba Slovany nžkm 1,220 *9	22	0,3	*2
zast. Ba Slovany nžkm 1,295 *8	-	0,3+0,5 (pobyt)	*1
zast. Ba Slovany nžkm 1,370 – únik. východ nžkm 1,907 *9	1094	537	*2
únikový východ nžkm 1,907		-	
únikový východ nžkm 1,907 - ŽST Ba filiálka nžkm 2,464 *9		557	
ŽST Ba filiálka nžkm 2,754 *8	-	0,9+0,5 (pobyt)+0,4 0,9+3,0 (pobyt)+0,4	*3 *6 *7
ŽST Ba filiálka nžkm 3,045 – prepoj tunel. rúr nžkm 3,400 *9	1175	355	*4
prepoj tunel. rúr nžkm 3,400 - prepoj tunel. rúr nžkm 3,800		400	
Prepoj tunel. rúr nžkm 3,800 - zast. Bratislava Nivy nžkm 4,220 *9		420	
zast. Ba Nivy nžkm 4,300 *8	-	0,4+0,5 (pobyt)	*1
zast. Ba Nivy nžkm 4,380 – prepoj tunel. rúr nžkm 4,660 *9	280	0,8	*4
prepoj tunel. rúr nžkm 4,660 – zast. Ba centrum nžkm 4,909 *9	249	0,8	*4
zast. Ba centrum nžkm 4,988 *8	-	0,3+0,5 (pobyt)	*1
zast. Ba centrum nžkm 5,067 – odb. Dunaj nžkm 5,604 *9	537	0,8	*4
odb. Dunaj – prepoj tunel. rúr nžkm 5,712	-	-	*5
odb. Dunaj – prepoj tunel. rúr nžkm 5,712 – prepoj tunel rúr nžkm 6,150	438	1,0	*4
prepoj tunel. rúr nžkm 6,150 - prepoj tunel. rúr nžkm 6,650	500		*4
prepoj tunel. rúr nžkm 6,650 - portál Petržalka nžkm 7,133	483		*4
samostatná odbočka			
odb. Dunaj nžkm 0,000 – stanica NS MHD Einsteinova nžkm 0,477 *8	477	0,4	*4
odb. Slovany nžkm 0,000 – portál Nové Mesto nžkm 0,426	426	0,4	*10

2. stavba 3. etapa „Zapojenie letiska“ trat' odb. Ružinov – ŽST Ba letisko“

trat'. úsek/stanica/zastávka	dĺžka [m]	čas prejazdu [min]	pozn.	
portál UNS nžkm 1,775	-	0,8	*4	
portál UNS nžkm 1,775 - Únikový východ /CHUC B/ nžkm 1,973 od UNS, resp. 4,300 od Nového Mesta	198		799	
Únikový východ nžkm 1,973 - ŽST Ba letisko nžkm 2,574, resp. 4,896 od Nového Mesta *9	601			
ŽST Ba letisko nžkm 2,820, resp. 5,142 od Nového Mesta *8	-	0,8+1,0(pobyt)+0,8 0,8+5,0(pobyt)+0,8	*3 *6 *7	

3. stavba 3.etapa „Zapojenie letiska: trať ŽST Ba Nové Mesto – ŽST Ba letisko“

trať. úsek/stanica/zastávka	dĺžka [m]		čas prejazdu [min]	pozn.
portál Nové Mesto nžkm 3,045	-	1851	2,1	
portál Nové Mesto nžkm 3,045 - Únikový východ - /CHUC B/ nžkm 3,305	260			*4
Únikový východ /CHUC B/ nžkm 3,305 – Únikový východ /CHUC B/ nžkm 4,300, resp. nžkm 1,973 od UNS	995			*4
Únikový východ /CHUC B/ nžkm 4,300, resp. 1,978 od UNS - ŽST Ba letisko nžkm 4,896, resp. nžkm 2,574 *9	596			*2
ŽST Ba letisko nžkm 5,142, resp. nžkm 2,820 od UNS *8	-		0,8+1,0(pobyt)+0,8 0,8+5,0(pobyt)+0,8	*3

poznámky/vysvetlivky:

žkm – staničenie miesta vztiahnuté na nový železničný kilometer

*1 - bočné nástupiská, bez výhybiek

*2 – dvojkolajný tunel

*3 - ostrovné nástupiská, výhybky

*4 - jednokolajné tunely

*5 – rozplet tratí do ŽST Ba Petržalka a stanice NS MHD, výhybky, bez výmeny cestujúcich

*6 – tranzitný vlak

*7 – obrat vlaku v stanici (mestský vlak)

*8 –stred nástupiska

*9 – začiatok/koniec nástupiska (podľa smeru jazdy)

*10- jednokolajný tunel

Navrhované železničné trate budú prevádzkované len osobnou železničnou dopravou, nákladná doprava vrátane prepravy nebezpečných nákladov je vylúčená.

Dĺžka vlakových súprav pri diaľkových vlakoch bude maximálne 400 m, dĺžka vlakových súprav regionálnej dopravy bude maximálne 250 m a vlakov mestskej dopravy bude maximálne 150 m. Prevádzka bude zabezpečovaná vlakovými súpravami na báze elektrickej trakcie s trakčným systémom 25 kV, 50 Hz. Maximálna traťová rýchlosť je 80 km.h⁻¹.

Pred začatím prevádzky na vybudovanej železničnej trati s podzemnými úsekmi prevádzkovateľ dráhy zabezpečí vypracovanie:

- a) zmien a doplnkov vyhlášok a predpisov, ktoré sa zaoberajú organizáciou železničnej dopravy (napríklad Predpis Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky a i.) s cieľom:
 1. zadefinovať postup odchodu vlaku zo stanice/zastávky na obsadenú koľaj,
 2. určiť postup a spôsob operatívneho riadenia dopravy na dráhe pri mimoriadnosti v doprave na dráhe,
 3. vypracovať plán záchranu cestujúcich pre prípad núdzového opustenia vlaku s uvedením času, do ktorého musí byť uskutočnená záchrana cestujúcich,
 4. definovať činnosti jednotlivých prevádzkových pracovníkov v oblasti riadenia dopravy, správcu infraštruktúry, vlakového personálu a pri iných mimoriadnostiach v doprave,
 5. uviesť podmienku do príslušných prevádzkových predpisov, ak batožinový výt'ah bude súčasne používaný vo funkcii evakuačno-požiarného výt'ahu, nesmie byť v ňom ponechaný ani batožinový vozík a ani odložená batožina,
 6. upraviť iné podmienky a zásady pre zaistenie spoľahlivého, účinného a rýchleho riešenia mimoriadnej situácie.
- b) požiarnych evakuačných plánov, požiarnych poplachových smerníc, dokumentácií o zdolávaní požiarov a iné,
- c) prevádzkových predpisov jednotlivých technologických zariadení s ohľadom na zaistenie ich prevádzky počas mimoriadnych udalostí,
- d) ďalších predpisov vypracovaných v spolupráci so záchranými zložkami na základe záverov z vypracovaných scenárov mimoriadnych udalostí a prípadných simulácií mimoriadnych udalostí uskutočnených priamo v jednotlivých stavbách a objektoch Projektu TEN-T.

Požiadavky na najnižšiu požiaru odolnosť v minútach a druh konštrukčných prvkov jednotlivých stavebných konštrukcií v podzemných objektoch Projektu TEN-T

1. Požiarne deliace konštrukcie (požiarne steny a požiarne stropy)

nosné	REI-180/D1
nenosné	EI-90/D1
medzi stavbami	REI-180/D1-M
požiarne strop nad CHUC	REI-90/D1

Časť zasklenej požiarnej steny okolo požiarneho uzáveru, ktorá má plochu najviac 10 m², môže mať rovnakú požiaru odolnosť a druh konštrukčného prvku, z ktorého je vyhotovený požiarne uzáver. Takto riešené časti zasklených požiarne stien okolo viacerých požiarne uzáverov v jednom požiarne úseku môžu byť len vtedy, pokiaľ ich vzájomná vzdialenosť bude najmenej 50 m.

2. Konštrukčné prvky ohraničujúce priestory bez požiarne rizika

steny a stropy aj sklenené v príslušnej časti PU EI-30/D1

Druhy konštrukčného prvkov sa podľa horľavosti použitých stavebných materiálov a ich vplyvu na intenzitu požiaru, stabilitu a nosnosť konštrukcie členia na D1, D2 a D3 a určujú sa podľa Národnej prílohy (NA) STN EN 13501-1, čl. NA.9.

3. Požiarne uzávery

v nosných požiarne stenách a požiarne stropoch	EI-90/D1-C
v nenosných požiarne stenách a požiarne stropoch	EI-90/D1-C
v konštrukčného prvkoch ohraničujúce priestory bez požiarne rizika	EW-30/D1-C

4. Konštrukčné prvky ohraničujúce schodiskový priestor RCHUC

zástény pri vstupe do RCHUC nad úrovňou nástupiska a stropy/kapotáž nad pevnými schodiskami a eskalátormi v časti RCHUC – od nástupiska do staničnej haly/vestibuluEI-30/D1

5. Obvodové steny

zabezpečujúce stabilitu stavby alebo jej časti (z vnútornej strany, za ktorou je z vonkajšej strany zemina)	R-180/D1
zabezpečujúce stabilitu stavby alebo jej časti, ktoré majú byť bez požiarne otvorených plôch (v nadzemných častiach staníc/zastávok – z vonkajšej strany)	REI-90/D1
zabezpečujúce stabilitu stavby alebo jej časti, ktoré majú byť bez požiarne otvorených plôch (v nadzemných častiach staníc/zastávok – z vnútornej strany)	REW-90/D1
nezabezpečujúce stabilitu stavby alebo jej časti, ktoré majú byť bez požiarne otvorených plôch (v nadzemných častiach staníc/zastávok – z vonkajšej strany)	EI-30/D1
nezabezpečujúce stabilitu stavby alebo jej časti, ktoré majú byť bez požiarne otvorených plôch (v nadzemných častiach staníc/zastávok – z vnútornej strany)	EW-30/D1
nezabezpečujúce stabilitu stavby alebo jej časti, ktoré môžu mať požiarne otvorené plochy (v nadzemných častiach staníc/zastávok – sklenené obvodové steny).....	bez požiadavky na ich požiarne odolnosť

6. Nosné konštrukcie striech

zabezpečujúce stabilitu stavby (v nadzemnom podlaží)	RE-90/D1
zabezpečujúce stabilitu stavby (v nadzemnom podlaží – nad priestormi bez požiarne rizika /RCHUC, sociálne zariadenia/)	RE-30/D1

7. Nosné konštrukcie vo vnútri stavby

zabezpečujúce stabilitu stavby (v podzemných podlažiach)	R-180/D1
--	----------

zabezpečujúce stabilitu stavby (v nadzemnom podlaží)	R-90/D1
zabezpečujúce stabilitu stavby (v nadzemnom podlaží – v priestoroch bez požiarneho rizika /RCHUC, sociálne zariadenia/)	R-30/D1

8. Nosné konštrukcie vo vnútri PU

nezabezpečujúce stabilitu stavby (v podzemných podlažiach)	R-60/D1
--	---------

9. Nosné konštrukcie mimo PU

zabezpečujúce stabilitu stavby (v nadzemnou podlaží časti stanice/zastávky).....	R-30/D1
nezabezpečujúce stabilitu stavby (v nadzemnou podlaží časti stanice/zastávky)	R-30/D1

10. Konštrukcie podporujúce technologické zariadenia,

ktorých zrušenie prispieva k rozšíreniu požiaru (technologické zariadenia obsahujúce horľavé látky)	R-60/D1
---	---------

11. Konštrukcie schodísk vo vnútri PU,

ktoré nie sú súčasťou CHUC	R-30/D1
----------------------------------	---------

12. Šachty evakuačno-požiarnych výťahov

ohraničujúce požiarne deliace konštrukcie	REI-90/D1
požiarne uzávery otvorov (osadené v požiarne deliacich konštrukciách evakuačno-požiarnych výťahov)	EI-90/D1-C

13. Šachty prevádzkových výťahov spájajúce výlučne nástupisko so staničnou halou/vstupným vestibulom (RCHUC)

ohraničujúce požiarne deliace konštrukcie sklenené.....	EI-30/D1
požiarne uzávery otvorov (osadené v sklenených požiarne deliacich konštrukciách)	EI-30/D1-C

14. Šachty ostatných prevádzkových výťahov

ohraničujúce požiarne deliace konštrukcie	EI-90/D1
požiarne uzávery otvorov (osadené v požiarne deliacich konštrukciách prevádzkových výťahov).....	EI-45/D1-C

15. Inštalačné šachty, kanály

ohraničujúce požiarne deliace konštrukcie	EI-90/D1
požiarne uzávery otvorov (osadené v požiarne deliacich konštrukciách inštalačných šachiet, či kanálov)	EI-45/D1-C
požiarne uzávery otvorov – inštalačné (revízne) dvierka/ poklopy (osadené v požiarne deliacich konštrukciách inštalačných šachiet/kanálov - bez samozatváracieho mechanizmu)	EI-90/D1

Kritériá a symboly na hodnotenie požiarnej odolnosti stavebných konštrukcií:

- R – nosnosť a stabilita;
- E – celistvosť;
- I – tepelná izolácia;
- W – izolácia riadená radiáciou;
- M – predpokladané zvláštne mechanické vplyvy;
- C – dvere vybavené zariadením na automatické zatváranie;

Počet cestujúcich v podzemných železničných staniach/zastávkach

V súlade s platným územným plánom sú to trasy A a B:

trasa A: Dúbravka – Záluhy – Kútiky – Dlhé diely – Karlova Ves – Mlynská dolina – Kamenné námestie s vetvením Hlavná stanica – Trnavské mýto, alebo železničná zastávka Ba Nivy, pričom obe vetvy sa v lokalite Ružová dolina spoja a pokračujú do Ružinova.

Variant trasy z Kamenného námestia cez železničnú zastávku Ba Nivy je označený ako A.1 a variant trasy z Kamenného námestia cez Hlavnú stanicu a ŽST Ba filiálka je označený ako A.2.

trasa B: Janíkov dvor – Einsteinova – železničná zastávka Ba centrum – železničná zastávka Ba Nivy – ŽST Ba filiálka – železničná zastávka Ba Slovany s vetvením ŽST Ba predmestie, Rača, Trnava a ŽST Ba Nové Mesto, ŽST Ba letisko resp. Podunajské Biskupice, Dunajská Streda.

Z takto zadaného matematického modelu boli vypočítané nasledovné hodnoty vyjadrujúce:

- počet cestujúcich vo vlaku v každom medzistaničnom úseku,
- počty cestujúcich vystupujúcich v každej stanici/zastávke,
- počty cestujúcich nastupujúcich v každej stanici/zastávke.

Výpočty boli spracované pre rannú špičkovú 3-hodinu, ktorá predstavuje najvyššie zaťaženie v systémoch MHD. V popoludňajších hodinách sa smerovanie cestujúcich obracia, špičkové hodnoty sú však nižšie nakoľko dopravná špička trvá 4 hodiny. Interval následného chodu mestských vlakov v uvedených špičkových obdobiach je 3 minúty.

Železničná zastávka Ba Nivy

smery		špičková 3-hodina		v jednom vlaku	
		variant A.1	variant A.2	variant A.1	variant A.2
Jan. dvor - Predmestie	obsadenie vlaku na príchode	28849	29253	481	488
	nástup do vlaku	7462	5203	125	87
Predmestie – Jan. dvor	obsadenie vlaku na príchode	16174	16115	270	269
	nástup do vlaku	19204	18973	320	316
trasa A NS MHD	nástup (prestup)			133	133
Celkom osôb na nástupisku				1059	1024

Zastávka Ba Nivy je zastávkou prestupnou medzi trasou A nosného systému MHD. Vyššie počty cestujúcich nachádzajúcich sa v priestoroch sú pre variant príchodu vlaku od Janíkovho dvora a pre variant A.1 výhľadového riešenia NS MHD.

Železničná zastávka Ba centrum

smery		špičková 3-hodina		v jednom vlaku	
		variant A.1	variant A.2	variant A.1	variant A.2
Jan.dvor - Predmestie	obsadenie vlaku na príchode	30755	31156	513	520
	nástup do vlaku	2196	2199	37	37
Predmestie – Jan. dvor	obsadenie vlaku na príchode	28328	28708	472	479
	nástup do vlaku	476	476	8	8
Celkom osôb na nástupisku				558	565

Vyššie počty cestujúcich nachádzajúcich sa v priestoroch sú pre variant príchodu vlaku od Janíkovho dvora a pre variant A.2 výhľadového riešenia NS MHD.

Železničná zastávka Ba Slovany

smery		špičková 3-hodina		v jednom vlaku	
		variant A.1	variant A.2	variant A.1	variant A.2
Jan.dvor - Predmestie	obsadenie vlaku na príchode	11084	8792	185	147
	nástup do vlaku	344	290	6	5
Predmestie – Jan. dvor	obsadenie vlaku na príchode	6079	5908	102	99
	nástup do vlaku	1960	1994	33	34
Nové Mesto – Jan. dvor	obsadenie vlaku na príchode	6492	4299	109	72
	nástup do vlaku	1960	1994	33	34
Celkom osôb na nástupisku				224	

Vyššie počty cestujúcich nachádzajúcich sa v priestoroch sú pre variant príchodu vlaku od Predmestia a pre variant A.1 výhľadového riešenia NS MHD.

smery		špičková 3-hodina		v jednom vlaku	
		variant A.1	variant A.2	variant A.1	variant A.2
Jan.dvor - Predmestie	obsadenie vlaku na príchode	17338	15818	289	237
	nástup do vlaku	682	1076	12	18
Predmestie - Jan. dvor	obsadenie vlaku na príchode	13625	11451	227	191
	nástup do vlaku	4014	6272	67	105
trasa A NS MHD	nástup (prestup)			38	38
plne obsadený vlak 400 m		1232	1232	1232	1232
Celkom osôb na nástupisku				1638	

Železničná stanica Ba filiálka plní funkciu klasickej železničnej stanice a súčasne zastávky pre vlaky NS MHD. Z hľadiska prevádzkového riešenia má dve nástupiská, každé s užitočnou dĺžkou 400 m a celkom 4 nástupiskovými hranami. Vonkajšie nástupiskové hrany sú v zásade určené na obsluhu diaľkových vlakov IC, Ex, R s dĺžkou vlakov do 400 m. Vnútorne nástupiskové hrany sú určené hlavne pre vlaky NS MHD a regionálne vlaky s dĺžkou súpravy podmienenou projektovanou dĺžkou nástupísk v zastávkach Ba Slovany, Ba Nivy a Ba centrum 150 m. Vzhľadom na koľajové riešenie, pri jednom z nástupísk môže súčasne stáť jedna vlaková súprava s dĺžkou do 400 m a jedna vlaková súprava s dĺžkou do 150 m. V tabuľke uvedené počty cestujúcich nachádzajúcich sa v priestoroch nástupísk sú uvedené pre variant príchodu vlaku od Predmestia a pre variant A.1 výhľadového riešenia NS MHD. Tieto hodnoty sú z kombinácie možných dopravných vzťahov pre každé nástupisko najvyššie.

Železničná stanica Ba letisko (cieľový stav)

Smery		špičková 3-hodina	v jednom vlaku	
Ba ÚNS – Ba letisko	obsadenie vlaku na príchode		440	vlaky regionálne
	nástup do vlaku		440	
Ba Nové Mesto – Ba letisko	obsadenie vlaku na príchode	1681	169	vlaky NS MHD
	nástup do vlaku	2995	300	
Ba Nové Mesto – Ba letisko – Galanta/Vajnory	obsadenie vlaku na príchode		1232	diaľkové vlaky
	nástup do vlaku		250	
Celkom osôb na nástupisku – I.etapa			1180	
Celkom osôb na nástupisku – II.etapa			2222	
Celkom osôb pre evakuáciu – I.etapa			1300	bezpečnostný koeficient 1,1
Celkom osôb pre evakuáciu – II.etapa			2450	bezpečnostný koeficient 1,1

Železničná stanica Ba letisko bude po dostavbe na cieľový stav plniť špecifickú funkciu obsluhy terminálu letiska M.R.Štefánika zapojenej zo západnej strany jednokoľajnou traťou od ŽST Ba Petržalka a jednokoľajnou traťou od ŽST Ba Nové Mesto a od východu dvojkoložnou traťou od ŽST Galanta a súčasne od Vajnory. Z hľadiska prevádzkového riešenia má jedno nástupisko s užitočnou dĺžkou 400 m a 2 nástupiskové hrany. V stanici budú zastavovať diaľkové vlaky IC, Ex, R s dĺžkou vlakov do 400 m, regionálne vlaky s dĺžkou súpravy limitujúcou dĺžkou nástupiska 250 m (platné predpisy ŽSR pre dĺžky nástupísk na železničných zastávkach) a vlaky NS MHD limitované projektovanou dĺžkou nástupísk v zastávkach Ba Slovany, Ba Nivy a Ba centrum 150 m.

Vzhľadom na špecifickú funkciu stanice a jej umiestnenie mimo vysoko urbanizovanej zástavby mesta, predpokladá sa jej využívanie len s cieľom prestupu zo železničnej na leteckú dopravu a naopak. V smere Ba ÚNS – Ba letisko (resp. Viedeň/Schwechat) predpokladá sa interval následného chodu vlakov 60 min s prevádzkou vlakových súprav s 5 vozňami. Z hľadiska funkcie končiacich vlakov NS MHD v smere Ba filiálka – Ba Nové Mesto a späť predpokladá sa interval následného chodu 18 min. V smere Ba Nové Mesto – Ba letisko (resp. Žilina/Brno) predpokladá sa interval následného chodu vlakov 60 minút s prevádzkou vlakových súprav so 14 vozňami. V tabuľke uvedené počty cestujúcich nachádzajúcich sa na nástupisku sú uvedené pre variant príchodu diaľkového vlaku od žst Ba Nové Mesto pri súčasnom počte cestujúcich čakajúcich na regionálny vlak do Viedne. Tieto hodnoty sú z kombinácie možných dopravných vzťahov najvyššie.

Dimenzovanie únikových ciest

- (1) Šírky a dĺžky únikových ciest (ďalej len „UC“) musia byť navrhnuté tak, aby spĺňali základnú rovnicu:

$$t_u = 0,75 \cdot \frac{l_u}{v_u} + \frac{E \cdot s}{K_u \cdot u} \leq t_{ud} \quad (2)$$

- kde t_u je predpokladaný čas evakuácie osôb na posudzovanej UC [min]
 l_u dĺžka posudzovanej UC v metroch [m]
 v_u rýchlosť pohybu osôb na posudzovanej UC [m.min⁻¹]
 E počet evakuovaných osôb na posudzovanej UC
 s súčiniteľ podmienok evakuácie
 K_u jednotková kapacita únikového pruhu na posudzovanej UC [počet osôb.min⁻¹]
 u započítateľný počet únikových pruhov
 t_{ud} dovolený čas evakuácie osôb únikovou cestou [min]

- (2) Ak sa UC skladá z niekoľkých úsekov, ktoré majú rôzne parametre (l_{ui} , v_{ui} , E_i , K_{ui} , u_i), je potrebné základnú rovnicu modifikovať takto:

$$t_u = \sum_{i=0}^n t_{ui} = 0,75 \cdot \frac{l_{u0}}{v_{u0}} + \sum_{i=1}^n \frac{l_{ui}}{v_{ui}} + \text{MAX} \left(\frac{E_i \cdot s_i}{K_{ui} \cdot u_i} \right) \leq t_{ud} \quad (3)$$

- kde $0 \leq i \leq n$ označuje jednotlivé úseky cesty,
 n je počet úsekov UC.

Úsek cesty, odpovedajúci $i = 0$, je počiatočný úsek cesty (na nástupisku). Koefficient 0,75 vyjadruje začiatočnú rozptýlenosť osôb vzhľadom na definovaný začiatok UC. Ak je k dispozícii jedna úniková cesta, nahradí sa hodnota 0,75 v rovniciach hodnotou 1. Posledný člen rovnice vyjadruje čas, odpovedajúci miestu s najnižšou priepustnosťou na trase UC.

- (3) Parametre UC

Pri posudzovaní UC sa do rovníc (3), resp. (2), dosadzujú hodnoty parametrov podľa nasledujúcich tabuliek:

A: Medzná doba evakuácie a súčiniteľ podmienok evakuácie

Typ UC	t_{ud} [min]	s [-]
CHUC typu A	10,00	1
CHUC typu B	20,00	1
CHUC typu C	30,00	1
RCHUC – celou trasou až na voľné priestranstvo	10,00	1
RCHUC – po eskalátore	4,50	1
NUC, viaceré UC, vo verejných priestoroch - nástupisko ($a = 0,8$)	4,50	1
NUC, viaceré UC, v technologických priestoroch ($a = 1,1$)	3,50	1
NUC, jedna UC, vo verejných priestoroch - nástupisko ($a = 0,8$)	2,65	1
NUC, jedna UC, v technologických priestoroch ($a = 1,1$)	1,70	1

Hodnoty súčiniteľa evakuácie s sú stanovené vzhľadom na predpoklad, že z každej stanice/zastávky sa osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu, či neschopné samostatného pohybu budú môcť evakuovať pomocou evakuačných výťahov, prípadne eskalátormi.

B: Rýchlosť pohybu osôb (v_u) a jednotková kapacita únikového pruhu (K_u)

Únik	v_u [m.min ⁻¹]	K_u [osôb.min ⁻¹]
po schodoch hore	20	25
po schodoch dole	25	30
po rovine	30	40

Za únik po rovine sa považuje komunikácia, na ktorej nie sú stupne a rampa je sklonom najviac 1:12. Pri úniku osôb z nástupiska podzemnej stanice/zastávky sa uvažuje s maximálnym využitím prepravnej kapacity eskalátorov. Počas vykonávania revízií, opráv a pod. musí prevádzkovateľ zabezpečiť, že zo všetkých (súbežných) eskalátorov bude vždy súčasne odstavený len jeden, pričom jeho prepravnú kapacitu nie je možné zaradiť do kapacity UC. Pokiaľ by nastala v prevádzke situácia, že tento minimálny počet nebude možné dodržať, musí byť príslušné nástupisko, resp. stanica prevádzkovo uzavretá. Pre medziľahlé hodnoty sa dovolený čas evakuácie osôb tud po NUC určuje lineárnou interpoláciou vzhľadom na súčiniteľ horľavých látok a v požiarnom úseku.

**Metodický pokyn č. 58/2011,
ktorým sa mení Metodický pokyn č. 6/2008 pre prípravu a realizáciu stavieb a technológií a obstaranie služieb
v pôsobnosti rezortu**

Metodický pokyn č. 6/2008 pre prípravu a realizáciu stavieb a technológií a obstaranie služieb v pôsobnosti rezortu sa mení takto:

Čl. I

1. V Čl. 4 ods. 2 znie:

„Na základe výzvy a návrhu verejného obstarávateľa/obstarávateľa nominuje minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky alebo v jeho zastúpení vedúci služobného úradu do komisií zriadených verejným obstarávateľom/obstarávateľom na vyhodnotenie splnenia podmienok účasti a na vyhodnotenie ponúk, kvalifikovaných zástupcov Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“). Pri zadávaní nadlimitných zákaziek musí byť minimálne jeden zástupca MDVRR SR, ako člen komisie bez hlasovacieho práva.“.

2. V Prílohe č. 2 bod 2 znie:

„Na základe výzvy a návrhu verejného obstarávateľa/obstarávateľa nominuje minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky alebo v jeho zastúpení vedúci služobného úradu do komisií zriadených verejným obstarávateľom/obstarávateľom na vyhodnotenie splnenia podmienok účasti a na vyhodnotenie ponúk, kvalifikovaných zástupcov MDVRR SR. Pri zadávaní nadlimitných zákaziek musí byť minimálne jeden zástupca MDVRR SR, ako člen komisie bez hlasovacieho práva.“.

Čl. II

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 17. októbra 2011

Ing. Eva Dulebová, v. r.
generálna riaditeľka sekcie

Učebná osnova doškoloovacieho kurzu vodičov

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 12 ods. 1 písm. d) zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 188/2009 Z. z., vydáva učebnú osnovu na doškoloovací kurz držiteľov vodičských oprávnení (ďalej len „doškoloovací kurz vodičov“).

OBSAH PREDMETOV

O zaradení držiteľa vodičského oprávnenia do doškoloovacieho kurzu vodičov, rozhoduje príslušný okresný dopravný inšpektorát okresného riaditeľstva Policajného zboru (ďalej len „dopravný inšpektorát“). Doškoloovací kurz vodičov sa skladá z výučby teórie a praktického výcviku. Obsah a rozsah učiva je členený podľa skupín a podskupín vodičského oprávnenia, na ktorú sa výcvik vykonáva.

Článok 1 Výučba teórie

Teoretické vedomosti, zručnosti a spôsoby správania sa v cestnej premávke vyžadované pre vedenie príslušných kategórií motorových vozidiel:

(1) Výučba predpisov o cestnej premávke a s nimi súvisiacich právnych predpisov je zameraná na výklad:

- a) jednotlivých ustanovení predpisov o cestnej premávke a príslušných vykonávacích predpisov,
- b) dopravných značiek a dopravných zariadení vrátane svetelných signálov a pokynov na riadenie premávky,
- c) riešenia dopravných situácií, uplatňovania pravidiel prednosti v jazde a obmedzenia rýchlosti,
- d) najdôležitejších princípov, týkajúcich sa dodržiavania bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami, brzdné vzdialenosti a ovládanie vozidla v rôznych poveternostných podmienkach a rôznych podmienkach na ceste,
- e) bezpečnostných faktorov týkajúcich sa vozidla, nákladu a prepravovaných osôb, opatrnosť vodiča pri opustení vozidla,
- f) povinností vodiča a prevádzkovateľa vozidla,
- g) podmienok technickej spôsobilosti a nespôsobilosti vozidla na premávku na pozemných komunikáciách,
- h) občianskoprávnej a trestnoprávnej zodpovednosti vodiča, rozsahu a podmienok povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

(2) Výučba teórie vedenia vozidla je zameraná na výklad:

- a) používaných bezpečnostných zariadení vozidla,
- b) jazdy s prípojným vozidlom a vlečenia vozidiel; to sa nevzťahuje na skupinu AM, A a podskupinu A1 vodičského oprávnenia,
- c) techniky jazdy v rôznych poveternostných podmienkach,
- d) techniky jazdy pri vyhýbaní sa nečakanej prekážke na rovine a v zákrute.

(3) Výučba zásad bezpečnej jazdy je zameraná na výklad:

- a) základných fyzikálnych zákonitostí jazdy s vozidlom príslušnej kategórie,
- b) vplyvu ľudského činiteľa, technického stavu vozidla a prostredia na bezpečnosť jazdy,
- c) zásad predvídavosti, rozpoznávania a riešenia kritických dopravných situácií,
- d) techniky zvládnutia vyhýbavého manévru pri nečakanej prekážke na rovnej ceste a v zákrute, vplyv odstredivej sily na vozidlo, rozdiely pri ovládaní vozidla vybaveného modernými elektronickými brzdovými a stabilizačnými prvkami,
- e) príčiny vzniku aquaplaningu na vozovke a vplyvu pneumatík na ovládanie vozidla,
- f) jazdných vlastností nedotáčavého a pretáčavého vozidla v zákrute,
- g) ovládania vozidla v klesaní vybaveného manuálnou alebo automatickou prevodovkou,
- h) významu pozornosti, vnímania, reakčnej schopnosti, úsudku a rozhodovacej schopnosti, spôsob správania sa vodiča voči ostatným účastníkom cestnej premávky, ako aj zmeny v správaní sa vodiča v dôsledku vplyvu alkoholu, drog a liekov, duševného stavu a únavy,

- i) špecifických rizikových faktorov týkajúcich sa nedostatku skúseností ostatných účastníkov cestnej premávky, najmä najzraniteľnejších, ako sú deti, chodci, cyklisti a zdravotne postihnuté osoby, riziká vyplývajúce z vedenia a z výhľadu vozidiel rôznych kategórií.

(4) Výučba problematiky dopravnej nehodovosti je zameraná na výklad:

- a) rozboru a príčin vzniku dopravných nehôd a možnosti ich predvídania,
- b) rizikových faktorov týkajúcich sa rôznych podmienok cestnej premávky, najmä pokiaľ ide o jej zmeny v súvislosti s počasím alebo jazdou vo dne alebo v noci, charakteristiky rôznych typov ciest a príslušné právne predpisy,
- c) predpisov týkajúcich sa úradných dokumentov požadovaných v prípade používania vozidla, všeobecné pravidlá činností v prípade dopravnej nehody (zapnutie výstražného zariadenia a postavenie výstražného trojuholníka) a opatrenia, ktoré je potrebné realizovať pri pomoci účastníkom dopravnej nehody,
- d) vplyvu požitia alkoholu alebo inej návykovej látky na vznik dopravnej nehody.

Špecifické ustanovenia týkajúce sa skupín AM, A a podskupiny A1 zamerané na:

- a) všeobecné predpisy a ustanovené podmienky pre vedenie motorových vozidiel, povinnosť používať ochranné okuliare alebo ochranný štít a ochrannú prilbu,
- b) viditeľnosť vodiča motocykla ostatnými účastníkmi cestnej premávky,
- c) rizikové faktory týkajúce sa rôznych podmienok cestnej premávky s osobitnou pozornosťou zameranou na smerovú stabilitu motocykla – (klzkosť vozovky, kryty odpadových kanálov, vodorovné značenie ciest, električkové pásy, železničné priecestia atď.).

Špecifické ustanovenia týkajúce sa skupín C, C+E, C1+E, D, D+E, D1+E a podskupín C1, D1 zamerané na:

- a) ustanovené podmienky pre vedenie motorových vozidiel, predpisy o dobe jazdy a odpočinku, prestávky,
- b) prekážky vo výhľade spôsobené charakteristikami vozidiel,
- c) manipuláciu so záznamovým zariadením (tachografy).

Článok 2 Praktický výcvik

Praktický výcvik vo vedení motorového vozidla je zameraný na nácvik jednotlivých zručností vodiča zameraných na riešenie zložitých dopravných situácií v cestnej premávke pri jazde v obci a mimo obce.

Minimálne požiadavky na praktické zručnosti a schopnosti vodičov vyžadované pre vedenie:

(1) motorových vozidiel skupín AM, A a podskupiny A1 vodičského oprávnenia zamerané na:

- a) brzdenie až do zastavenia vozidla a brzdenie s presnosťou zastavenia na vopred určenom mieste,
- b) jazdu v obmedzenom priestore, výjazd z miesta parkovania,
- c) jazdu v priamom smere a v zákrutách; súbežnú jazdu, zastavenie v cestnej premávke,
- d) príjazd ku križovatke, riešenie dopravnej situácie na križovatke, a prejazd križovatkou,
- e) zmeny smeru jazdy, odbočovanie vpravo a vľavo, zmena smeru jazdy v jazdných pruhoch,
- f) predchádzanie vozidiel, obchádzanie prekážok (napr. zaparkované vozidlá); predchádzanie inými vozidlami,
- g) vyhábanie vozidiel a obchádzanie nečakanej prekážky pri jazde na rovnej ceste a v zákrute,
- h) priechody pre chodcov, prejazd kruhovým objazdom, železničným priecestím, jazdu pri zastávke električky/autobusu, jazdu do svahu a zo svahu na dlhých úsekoch.

(2) motorových vozidiel skupín B, B+E, T, C, C+E, C1+E, D, D+E, D1+E a podskupiny B1, C1, D1 vodičského oprávnenia zamerané na:

- a) cúvanie v priamom smere, alebo cúvanie s odbočením vpravo alebo vľavo, pričom sa udržiava správny jazdný pruh,
- b) otočenie vozidla do protismeru pri jazde vpred alebo pri cúvaní,
- c) brzdenie až do zastavenia vozidla a brzdenie s presnosťou zastavenia na vopred určenom mieste,
- d) jazdu v obmedzenom priestore, výjazd z miesta parkovania,
- e) jazdu v priamom smere a v zákrutách; súbežnú jazdu, zastavenie v cestnej premávke,
- f) príjazd ku križovatke, riešenie dopravnej situácie na križovatke, a prejazd križovatkou,
- g) zmeny smeru jazdy, odbočovanie vpravo a vľavo, zmena smeru jazdy v jazdných pruhoch,
- h) predchádzanie vozidiel, obchádzanie prekážok (napr. zaparkované vozidlá); predchádzanie inými vozidlami,
- i) stúpanie a klesanie vozidla pri rôznej rýchlosti,

- j) vyhýbanie vozidiel a obchádzanie nečakanej prekážky pri jazde na rovnej ceste a v zákrute,
 k) priechody pre chodcov, prejazd kruhovým objazdom, železničným priecestím, jazdu pri zastávke električky/autobusu, jazdu do svahu a zo svahu na dlhých úsekoch.

Tabuľka - Počet hodín výučby teórie a praktického výcviku*

(Pod) skupina vodičského oprávnenia	VÝUČBA TEÓRIE				Praktický výcvik
	PCP	TVV	ZBJ	PDN	
AM, A, A1, B1, T B, C, C1, D, D1 v kombinácii s E	6	2	2	2	6

Vysvetlivky:

PCP - predpisy o cestnej premávke a s nimi súvisiace právne predpisy

TVV - teória vedenia vozidla

ZBJ - zásady bezpečnej jazdy

PDN - problematika dopravnej nehodovosti

* - rozsah počtu výučby teórie a praktického výcviku platí aj pre doškoloňovací kurz podľa individuálnej učebnej osnovy

Praktický výcvik doškoloňovacieho kurzu vodičov sa bude vykonávať v rozsahu výcviku najvyššej skupiny vodičského oprávnenia alebo najvyššej podskupiny vodičského oprávnenia uvedenom v právoplatnom rozhodnutí príslušného dopravného inšpektorátu.

Napríklad:

- a) ak je vodič držiteľom vodičského oprávnenia na skupinu A, B, T, C, C+E a dopravný inšpektorát rozhodne o doškoloňovacom kurze vodičov v plnom rozsahu vodičského oprávnenia, podľa tabuľky vodič absolvuje 12 vyučovacích hodín výučby teórie a praktický výcvik v rozsahu 6 vyučovacích hodín pre skupinu A vodičského oprávnenia a 6 vyučovacích hodín pre skupinu C+E vodičského oprávnenia,
 b) ak je vodič držiteľom vodičského oprávnenia na skupinu B, T, C, D, D+E a dopravný inšpektorát rozhodne o doškoloňovacom kurze vodičov v plnom rozsahu vodičského oprávnenia, podľa tabuľky vodič absolvuje 12 vyučovacích hodín výučby teórie a praktický výcvik v rozsahu 6 vyučovacích hodín pre skupinu D+E vodičského oprávnenia.

Ak dopravný inšpektorát rozhodne o doškoloňovacom kurze vodičov len na určitú skupinu vodičského oprávnenia, podľa uvedenej tabuľky vodič absolvuje 12 vyučovacích hodín výučby teórie a praktický výcvik v rozsahu 6 vyučovacích hodín pre určenú skupinu vodičského oprávnenia.

Po absolvovaní doškoloňovacieho kurzu vodičov, prevádzkovateľ autoškoly vydá jeho účastníkovi osvedčenie (§ 6 ods. 1 písm. f) zákona č. 93/2005 Z. z.).

Článok 3

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa učebná osnova doškoloňovacieho kurzu vodičov zo dňa 1. júla 2005.

Článok 4

Účinnosť

Táto učebná osnova nadobúda účinnosť 1. novembra 2011.

Ing. Milín Kaňuščák, v. r.
 generálny riaditeľ sekcie

OZNAMOVACIA ČASŤ

MDVRR SR

Sekcia civilného letectva a vodnej dopravy

Oznámenie o vydaní Rozhodnutia č. 2011/006/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky oznamuje, že bolo vydané rozhodnutie č. 2011/006/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 19. augusta 2011, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie č. 2003/1/RM výkonného riaditeľa agentúry zo dňa 17. októbra 2003 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli pre osvedčovanie letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií („Prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál k časti 21“).

Rozhodnutie č. 2011/006/R nadobudlo účinnosť 26. augusta 2011. Slovenská republika tieto prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál používa v procese osvedčovania podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES, v platnom znení.

Ing. Radmila Valíčková, v. r.
generálna riaditeľka sekcie