

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Letiště Ruzyně
160 08 PRAHA 6

Č.j.: 81-13-701

Spis.zn.: 12/730/0078/HEBR/02/13

V Praze dne 28. ledna 2013



Toto rozhodnutí je vykonatelné - nabylo
právní moci 13. 2. 2013

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČR

Dne 18. 2. 2013



ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví jako speciální stavební úřad pro letecké stavby ve smyslu ustanovení § 15, odst.1) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), dále jen stavební zákon a ustanovení § 36 a § 89 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů

vydává

na základě výsledků projednání žádosti ve stavebním řízení, ze dne 21. 12. 2012, stavebníka Fakultní nemocnice Brno, Jihlavská 20, 625 00 Brno, IČ: 65298705, podle ustanovení § 115 stavebního zákona

STAVEBNÍ POVOLENÍ

pro stavbu : „*Heliport HEMS – Fakultní nemocnice Brno*“

Místo stavby: na parc.č. 1681/2, 1681/27, 1681/28, 2885, 2886, 2915, v k.ú. Starý Lískovec a parc.č. 1328/1 a 3179 v k.ú. Bohunice, město Brno, kraj: Jihomoravský
Stavebník: Fakultní nemocnice Brno, Jihlavská 20, 625 00 Brno, IČ: 65298705
Projektant: LT PROJEKT a.s., Kroftova 45, 616 00 Brno, Ing. Petr Tomický, ČKAIT 1004721
Zhotovitel: bude upřesněn později
Termín realizace stavby: 03/2014 – 02/2015
Předpokládaný náklad stavby : cca 50 000 000,- Kč

Stručný popis stavby:

členění stavby:

- SO 01 – Heliport
- SO 02 – Spojovací koridor
- SO 03 – Zastřešení vstupu urgentního příjmu
- IO 01 – Příprava území
- IO 02 – Přípojky kanalizace
- IO 03 – Přípojka vody
- IO 04 – Přípojka silnoproudu
- IO 05 – Přípojka slaboproudu
- IO 06 – Přípojka medicinálních plynů
- IO 07 – Venkovní osvětlení
- IO 08 – Komunikace, zpevněné plochy
- IO 09 – Sadové úpravy

Zastavěná plocha celkem: 1 788,0 m²
Obestavěný prostor celkem: 12 006,0 m³

SO 01 - Heliport

Jedná se o výstavbu nového nadzemního heliportu HEMS a jeho napojení na pracoviště urgentního příjmu a traumatologie. Jedná se o cca 10m vysoký objekt situovaný v areálu FN Brno, v prostoru severně od budovy L, v místě stávajícího nouzového pozemního heliportu, tedy mezi budovou Z a areálem Univerzitního kampusu. Tato poloha je výhodná především z důvodu optimální vazby na urgentní příjem v 1.NP budovy L (vzdálenost cca 150 metrů). Heliport bude mít statut pracovní, vyvýšený, neveřejný a vnitrostátní heliport, bude sloužit pro provoz H24 VFR den/noc, pouze sekundárních letů vrtulníků HEMS.

Staveništěm bude plocha vymezená budovami samotného areálu nemocnice, konkrétně L, CH, Z, H a T a jeho severní hranicí s areálem Univerzitního kampusu Brno. Jedná se o kombinaci nepevných a zpevněných ploch různého krytu. Tyto jsou využívány jako přístupové komunikace, chodníky, parkoviště a v neposlední řadě jako manipulační plocha provizorního pozemního heliportu.

Územím prochází stávající podzemní koridor, jehož trasu lze vysledovat z povrchových znaků v podobě větracích a únikových šachet. Jedná se o bezbariérovou spojnicí mezi budovou H a CH, která zůstane zcela zachována.

V rámci aktuálních možností je optimálního propojení heliportu s urgentním příjmem dosaženo pomocí krytého spojovacího koridoru, který bude lemovat stávající komunikaci podél budovy CH. Tento koridor pak naváže na velkoplošné zastřešení kompletní manipulační plochy před vstupem do urgentního příjmu.

V úrovni provozní plochy heliportu (4.NP) je v komunikační vertikále navržena tzv. předávací místnost, kde bude docházet k předání pacienta od letecké záchranné služby personálu urgentního příjmu. O patro níž je situováno hygienické zázemí a sklad pro potřeby letecké záchranné služby. Ve 2.NP bude potřebné technické zázemí v podobě rozvodny NN a skladu údržby heliportu. V úrovni přízemí bude pak k dispozici další skladový prostor pro potřeby nemocnice. Výstup z vertikály (jak ze schodišťového prostoru, tak z výtahu) přímo navazuje na krytý spojovací koridor, který vyústí až v krytém prostoru před vstupem do urgentního příjmu.

Přístupový koridor bude zajišťovat základní ochranu před povětrnostními vlivy při transportu pacienta z místa heliportu v délce cca 85 m. Koridor bude zcela rovný a v místě vjezdu na stávající parkoviště bude přerušen v nezbytné šířce a přizpůsoben pro vjezd běžných vozidel do výšky 2,5 m. Přerušování se týká pouze boční konstrukce. Střešní konstrukce zůstane průběžná.

Volný prostor pod provozní plochou heliportu bude využit pro parkovací stání o kapacitě až 66 míst s vazbou na schodiště komunikační vertikály.

Založení sloupů a stěn tubusu heliportu je provedeno na velkopřůměrových vrtaných pilotách o průměru 900mm, vyztužených armokošem. Délka pilot bude 20 m. Založení sloupů heliportu nad podzemním koridorem bude řešeno pomocí roznášecích trámů z předpjatého betonu o rozměrech 1,5x1,0m. Tyto budou uloženy vždy na dvou pilotách průměru 900 mm. Spodní hrany trámů budou přizpůsobeny hloubce stávajícího podzemního koridoru. Jádru tubusu bude založeno na předpjaté betonové desce o rozměrech 12,0x14,5x0,8m. Deska bude založena na 11 pilotách o průměru 900mm. Svislé boční stěny heliportu jsou založeny plošně na základových pasech z betonu C25/30 XC2 XF4 o rozměrech 0,95x0,6m. Patky stožárů naváděcích světel budou založeny plošně, s konstrukčním vyztužením. Jejich rozměr bude 1,5x1,5x1,2m.

Založení svislých nosných prvků komunikační vertikály bude realizováno deseti velkopřůměrovými pilotami ($\varnothing$ 600 mm, délka 15 m).

Veškeré nosné i ztužující konstrukce jsou navrženy jako železobetonové monolitické. Plocha heliportu bude tvořena kruhovou deskou nesenou středovým tubusem a radiální linií sloupů, jejichž vzpěrná tuhost bude zajištěna šroubovicovou deskou. Komunikační vertikála pak bude řešena stěnovým železobetonovým systémem tl. 250mm.

Železobetonové sloupky, podírající desku rampy v jednotlivých podlažích a střešní desku budou proměnné délky v závislosti na výškové úrovni založení. Průřez sloupů bude obdélníkový s rozměry 800x300 mm.

Monolitický tubus a sloupky budou provedeny z betonu C 30/37 XC3 XD1 XF2 a vyztuženy vázanou výztuží B 500B. Objekt nadzemního heliportu tvoří samostatný dilatační celek, jehož prostorová stabilita je zajištěna tuhým jádrem, tvořeným železobetonovým tubusem.

Vnější stěny komunikační vertikály jsou řešeny jako monolitické železobetonové s tloušťkou 200 mm.

Vodorovné konstrukce heliportu a komunikační vertikály budou železobetonové desky. Stropní deska monolitické bezhlavicové desky rampy bude mít půdorysně tvar mezikruží s vnějším průměrem 37,7m a vnitřním průměrem 5m. Tloušťka desky bude 300mm. Při vnějších okrajích bude deska lemována parapetním nosníkem výšky 500mm (od horní hrany desky) o tloušťce 250mm. Deska rampy bude ve 3.NP ukončena na mezi sloupů 6 a 7, opět parapetním nosníkem. Deska bude realizována z betonu C30/37 XC3 XF2.

Nosná konstrukce přístavací plochy bude tvořena železobetonovou deskou, betonovanou v jednostranném spádu. Uvnitř železobetonového tubusu bude možno (výhledově) po jeho vnitřním obvodu spirálovitě vést monolitické železobetonové schodiště, sestávající z podest a schodišťových ramen, vetknutých do podest. Monolitické připojení podest ke stěně tubusu bude zajištěno vylamovací výztuží.

Monolitická, železobetonová, bezhlavicová, deska heliportu, která bude sloužit jako přístavací plocha vrtulníku o celkové hmotnosti 6,4 t, tvoří současně nosnou konstrukci střešního pláště.

Stropní konstrukce nad 1.NP a 2.NP komunikační vertikály budou tvořeny monolitickými železobetonovými deskami konstantní tloušťky 200mm. Desky budou vynášeny vnějšími stěnami a vnitřní stěnou schodišťového jádra. Stropní konstrukce budou provedeny z betonu C25/30 XC1 a vyztuženy vázanou výztuží B 500B.

Konstrukce rampy mezi komunikační vertikálou a přístavací plochou heliportu bude ocelová (S235J0). Schodiště komunikační vertikály je navrženo jako ocelové s porořostovými stupni o šířce 1200 mm.

Pro zastřešení novostavby komunikační vertikály je navržena klasická jednoplášťová plochá střecha. Hydroizolační vrstva bude tvořena folií z měkčeného PVC, tepelně izolační a spádová vrstva s konstantním sklonem

2% bude tvořena deskami a klíny z EPS, pojistná hydroizolace pak modifikovaným asfaltovým pásem. Odvodnění střešních ploch bude venkovním žlabem a svodem.

Objekt heliportu bude z pohledového betonu, otvory mezi podlažími budou zakryty nerezovou sítí, stejně tak budou ze sítě i ochrana proti pádu do prostoru z lávky u přistávací plochy a také zábradlí u rampy do vertikály.

Obvodový plášť komunikační vertikály bude řešen zateplenou fasádou v bílé barvě. Zateplení bude provedeno systémovým zateplením z minerální vaty, tloušťka zateplení bude 150mm.

Příčky zázemí komunikační vertikály budou cihelné z keramických bloků. Všechny příčky budou založené na stropní desce a dilatačně oddělené od konstrukce podlahy dilatačním páskem.

Vnitřní omítky budou klasické vícevrstvé vápenné s jemnozrnným štukem.

Jako izolace proti zemní vlhkosti bude použita jedna vrstva těžkého modifikovaného asfaltového pásu, natavením, která bude případně plnit funkci protiradonové izolace pro nízké radonové riziko.

Vnitřní izolace stěn mokřích provozů budou řešeny stěrkovými izolacemi na bázi syntetické disperze.

Hydroizolační vrstvy střeš budou tvořeny folií z měkkého PVC, vyráběnou technologií nanášení, s nosnou vložkou z mřížkoviny tvořené syntetickými vlákny, odolná proti účinkům povětrnosti a slunečního záření (UV). Tloušťka folie 2,0mm. Pod železobetonovou deskou přistávací plochy heliportu bude hydroizolace mPVC se zvýšenou odolností tloušťky 2,5mm. Hydroizolace bude vytažena na atiku a horkovzdušným svarem přilepena k oplechování atiky z plechu kaširovaného mPVC. Sklon oplechování 3° směrem do střešní roviny.

Pro akustické a antivibrační oddělení přistávací železobetonové desky heliportu od nosné stropní desky bude použito desek z extrudovaného polystyrenu XPS 500 v tloušťce 50mm.

Kruhový objekt heliportu se odvodní žlabem lemujícím obvod provozní plochy s napojením na venkovní dešťové kovové svody. Na terénu se osadí lapače střešních splavenin. Odvedení dešťových vod z heliportu a ze střešy komunikační vertikály bude novým připojením DN150, DN200 a DN300 přes akumulaci jímku do stávající kanalizace (samostatné vodoprávní řízení).

Kanalizace objektu komunikační vertikály bude oddílná, splašková a dešťová i když přípojky budou zaústěny do tzv. nerozlišené areálové kanalizace. Stoupačky splaškové kanalizace budou z plastových trub PP-HT.

Napojení heliportu resp. komunikační vertikály na vodovod bude nové, na stávající venkovní vodovod nerez DN80. V 1.NP bude hlavní uzávěr vody. Stoupačka studené vody bude vedena v temperovaném prostoru.

Ve 4.NP v předávací místnosti bude dřez a umývadlo (jako součást pracovní linky), ve 3.NP bude pohotovostní WC s umývadlem v předsíni. Zařizovací předměty budou nové, 1. jakostní třídy. Klozet bude zavěšený.

Ve 4.NP budou osazeny tři hydranty, pěnotvorné s tvarové stálou hadicí DN33 o délce 30m. Tyto hydranty vyžadují tlak vody 0,6MPa (bude dosaženo tlakem areálového vodovodu který je 8 bar), aby byl zajištěn dostřik na přistávací plochu.

Vzhledem k charakteru objektu a nedostupnosti jiného zdroje tepla bylo navrženo temperování vybraných místností komunikační vertikály pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Tyto budou ovládány elektronickými termostaty s protizámrazovou polohou. Vytápění předávací místnosti je uvažováno elektrickým podlahovým vytápěním.

Otápění venkovní plochy heliportu bude regulováno pomocí detektoru sněhu využívající čidla teploty a vlhkosti instalovaná v ploše a čidlo venkovní teploty. Vytápění místnosti č.401 bude regulováno pomocí termostatů s čidly umístěnými v podlahové ploše. Regulátory a termostaty budou instalovány v silnoprůdném rozvaděči RMS1 v místnosti č.202. Kromě regulátorů zde bude instalováno jištění a spínání topných okruhů.

Vlastní napojení objektu bude provedeno kabelovým přívodem z rozvodny trafostanice TS3 v objektu „O“. Méně důležité obvody (MDO) budou napojeny z rozvaděče RH1 pole 8, kde bude nutné vyměnit stávající jistič za nový kompaktní. Důležité obvody (DO) budou napojeny z rozvaděče RNZ4 pole 6, kde bude doplněn za volný pojistkový vývod kompaktní vypínač. Kabely přípojky povedou ve stávajících trasách instalačního kanálu pod objekty „L a „CH“. Potom volným terénem pod vertikálu heliportu a stoupacím vedením do rozvodny v m.č. 202.

Umělé osvětlení vnitřních prostor bude provedeno převážně zářivkovými svítidly. Ovládání svítidel bude individuální zpravidla vypínači při vstupu do prostoru nebo bude řešeno pohybovými čidly.

Součástí řešení heliportu je i provedení a napájení zařízení světelné soustavy vlastního heliportu. Jedna se o napájení ukazatele směru větru, postranních všesměrových návěstidel, sestupové a přibližovací světelné soustavy a překážkových návěstidel:

- Překážkové návěstidlo 1. - Nejvyšší bod komunikační vertikály objektu HP-2, přiléhající k ploše HP-2, z rozvaděče RMS1 heliportu HP-2
- Překážkové návěstidlo 2. - nejvyšší bod stávajícího přístavku pro výtah u severní fasády objektu Chirurgický komplement, přiléhající ke vzletové a přibližovací ploše HP pro směr 09-27, z patrové rozvodny 5.NP
- Překážkové návěstidlo 3. - SV roh střešní atiky objektu Lůžkový trakt s tím, že její SZ je již označen v rámci realizace stávajícího HP-1, ze stroj.VZT 18.NP rozvaděč RM 182/2
- Překážkové návěstidlo 4. - jižní roh střeš neoznačeného objektu v areálu Kampus, v blízkosti HP-2, samostatný kabelový přívod 230V/6A z nejbližšího rozvaděče

Každé svítidlo musí mít samostatně jištěný přívod.

Nový druhý vyvýšený heliport HEMS (dále jen „HP-2“), ve vazbě na vybavení stávajícího vyvýšeného heliportu (dále jen „HP-1“) vč. zajištění nezávislého samostatného dálkového ovládání světelného vybavení obou těchto heliportů obsluhou HP ze stávajícího pracoviště Velín EPS v 3. NP budovy L s tím, že pro případ potřeby dálkového ovládání nezávisle na obsluze HP bude systém tohoto pozemního dálkového ovládání doplněn rádiovým ovládacím systémem HRC (Heliport Radio Control).

Vybavení nového HP-2 bude obsahovat:

Světelné vybavení HP obsahující:

- Postranní návěstidla plochy dotyku a odpoutání vrtulníku TLOF (Touchdown and Lift-Off area), která budou rozmístěna 0,25m vně okrajů této kruhové plochy o průměru 28,30m s podélnými rozestupy po 3,0, resp. 1,5m o celkovém počtu 34 ks. Bude použito všesměrových návěstidel zapuštěných do betonové plochy HP-2, která budou vydávat stálé světlo zelené barvy.
- Zkrácený přibližovací systém pro hlavní směr přiblížení v kursu 28 (281°), který bude sestávat z 5-ti osových návěstidel v podélném rozestupu po 5m přičemž nejbližší bude ve vzdálenosti 4,25m od okraje plochy TLOF zapuštěného provedení, vydávající stálé světlo bílé barvy se všesměrovou vyzařovací charakteristikou. Zbývající 4 světla budou nadzemního provedení s integrovaným izolačním transformátorem, vydávající stálé světlo bílé barvy se všesměrovou charakteristikou, a budou osazena po dvojicích na 2 sklopných křehkých stožárech pro optickou výšku 10,08m a 10,23m umožňujících jejich údržbu.
- Světelný sestupový systém v konfiguraci APAPI pro hlavní směr přiblížení v kursu 28 (281°), který bude sestávat ze dvou nadzemních 2-čočkových optických jednotek umístěných ve vzdálenosti 17,5m za středem plochy TLOF s příčnou roztečí mezi jednotkami 6m symetricky na osu přiblížení. Nastavení optických jednotek bude pro nominální úhel sestupu 9,3°.
- Samostatný regulátor konstantního proudu CCR-II vč. napájecího sériového primárního kabelového rozvodu
- Osvětlený ukazatel směru větru WDI-II (Wind Direction Indicator) s integrovaným překážkovým osvětlením, osazený na sklopném stožáru výšky 8,25m, který bude umístěn na střeše budovy TÚ – telefonní ústředna.

Kromě výše uvedených světelných systémů bude pro zajištění provozu tohoto nového HP-2 využíván též stávající zábleskový maják HP, který je v rámci dříve realizovaného stávajícího HP-1 umístěn na střeše objektu budovy L.

Dálkové ovládání světelného vybavení nového nadzemního HP-2 bude prováděno společně s ovládáním světelného vybavení stávajícího úrovněového HP-1 obsluhou HP na pracovišti Velín EPS, situovaném ve 3.NP Budovy L, pomocí nového ovládacího pultu, kterým bude stávající ovládací pult nahrazen. Nový ovládací pult umožní nezávislé samostatné ovládání světelného vybavení stávajícího HP-1 i nového HP-2 vč. ovládání stávajícího zábleskového majáku HP, který bude využíván pro provoz obou HP.

Pro případ potřeby dálkového ovládání světelného vybavení nového HP-2, nezávisle na obsluze HP, bude systém tohoto pozemního dálkového ovládání doplněn kompatibilním rádiovým ovládacím systémem HRC s využitím standardního palubního vysílače z kabiny vrtulníku.

Hromosvod je navržen jako neizolovaný s využitím náhodných částí.

Jímací soustava na povrchu bude provedena vodičem AlMgSi Ø8, uloženým na podpěrách PVa -plast beton, po obvodu na atikách. V části bude využito i ocelové zábradlí jako náhodného jímáče. Vzhledem k požadavku na minimalizaci počtu prvků jímací soustavy v prostoru heliportu, bude provedeno obvodové jímací vedení na atikách. Z části bude využito zábradlí jako náhodného jímáče. V prostoru „oblouků“ heliportu bude obvodové vedení provedeno při betonáži založením ocelového profilu do stropní desky i do desky přístavací plochy, co nejbližší horní hraně. Tyto vložené profily budou vodičivě propojeny s obvodovým okapovým žlabem, který bude sloužit za náhodný jímáč. ŽB desky heliportu bude použito jako náhodného jímáče. V ŽB desce v horní části bude provedena mřížová soustava 10x10m se spolehlivými spoji (svár nebo svorka) vloženým hladkým vodičem Fe Ø8mm. S výztuží ŽB desky bude tato soustava propojena drátkováním. Po obvodu budou vývody z mřížové soustavy napojeny na vložený obvodový profil.

Provozní plochy heliportu obsahují:

Plochu dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) a plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO) – které jsou totožné a jsou navrženy jako kruhové o půdorysném průměru 28,3 m,

- Ø celé konstrukce heliportu - 37,7 m
- Ø FATO - 28,3 m
- šířka bezpečnostní plochy (2D) – 4,70 m
- šířka spojovací rampy - 4 m
- výška heliportu 290,00 m.n.m (Bpv), výška nad terénem cca 10,2m
- výška sloupů světelné přibližovací soustavy 10,08 a 10,23m.

Na FATQ/TLOF heliportu bude provedeno plošné vodorovné značení:

- poznávací značení (bílý kříž s červeným písmenem H předepsaných rozměrů),
- značení FATO/TLOF (bílá obvodová linka tvaru kružnice o průměru 28,30m a šířce 0,30m),

- značení maximální povolené hmotnosti „6,4t“ (dvoumístné číslo udávající hmotnost vrtulníku na jedno desetinné místo v tunách) v barvě bílé. Značení je umístěné pod bílým křížem, čitelné z hlavního směru konečného přiblížení, kterým je zeměpisný kurz 285°, (magnetický kurz 281°).

- značení max. povolené hodnoty D „D 19m“ (dvoumístné číslo, udávající větší z rozměrů šířky, nebo délky vrtulníku). Značení je umístěné nad bílým křížem, čitelné z hlavního směru konečného přiblížení, kterým je zeměpisný kurz 285°, (magnetický kurz 281°).

Značení bude provedeno jednosložkovou rozpouštědlovou barvou vhodnou na beton v množství cca 0,7 kg/m² a dodatečným zdrsňujícím posypem.

SO 02 – Spojovací koridor

Objekt zastřešení koridoru bude ocelová konstrukce, založená na betonových patkách, tvořená vetknutými šikmými ocelovými sloupy z válcovaných profilů. Do sloupů bude vetknutý konzolový přístřešek nad chodníkem. Část nad chodníkem bude tvořena sloupky HEA240 do V. Sloupky se v úrovni střechy dotýkají. V pohledu tvoří sloupky a horní nosník v úrovni střechy příhradovou konstrukci. V místě styčnicku se konstrukce ve střešní rovině opět rozdvouje do V. Na konci konzoly nad chodníkem bude konstrukce spojena profilem U240. Konzola v půdorysu opět tvoří příhradovou konstrukci. V části nad vjezdem na parkoviště budou vynechány sloupky. Dvě pole přiléhající k otvoru pro vjezd budou mít zesílené sloupky na průřez HEA340. U vertikály bude konstrukce podpírána svislými sloupky HEA160.

Ocelová konstrukce (svislá část i střecha) bude oplášťena kombinací systémových fasádních kompozitních desek a plexiskla v tl. 6 mm. Součástí systému bude i dodávka nosného roštu z hliníkových profilů. V případě střechy budou spáry překryty těsnicími lištami pro zamezení nežádoucího zatékání do konstrukce.

Odvodnění střechy nad chodníkem bude realizováno pomocí příčného spádu 3% směrem od silnice.

Spojovací koridor bude osvětlen.

SO 03 – Zastřešení vstupu urgentního příjmu

Objekt zastřešení vstupu urgentního příjmu bude ocelová rámová konstrukce z válcovaných profilů, založená na betonových patkách. Nosná konstrukce bude tvořena třemi rámy se sloupy o průřezu HEB400 a příčl. o průřezu HEA600 nebo HEA500 podle toho, jestli se jedná o krajní nebo vnitřní rám. Na tyto rámy budou připojeny trámy nesoucí vaznice o průřezu IPE220. Střešní plášť bude tvořit trapézový plech 50/250/0,88mm. Spád střešních rovin bude směrem k prostřednímu rámu, přičemž tento sám bude ve spádu směrem ke stávající budově. Odvodnění je pak řešeno pomocí klempířských prvků směrem k jihovýchodnímu rohu konstrukce. Ztužení ve střešní rovině bude z kulatých trubek 60,3x4. Tuhost ve směru kolmo na rovinu hlavních rámu bude zajištěna ztužidly o průřezu HEA160. Tuhost střechy ve směru rovnoběžném s hlavními rámy bude zajištěna tuhostí samotných rámu.

K hlavní konstrukci zastřešení bude přiléhat nižší přístřešek, jehož úkolem bude chránit proti povětrnostním vlivům plochu přímo před vstupem do budovy. Sklon střešní roviny bude 3% směrem od budovy. Konstrukce bude tvořena sloupky do V z profilů HEA240. Střešní plášť bude z trapézového plechu o stejných rozměrech jako na hlavním zastřešení. Střešní plášť bude podpírán třemi profily HEA280. Tuhost přístřešku bude zajištěna spojením s hlavním přístřeškem.

Ocelová konstrukce střechy bude oplášťena kombinací trapézových plechů a systémových fasádních kompozitních desek v tl. 6mm. Trapézové plechy budou kladeny s vlnou ve směru spádu, s přesahem horního plechu na spodní a s vložením těsnicí pásky tak aby bylo umožněno bezproblémové odvádění srážkových vod. Plechy budou kotveny na spodní stranu ocelové konstrukce. Na horní stranu OK pak budou kotveny systémové kompozitní desky. Součástí systému bude i dodávka nosného roštu z hliníkových profilů. Doběhy k horním přírubám nosníku ocelové konstrukce budou kryty klempířskými prvky z titanizinkového plechu.

Ostatní podrobnosti jsou uvedeny v ověřené projektové dokumentaci stavby.

Pro provedení stavby se stanovují tyto podmínky:

1. Stavba bude provedena v rozsahu a způsobem podle projektové dokumentace, ověřené ve stavebním řízení Leteckým stavebním úřadem a podle vydaného stavebního povolení. Případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení LSÚ.
2. V průběhu stavby budou dodržena ustanovení příslušných ČSN, vyhlášek a předpisů o ochraně zdraví a bezpečnosti pracovníků, zejména zákona č. 309/2006 Sb. zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v návaznosti na zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce.
3. Odpady ze stavby budou separovány, předány k recyklaci nebo uloženy v souladu s ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění a dále ve smyslu ustanovení prováděcích vyhlášek, zejména vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se vydává katalog odpadů a č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady vznikají zhotoviteli stavby povinnosti související s nakládáním s odpady vzniklými ze stavební a demoliční činnosti.

4. Přehled odpadů vzniklých stavební činností a způsob jejich využití nebo odstranění bude předložen ke kolaudaci stavby u ukládání odpadů ve smyslu vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky, stavebník prokáže, že nebylo možné jejich jiné využití. Doklady o uložení odpadů budou předloženy ke kolaudaci stavby.
5. Stavba bude prováděna dodavatelsky. Zhotovitel stavby musí plnit náležitosti ve smyslu § 160 stavebního zákona.
6. Při realizaci stavby bude zachován přístup k ostatním prostorům a objektům, bude prováděn pravidelný úklid.
7. Vliv stavby na životní prostředí se projeví zvýšenou prašností v okolí staveniště, hlučností a zvýšeným provozem vozidel. Tyto vlivy je nutno eliminovat vhodnými opatřeními, čištěním techniky, použitím techniky ve vyhovujícím technickém stavu.
8. Veškeré plochy zařízení staveniště budou situovány v těsném okolí stavby vč. zařízení sociálního, provozního, výrobního atd. V areálu se nachází stávající zařízení, které je v majetku investora a může být využito jako součást zařízení stavby.
9. Budou dodrženy požadavky vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v platném znění a dalších souvisejících předpisů.
10. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Jeřábkova 4, 602 00 Brno, č.j. KHSJM 54608/2012/BM/HOK ze dne 30. 11. 2012
 - Před uvedením do trvalého užívání bude KHS JmK předložen doklad o tom, že v navrhované stavbě byly použity výrobky splňující požadavky § 3 vyhlášky č. 409/2005 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky přicházející do přímého styku s vodou a na úpravu vody.
 - Před uvedením do trvalého užívání budou KHS JmK předloženy vyhovující laboratorní výsledky rozboru pitné vody z navržených vnitřních rozvodů pitné vody předmětné stavby v rozsahu kráceného rozboru podle přílohy č. 5 k vyhlášce č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů.
 - Před uvedením do trvalého užívání budou KHS JmK předloženy výsledky měření hluku z provozu navrženého heliportu HEMS, dokladující vně i uvnitř nejexponovanějších objektů s chráněnými prostory areálu nemocnice nepřekročení hygienických limitů hluku upravených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, pro chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb.
11. Budou dodrženy podmínky Vyjádření Magistrátu města Brna, odboru vodního a lesního hospodářství a zemědělství, č.j. MMB/330953/2012 z 1. 10. 2012
 - Retenční nádrž dešťových vod z areálu je vodním dílem a podléhá povolení podle § 15 vodního zákona. Akumulace dešťových vod v retenční nádrži podléhá dále povolení k nakládání s vodami podle ust. § 8 vodního zákona. Věcně a místně příslušným orgánem k vydání výše uvedených povolení je vodoprávní úřad Odboru VLHZ MMB.
 - Žádost o stavební povolení a o povolení k nakládání s vodami bude ve smyslu ust. § 115 odst. 2 vodního zákona doložena podle vyhlášky č. 432/2001 Sb., o dokladech žádosti o rozhodnutí nebo vyjádření a náležitostech povolení souhlasů a vyjádření vodoprávního úřadu, ve znění pozdějších předpisů.
 - Žádost o povolení bude podána oprávněným právním subjektem a popsána statutárním zástupcem.
 - V projektu stavby budou vyřešeny všechny připomínky účastníků řízení a dotčených orgánů a organizací.
12. Po nabytí právní moci rozhodnutí obdrží stavebník ověřenou projektovou dokumentaci od LSÚ spolu se štítkem „STAVBA POVOLENA“. Štítek musí být umístěn na stavbě a opatřen tak, aby byl chráněn před povětrnostními vlivy a čitelný po dobu výstavby až do kolaudace stavby.
13. K předání staveniště budou přizváni zástupci LSÚ, v rámci zákonných kontrolních prohlídek, kde budou upřesněny technické podmínky realizace stavby.
14. Stavba bude dokončena v uvedeném termínu realizace.
15. Stavba nesmí být zahájena dokud stavební povolení nenabude právní moci.
16. Stavební povolení pozbývá platnosti, jestliže do dvou let od nabytí právní moci stavebního povolení nebude stavba zahájena.
17. Tato stavba podléhá kolaudačnímu souhlasu dle § 122 stavebního zákona, investor požádá o kolaudační souhlas v souladu s tímto paragrafem a vyhl. 526/2006 Sb.

Rozhodnutí o námitkách účastníků:

V průběhu řízení nebyly uplatněny žádné námitky účastníků řízení.

Odůvodnění:

Úřad pro civilní letectví jako speciální stavební úřad pro letecké stavby, zahájil stavební řízení oznámením č.j.:7615-12-701 spis.zn.:12/730/0078/HEBR/01/12, dne 12. prosince 2012, které rozeslal všem účastníkům řízení, s pozvánkou na místní šetření. Následně projednal a ve smyslu ustanovení § 109 a násl.stavebního zákona ve stavebním řízení, provedl dne 4. 1. 2013 místní šetření spojené s ústním jednáním za účasti všech účastníků řízení (viz samostatný protokol), na němž nebyly vzneseny žádné námitky k projednávané stavbě. Porovnáním výsledků dospěl k závěru, že uskutečněním stavby nejsou ohroženy zájmy společnosti, nejsou nepřiměřeně omezena ani ohrožena práva a oprávněné zájmy účastníků stavebního řízení a že v daném případě jsou splněny podmínky pro vydání stavebního povolení.

K žádosti o vydání stavebního povolení předložil stavebník následující doklady:

- Územní souhlas ze dne 24. 10. 2012, č.j. BBOH/05950/12/SÚ vydaný stavebním úřadem, Úřadu městské části města Brna, Brno-Bohunice.
- Vyjádření odboru vodního a lesního hospodářství a zemědělství, Magistrátu města Brno č.j. MMB/330953/2012 z 1. 10. 2012 s podmínkami
- Souhlasné stanovisko ÚCL, OŘLP a L, č.j. 5941-12-701 ze dne 25. 9. 2012
- Souhlasné stanovisko Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje, ev.č. HSBM-6-17-8/1-OPST-2012 ze dne 10. 12. 2012
- Souhlasné stanovisko Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje, č.j.KHSJM 54608/2012/BM/HOK ze dne 30.11.2012 s podmínkami
- Doklad o autorizaci projektanta
- Kopii výpisu a snímku z KN

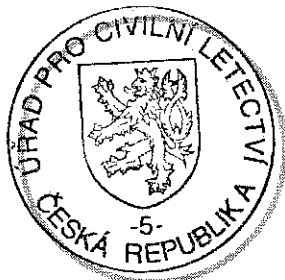
Vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k tomu, že Letecký stavební úřad v průběhu stavebního řízení neshledal důvody bránící povolení stavby, rozhodl způsobem uvedeným ve výroku.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí je možno podat odvolání k Ministerstvu dopravy ČR podáním učiněným u Úřadu pro civilní letectví ČR letiště Ruzyně, 160 08 Praha 6 do 15-ti dnů ode dne doručení rozhodnutí.



Ing. Jiří Kríž
vedoucí referátu
Letecký stavební úřad
úředně pověřená osoba č. 142



otisk úředního razítka

Ověřená projektová dokumentace stavby a štítek budou stavebníkovi předány po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, které stavební úřad vyznačí na rozhodnutí po jeho předložení stavebníkem.

Správní poplatek: Za vydání tohoto rozhodnutí zaplatil stavebník správní poplatek ve výši 3000,- Kč podle položky 17/1i sazebníku zákona č. 634/2004 Sb.o správních poplatcích

Doručí se :**Účastníci řízení:**

Fakultní nemocnice Brno, Jihlavská 20, 625 00 Brno

Dotčené orgány státní správy:

Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje, Zubatého 1, 614 00 Brno

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje, Jeřábkova 4, 602 00 Brno

Magistrát města Brna, odbor vodního a lesního hospodářství a zemědělství, Kounicova 67, 601 67 Brno

ÚCL ČR