

Úprava heliportu HEMS Karlovarské krajské nemocnice a.s.

NÁZEV STAVBY

MÍSTO STAVBY

KKN a.s. Pavilon A, Bezručova 1190/19, 360 01 Karlovy Vary

STAVEBNÍK



Karlovarská krajská nemocnice a.s.
Bezručova 1190/19
Karlovy Vary, 360 01 Česká republika
+420 354 225 309

ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

SIEBERT+TALAŠ

SIEBERT+TALAŠ, spol. s r.o.
Coral Office Park, blok D, Bucharova 1314/8
Praha 5 - Stodůlky, 158 00 Česká republika
+420 226 216 603 / praha@sieberttalas.com

STUPEŇ
PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ V DETAILU ROZPRACOVANOSTI DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY

ČÁST
PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

AUTORIZACE

KÓD ZAKÁZKY

2021_012_CZ_DSP

ČÍSLO PARÉ

DATUM ZPRACOVÁNÍ

05 / 2021

REVIZE DOKUMENTACE

R01

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

ING. ARCH. TOMÁŠ JANEČEK

OBSAH

B.1. Popis území stavby	2
B.2. Celkový popis stavby	5
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	5
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	6
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby.....	7
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	8
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	8
B.2.6 Základní charakteristika objektů	8
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení.....	10
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	11
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	12
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	12
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	13
B.3. Připojení na technickou infrastrukturu	13
B.4. Dopravní řešení	14
B.4.1 Dopravní řešení obecně.....	14
B.4.2 Dopravní řešení leteckého provozu.....	14
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	18
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	18
B.7. Ochrana obyvatelstva	20
B.8. Zásady organizace výstavby	20

B.1. Popis území stavby

Předmětem projektové dokumentace je realizace stavebních úprav stávajícího vyvýšeného pracovního heliportu HEMS (Helicopter Emergency Medical Service - vrtulníková letecká záchranná služba), včetně jeho dovybavení technologií zajišťujících provoz heliportu v souvislosti s legislativní změnou, která spočívá v aktualizaci Leteckého předpisu L14H, který je českou verzí mezinárodně platných leteckých předpisů. Tato změna byla zpracována Úřadem pro civilní letectví v gesci Ministerstva Dopravy České republiky pod č.j. 24/2014-220-LET/52 s platností od 31. 12. 2020.

Stavební úpravy spočívají v realizaci druhé únikové lávky z plochy FATO, úpravě denního značení heliportu, včetně úprav světelných návěstidel, doplnění bezpečnostního zařízení (bezpečnostní rošty / sítě), doplnění zařízení pro zdolávání požáru, úprava polohy ukazatele směru větru a jeho označení výstražným světlem.

Veškeré výše uvedené úpravy jsou vyvolány legislativní změnou a jejich realizace je podmínkou pro další bezpečné provozování heliportu pro záchranné složky.

Důležité upozornění:

Vzhledem k tomu, že se jedná o leteckou stavbu, pro kterou jsou zásadní směry přiblížení a vzletu vrtulníků, které jsou publikovány v oficiálních dokumentech pro daný heliport a zároveň je osazení vybavení heliportu speciální leteckou technologií, resp. provedení denního značení, závislé na poloze konstrukce heliportu a jeho platformy, včetně doplňkových částí budovy, je bezpodmínečně nutné, aby vytýčení konstrukcí, denního značení a SZZ bylo provedeno akreditovanými geodety pro letecké stavby.

- a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Areál Karlovarské krajské nemocnice je situován v centrální části města Karlovy Vary, na kopci nad Čertovým ostrovem a nad kolonádou. Předmětné úpravy budou realizovány na stávajícím pracovním vyvýšeném heliportu HEMS, který je umístěn na Pavilonu A při jižní hranici nemocnice. Pozemkem stavby je tedy pozemek parc. č. 2717/1, na kterém je umístěna budova Pavilonu A, včetně Pavilonu B a C. Částečně budou bezpečnostní ochranné sítě heliportu osazeny na jihovýchodní fasádě na atice nad 4. NP Pavilonu A, tyto sítě budou osazeny nad sousedním pozemkem parc. č. 2730/1 stavebníka.

Heliport na Pavilonu A KKN se nachází v zastavěném území, realizace předmětného záměru nebude mít žádný vliv na charakter území, zastavěnost, ani se nemění stávající využití území.

- b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím nebo regulačním plánem nebo veřejnoprávní smlouvou územní rozhodnutí nahrazující anebo územním souhlasem

Předmětné úpravy stávajícího vyvýšeného pracovního heliportu nevyžadují územní rozhodnutí, nebo územní souhlas. Jedná se o úpravu stávající stavby, která je provozována v souladu s územním rozhodnutím pro dotčenou stavbu.

- c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, v případě stavebních úprav podmiňujících změnu v užívání stavby

Předmětná stavba nevyžaduje změnu v užívání proti současnému způsobu využití objektu ani dotčených prostor. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

- d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Pro předmětnou stavbu nebyla vydána a nejsou vyžadována žádná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

- e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

V průběhu zpracování této PD bylo řešení heliportu, včetně jeho vybavení, konzultováno s Úřadem pro civilní letectví ČR, zejména s ohledem na nové znění požadavků aktualizované verze Leteckého předpisu L-14H.

Stávající heliport je provozován s jednou přístupovou lávkou, plnící také funkci únikovou k západní straně nástavby vyústění vertikálního jádra se schodištěm a výtahem č. 3. V navrhovaném řešení je heliport dovybaven druhou lávkou při západní straně heliportu, která zajistí únik v dalším směru.

V rámci veřejnoprávního projednání dokumentace pro stavební povolení nebyly dotčenými orgány vneseny žádné zvláštní požadavky ani podmínky, podmiňující souhlasná stanoviska těchto orgánů.

- f) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Pro potřeby této PD nebyly, vzhledem k charakteru stavby, prováděny žádné invazivní ani destruktivní průzkumy a zkoušky. Nosná konstrukce byla posouzena statikem dle informací z dostupných archivních podkladů.

Vzhledem k charakteru stavby (jedná se o stavební úpravy stávajícího heliportu na střeše Pavilonu A) nebyl proveden podrobný radonový průzkum.

- g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Předmětná stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem, ani se nenachází v území se zvláštní ochranou. Heliport vyžaduje vyhlášení ochranných pásem, pro která bude následně zpracována projektová dokumentace v souladu s předpisem L14H.

- h) Poloha stavby vzhledem k záplavovému a poddolovanému území

Stavba se nachází mimo záplavové území Q100 a nenachází se ani v poddolovaném území.

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Vzhledem ke svému charakteru nemá tato stavba negativní vliv na své okolí. Realizací záměru nebude docházet k nárůstu odtokového množství srážkových vod z řešeného území do stávající areálové kanalizace.

j) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Předmětem záměru jsou úpravy stávající budovy, resp. její části, při její realizaci budou provedeny marginální zásahy do stávajících konstrukcí.

Stavba nevyžaduje žádné sanační práce.

V rámci realizace stavby nebudou prováděny žádné demolice stávajících budov, budou provedeny pouze demontáže a bourání v dotčené části stavby, nutné pro instalaci nových zařízení a výrobků, které jsou obsaženy v předkládané dokumentaci. Roztříděný odpad z realizace stavby bude likvidován na vhodných skládkách. Výskyt nebezpečných odpadů se na stavbě nepředpokládá.

Stavba nevyžaduje žádné nároky na kácení dřevin.

k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Stavba se nachází v uzavřeném areálu nemocnice, nevyžaduje žádné dočasné ani trvalé zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

l) Územně technické podmínky, zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je napojena na vnitro-areálové inženýrské sítě (silová elektrická energie, vodovod, a dešťová kanalizace, telekomunikační média) a bude napojena shodně i po realizaci stavebních úprav, které jsou předmětem této PD. Stavba bude nadále napojena na stávající rozvody budovy Pavilonu A.

Přístup a příjezd k budově Pavilonu A je možný po areálových komunikacích nemocnice. Bezbariérový přístup k budově, ani bezbariérové řešení zbývajících částí budovy, nejsou projektem řešeny.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice

Záměr představuje zejména práce a činnosti realizované v prostoru heliportu umístěného na střeše budovy Pavilonu A a v úrovni technického 4. nadzemního podlaží pod heliportem, který je umístěn na úrovni 5. NP. Do nižších podlaží, plnících funkci medicínských provozů nebude zasahováno, vyjma realizace kabeláže ve stávajících instalačních šachtách.

Pro realizaci bezpečnostních ochranných sítí / roštů bude potřeba instalovat lešení, resp. ochranné sítě a plošiny v úrovni stropu nad 3. NP.

Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá realizace stavby za provozu Pavilonu A.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Předmětná stavba se nachází v katastrálním území Karlovy Vary 663433 v obci Karlovy Vary, Pavilon A se stávajícím heliportem se nachází na parcele č. 2717/1, dotčen bude také pozemek č. 2730/1.

- o) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Ochranná nebo bezpečnostní pásma, která vyplývají z provozu heliportu jsou charakteru ochranných pásem přiblížovacích a vzletových rovin, překážkových, resp. bezpřekážkových ploch pro novou výstavbu, jejichž spodní úroveň je vztahována od úrovně heliportu výše, tedy od výšky 249,4 m nad mořem, tedy přibližně ve výšce 17 m nad terénem přilehlým k Pavilonu A.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Záměr představuje realizaci stavebních úprav stávajícího vyvýšeného pracovního heliportu na Pavilonu A, ve kterém sídlí různé kliniky Karlovarské krajské nemocnice, včetně prostoru centrálních operačních sálů, centrální sterilizace, oddělení KARIM, jednotky intenzivní péče, koronární jednotky. V přízemí budovy s hlavním vstupem z ulice Americká, je umístěna lékárna, informační přepážka, pokladna, prodejní prostory a další ambulantní prostory různých odborností.

Stávající budova byla realizována v roce 2012 a od svého zprovoznění je nepřetržitě užívána a řádně udržována, nevykazuje žádné statické poruchy, je v dobrém stavebně technickém stavu.

Heliport, ani související konstrukce a části stavby nevykazují závažnější poruchy, jejich stav odpovídá jejich stáří a exponovanosti vůči působení povětrnostních vlivů.

Nástavba výtahové šachty slouží pouze k přesunu pacientů mezi pozemním a leteckým personálem, není zde umístěno předávací místo ani žádné zázemí pro posádky vrtulníků, výtah není evakuační, únikové schodiště z úrovně heliportu je otevřené ocelové do úrovně 4. NP, ve kterém je možný únik chráněnou únikovou cestou typu B, schodištěm s dvojicí evakuačních výtahů.

- b) Trvalá nebo dočasná stavba

Předmětem této stavby je realizace stavebních úprav stávajícího heliportu na Pavilonu A. Všechny části záměru, řešeného touto PD jsou stavbami trvalými.

- c) Účel užívání stavby

Budova, na které je umístěn heliport, který je předmětem stavebních úprav, v současnosti slouží jako jeden z pavilonů Karlovarské krajské nemocnice a nadále bude sloužit tomuto účelu.

Heliport HEMS Karlovy Vary je neveřejný vnitrostátní heliport, charakteru vyvýšený pracovní heliport HEMS, ve smyslu předpisu L14H, který slouží pouze pro provoz (vzlety a přistání) vrtulníků letecké záchranné služby, je primárně určen pro sekundární lety ve dne tzn. pro přepravu pacientů, léků, transplantátů a další potřeby v souvislosti se záchranou lidských životů.

Stavebními úpravami, řešenými tímto projektem, se nezmění ani účel užívání budovy, ani charakter a účel heliportu.

- d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Navrhovaná stavební úprava nevyžaduje výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

- e) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna dle jiných právních předpisů.

- f) Navrhované parametry stavby

Stavebními úpravami, které jsou předmětem této dokumentace, se nezmění parametry stavby.

Předmětné úpravy stávajícího heliportu souvisejí především se zajištěním vyšší bezpečnosti při provozu heliportu, resp. jsou plánovány za účelem splnění aktualizovaných požadavků z hlediska bezpečnosti (tzv. „Safety“) definovaných českou mutací mezinárodního leteckého předpisu L14H.

Zastavěná plocha budovy, obestavěný prostor budovy, počet nadzemních (ani podzemních) podlaží se nemění. Nevznikají nové nároky na navýšení počtu zaměstnanců.

- g) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov

Realizací záměru nevznikají nové nároky na nová pracoviště z hlediska nových pracovišť nových zaměstnanců, nároky na zásobování vodou a dalšími energiemi jsou zanedbatelné.

Navrhovaný záměr nebude sám, ani ve spojení s jinými, produkovat nadměrné množství odpadů, realizací záměru nevzniknou nová pracoviště.

- h) Základní předpoklady výstavby

Předpoklad zahájení výstavby 3. kvartál 2021

Předpoklad dokončení výstavby 4. kvartál 2021

- i) Orientační náklady stavby

Orientační náklady na realizaci záměru jsou odhadovány ve výši cca 5,0 mil Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Z hlediska urbanistického nemá navrhovaný záměr žádný význam.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Také z hlediska architektonického mají předmětné úpravy heliportu, resp. budovy, marginální význam. Jediným postřehnutelným zásahem do vizuálu budovy jsou realizace druhé únikové lávky, která však bude skryta pohledům pasantů za „cimbuří“ technického podlaží, a instalace bezpečnostních ochranných sítí na jihovýchodní straně fasády v úrovni atiky budovy, bezpečnostní zařízení na zbývajících stranách heliportu budou umístěny na hraně platformy heliportu, tedy budou opět skryty pohledům.

V souvislosti se zvětšením plochy FATO dle aktualizovaných požadavků předpisu L14H, z rozměru 1D na rozměr 1,5D (kdy D je největší celkový rozměr vrtulníku s otáčejícími se rotory, měřený od nejpřednější polohy roviny disku hlavního rotoru po nejzadnější polohu roviny disku ocasního rotoru nebo konstrukce vrtulníku), tedy ze současných 19,0 m na 28,5 m, čemuž musí zároveň odpovídat úprava překážkových ploch a sektorů, musí být také provedena úprava ochranného zábradlí, které bude upraveno ve shodném designu jako stávající provedení, tedy se sítěmi z nerezových lanek.

Nová úniková lávka i ochranné rošty budou provedeny s nosnou ocelovou konstrukcí, kotvenou do konstrukce platformy heliportu, která bude opatřena antikorozní úpravou galvanickým zinkováním, s žárově zinkovanými pororošty, resp. s nerezovými bezpečnostními sítěmi.

Nově instalovaná technologie autonomního hasícího systému bude osazena v technologickém kontejneru, umístěném při severní straně strojovny VZT v úrovni 4. NP. Kontejner bude tvořen dvojicí ocelových kontejnerů rozměru 6,0 x 2,5 m, které budou lakovány v barvě antracitově šedé. Kontejner bude usazen na ocelové podkonstrukci kotvené do stávajících ŽB sloupů skeletu budovy. Podkonstrukce bude žárově zinkována. Vstup do kontejneru bude zajištěn ocelovým žárově zinkovaným schodištěm. Pod platformou heliportu bude při východní fasádě strojovny VZT instalována na ocelové podkonstrukci nádrž vody pro systém SHZ. Nádrž bude provedena jako samonosná, uzavřená s poklopem, bude oplášťena za všech stran PUR panely ve shodné profilaci a barevném řešení jako obklad stěn strojovny VZT ve 4. NP. Podkonstrukce bude žárově zinkována.

B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby

Předmětný záměr neobsahuje žádnou výrobní technologii, jedná se o realizaci úpravy stávající letecké, resp. zdravotnické stavby.

Provoz vyvýšeného pracovního heliportu se řídí specifickými leteckými předpisy a provozním řádem Karlovarské krajské nemocnice, která má pro provoz heliportu a souvisejících prostor zpracován a aplikován Pohotovostní plán, které budou po realizaci předmětných úprav aktualizovány.

Realizací předmětných úprav se provozní řešení z hlediska pozemního personálu nezmění, instalovaný autonomní hasící, tedy plně automatický systém nevyžaduje obsluhu personálem (mimo servisní a údržbové práce), stejně tak ani vybavení heliportu světloteknikou nevyžaduje obsluhu, kromě pravidelné údržby a servisu.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Při návrhu stavby Pavilonu A byla respektována vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Celá budova je bezbariérově přístupná.

Doprava v klidu, včetně vyhrazených stání pro hendikepované, je řešena v rámci areálu KKN. Realizací předmětných stavebních úprav nevzniknou žádné nové nároky na navýšení vyhrazených parkovacích stání.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Všechny prvky stavebních konstrukcí budou realizovány v souladu s příslušnými normami a bezpečnostními předpisy. Veškeré zdroje nebezpečí budou označeny ve shodě s příslušnými ČSN. Do míst s technickým zařízením bude přístup povolen jen osobám povolaným a poučeným provozním předpisem. Pro všechna zařízení bude vypracován provozní řád.

Při provádění všech prací je nutné dodržovat příslušné normy, zákony a vyhlášky, technologické postupy, hygienické předpisy a předpisy týkající se ochrany zdraví a bezpečnosti při práci. Bezpečnost práce bude jednak zaručena stavebně technickými podmínkami a také důsledným dodržováním provozních řádů, údržbou a kontrolou. Principy a požadavky na provádění stavby z hlediska bezpečnosti práce jsou podrobněji řešeny v části F - Zásady organizace výstavby (ZOV) této PD.

ZOV, jako součást této PD, představují nezbytné podmínky / zásady pro realizaci projektu z hlediska její organizace. Nejedná se však o tzv. „POV“, tj. projekt nebo plán organizace výstavby. Ten je povinna zpracovat stavební firma v souladu s ZOV. ZOV nepředstavuje prováděcí dokumentaci zařízení staveniště, zohledňující provozní vlivy, specifické podmínky staveniště a jeho okolí, nebo další podklady a informace. Zařízení staveniště a případné další konstrukce, zařízení, technika a opatření, nutná pro realizaci předmětu díla, jsou součástí VRN, uvedená v Soupisu prací, dodávek a služeb, s měrnou jednotkou komplet (kpl.). Stavební firma je povinna ocenit veškeré náklady na realizaci stavby na základě vlastního POV, tj. není oprávněna nárokovat vícenáklady na další zařízení, opatření a být jen dočasné úpravy, které v ZOV uvedeny nejsou, i kdyby byly dle technologie výstavby zvolené stavební firmou nezbytné.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) Stavební řešení

Stavební řešení záměru je navrženo s ohledem na charakter stavby, resp. částí staveb, s ohledem na stavebně technické možnosti stávající budovy, resp. prostoru dostupného pro realizaci záměru, ale také s ohledem na provoz nemocnice. Při návrhu byl zohledněn požadavek na minimalizaci investičních nákladů stavby, ale zároveň byly zohledněny následné provozní náklady a náklady na obnovování životních cyklů, tedy s ohledem na trvanlivost stavby, zejména však bylo potřeba splnit aktuálně platné legislativní požadavky.

Tento projekt řeší především úpravu denního značení heliportu provedeného v souladu s platnými požadavky L14H v retroreflexním provedení v parametrech pro provoz vrtulníků 1 třídy výkonnosti pro kritický vrtulník W-3A Sokol výrobce PZL-Świdnik, vybavení heliportu světelným zabezpečovacím zařízením (návěstidly) pro provoz po západu slunce (v noci) s možností ovládání z paluby vrtulníků, včetně osvětleného ukazatele směru a síly větru.

Dále je projektem řešen druhý únik z platformy heliportu západním směrem novou lávkou z důvodu splnění požadavku L14H, lávka je navržena s podobnou lehkou ocelovou konstrukcí jako lávka stávající, včetně lehkého ocelového zábradlí s náběhy s výplní z nerezocelových sítí. Nosná ocelová konstrukce je navržena jako vzepřená mezi stávající betonové konstrukce budovy, pochozí část je navržena z ocelových pororoštů s velikostí oka max. 20 x 100 mm. Ocelové prvky jsou navrženy s antikorozní úpravou šopováním, jako stávající konstrukce.

Vzhledem k potřebě zvětšit plochu FATO dle požadavku předpisu L14H, jejíž okraj se nově posouvá téměř na okraj stávající betonové platformy, bylo nutné heliport opatřit bezpečnostním zařízením, bezpečnostními rošty po celém obvodu platformy. Tyto rošty budou osazeny na ocelových konzolách kotvených do ŽB konstrukce budovy, resp. do okraje platformy a atiky budovy na jihovýchodní straně fasády budovy.

Zároveň je pro potřebu instalace nového technologického zařízení (automatického hasícího zařízení) nutné vytvořit novou strojovnu. Tato potřeba je řešena v projektu nejefektivnějším způsobem, který minimalizuje nutné zásahy do stávajících konstrukcí, který je v daných podmínkách možný. Je navržena realizace ocelové podkonstrukce, kotvené do stávajících sloupů ŽB skeletu budovy (viz díl D.1.02), včetně platformy, na kterou bude osazen technologický ocelový kontejner. Kontejner bude sestaven ze dvou bloků o rozměrech 6,0 x 2,5 m spojených do jednoho bloku o rozměrech 6,0 x 5,0 m. výškový rozdíl mezi podlahou kontejneru a pochozí plochou na střeše budovy bude překonán ocelovým schodištěm s podestou.

Shodným konstrukčním řešením bude provedeno osazení nádrže pro SHZ na ocelové podkonstrukci kotvené do sloupů skeletu budovy. Nádrž bude řešena jako jednoplášťová, ocelová, samonosná, opláštěná panely s tepelně izolačními vlastnostmi (panely s PUR výplní tl. 100 mm), proti zamrzání vody v zimních měsících bude nádrž vybavena dvojicí topných spirál o výkonu 3 kW každé spirály. Nádrž bude provedena se sníženou částí, sací jímkou o výšce in 200 mm a osazena antivírovou deskou, včetně servisního vypouštěcího ventilu. V horní části nádrže bude osazen poklop a bezpečnostní přepad.

Ocelové podkonstrukce pro kontejner a nádrž jsou navrženy s kotvením do sloupů skeletu nad úrovní střešního pláště s cílem minimalizovat zásahy do střechy z důvodu minimalizace omezení provozu budovy v nižších podlažích. Kotvení do sloupů ze strany (formou objímek a konzol) bude vyžadovat odstranění vrstvy zateplení sloupů a jejich opětovné provedení po instalaci kotevních přípravků, ale také zásah do opláštění strojovny VZT, které bylo realizováno z velkoplošných sendvičových panelů (Kingspan). Do těchto panelů budou provedeny otvory pro montáž kotevních přípravků a následně budou takto vzniklé prostupy zapraveny a utěsněny jak z hlediska hydroizolačního, teplotnického tak i požární odolnosti. Části kotev, které budou v prostoru strojovny budou opatřeny obkladem z materiálu s požární odolností min. 45 minut.

Stávající značení heliportu, včetně výstražného žlutočerného značení hrany platformy, bude odstraněno. Z důvodu zvýšení bezpečnosti budou horní hrany ocelových konzol pro bezpečnostní rošty opatřeny výstražným označením z pruhů bílé a červené barvy.

b) Konstrukční a materiálové řešení

V rámci navržených úprav jsou řešeny pouze doplňkové ocelové konstrukce, které jsou posouzeny v části D.1.02 této PD, konkrétní konstrukční detaily budou předmětem dalšího stupně PD (v dílenské dokumentaci dodavatele).

Nepředpokládají se zásadní zásahy do nosných konstrukcí budovy a heliportu, kromě jediného vývrtu pro nově osazované návěstidlo TLOF v prostoru přístupové lávky. Připojovací vedení pro návěstidla budou vedena při spodním líci platformy.

Kotvení nově instalovaného stožáru ukazatele směru větru a rozvaděčové skříně bude provedeno přes souvrství střechy do nosné ŽB konstrukce budovy přes montážní systémové přípravky.

c) Mechanická odolnost a stabilita

Předmětem projektu jsou drobné stavební úpravy stávajícího heliportu, které mají zanedbatelný vliv na nosnou konstrukci budovy. Konstrukce budovy, realizovaná v roce 2010, byla v roce 2016 posouzena z hlediska únosnosti pro provoz vrtulníku W-3A Sokol s hmotností 6,4 t, pro který bezpečně vyhovuje.

Předmětnými úpravami nebude situace z hlediska zatížení nijak zhoršována.

Pro předmětnou budovu jsou uvažována, mimo stálého zatížení od samotné konstrukce, následující zatížení na konstrukci, definovaná stavebním řešením a lokálními klimatickými podmínkami:

Klimatické zatížení sněhem	1,2 kN/m ²
Rovnoměrné užité zatížení (v celé ploše)	2,0 kN/m ²
Zatížení heliportu vrtulníkem (po přepočtu)	5,56 kN/m ²

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

a) Technické řešení

Tímto projektem je řešeno nové technické vybavení budovy Pavilonu A instalací autonomního hasícího systému v souvislosti s požadavky na zajištění heliportu z hlediska hašení požáru.

Technologie hasícího systému je podrobně řešena v části D.1.10 této PD.

V současném stavu provozu heliportu KKN je Hasičská a záchranná služba zajišťována vyškoleným a vycvičeným personálem v dostatečném obsazení, který je přítomen na heliportu, nebo v jeho blízkosti, vždy při provozu - manévrech vrtulníků, toto zajištění personálem již po instalaci automatického systému nebude potřeba. V rámci provozních zkoušek heliportu po instalaci nových zařízení bude provedeno cvičení hasičského zásahu a následně bude upraven provozní řád heliportu po schválení provozních opatření Hasičským záchranným sborem ČR a ÚCL ČR.

b) Výčet technických a technologických zařízení

Heliport je řešen jako pracovní vyvýšený heliport pro přistávání a vzlet vrtulníků letecké záchranné služby, bude nově vybaven světelným zabezpečovacím zařízením ovládaným především dálkově posádkami vrtulníků a automatickým hasícím pěnovým zařízením v souladu s požadavky Leteckého předpisu L-14H.

Odvodňovací systém heliportu je vybaven uzavíracími ventily pro zamezení odtoku hasebních látek do kanalizace.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

a) Návrh koncepce požární bezpečnosti

Koncepce požární bezpečnosti pro danou budovu se nemění.

Splnění požadavků aktualizovaného předpisu L-14H bude zajištěno automatickým stabilním hasícím pěnovým zařízením. Výkon hasícího zařízení bude odpovídat požadavkům pro danou plochu heliportu, resp. pro plochu FATO tvaru čtverce o rozměrech 28,5 x 28,5 m, tedy pro plochu 812,25 m², s předpokladem užití pěny s třídou účinnosti C, pro kterou je uvažována intenzita dodávky hasiva 3,75 l/min./m². Celková intenzita dodávky hasební směsi pro daný heliport je tedy 812,25 * 3,75 = 3.046 l/min (50,8 l/s). Požaduje se zajištění hasební výkon po dobu alespoň 3 minut.

b) Stavební konstrukce a prvky – třída reakce na oheň

Stávající konstrukce se nemění, není posuzováno.

Nové řešení je posouzeno v části D.1.03 PBŘS této PD.

c) Řešení evakuace osob a zvířat

Úniky z budovy jsou zachovávány. V rámci stavebních úprav heliportu bude doplněna druhá lávka při západní fasádě budovy.

d) Návrh zdrojů požární vody

Stávající rozvod vody pro hasební zásah tzv. požární vodovod nebude upravován, nádrž nově instalovaného automatického hasícího pěnového systému bude zásobena ze stávajícího hydrantového systému, její plnění bude prováděno ručně obsluhou heliportu.

Napojení plnění nádrže je popsáno v části D.1.04 ZTI této PD.

e) Vybavení heliportu technologií SHZ

Heliport bude vybaven automatickým hasícím pěnovým systémem pro zdolávání požáru dle požadavků předpisu L14H – viz dále.

f) Požární zabezpečení

Podle předpisu L-14H, čl. 6.2.3.2 musí být u vyvýšených pracovních heliportů trvale namontován příměšovač se zásobou pěnidla umožňující okamžitou aplikaci pěny. Zásoba pěnidla musí stačit nejméně

na dobu 3 minut hašení při stanoveném hasebním výkonu pěny. Základní hasební látkou musí být pěna, která splňuje požadavky úrovně účinnosti C s hasebním výkonem pěny 400 l/min.

Doplňkové záchranné prostředky budou skladovány v blízkosti heliportu v rozsahu 45 kg práškových prostředků a 18 kg prostředků s plynovým médiem.

g) Vybavení stavby (budovy Pavilonu A) požárně bezpečnostními zařízeními

EPS - Elektrická požární signalizace – je instalována (ČSN 730835, čl. 6.5), nebudou se prodlužovat délky únikových cest;

SHZ – stabilní hasicí zařízení – bude instalován automatický hasicí systém pro heliport, v rámci budovy nebude instalováno (nejdou splněny čl. 6.6.10 ČSN 730802);

SOZ - samočinné odvětrávací zařízení – nemusí být instalováno, nejsou zde shromažďovací prostory a prostory dle ČSN 730802, čl. 6.6.11;

NO - nouzové osvětlení – musí být instalováno v souladu s ČSN ISO 3864;

DA náhradní zdroje - DA a jiné náhradní zdroje – musí být (jsou) instalovány, pro požárně bezpečnostní zařízení budou instalovány autonomní zdroje v rámci dodávky zařízení (NO), výtahy musí být napájeny jako evakuační, na zálohovanou síť bude napojen nový autonomní hasicí systém.

h) Řešení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku

Příjezdy – jsou řešeny po stávající hlavní příjezdové komunikaci a dále beze změny.

Přístupy – přístupy do objektu jsou přímo z volna, a to z hlavních vstupů do budovy a požárními schodišti.

Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany – nenavrhuje se.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Předmětné stavební úpravy nemají vliv na stávající budovu a jejich realizací se nezmění její energetická náročnost.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Předmětem záměru jsou stavební úpravy stávajícího heliportu, nevznikají nové nároky na pracovní místa, problematika pracovního prostředí není řešena.

Likvidace odpadu bude zajištěna v souladu s Provozním řádem nakládání s odpadem ve Karlovarské krajské nemocnici. Odpad vzniklý při vlastní výstavbě bude likvidován realizační firmou zákonným způsobem s důrazem na recyklaci a ochranu životního prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není problematika ochrany stavby před pronikáním radonu z podloží touto PD řešena.

b) Ochrana před bludnými proudy

Nejsou známy skutečnosti, které by vedly k nutnosti navrhovat opatření proti bludným proudům.

c) Ochrana před technickou seismicitou

Objekt nemocnice se nenachází v blízkosti přirozené seizmicity a není znám ani výskyt seizmicity technické.

d) Ochrana před hlukem

Stavbu není nutno chránit před negativními účinky hluku z vnějšího prostředí. Výrazný zdroj hluku nesouvisející s provozem stavby se v okolí nevyskytuje.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území, ani v území ohroženém povodněmi.

f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Území areálu KKN a.s. se nenachází v území poddolovaném, jedná se o území nezařazené podle ČSN 73 0039.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno napojení na splaškovou ani dešťovou kanalizaci.

Napojení na vodovod, zásobování vodou heliportu pro požární účely, bude řešeno napojením na stávající hydrantový rozvod Pavilonu A, který je napojen na areálový hydrantový rozvod přípojkou DN 80 mm. Rozvod vody v objektu je rozdělen na potrubí pro hasební zásah tzv. požární vodovod a rozvod studené pitné vody. Požární vodovod objektu není měřen vodoměrem.

Napojení nově instalovaných zařízení bude realizováno ze stávajících vnitřních rozvodů budovy.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Vzhledem k charakteru stavby se nové přípojky nenavrhují.

B.4. Dopravní řešení

B.4.1 Dopravní řešení obecně

- a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Předmětné stavební úpravy nebudou mít žádný vliv na dopravní řešení v areálu nemocnice ani v jeho okolí, neupravuje se přístupnost budovy pro pěší, cyklisty, nebo osoby s omezenou možností pohybu a orientace, tedy ani na dopravu v klidu.

- b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Nemění se.

- c) Doprava v klidu

Nejsou předmětem této dokumentace.

- d) Pěší a cyklistické stezky

Nejsou předmětem této dokumentace.

B.4.2 Dopravní řešení leteckého provozu

- a) Základní parametry heliportu

Projektová dokumentace řeší návrh úprav stávajícího vyvýšeného pracovního heliportu vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS) pro vrtulníky 1. třídy výkonnosti pro provoz H24 za meteorologických podmínek pro lety za viditelnosti, tzn. pro provoz VMC den/noc.

Heliport je umístěn na konstrukci střechy budovy Pavilonu A Karlovarské krajské nemocnice. Výškově je heliport (plocha konečného přiblížení a vzletu – FATO) umístěn na kótě 429,4 m n. m.

Podle zadání objednatele musí být stavební úpravy heliportu navrženy v souladu s předpisem L14H tak, aby byl nadále zajištěn provoz vrtulníků používaných pro Leteckou záchrannou službu v ČR, a to jak civilní, tak vojenskou. Jedná se tedy zejména o následující stroje:

- Eurocopter EC135;
- Bell 412; nebo
- W-3A Sokól.

Parametry heliportu odpovídají pro provoz vrtulníků 1. třídy výkonnosti se vzletovou hmotností do 6.400 kg a s celkovým největším rozměrem do 19 m.

Podle ustanovení hlavy III předpisu L-14H je heliport upraven tak aby splňoval, s plochou FATO a jedním prostorem dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF), které jsou totožné a jsou navrženy jako čtvercové o následujících parametrech:

- FATO – 1,5 D 28,5 x 28,5 m (28,5 m = 19,0 x 1,5)
- TLOF – 28,5 x 28,5 m (FATO a TLOF jsou sdružené)
- rozměr platformy heliportu 30,1 x 29,65 m
po celém obvodu je doplněn bezpečnostní rošt o šířce 1,5 m od hrany platformy
- vnější rozměr bezpečnostní plochy 38,0 x 38,0 m
 $38,0\text{ m} = \text{FATO } 28,5 + (2 \times 0,25 \times 19,0\text{ m}) = 28,5 + (2 \times 4,75)$
- únosnost 6 400 kg
- sklon FATO 1 %
- nadmořská výška VBH (HRP) 429,400 m n.m. BpV

Navržené parametry heliportu tak vyhovují (kromě výše uvedených) i pro následující typy vrtulníků (výběr):

- Eurocopter BO105, Eurocopter AS350/355, Eurocopter EC155B;
- Bell 40; nebo např.
- Bell 412.

b) Základní údaje o provozu

Provozní statut heliportu je a bude i nadále pracovní heliport vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS) pro provoz vrtulníků 1.třídy výkonnosti s největším celkovým rozměrem D (délka nebo šířka vč. otáčejících se rotorů) 19 m a s maximální povolenou celkovou hmotností 6,4 tuny podle pravidel pro lety za viditelnosti (VFR) ve dne a v noci.

Směry přiblížení a vzletů jsou, s ohledem na převládající větry a také s ohledem na okolí nemocnice, navrženy a budou publikovány jako zeměpisné směry následovně:

Přiblížení: **$k_z = 052^\circ, 243^\circ$ a 322°**

příčemž směr 243° je určen jako hlavní a pro přiblížení i v noci, směr 052° jako druhý směr a směr 322° využívaný výjimečně.

Vzlety: **$k_z = 063^\circ, 142^\circ$ a 232°**

směry 232° je určen také pro vzlet v noci,

c) Ochranná pásma a hranice chráněných území dotčených stavbou

Pro vlastní heliport je nutné respektovat překážkové roviny stanovené dle předpisu L-14H. Pro heliport byly zkonstruovány v souladu s hlavou 4 předpisu L-14H následující překážkové plochy pro provoz VMC noc, přičemž přiblížovací a vzletové plochy pro všechny směry mají stejné parametry:

- sklon 12,5 %
- šířka vnitřního okraje 28,5 m
- rozevření 15 %
- délka 600 m
- přechodové plochy - sklon 50 %
- přechodové plochy - délka 50 m od FATO
pozn.: přechodová plocha stoupá i podél vzletové a přiblížovací plochy a je napojena na přilehlé konce jejího vnějšího okraje
- překážkové plochy - výchozí výška úroveň FATO – 429,4 m n. m.

Pro heliport vznikají ochranná pásma (OP) heliportu, jejichž parametry jsou uvedeny v hlavě 11, čl 11.2 předpisu ministerstva dopravy L-14. Jedná se o následující OP

- OP se zákazem staveb;
- OP s výškovým omezením staveb:
 - o OP vzletového a přiblížovacího prostoru
 - o OP přechodové plochy
- OP světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení

Ochranná pásma zřizuje Úřad pro civilní letectví z moci úřední opatřením obecné povahy. V OP se zákazem staveb je zakázáno realizovat trvalé neletecké stavby (výjimku může v mimořádném případě povolit ÚCL na základě letecko-provozního posouzení). V OP vzletového a přiblížovacího prostoru není dovoleno zřizovat stavby nebo vysazovat porosty a umisťovat předměty, které by přesahovaly výšku určenou OP s výjimkou, že jsou stíněny stávající stavbou /objektem, resp. terénem, které OP již narušují.

V OP přechodové plochy mohou nové stavby (objekty) OP narušovat, avšak pouze za předpokladu, že ÚCL na základě letecko-provozního posouzení shledá, že překážka neohroží bezpečnost letového provozu. V OP světelné sestupové soustavy je zřizování nových objektů nebo rozšíření stávajících nad ochranou plochu nepřípustné, vyjma případu, kdy na základě letecko-provozního posouzení bude nový objekt (nebo rozšíření stávajícího) zakryt jiným, existujícím objektem. Nové objekty (nebo rozšíření existujících) musí zajistit bezpečný odstup min. 10,67 m od osy sestupu vrtulníku.

d) Značení heliportu

Na ploše heliportu bude provedeno potřebné denní značení heliportu:

- poznávací značení heliportu
červené písmeno „H“ výšky 3,0 m umístěné v bílém kříži s šířkou ramen 3,0 m a délkou 9,0 m;
- obvodové značení TLOF
čtverec o rozměrech vnějšího obrysu 28,5 m, šířka pruhu 30 cm bílé barvy;
- značení dosednutí/umístění (TPDM)
mezikruží š. 50 cm žluté barvy, vnitřní poloměr 9,5 m;
- značení maximální povolené hmotnosti (6.4 t)
výška písma 1,2 m, bílá barva;
- značení maximální povolené hodnoty D (celkový největší rozměr vrtulníku – 19 m)
výška písma 1,2 m s textem „D 19 m“, umístěné pod značením max. hmotnosti, značení bude provedeno i všech směrů přiblížení, výška písma 1,0 m;
- značení osového vedení trajektorie
obousměrná šipka bílé barvy celkové délky 6,2 m umístěná na FATO v ose směru 32, v ose hlavního směru pak bude značení umístěno mimo plochu FATO; a
- identifikační značení heliportu (jméno heliportu)
text „KARLOVY VARY“ umístěný za značením TPDM na TLOF ve směru hlavního přiblížení (24), výška písma 1,2 m, šířka tahu písma 20 cm, barva bílá.

Pro značení se použijí retroreflexní barvy s vyšším stupněm odrazivosti po nasvícení.

e) Vybavení heliportu letištní technologií

Provoz heliportu bude probíhat dle pravidel pro lety za viditelnosti (VFR) ve dne i v noci v souladu s ustanoveními předpisu L 2 – Pravidla létání.

Z tohoto důvodu bude heliport vybaven prostředky pro noční provoz dle L-14 H:

- Zábleskový maják – všesměrový maják HLP vydávající série krátkých záblesků pro zajištění vizuálního vedení na velkou vzdálenost bude umístěn u západní stěny střešní nástavby těsně nad úrovní atiky nástavby, aby nedocházelo k oslňování pilota při konečné fázi přiblížení;
- Světelná soustava TLOF – všesměrová návěstidla vydávající zelené světlo, rozmístěná po obvodu TLOF v předepsaných vzdálenostech a předepsaném počtu;
- Soustava návěstidel osového vedení trajektorie letu pro hlavní směr - sestávající se z řady pěti všesměrových návěstidel vydávajících světlo bílé barvy v rozestupu po 1,5 m (celková délka soustavy 6 m);

- Světelná sestupová soustava (APAPI) – pro hlavní směr přiblížení 2 návěstidla situovaná souměrně kolmo k ose přiblížení na opačném konci TLOF;
- Osvětlený ukazatel směru větru – bude umístěn na severozápadním rohu střešní nástavby ve vzdálenosti cca 33,45 m od středu heliportu, umístění je takové, že ukazatel nebude zasahovat do překážkových ploch a bude dobře viditelný ze všech směrů.
- Překážková návěstidla – byla instalována v minulosti, nová se nenavrhují.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Není řešeno.

b) Použité vegetační prvky

Není řešeno.

c) Biotechnická opatření

Není řešeno.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk vody odpady a půdy

Realizací předmětné stavby, stavebními úpravami stávajícího vyvýšeného pracovního heliportu letecké záchranné služby, se nezmění stávající vliv heliportu, budovy, resp. nemocnice na životní prostředí vytvářením a vypouštěním látek, které by znečišťovaly ovzduší. Není nutné očekávat riziko negativního ovlivnění zdraví obyvatel.

Hluková zátěž v okolí pracovního heliportu HEMS Karlovarské krajské nemocnice, vyvolávají přílety, odlety a nezbytná stání vrtulníků s motory v chodu. Uvažují se standardní pohyby vrtulníků HEMS v převažujících směrech a při obvyklých příletových a odletových postupech. Za provozní variantu pro posouzení hluku se pokládá směrodatný provoz vrtulníků v denní době (06:00 – 22:00).

Dle Nařízení vlády č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací se na provoz heliportu, pohlíží jako na hluk způsobený při provádění záchranných prací, na které se výše zmíněné NV nevztahuje. V praxi se hluk způsobený provozem požárních a záchranných stanic a hluk způsobený při provádění záchranných, hasebních, likvidačních, vojenských a podobných akcí neposuzuje. Vychází se z principu reciprocity, kdy jedinec, který bude potřebovat pomoc, se také nebude zabývat okolnostmi spojenými se záchranou jeho života.

Stávající hluk z leteckého vrtulníkového provozu se stavebními úpravami heliportu na Pavilonu A nijak nezmění.

Likvidace odpadu bude zajištěna v souladu s provozním řádem nakládání s odpadem v KKN. Odpad vzniklý při vlastní výstavbě bude likvidován realizační firmou zákonným způsobem s důrazem na recyklaci a ochranu životního prostředí.

- b) Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Realizací záměru, stavebními úpravami stávajícího vyvýšeného heliportu, se stávající situace týkající se vlivu provozu heliportu, na okolí, krajinu a přírodu významně nezmění.

V rámci stavby nejsou navržena žádná ochranná a bezpečnostní pásma s vlivem na životní prostředí. Pro vlastní heliport je však nutno dodržet překážkové roviny stanovené dle předpisu L14H, který se týká zejména stavebních konstrukcí. Z hlediska ochrany přírody toto ochranné pásmo omezuje výšku vzrostlé zeleně (výsadbu např. topolů) v bezprostřední blízkosti stavby.

- c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Navrhovaná stavba nemá vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

- d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Předmětná stavba svým charakterem nijak nemění stávající provoz pracovního heliportu, jedná se pouze o uvedení vybavení heliportu do souladu s aktualizovanou legislativou, předpisem L14H.

Posuzování vlivu záměru na životní prostředí (EIA) a návrh na zjišťovací řízení se provádí podle zákona č. 100/2001 v platném znění. V předkládaném projektu se jedná pouze o dovybavení stávajícího vyvýšeného pracovního heliportu pro vrtulníky letecké záchranné služby, určený pouze pro lety pro záchranu lidského života a s nepravidelným, občasným provozem, nejedná se o výstavbu a zřízení nového heliportu

Realizace předmětných stavebních úprav nebude mít vliv na frekvenci letů, spádová oblast je stejná.

- e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení bylo-li vydáno

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

- f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Nenavrhují se.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Stávající areál Karlovarské krajské nemocnice a.s. nemá dle sdělení vedení nemocnice žádný funkční kryt civilní ochrany (kryt CO). Uživatel nemá žádné požadavky na zřízení nových krytů CO. Nemocnice má vypracovaný a schválený Traumatologický plán KKN, Požární evakuační plány pro jednotlivé budovy a Pohotovostní plán pro Heliport HEMS. Tyto plány řeší postup a odpovědnost při vyhlásování vnitřního a vnějšího ohrožení, včetně způsobů varování. Předmětné stavební úpravy heliportu HEMS budou v těchto plánech zohledněny při jejich aktualizaci.

B.8. Zásady organizace výstavby

ZOV pro předmětný záměr jsou podrobněji řešeny v samostatné části F – Zásady organizace výstavby této PD, jejíž přílohou F.1 je také Plán Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

ZOV, jako součást této PD, představují nezbytné podmínky / zásady pro realizaci projektu z hlediska její organizace. Nejedná se však o tzv. „POV“, tj. projekt nebo plán organizace výstavby. Ten je povinna zpracovat stavební firma v souladu s ZOV. ZOV nepředstavuje prováděcí dokumentaci zařízení staveniště, zohledňující provozní vlivy, specifické podmínky staveniště a jeho okolí, nebo další podklady a informace. Zařízení staveniště a případné další konstrukce, zařízení, technika a opatření, nutná pro realizaci předmětu díla, jsou součástí VRN, uvedená v Soupisu prací, dodávek a služeb, s měrnou jednotkou komplet (kpl.). Stavební firma je povinna ocenit veškeré náklady na realizaci stavby na základě vlastního POV, tj. není oprávněna nárokovat vícenáklady na další zařízení, opatření a být jen dočasné úpravy, které v ZOV uvedeny nejsou, i kdyby byly dle technologie výstavby zvolené stavební firmou nezbytné.

V Praze dne 1. 5. 2021

Vypracoval



Ing. arch. Tomáš Janeček