

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČR

K letišti 1149/23

16008 Praha 6

Č.j.: 003636-23-701

Spis.zn.: 10/730/0061/LKCS/32/23

V Praze dne 31. března 2023



ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví ČR jako speciální stavební úřad pro letecké stavby (dále jen „speciální stavební úřad“), ve smyslu ustanovení § 15 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a ustanovení § 36 odst. 2 a § 89 odst. 2 písm. b) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o civilním letectví“),

vydává

na základě přezkoumání žádosti stavebníka, kterým je Jihočeský kraj, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 37076 České Budějovice, IČ 70890650, jehož jménem jedná MUDr. Martin Kuba, hejtman kraje a na základě pověření Mgr. Aleš Mik, [REDACTED] vedoucí Odboru veřejných zakázek a investic Krajského úřadu Jihočeského kraje a Bc. Alena Frdlíková, vedoucí Oddělení přípravy projektů Odboru veřejných zakázek a investic Krajského úřadu Jihočeského kraje (dále jen „stavebník“) podané dne 24. října 2022 v kolaudačním řízení, podle ustanovení § 122a odst. 4 stavebního zákona

KOLAUDAČNÍ ROZHODNUTÍ

kterým se povoluje trvalé užívání souboru staveb

s názvem: „Modernizace letiště České Budějovice - 2. etapa“

SO 02	Terminál
SO 08.1	Veřejná komunikace k terminálu/parkoviště pro cestující
SO 08.2	Parkoviště pro zaměstnance
SO 10	Rozšíření odbavovací plochy APN M
SO 11	Rozšíření TWY B
SO 12	Oprava RWY 09-27
SO 13.1	Kanalizace splašková - 1. fáze
SO 13.2	Kanalizace splašková - 2. fáze
SO 14.1	Kanalizace dešťová - 1. fáze
SO 14.2	Kanalizace dešťová - 2. fáze
SO 15.1	Vodovod k SO 07 (Vrátnice)
SO 15.2	Vodovod k SO 02 (Terminál) a SO 23 (Zabezpečení leteckého provozu)
SO 17.1	Přípojka VN k TS 22
SO 17.2	Přípojka VN k TS 21
SO 19.1	Venkovní osvětlení
SO 19.2	Osvětlení parkoviště pro zaměstnance
SO 20	Osvětlení odbavovací plochy APN M
SO 21	Osvětlení parkoviště pro cestující
SO 22	Osvětlení odloučeného stání
SO 24.1	Kabelovod - 1. fáze
SO 24.2	Kabelovod - 2. fáze
SO 25.1	Vnější rozvody NN - 1. fáze
SO 25.2	Vnější rozvody NN - 2. fáze
SO 29.1	Stavební připravenost pro PS 02 - 1. fáze
SO 29.2	Stavební připravenost pro PS 02 - 2. fáze
SO 30	Stavební připravenost pro PS 07
SO 31	Stavební připravenost pro PS 08

SO 32	Stavební připravenost pro PS 09
SO 33	Stavební připravenost pro PS 13
SO 36	Stavební připravenost pro PS 16
PS 02	Letištní světelné vybavení (SZZ)
PS 05	Technologie pro odbavení cestujících a zavazadel
PS 06	Trafostanice a náhradní zdroj v odbavovací budově
PS 07.1	Trafostanice TS 22 v provozním zázemí letiště
PS 08	Úprava technologie TS 2
PS 09	Úprava technologie TS 4
PS 10	Vnější CCTV - parkoviště pro cestující
PS 12	Odpadové hospodářství
PS 13	Meteorologické vybavení
PS 16	Ukazatelé směru větru
PS 17	Parkovací systém SO 08.1 - parkoviště pro cestující

vše na pozemcích v katastrálním území Planá u Českých Budějovic a v katastrálním území Homole

Pozemky v katastrálním území Planá u Českých Budějovic

Nové číslování	Původní číslování	
	KN	PK a GP
241/7	241/7	
397/1	397/1	678/3 díl 1
397/2	397/2	
397/3	397/3	
397/4	397/4	
397/5	397/5	
397/6	397/6	
675/1		675
677/1		677/1
1469/215	1469/215	
1469/303		321
1469/304		320, 321
1469/320	1469/320	
1469/322	1469/322	
1469/352		439, 440
1469/353		437
1469/355		355/1
1469/358		366
1469/361		354
1469/362		676/1
1469/363		353
1469/372		347/2
1469/356		355/2
1469/374		
1469/375		355/2
1469/389		
1469/215		357
1469/320		
1469/322		
1469/344		
1469/357		362
1478/8	1478/8	
1489/1	1489/1	
1495/1	1495/1	694
1632	302/1	
1634		GP 97
1635		GP 97
1637	302/14	GP 97
1639		

Pozemky v katastrálním území Planá u Českých Budějovic (pokračování)

Nové číslování		Původní číslování	
KN	KN	PK a GP	
1676		361/1	
1677			
1678		345/4, 362, 363, 366	
1682		335,	
1683		330, 331, 332, 333	
1684		331, 332, 333, 335	
1685		330, 331,	
1686		382, 383, 387, 388, 680/1, 680/3	
1687		380, 381, 382, 383	
1688		370, 371, 374	
1689		343/2	
1690		335	
1691	242/4, 1469/205, 1469/206, 1469/207	242/4, 306, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 330, 331, 332, 333, 335, 343/2, 344/2, 345/3, 362, 363, 364, 366, 367, 368/1, 368/2, 370, 371, 372, 374, 376, 377, 380, 381, 382, 383, 386, 387, 388, 389/1, 389/2, 391/1, 391/2, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412/2, 413/2, 414/2, 674/2, 676/1, 676/2, 679/2, 680/1, 680/3, GP 273 díl 1, GP 273 díl 2	
1693		GP 273 díl 2	
1694		GP 273 díl 1, GP 273 díl 2	

Pozemky v katastrálním území Homole

Nové číslování		Původní číslování	
KN	KN	PK a GP	
1469/217	1469/217		
1469/223	1469/223		
1469/224	1469/224	372, 373	
1469/225	1469/225		
1469/226	1469/226	386, 387, 389/2, 679/2	
1469/227	1469/227		
1469/228	1469/228	690, 692	
1800	1469/2	1021, 1028, 1032	
1801	1469/2	1011, 1017, 1021	
1803	1469/246		
1804	1469/246, 1469/248, 1469/250		
1805	1469/2	1032, 1290/1	
1806	1469/2, 1469/240, 1469/246, 1469/248, 1469/250	1011, 1017, 1021, 1028, 1032, 1290/1	
1807	1469/250		
1811	1469/250		
1812	1469/250		
1814	1468/21		
1816	1468/6, 1468/21, 1468/23, 1468/28		
1818		1034/23	
1819		1034/16, 1034/17, 1034/22, 1034/23	
1821		762, 1034/6, GP 768/1	
1822		361/1, 684/1, 694/1, 696, 704, 709, 714, 732, GP744	
1825		361/1	
1826		361/1	
1827		366, 367, 372	

Pozemky v katastrálním území Homole (pokračování)

Nové číslování	Původní číslování	
	KN	PK a GP
1828	1468/6, 1468/21, 1468/23, 1469/1, 1469/233, 1469/234, 1469/238, 1469/239, 1469/240, 1469/246, 1469/248, 1469/250, 1469/258, 1469/260, 1469/263	361/3, 367, 372, 373, 374, 376, 377, 378/1, 378/3, 378/6, 379/1, 380, 381, 382, 383, 384/1, 384/3, 384/4, 385/1, 385/2, 386, 387, 389/1, 389/2, 391/1, 391/2, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 617/2, 618/2, 620, 622, 623, 624/1, 624/2, 626/2, 627, 628, 629, 631, 632, 633/1, 633/2, 634, 635/1, 635/2, 639/1, 639/2, 641, 646, 648, 662, 666/1, 666/2, 668, 669, 670, 674/1, 674/2, 674/3, 676/2, 677/1, 677/2, 679/1, 679/2, 682/1, 682/2, 683/1, 683/2, 684/2, 685, 686, 690, 694/1, 696, 698, 701, 704, 706, 708, 709, 714, 716, 722, 723, 732, 749, 750, 755, 756, 761, 762, 772, 778, 781, 785, 786/1, 786/2, 838/1, 838/2 díl 1, 849, 852, 870, 876, 877, 888/1 díl 1, 888/2, 908/1, 909, 920, 923, 970, 971/1 díl 2, 971/2, 980, 983/1 díl 1, 983/2, 985, 991, 994, 995, 996, 998, 1006, 1007, 1009, 1011, 1017, 1020, 1029, 1030, 1032, 1034/3, 1034/5, 1034/6, 1034/16, 1034/17, 1034/22, 1034/23, 1034/29, 1290/1, 1320 díl 1, 1320 díl 3, 1700, 1701, 1702, 1703/1, 1704/3, 1705/1, 1705/2, GP 626/1, GP 725, GP 744, GP 768/1, GP 770, GP 782, GP 784, GP 858 díl 2, GP 860, GP 889 díl 2, GP 898/2, GP 977 díl 2, GP 979, GP 989, St. 32, St. 37, St. 41/1, St. 41/2, St. 75
1829		756, 1705/1
1830		781, 785, 786/2, 1705/1, GP 782, GP 784
1850	1469/240, 1469/260	838/1, 872, 876, 1290/1, 1320 díl 1, 1320 díl 3, 1702, 1703/1, 1704/3
1851		838/1, 1702
1855		872
1856		876
1879	1469/260	1320 díl 1, 1320 díl 3
1880		872
1882	1469/238, 1469/239	GP 989
1883	1469/238, 1469/239	
1886	1469/238	
1887	1469/238	
1888	1469/238	
1889	1469/238	
1890	1469/238, 1469/260	
1891	1469/260	
1892	1469/240	1290/1
1893	1469/240	
1894	1469/2, 1469/239, 1469/240	1032, 1290/1, 1320 díl 1, 1320 díl 3
1895	1469/2	1028, 1030, 1032
1896		995, 998, 1005, 1006, 1007, 1009, 1011, 1017, 1020, 1021, 1028, 1029, 1030
1897		991, GP 989
1903	1468/6, 1468/21, 1468/23, 1469/250	

Účastníci řízení podle § 122a stavebního zákona:

Jediným účastníkem kolaudačního řízení je Jihočeský kraj, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 37076 České Budějovice, IČ 70890650, jehož jménem jedná MUDr. Martin Kuba, hejtmán kraje a na základě pověření Mgr. Aleš Mik, nar. dne 10. února 1970, vedoucí Odboru veřejných zakázek a investic Krajského úřadu Jihočeského kraje a Bc. Alena Frdlíková, vedoucí Oddělení přípravy projektů Odboru veřejných zakázek a investic Krajského úřadu Jihočeského kraje, jako stavebník podle § 122a odst. 1 písm. a) stavebního zákona.

Soubor staveb obsahuje:**1. Stavební objekt SO 02 - Terminál**

Odbavovací budova (terminál) je postaven na pozemku parc.č. 1691/3 odděleného geometrickým plánem č. 458-339/2019 od pozemku parc.č. 1691v katastrálním území Planá u Českých Budějovic.

Terminál je proveden jako jednopodlažní objekt ve tvaru jednoduchého plochého kvádrů bez výrazného tvarového členění. Hlavní vstup je přímo z přístupové komunikace ze severního průčelí budovy. Boční partie vstupní fasády je lemována plnými obklady z kompozitních kazet, které boky budovy vzájemně propojují v oblasti atiky. Střední část je prosklená. Nad hlavním vstupem je prosklené přestřešení s nosnými sloupy, které se pod konstrukcí střechy rozplétají do čtyř diagonálních paprsků.

Ze strany letištní odbavovací plochy vystupuje ze základní roviny fasády plná hmota třídírný zavazadel s dvojicí vjezdových vrat. Krajní třetiny fasády tvoří prosklené pláště odletových a příletových GATů, které přechází přes nároží do bočních fasád.

Napojení terminálu na veřejné části areálu letiště zůstává ze severní strany a napojení na pohybové plochy, neveřejnou část letiště a zónu SRA zůstává z jižní strany.

Objekt má základní celkové půdorysné rozměry 97,60 x 47,60 m. V nástupní části z veřejného prostoru je z půdorysu v úrovni spodního líce střešní konstrukce provedena markýza v celkové délce 36,20 m a šířce 4,55 m. Výška budovy je v úrovni atiky +6,200 m (absolutní kóta 423,29 m n.m.). Na střeše osazené hlavní VZT jednotky zasahují lokálně cca 4 m nad úroveň povrchu střešního pláště.

Vnitřní provozní dispozice objektu je řešena v souladu s Hraničním kodexem Evropské unie (Schengenské dohody) s odděleným odbavením přilétajících a odlétajících cestujících, odděleně je řešeno pasové odbavení dle destinací do zemí „Schengen“ a „non-Schengen“ a dále dle státní příslušnosti cestujících.

Státní hranice je v obou částech na úrovni pasového filtru. Odbavení transferujících - přestupujících cestujících je řešeno vzhledem k předpokládanému provozu bez přímé vazby části příletů a odletů. Přestupující cestující budou odbaveni v rámci letištní části.

Levé (východní) křídlo terminálu je určeno pro přílet, pravé (západní) křídlo pro odlet a obě křídla jsou prosklenými fasádami orientována k odbavovací ploše.

Konstrukce: Konstrukčně je terminál proveden jako montovaný železobetonový skelet s příčným rozponem 3 x 14,0 m a podélným modulem po 6,0 m. Stabilita systému je zajištěna vetknutím sloupů do zhlaví pilotového založení. Po obvodu objektu je provedeno ztužidlo, ke kterému jsou kotveny konstrukce obvodového pláště. Sloupy mají jednotné rozměry 400 x 400 mm a jsou osazeny do systémových kotevních závitových přípravků zabetonovaných do hlavic pilot. Součástí přípravku je k závitovému tyčím přivařená ocelová deska pro napojení hydroizolace. Založení stěn po obvodu objektu je plošné na betonových základových pasech.

Střecha: Střecha je plochá, ve spádu 3% ke střešním vyhlívaným vpustím podtlakového systému odvodnění. V atikách navazují na úžlabí bezpečnostní přepady. Spád střechy je zajištěn sklonem horní hrany střešních vazníků. Střešní plášť je proveden ve skladbě DEKROOF 14a s požární odolností REI 30 DP1 (deklarována výrobcem) při stanovení limitů namáhání nosného trapézového plechu střešního pláště. Hydroizolace střešního pláště je provedena ze střešní mPVC fólie, vrstvy tepelné izolace z minerálních desek pro ploché střechy kladené na obousměrnou vazbu, parozábrana je ze samolepícího asfaltového pásu. Nosná část je tvořena trapézovým plechem.

Obvodový plášť: Obvodový plášť je proveden v kombinaci plných a prosklených ploch.

Prosklený fasádní plášť je proveden jako lehký hliníkový rastrový systém s přerušenými tepelnými mosty a termoizolačním selektivním zasklením. Konstrukce fasádního systému je tvořena obdélníkovými vícekomorovými dutými profily s viditelnou šířkou 50 mm. V atikových partiích je výplň tvořena sendvičovými výplňovými kazetami do rastru a předsazeným deskovým obkladem.

Plný obvodový plášť je proveden jako vícevrstvý. Nosná část je zděná z cihelných dutinových tvarovek na vápeno-cementovou maltu, tloušťka zdiva je 250 mm. Zdivo je opatřeno dvěma ztužujícími mezilehlými železobetonovými věnci a třetím zakončovacím věncem v úrovni atiky, výškově navazujícím na horní hranu atikového paždíku lehkého obvodového pláště. V místech oken a dveří je spodní hrana věnce popuštěna a tvoří nadpraží otvoru. V místech otvorů zasahujících do věnce je věnec přerušen a doplněn jako nadpraží otvoru s dostatečným zavázáním do boků navazujícího zdiva.

Podlahy: Konstrukce podlahy je tvořena cementovým potěrem položeným na tepelnou izolaci chráněnou technologií fólií. Pochozí vrstvy ve veřejných prostorách (haly, koridory, sociální zázemí) a zázemích personálu jsou tvořeny keramickou dlažbou, v administrativních prostorách, šatnách a ostatním zázemí PVC, v technických prostorách jsou provedeny stěrky s bezprašným povrchem.

Vnitřní dělicí konstrukce: Vnitřní dělicí konstrukce jsou v kombinaci zděných příček a sádkartonových doplňkových konstrukcí dle materiálové potřeby, vedení rozvodů, atd. Dělicí konstrukce na hranici požárních úseků jsou požárně dotěsněny k navazujícím dělicím konstrukcím i ke střešnímu plášti.

Výplně otvorů: Okna jsou hliníková, vybavená celoobvodovým čtyřpolohovým kováním; okna s vysokým parapetem oddáleným pákováním ovládním. Venkovní vstupní dveře jsou dvoukřídlé hliníkové s přerušnými tepelnými mosty, s termoizolačním zasklením v bezpečnostním provedení. Vnitřní dveře jsou dřevěné, opatřené nátěrem nebo s povrchovou úpravou fólií. Ostatní dveře v obvodovém plášti jsou z hliníkových profilů, tepelně izolační, plně nebo částečně prosklené.

V místech se zvýšeným požadavkem na bezpečnost jsou osazeny bezpečnostní dveře nebo turnikety. Obchodní prostory jsou osazeny bezpečnostními roletovými uzávěry s mechanizmy nad úrovní podhledů.

Dveře jsou vybaveny technologickými prvky dle požadavků provozu z hlediska bezpečnosti, kontroly vstupu, atd.

Dveře na hranicích požárních úseků jsou řešeny jako požární uzávěry, v některých případech budou prostory uzavírány požárními roletovými uzávěry umístěnými v podhledech.

Podhledy: Prostory pro veřejnost jsou opatřeny zavěšenými plechovými lamelovými podhledy s akustickou vložkou, v exteriérech pro venkovní použití. Provozní prostory jsou opatřeny rastrovými akustickými podhledy z minerálních desek, prostory zázemí pak celistvými sádrokartonovými podhledy.

Povrchy: Na zděných konstrukcích jsou provedeny štukové omítky s otěruvzdornou malbou, na sádrokartonových konstrukcích otěruvzdorný nátěr, příp. impregnační nátěry, v exponovaných místech pak dřevěné obklady, příp. keramické obklady.

Splašková kanalizace:

Řeší odvádění splaškových vod od zařizovacích předmětů sociálního zařízení zaměstnanců, cestujících a návštěvníků, technického zázemí objektu a technologického vybavení objektu. Jednotlivé odpady, které odvádí splaškové vody od zařizovacích předmětů, jsou odvětrány nad střechu objektu. Objekt je napojen na areálovou splaškovou kanalizaci celkem třemi přípojkami.

Dešťová kanalizace:

Řeší odvádění dešťových vod ze střechy objektu podtlakovým systémem. Jednotlivé střešní vtoky jsou odvodněny pod střechou vodorovnými svody (bez spádu) do dešťových odpadů napojených dvěma přípojkami DN 250 s jednotným spádem do areálové dešťové kanalizace. Přístřešky nad vchody do terminálu jsou odvodněny napojením dešťových odpadů do areálové dešťové kanalizace.

Vnitřní kanalizace je provedena z kanalizačních plastových trub typu HT a KG spojovaných pomocí hrdel s pryžovým těsněním. Podtlakový systém je z PE potrubí se svařovanými spoji.

Vodovod:

Objekt je zásobován vodou z nového areálového vodovodu přípojkou PE100-SDR11 Ø 90, která je zakončena v objektu hlavním uzávěrem a vodoměrnou sestavou DN 80.

Spotřební vodovod:

Vnitřní vodovod přivádí pitnou vodu k jednotlivým zařizovacím předmětům sociálního zázemí zaměstnanců, cestujících a návštěvníků, technického zázemí objektu a pro technologická zařízení. Teplá voda se připravuje centrálně v ne přímo topeném zásobníku TUV o objemu 300 l, který je instalován v kotelně. Oběh teplé vody je nucený s cirkulací a s časovým řízením.

Rozvod teplé i pitné vody je z plastového potrubí z trub typu PPR-3 spojovaného polyfúzním svařováním a opatřeného návlekovou izolací. Hlavní trasy vnitřních rozvodů pitné a teplé vody jsou vedeny v instalačních šachtách, v drážkách ve stěnách, vodorovně v podhledech, přípojovací potrubí k zařizovacím předmětům pak je vedeno v příčkách a instalačních přízdívkách.

Požární vodovod:

Objekt je požárně zabezpečen systémem vnitřních požárních hydrantů typu D25 s tvarově stálou hadicí délky 30 m na navijáku. Rozvod požárního vodovodu je veden samostatně od hlavního uzávěru vody objektu a je opatřen uzávěrem a zpětnou armaturou proti hygienickému znečištění pitné vody v rozvodech terminálu.

Zásobování zemním plynem:

Objekt je připojen venkovní STL přípojkou plynu PE D90, která je zakončena hlavním uzávěrem plynu (HUP) ve skříni osazené v obvodové stěně objektu.

Parametry plynovodu:

Přetlak v plynovodní přípojce	100 kPa
Přetlak ve vnitřním plynovodu	
• Kotelna	2 kPa
• Rozvod plynu po střeše	100 kPa
• Napojení VZT jednotek AHU 1 - 3	2 kPa
• Napojení VZT jednotky AHU 4	7 kPa

a) Kotelna

Instalovaný výkon kotelny	$2 \times 60 = 120 \text{ kW}$
Hodinová spotřeba zemního plynu	$2 \times 6,9 = 13,8 \text{ m}^3/\text{hod}$
Roční spotřeba zemního plynu	$21 \text{ } 100 \text{ m}^3$

b) VZT jednotky

Instalovaný výkon VZT jednotek

- AHU 1 a AHU 2 2 x 165,6 = 331,2 kW
- AHU 3.1 a AHU 3.2 2 x 110,4 = 220,8 kW
- AHU 4 30,7 kW

Hodinová spotřeba zemního plynu

- AHU 1 a AHU 2 2 x 19,4 = 38,8 m³/hod
- AHU 3.1 a AHU 3.2 2 x 13,0 = 26,0 m³/hod
- AHU 4 3,5 m³/hod

Roční spotřeba zemního plynu 73 000 m³

Instalovaný výkon celkem 702, 7 kW

Max. hodinová spotřeba zemního plynu celkem 82,1 m³/hod

Roční spotřeba zemního plynu celkem 94 100 m³

Měření spotřeby plynu:

Plynoměr pro fakturační měření spotřeby plynu je umístěn ve skříní s HUP ve fasádě objektu.

Pro měření na vstupním přetlaku 100 kPa je instalován plynoměr s rotačními písty typ ROOTS G65 (příp. RABO G65), DN 50, PN 16, stavební délka 171 mm, průtok shora dolů. Plynoměr je opatřen uzavírací klapkou v ochozu s možností zaplombování v uzavřené poloze. Před a za plynoměrem je požadován rovný úsek potrubí v délce min. 150 mm (uklidňující délka), mimo tento úsek jsou osazena šoupátka se stoupajícím vřetenem.

Před plynoměrem je osazen kalibrovaný tlakoměr D 160 mm s manometrovým kohoutem, připojení M 20x1,5, rozsah 0 - 160 kPa, přesnost 1,6% a kalibrovaný skleněný teploměr, rozsah -30 až +50°C v jímce s možností naplnění olejem. Na vstupu před uzavírací armaturou je instalován filtr; na potrubí je dále osazen návarek pro instalaci snímače teploty pro možnost budoucí inatalace přepočítávače množství plynu.

Regulace tlaku plynu:

Regulátor tlaku plynu pro kotelnu je umístěn ve skříní HUP ve fasádě objektu. Pro regulaci tlaku 100/ kPa a průtok 13,8 m³/hod je osazen regulátor Fiorentini typ FE 25 (max. průtok 25 m³/hod). Regulátor je vybaven vestavěným plastovým filtrem, bezpečnostním rychlouzávěrem na vzestup tlaku, omezovacím zařízením na pokles tlaku (uzavírá při poklesu výstupního tlaku na 70 - 85% nastaveného výstupního tlaku), zařízením nadměrného odběru (zavírá při průtoku vyšším o 110 - 200% jmenovitého průtoku) a pojistným ventilem.

Každá VZT jednotka na střeše objektu je vybavena vlastním regulátorem tlaku umístěným ve skříní v blízkosti jednotky. VZT jednotky LENNOX (AHU 1 - 3) jsou pro regulaci tlaku plynu 100/2 kPa vybaveny regulátory Fiorentini typ FE 25, jednotka GEA (AHU 4) je vybavena pro regulaci tlaku plynu 100/7 kPa a průtok 3,6 m³/hod regulátorem Fiorentini, typ FE 10.

Rozvody vnitřního plynovodu:

Ve skříní ve fasádě objektu je osazen HUP, plynový filtr a fakturační plynoměr. Přípojka plynu je za hlavní uzavírací armaturou opatřena odvodušněním. Odvodušňovací potrubí DN 25 je vyvedeno ze skříně do kotelny a dále nad střechu objektu, kde je nad atikou zakončeno. V místě prostupu konstrukcemi prochází přes chráničky s požárními ucpávkami. Za plynoměrem se vnitřní plynovod dělí na dvě větve - do kotelny s teplovodními kotli a pro vzduchotechnické jednotky umístěné na střeše objektu.

Kotelna:

Vnitřní plynovod je napojen na výstup z plynoměru. Ve skříní je na potrubí do kotelny osazen regulátor tlaku plynu 100/2 kPa, hlavní uzávěr plynu pro kotelnu a havarijní uzávěr (uzavírá automaticky při výskytu havarijního stavu v kotelně nebo na základě požadavku centrální požární signalizace - EPS). Přívodní potrubí plynu DN 50 je vedeno ze skříně s HUP do kotelny, ve stěně je uloženo v chráničce s požární ucpávkou. V kotelně je na přívodním potrubí plynu DN 50 osazen tlakoměr. Z přívodního potrubí jsou odvinuty dvě odbočky DN 25 pro nástěnné kotle, které jsou napojeny plynovými hadicemi. Každá odbočka - přípojka pro kotel je před kotlem osazena uzavírací armaturou. Plynové potrubí v kotelně je opatřeno odvodušněním; odvodušňovací potrubí DN 15 je vyvedeno pod střechu kotelny, kde je napojeno na potrubí pro odvětrání regulátoru tlaku plynu DN 25 vedeného ze skříně ve fasádě objektu kotelnou. V místě prostupu do kotelny je odvětrávací potrubí opatřeno chráničkou s požární ucpávkou, v místě prostupu střechou je rovněž opatřeno chráničkou včetně ochrany proti zatékání.

VZT jednotky na střeše:

Plynovod DN 40 a přetlaku 100 kPa pro VZT jednotky je napojen na výstup z plynoměru. Ve skříní je na potrubí pro VZT jednotky osazen ruční uzavírací kohout a havarijní uzávěr ovládaný centrální požární signalizací (EPS). Přívodní potrubí pro VZT jednotky DN 40 prostupuje do kotelny a dále je z kotelny vedeno nad střechu. Potrubí je v místě prostupu do kotelny opatřeno chráničkou s požární ucpávkou a v místě prostupu střechou rovněž chráničkou včetně ochrany proti zatékání. Na střeše je plynové potrubí rozvedeno k jednotlivým VZT jednotkám. Před každou VZT jednotkou je ve skříní o minimálních světlých rozměrech 500 x 550 x 300 mm na potrubí osazen uzávěr a regulátor tlaku plynu typu FE s vestavěným filtrem. Od regulátoru je plynové potrubí o přetlaku 2 kPa (jednotky AHU 1 - 3) a přetlaku 7 kPa (jednotka AHU 4) vedeno k vlastní VZT jednotce. Před jednotkou jsou na potrubí osazeny uzávěry plynového spotřebiče (u jednotek AHU 1 - 3 vždy 2 ks), vlastní spotřebič je napojen plynovou hadicí.

Plynovod je na střeše uložen na typové prvky HILTI (výkyvné střešní držáky, kluzná uložení a pevné body).

Vnitřní plynovod je proveden z ocelových trub bezešvých spojovaných svařováním, závitové spoje se uplatní pouze u armatur a napojení plynových spotřebičů.

Vytápění:

Celková tepelná ztráta objektu je stanovena výpočtem hodnotou 223 kW. Větší část tepelných ztrát (172 kW) je kryta teplovzdušným vytápěním prostřednictvím VZT jednotek s vlastním ohřevem vzduchu a zbývající část tepelných ztrát (51 kW) je pokryta teplovodním vytápěním. Zdrojem tepla pro vytápění jsou dva nástěnné plynové kotle zapojené do kaskády o celkovém výkonu 108 kW umístěné v samostatné místnosti (kotelně). Odtah spalin z každého kotle je proveden samostatným přetlakovým kouřovodem DN 80 zaústěným do sběrače spalin a společného třísložkového přetlakového komínu DN 200 vyvedeného cca 1 m nad střechu objektu.

Účinná výška komínu je cca 5 m. Větrání a přívod spalovacího vzduchu do kotelny je řešeno přetlakovým větráním kotelny s elektrickým ohřevem přiváděného vzduchu ve VZT jednotce. V kotelně se bude zajišťovat topná voda pro vytápění objektu a centrální přípravu teplé vody.

Provoz kotelny je řízen automaticky přiřazenými okruhy systému MaR v závislosti na potřebě tepla na ohřev teplé vody a potřebě tepla na vytápění. V kotelně jsou umístěny kotle, hydraulický rozdělovač, teplovodní rozdělovač a sběrač, zásobníkový ohřívač teplé vody, oběhová a cirkulační čerpadla a expanzní nádoba. Pojištění topného systému proti přestoupení tlaku je pojistnými ventily kotlů a expanzní nádobou s membránou.

Doplňování topné vody do soustavy při poklesu tlaku bude automaticky z vnitřního vodovodu. Odvody kondenzátu kotlů, komínu, odfuky pojistných ventilů a odvzdušnění soustavy jsou napojeny na vnitřní kanalizaci.

Určené místnosti a prostory jsou vytápěny otopnými tělesy a konvektory, které jsou na přívodu osazeny integrovanými radiátorovými ventily s termostatickými hlavicemi v provedení proti odcizení, na vratném potrubí jsou osazeny zdvojené radiátorové spojky pro vypouštění a uzavření těles. Otopná soustava je na nejvyšších místech osazena odvzdušňovacími ventily.

Tepelné rozvody v kotelně a pod stropem v podhledech jsou provedeny z ocelových trub bezešvých závitových a hladkých, spojovaných svařováním a závitovými spoji. Potrubní rozvody pod stropem jsou uloženy na stropních závěsech nebo na konzolách.

Tepelné rozvody vedené v drážkách ve zdech nebo v podlaze jsou provedeny z Cu trubek polotvrdých nebo tvrdých spojovaných tvrdým pájením.

Vzduchotechnika, chlazení:

Systém VZT řeší nucené větrání všech prostor objektu. Halové prostory terminálu jsou větrány, vytápěny a chlazeny vzduchotechnickými jednotkami umístěnými na střeše objektu. Jednotky jsou vybaveny chladícím okruhem pracujícím i v režimu tepelného čerpadla. Vytápění je zajišťováno tepelným čerpadlem v kombinaci s plynovým ohřevem.

Prostor posádek je větrán a chlazen samostatným zařízením (rovněž s plynovým ohřevem vzduchu), vytápění je řešeno systémem teplovodního vytápění.

Podtlakové větrání pomocí nástřešních ventilátorů je řešeno pro hygienická zázemí cestujících i personálu.

Systém VZT rovněž řeší odvod tepelné zátěže z technologických místností (rozvodny, nabíjení AKU vozíků, IT místnosti a serverovny). Zřízeny jsou dva systémy chlazení - venkovním, teplotně neupravovaným vzduchem a chlazení s přímým výparem chladiwa s kondenzačními jednotkami umístěnými na střeše objektu.

Pro omezení pronikání chladného vzduchu do objektu jsou na vstupech pro cestující zřízeny horizontální teplovzdušné clony, na vratech „Baggage Handling“ jsou osazeny vertikální clony bez ohřevu vzduchu.

Měření a regulace:

Pro řízení a monitorování určených technických zařízení je instalován digitální řídicí systém skládající se z operátorských stanic, podstanic (DDC + PLC) a periferních zařízení. Řídicí systém zajišťuje monitorování a ovládání těchto zařízení:

- monitorování a ovládání VZT zařízení,
- ovládání a monitorování kotelny včetně ovládání a regulace ohřevu teplé vody,
- monitorování chlazení (SPLIT jednotky) a přehřátí serveroven a rozvodn,
- uvolnění vytápění střešních žlabů a vpustí,
- ovládání a monitorování vybraných okruhů osvětlení (venkovní osvětlení, osvětlení společných prostor, osvětlení reklam, orientační systém),
- monitorování ztráty napětí a výpadek jističů a zapůsobení přepětových ochran ve vybraných rozváděcích,
- měření odběru elektrické energie a hodnot z analyzátorů sítí z vybraných rozváděčů po sběrnici M-bus.

Operátorská stanice je umístěna v dispečinku objektu SO 07 - Vrátnice, druhá operátorská stanice je umístěna v objektu SO 02 - Terminál.

Jako podstanice jsou použity DDC regulátory, které zajišťují přímé digitální řízení (Digital Direct Control) i programové logické řízení (Programmed Logic Control). Podstanice zajišťují přímé DDC řízení, optimalizaci provozu, sběr a zpracování dat, časové programy, zpracování poruchových stavů. Regulátory jsou doplněny o místní ovládací jednotku (grafický displej) na čelní desce rozváděče MaR.

Jako periferní zařízení jsou použity snímače (teploty, tlaku, hladiny, atd.), a to jak spojitě, tak s dvouhodnotovým výstupem a akční členy (regulační ventily s elektropohonem, elektropohony pro ovládání VZT klapek, atd.). Vstupní i výstupní signály jsou standardní úrovně (0-10 V, 0-20 mA, 4-20 mA, Pt100, Ni1000, atd.).

Ovládané ventilátory a čerpadla jsou silově napájeny z rozváděče MaR přes spínací prvky (stykače). V rozváděči jsou v stykačových vývodů osazeny přepínače „R-0-A“ pro možnost ručního ovládní.

Elektrická zabezpečovací signalizace (EZS):

Instalován je systém EZS se subsystémem EKV, který je provozně nezávislý vůči stávajícímu systému v objektech TWR a Administrativa; využívá však identifikační RFID karty stejného typu. Napojení systému je na centrální ústřednu EZS a EKV v objektu SO 07 - Vrátnice. Výnos systému je na podružné pracoviště v terminálu a na hlavní pracoviště s nepřetržitým provozem v objektu SO 07 - Vrátnice.

Elektronická kontrola vstupu (EKV):

Systém zajišťuje vstup do objektu pouze držitelům identifikační RFID karty s příslušným oprávněním. Na vybraných vstupech jsou umístěny čtečky EKV s klávesnicí. Technologie EKV využívá linkové a napájecí rozvody systému EZS. Standard EKV čteček a přístupových RFID karet je shodný se stávajícím systémem na letišti České Budějovice - technologie 125 kHz EM 4102.

Kamerový systém (CCTV):

Pro objekt je použit plně digitální kamerový systém s využitím IP kamer komunikujících prostřednictvím rozvodů strukturované kabeláže. Systém monitoruje vybrané vnitřní a venkovní prostory objektu. Výnos systému je na podružné pracoviště v terminálu a na hlavní pracoviště s nepřetržitým provozem v objektu SO 07 - Vrátnice.

Elektrická zabezpečovací signalizace (EZS) pro pasovou kontrolu (CP):

Systém EZS využívá technologii a rozvody letiště - detekční prvky plášťové a prostorové ochrany. Napojení systému je na centrální ústřednu EZS a EKV v objektu SO 07 - Vrátnice; vlastní prostory CP jsou střeženy jako samostatně zabezpečená oblast - pro prostory CP je vyhrazena samostatná linka zabezpečení. Součástí systému jsou tlačítka stavu nouze v přepážkách pasové kontroly - výnos systému nouze je do pracovišť v kancelářích 1.55 a 1.96.

Elektronická kontrola vstupu (EKV) pro pasovou kontrolu (CP):

Systém EKV využívá technologii a rozvody letiště - čtečky EKV s klávesnicí umožňující vstup do prostor CP pouze držitelům bezkontaktních RFID karet s příslušným oprávněním. Vstup do prostor CP je řešen jako vstup do samostatně střežené oblasti - čtečky EKV jsou připojeny na vyhrazenou linku zabezpečení v rámci technologie EZS letiště.

Elektrická požární signalizace (EPS):

Objekt terminálu je zabezpečen systémem elektrické požární signalizace s ovládním a monitorováním návazných technologií. Součástí systému je podružná ústředna EPS, podružné pracoviště obsluhy (kancelář BMS se softwarovou grafickou nadstavbou a panely OPPO a PIT). Vyhlášení požárního poplachu bude akusticky evakuačním rozhlásem.

Evakuační rozhlas (ER):

V objektu terminálu je instalován nouzový zvukový systém dle ČSN EN 60849 s nuceným poslechem. Systém zajišťuje distribuci evakuačních hlášení v případě požáru a dalších varovných a provozních hlášení. Systém je vybaven modulem digitálního záznamu hlášení, který umožní evakuační hlášení automaticky signálem z ústředny EPS, nebo manuálně z mikrofonního pultu. Pracoviště obsluhy jsou umístěna v prostoru informací a v kanceláři BMS. Pracoviště obsluhy s nepřetržitým provozem je v objektu SO 07 - Vrátnice.

Zařízení pro odvod tepla a kouře (SOZ):

V objektu terminálu je v prostorech pro odbavení cestujících instalován systém pro odvod tepla a kouře při požáru (SOZ). Systém odvodu tepla a kouře je volen jako přirozený s rozdělním do kouřových sekcí:

- KS 1: příletová hala non Schengen
- KS 2: příletová hala Schengen
- KS 3: veřejná příletová a odletová hala
- KS 4: bezpečnostní kontrola cestujících
- KS 5: odletová hala Schengen
- KS 6: odletová hala Schengen

Kouřové sekce (úseky) jsou od sebe odděleny stavebními konstrukcemi vytaženými ke střešnímu plášti. Průchody mezi jednotlivými kouřovými sekcemi nezasahují nad stanovenou výšku zakouření - nejsou instalovány kouřové předěly.

K odvodu tepla a kouře slouží prosklené střešní dvojklapky certifikované jako klapky pro odvod tepla a kouře dle ČSN EN 12101-2. Jedná se o systémové klapky ze systémových hliníkových profilů s přerušeným tepelným mostem. V klapce je osazena výplň z izolačního bezpečnostního skla. Klapka je ovládná pomocí certifikovaných vřetenových pohonů, které jsou napájeny a ovládnány řídicími jednotkami.

Pro přívod vzduchu jsou určeny automatické posuvné dveře na vstupech do kouřových úseků z venkovního prostoru, které jsou osazeny do proskleného obvodového pláště v jednotlivých fasádách. Tyto dveře jsou ovládnány systémem EPS v součinnosti se zařízením SOZ.

Ovládnání jednotlivých kouřových úseků a jejich skupin klapek zajišťují řídicí jednotky napájené ze sítě NN 230 V přes transformátory na napětí stejnosměrného proudu 24 V. Aktivace je možná pomocí signálu EPS (beznapěťový spínací kontakt) nebo manuálně bezpečnostním tlačítkem vřazeným do systému SOZ.

Systém bezpečnostní kontroly (BEK):

Systém bezpečnostní kontroly umožňuje detekci výskytu kovových předmětů, výbušnin a některých nežádoucích chemických sloučenin. Pracoviště vybavené těmito prostředky je instalováno v prostorách bezpečnostní kontroly cestujících.

Koncepce nově navržené bezpečnostní kontroly:

- 2 x RTG (splňují požadavky na provedení Standard 2 LED typ C),
- 2 x bezpečnostní rám,
- 1 x detektor obuvi,
- 2 x ruční detektor kovů,
- 2 x sestava nábytku.

Orientační systém:

Orientační systém pro cestující obsahuje zejména informace pro veřejnost týkající se směru pohybu, nasměrování cestujících při příletu a odletu, označení hygienických zařízení pro veřejnost a ostatních zařízení sloužící veřejnosti, příp. informace o umístění obchodních aktivit, služeb, zákazů vstupu, apod.

Zobrazení všech informací je ve formě vizuálních grafických informačních tabulí umístěných na strategických místech a řazených v logických trasách; jejich velikost je dána povahou informace. Všechny prvky orientačního systému v interiéru jsou zhotovené jednotným způsobem tak, že je na první pohled zřejmá návaznost jednotlivých ukazovatelů.

Panely (tabule) jsou prosvětlené i neprosvětlené, prosvětlení je pomocí zářivek nebo LED svítidel.

Součástí informačního systému je také orientační systém pro nevidomé a slabozraké dle vyhlášky č. 369/2001 Sb. a informační tabule nad hlavním vstupem do objektu a nápis na fasádě budovy terminálu.

Elektro silnoproud, osvětlení:

Tato část obsahuje:

- elektroinstalace světelná, zásuvková a technologická v terminálu (interiér i exteriér),
- napájení rozváděčů a jednotlivých objektů,
- rozvody pro nouzové osvětlení a pro požární systémy,
- ochranné pospojování v rámci dotčených prostor,
- napojení venkovních zařízení,
- ochrana před účinky blesku a uzemnění objektu,

Napájení objektu terminálu je provedeno kabelem VN, který je doveden do rozvodny VN, ze které jsou napojeny dva objektové transformátory. Vedení NN z transformátorů je ukončeno v rozváděči 1RHN. Napájení objektu je souběžně z obou transformátorů.

Elektro silnoproud dále zahrnuje:

- silovou kabelovou elektroinstalaci,
- kabelovou instalaci pro požární zařízení,
- kabelovou instalaci pro systém SOZ,
- osvětlení, nouzové osvětlení a náhradní osvětlení,
- kabelové rozvody pro připojení technologických zařízení,
- ochrana před účinky blesku, jímací soustava
- uzemnění objektu.

Elektro slaboproud:

Předmětem této části jsou technologie a rozvody těchto slaboproudých systémů:

- Strukturovaná kabeláž,
- Telefon,
- Intercom,
- Pokrytí signálem WIFI,
- Společná televizní anténa,
- Jednotný čas,
- Komunikační systém pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Strukturovaná kabeláž:

Jedná se o kabeláž UTP cat.6, která slouží pro připojení PC, IP telefonů, IP intercomů (dveřní tabla), CCTV kamer, distribuci televizního signálu (STA), pro připojení hodin jednotného času a informačních monitorů FIDS. Součástí rozvodů jsou datové rozváděče, optické a metalické patchpanely, aktivní prvky (switche), úložné kabelové trasy a koncové zásuvky RJ45 cat.6.

Telefon:

V objektu je instalován plně digitální systém IP telefonie využívající rozvodů strukturované kabeláže UTP cat.6. Systém zajišťuje telefonickou komunikaci mezi jednotlivými pracovišti i komunikaci do veřejné telefonní sítě. Součástí systému je IP telefonní ústředna s podporou video intercom a telefonní přístroje s podporou video intercom.

Intercom:

V objektu je instalován plně digitální systém IP video interkomunikace využívající rozvodů strukturované kabeláže UTP cat.6. Systém zajišťuje hlasovou a video komunikaci dveřních tabel video intercomů u vybraných vstupů do objektu s obsluhou. Dveřní tabla video intercomu jsou vybavena integrovanou barevnou kamerou.

WiFi:

Pro pokrytí vybraných prostorů signálem WIFI jsou osazeny tzv. Access Pointy (AP), které jsou připojeny do sítě strukturované kabeláže.

Společná televizní anténa (STA):

V objektu je instalován plně digitální systém společné televizní antény využívající technologii převodu DVB-S/S2, DVB-T a analog AV na IP TV stream. Anténní systém je umístěn na stožáru na střeše terminálu. Distribuce signálu do koncových zásuvek je prostřednictvím rozvodů strukturované kabeláže. Systém STA rovněž zajišťuje distribuci IP signálu do objektu SO 07 - Vrátnice.

Jednotný čas:

V objektu je instalován plně digitální systém jednotného času využívající IP síťové hodiny a IP zobrazovače, připojené prostřednictvím rozvodů strukturované kabeláže. Anténní systém je umístěn na stožáru na střeše terminálu. Systém jednotného času rovněž zajišťuje distribuci IP signálu do objektu SO 07 - Vrátnice.

Systém přivolání pomoci:

V objektu je instalován plně digitální systém přivolání pomoci využívající IP komunikační terminály, připojené prostřednictvím rozvodů strukturované kabeláže. Systém umožňuje signalizaci stavu nouze tlačítkem a hlasovou komunikaci s obsluhou. Výnos systému je na pracoviště obsluhy (informace a kancelář BMS).

FIDS (Flight Information Display System):

V objektu je instalován systém zobrazování informací o letech, poskytující cestujícím základní informace o vybraných letových událostech vizuální formou prostřednictvím zobrazovačů LCD s průmyslovým počítačem. Systém je tvořen databázovým aplikačním software, servery a WAN rozhraním poskytovatele služby DCS. Systém FIDS rovněž zajišťuje distribuci IP signálu do objektu SO 07 - Vrátnice.

CUTE, CUSE:

Jedná se o systém automatizovaného odbavení cestujících a zavazadel standardním dvoukrokovým způsobem - odbavení na přepážce CHECK-IN s následnou kontrolou cestujících před nástupem do letadla na přepážce GATE. Systém je tvořen pracovními počítačovými stanicemi s periferiemi, databázovým aplikačním software, servery a WAN rozhraním poskytovatele služby DCS.

Slaboproudé rozvody pro pasovou kontrolu (CP):

Předmětem této části jsou technologie a rozvody těchto slaboproudých systémů:

- Strukturovaná kabeláž,
- Telefon,
- Společná televizní anténa,
- Jednotný čas,
- FIDS,
- CCTV.

V terminálu je instalován samostatný rozvod strukturované kabeláže UTP cat.6 fyzicky oddělený od rozvodů strukturované kabeláže vlastního terminálu. Rozvody slouží pro připojení PC pracovišť a dalších technologií pasové kontroly. V serverovnách je v datových rozváděcích vyhrazen prostor pro umístění technologie CP.

Systém telefonu využívá zásuvky strukturované kabeláže terminálu zajišťující komunikaci do telefonní sítě terminálu a také ústřednu digitální IP telefonie.

Systém STA využívá zásuvky strukturované kabeláže terminálu zajišťující distribuci signálu STA - technologie převodu DVB-S/S2, DVB-T a analog AV na IP TV stream.

Systém jednotného času využívá technologii terminálu - rozvody strukturované kabeláže a hodiny (zobrazovače) jednotného času.

Pro systém FIDS jsou instalovány zásuvky strukturované kabeláže.

Systém CCTV využívá technologii terminálu - rozvody strukturované kabeláže a kamery CCTV, které jsou instalovány uvnitř přepážek pasové kontroly. Pro možnost vytvoření podružných dohledových pracovišť CCTV jsou instalovány datové zásuvky strukturované kabeláže v kancelářích 1.55 a 1.96.

Slaboproudé rozvody pro celní správu (CS):

Předmětem jsou technologie a rozvody těchto slaboproudých systémů:

- Strukturovaná kabeláž,
- CCTV,
- EKV,
- Jednotný čas.

V terminálu je instalován samostatný rozvod strukturované kabeláže UTP cat.6 fyzicky oddělený od rozvodů strukturované kabeláže vlastního terminálu. Rozvody slouží pro připojení PC pracovišť a dalších technologií celní správy. V serverovně (1.19) je vyhrazen datový rozváděč pro umístění technologie celní správy. Součástí rozvodů je zatažení optického mikrokabelu 12vl. do stávající provozní budovy letiště.

Systém CCTV využívá technologii terminálu - rozvody strukturované kabeláže a kamery CCTV. Pro možnost vytvoření podružného dohledového pracoviště CCTV jsou instalovány datové zásuvky strukturované kabeláže v kanceláři 1.32.

Systém EKV využívá technologii a rozvody terminálu - čtečky bezkontaktních RFID karet umožňujících vstup do prostor celní správy pouze uživatelům s příslušným oprávněním.

Systém jednotného času využívá technologii terminálu - rozvody strukturované kabeláže a hodiny (zobrazovače) jednotného času.

Odpadové hospodářství:

Pro terminál je zřízena sestava odpadových kontejnerů a určené místo v rámci areálu pro jejich umístění - sklad odpadu v hlavním objektu. Odvoz odpadu ze skladu k likvidaci je zajišťován smluvní firmou. Nebezpečné odpady budou umístěny vždy ve speciálních kontejnerech na nebezpečný odpad (venkovní EKO kontejner).

Požárně bezpečnostní řešení:

Objekt terminálu je rozdělen do 22 požárních úseků (N1.1 až N1.22) zařazených do 1. až 4. stupně požární bezpečnosti. Objekt je ve vybraných prostorách vybaven samočinným odvětrávacím zařízením, nouzovým osvětlením, požárními hydranty, elektrickou požární signalizací, evakuačním rozhlasem, výstražnými a bezpečnostními značkami a tabulkami a přenosnými hasicími přístroji v počtu, druzích a rozmístění dle ověřené projektové dokumentace.

Prostory, kde byla provedena pouze stavební příprava („Shell & Core“), tj. budoucí komerční prostory (místnosti č. 1.27, 1.94 a 1.102) a budoucí gastro provozy (místnosti č. 1.03a, 1.05, 1.82a a 1.83) nejsou předmětem tohoto kolaudačního rozhodnutí a není povoleno jejich trvalé užívání.

2. Stavební objekt SO 08.1 - Veřejná komunikace k terminálu/parkoviště pro cestující

Předmětem stavebního objektu je hlavní příjezd do prostoru před novou odbavovací budovu (terminál) napojený na páteřní komunikaci v místě křižovatky se stávající pojezdovou dráhou, která sloužila pro pojezd letadel mezi dráhovým systémem letiště a hangáry (resp. úkryty pro vojenské letouny).

V rámci objektu jsou provedeny definitivní komunikace včetně odvodnění, chodníky, zemní práce, svislé a vodorovné dopravní značení, kabelové podchody, ochrana kabelů uložením do betonových žlabů, opěrná zídka, bezpečnostní zábradlí, přístřešky, dopravní sloupky a prodloužení propustku.

Dopravní napojení na stávající veřejnou dopravní infrastrukturu se nemění, za původní vrátnici začíná „zóna s dopravním omezením“, rychlost v areálu je omezena na 30 km/h, platí zákaz zastavení „mimo vyznačená stání“ a upozornění na výskyt zvěře na pozemní komunikaci.

Na komunikaci mezi dnešní vrátnicí a prostorem 2. etapy jsou doplněny směrové tabule k „Terminálu“ a k „Parkingu“ (parkoviště pro cestující). Na výjezdu z areálu je označen „Exit“. Původní dopravní značení určující v tomto úseku přednost v jízdě bylo zrušeno (je nahrazeno stavebním oddělením sjezdů pásem žulové dlažby v šířce 1,5 m).

Před terminálem je situováno 11 krátkodobých parkovacích stání (doba stání max. 10 min.) pro vyložení cestujících a zavazadel; po vyložení vozidlo buď odjede z areálu, nebo na parkoviště pro cestující (dlouhodobé stání).

Před terminálem jsou dále situována 4 stání pro vozidla taxislužby, 2 stání pro vozidla osob se zdravotním postižením, 3 stání pro vozidla s povolením ředitelství letiště a jedno stání pro zásobování (doba stání max. 15 minut). Dále záliv BUS pro 3 autobusy délky 15 m, nebo 4 autobusy délky 12 m.

Původní rozhledlá křižovatka tří komunikací západně od provozní budovy letiště byla stavebně upravena na křižovatku dvou komunikací a jednoho sjezdu.

Součástí tohoto objektu je také dlouhodobé parkoviště pro cestující umístěné severně od páteřní komunikace. Vjezd na parkoviště je regulován parkovacím systémem (provozní soubor PS 17) a parkoviště je oploceno (stavební objekt SO 27.3).

Provozní stav parkoviště pro cestující „otevřeno“, doba příletů a odletů:

- Brány vjezdu i výjezdu jsou trvale otevřeny (zajištěno stanovenou obsluhou). Brány jsou motoricky otevíravé s dálkovým ovládním a s ovládním v rozváděčích bran přístupných z vnějšku oplocení.
- Vjezd je řízen automatickými závorami po odebrání parkovacího lístku z automatu vjezdové brány.
- Odjezd bude umožněn automatickou závorou po vložení zaplaceného parkovacího lístku do automatu vjezdové závory. Platební automat je umístěn na parkovišti.

Provozní stav parkoviště pro cestující „zavřeno“, mimo obvyklou dobu příletů a odletů:

- Brány vjezdu i výjezdu jsou uzavřeny (zajištěno stanovenou obsluhou).
- Vjezd není možný automaticky, neuvažuje se s vjezdem veřejnosti mimo provozní dobu letiště. Brána na vjezdu je nezávislá na stavu vjezdové závory.
- Odjezd z parkoviště bude možný automaticky i mimo provozní dobu letiště, brána na výjezdu bude spřažena s výjezdovou závorou.

- Odjezd bude umožněn automatickou závorou po vložení zaplaceného parkovacího lístku do čtečky automatu výjezdové závory samočinným otevřením výjezdové brány a následným zvednutím automatické výjezdové závory.
- Vstupní branka v oplocení parkoviště na přístupovém chodníku pro pěší má kontrolovaný vstup přes čtečku parkovacích lístků.

Svislé dopravní značky podél větví 1 a 2 komunikace (km 0,000 00 až km 0,100 00) včetně křižovatky se stávající příjezdovou komunikací jsou demontovatelné, aby byl umožněn přetah letadla z odbavovací plochy (APN) do stávajícího hangáru (objekt č. 24). V případě přetahu letadla bude provoz na komunikaci regulován pracovníky letiště (provoz bude po tuto dobu zastaven).

3. Stavební objekt SO 08.2 - Veřejná komunikace k terminálu/parkoviště pro cestující

Parkoviště pro zaměstnance je umístěno východně od administrativní budovy letiště a je napojeno na stávající příjezdovou komunikaci v místě stávajícího propustku jedním společným vjezdem a výjezdem.

Parkoviště má kapacitu 39 kolmých stání, z toho 2 stání vyhrazená pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a je omezeno na vozidla s povolením ředitelství letiště. Vjezd na parkoviště bude regulován parkovacím systémem (provozní soubor PS 18), který bude umožňovat parkování pouze oprávněným držitelům RFID přístupových karet.

V rámci objektu byly provedeny definitivní komunikace včetně odvodnění, zemní práce, svislé a vodorovné dopravní značení, kabelové podchody, ochrana kabelů uložením do betonových žlabů.

4. Stavební objekt SO 10 - Rozšíření odbavovací plochy APN M

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce a rozšíření původní pojezdové dráhy TWY T, rekonstrukce a rozšíření odbavovací plochy APN M, zřízení obslužné komunikace na letištní straně terminálu a zřízení chodníků u terminálu na letištní straně v zóně SRA. Rozšíření TWY T a APN M vyhovuje provozu letadel kódového písmene C bez omezení v souladu s leteckým předpisem L14 - Letiště.

Rekonstrukce a rozšíření pojezdové dráhy TWY T je provedeno tak, že vyhovuje pro provoz letadel kódového písmene C bez omezení. Šířka plně únosné betonové vozovky je 18 m, šířka postranních pásů je 3,5 m v souladu s leteckým předpisem L14.

Rozšířená odbavovací plocha APN M má tvar obdélníka o rozměrech 77,0 x 178,3 m s betonovou vozovkou. Odbavovací plocha svou delší jižní hranou přímo navazuje na rozšířenou pojezdovou dráhu TWY T. Rozměry odbavovací plochy APN M vychází z požadavku na zřízení dvou nezávislých otočných stání M2 a M3 pro letadla kódového písmene C bez omezení a na jedno otočné stání M1 pro letadlo kódového písmene B s rozpětím křídel max. 21 m.

Vzdálenost osy pojezdové dráhy TWY T od hranice pojezdové dráhy na odbavovací ploše APN M je 26 m a tato vzdálenost zajišťuje pohyb letadel kódového písmene C na pojezdové dráze TWY T bez omezení.

Na severní hraně odbavovací plochy APN M jsou umístěny tři osvětlovací stožáry, které jsou součástí stavebního objektu SO 20 - Osvětlení odbavovací plochy APN M. Poloha stožárů je v souladu s polohou stání pro letadla M1 - M3 na odbavovací ploše.

Mezi severní hranou odbavovací plochy APN M a budovou terminálu je zřízena obslužná asfaltová komunikace šířky 10,5 m a dlážděný chodník o šířce 7 m (před terminálem), 1,1 m (podél západní a východní stěny terminálu) a 2,5 m (západním směrem od terminálu podél obslužné komunikace).

Výškové řešení vychází z výškového uspořádání původní pojezdové dráhy TWY T, z výškového umístění objektu terminálu a z výškového průběhu původního terénu.

Niveleta pojezdové dráhy TWY T prakticky kopíruje původní niveletu a pouze vyrovnává lokální nerovnosti. Podélný sklon TWY T vychází z původní nivelety a jeho hodnota je 1,31%, příčný sklon je proměnný v rozmezí 0,11 - 1,5%.

Odbavovací plocha APN M byla navržena tak, aby v části za hranicí pojezdové dráhy na odbavovací plochu v místě otočných stání pro letouny byl maximální výsledný sklon 1,0%.

Napojení odbavovací plochy APN M na stávající plochu před objektem č. 72 u západní hrany nové betonové vozovky APN M je řešeno pomocí přechodového asfaltového pruhu o maximálním příčném sklonu cca 5,6%. Tato plocha není určena pro stání a pohyb letadel.

Výškové řešení asfaltové obslužné komunikace a dlážděného chodníku mezi severní hranou odbavovací plochy APN M a budovou terminálu vychází z navrženého výškového průběhu severní hrany APN M a z výškového osazení budovy terminálu. Příčný sklon vozovky je v rozmezí 1,0 - 3,0%. Podélný sklon vozovky je proměnný a vychází z výškového průběhu severní hrany odbavovací plochy APN M a jižní hrany chodníku před terminálem. Příčný sklon chodníku se pohybuje v rozmezí 1,0 - 2,0%.

Při východní straně terminálu je zřízen asfaltový příjezd k NZ 21 a dlážděná plocha pro technologický kontejner NZ 21.

Plně únosné části pojezdové dráhy TWY T a odbavovací plochy APN M jsou provedeny s cementobetonovým krytem o celkové tloušťce vozovky 800 mm (cementobetonová deska - 320 mm, směs stmelená cementem - 230 mm a šterkodrt - 250 mm).

Postranní pásy TWY T a přechodový pruh mezi odbavovací plochou APN M a objektem č. 72 byly navrženy s vozovkou s asfaltovým krytem o celkové tloušťce vozovky 360 mm.

Obslužná komunikace mezi odbavovací plochou APN M a terminálem má vozovku s asfaltovým krytem o celkové tloušťce 550 mm.

Konstrukce chodníku před terminálem z letištní strany je ze zámkové dlažby bez zkosených hran. Chodník má šířku 7 m a je spádován směrem od terminálu.

Dešťové vody z povrchu vozovky jsou vlivem podélného a příčného sklonu gravitačně svedeny do nových prefabrikovaných štěrbinových žlabů. Pro odvodnění pláně vozovek je nově provedena podélná drenáž zaústěná do kanalizačních šachet nebo vpustových dílů štěrbinových žlabů.

Součástí objektu je i osové a postranní značení pojezdové dráhy, značení mezilehlého vyčkávacího místa, značení osy stání letadel, značení místa stání, značení hranice pojezdové dráhy na APN a vodorovné značení na obslužné komunikaci.

Odmrazování a protinámrazové ošetření letadel:

Odmrazování letadel lze provádět v rámci celé odbavovací plochy APN M, která je pro tento účel uzpůsobena (odvodněna). Pro odmrzování letadel a ochranu letadel před námrazou bude využíváno jedno mobilní odmrzovací zařízení s odmrzovacími kapalinami a vodou v samostatných zásobnících, kapacitně se bude jednat o prostředek určený k servisu malých a středně velkých letadel.

Odbavovací plocha APN M je od ostatních letištních zpevněných ploch vodohospodářsky oddělena. Odkanalizování plochy je přes odvodňovací žlaby a přes regulační šachtu do stávající kanalizace (v letním období) nebo v zimním období (bude-li prováděno odmrzování letadel) do akumulací jímky. Po kontrole koncentrace znečištění zachycených odtoků bude obsah jímky odvážen k likvidaci na městskou ČOV, nebo bude vyčerpáván do dešťové kanalizace.

Plocha pro odmrzování (APN M) komunikačně navazuje na nové i stávající provozně-technologické zázemí letiště. Stání pro odmrzovací prostředek (vozidlo) je v garážovém boxu stávajícího objektu č. 22 (ZPS), skladování odmrzovací látky (sestava zásobních nádrží) ve druhém boxu téhož objektu. Výdej odmrzovacích kapalin do nádrží mobilního zařízení bude probíhat samospádem hadicí ze zásobníkové nádrže za použití vysokozdvíhného prostředku.

5. Stavební objekt SO 11 - Rozšíření TWY B

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce a rozšíření původní pojezdové dráhy TWY B v celém úseku mezi dráhou RWY 09-27 a novou odbavovací plochou APN M. Rozšířená pojezdová dráha TWY B vyhovuje provozu letadel kódového písmene C bez omezení v souladu s leteckým předpisem L14 - Letiště.

Pojezdová dráha s tuhým betonovým krytem byla rozšířena z původních 18 m na nových 23 m a byly zřízeny oboustranné postranní pásy v šířce 7,5 m. Na pojezdové dráze bylo provedeno vodorovné i svislé značení v souladu s leteckým předpisem L14 - Letiště.

6. Stavební objekt SO 12 - Oprava RWY 09-27

Předmětem stavebního objektu je oprava dráhy pro vzlety a přistávání letadel RWY 09-27.

Oprava dráhy spočívala v částečném zvýšení únosnosti cementobetonového krytu (TEVYCED) zmenšením rozměrů desek krytu na polovinu (prořezáním nových spár), a to ve střední části pásu šířky 30 m a v obnovení fyzikálních vlastností krytu dráhy (drsnost) zbrúšením cementobetonového povrchu v rozsahu základní šířky dráhy zúžené na 45 m. Dále pak bylo provedeno ošetření původních i nových spár v cementobetonovém krytu aplikací vhodné zálivky a ucpávek.

Práh dráhy 09 je posunut o 30 m a skutečná délka dráhy RWY 09-27 tak je 2470 m. Úsek dráhy v délce 30 m mezi skutečným koncem a prahem 09 bude plnit funkci plochy zamezující erozi terénu vlivem výfukových plynů od startujících letadel (čl. 3.4.11 předpisu L14).

Na dráze bylo obnoveno a doplněno vodorovné i svislé značení včetně vyznačení obratišť u obou prahů dráhy.

Dráha RWY 09-27 je v celé stavební délce symetricky umístěna v pásu dráhy šířky 300 m a délky 2620 m. Na kratší strany pásu dráhy navazují symetricky k prodloužené ose dráhy koncové bezpečnostní plochy o rozměrech 240 x 150 m. Tyto plochy včetně přilehlých částí pásu dráhy rovněž plní funkci předpolí. Rozměry předpolí tak jsou u prahu 27 dráhy - 300 x 150 m, u prahu 09 pak 330 x 150 m. Plocha předpolí před prahem 27 bude plnit i funkci pracovní plochy radiovýškoměru.

Únosnost dráhy RWY 09-27 byla na základě požadavku provozovatele letiště společností CDV Brno, v.v.i. revidována na hodnotu PCN = 42 R/B/W/T za předpokladu následujícího počtu pohybů kritických typů letadel a jejich zatížení vyjádřeného hodnotou ACN:

1. B 737-700, ACN = 44, počet pohybů 60/rok
2. A 320-100, ACN = 42, počet pohybů 60/rok
3. A 220-300, ACN = 44, počet pohybů 60/rok
4. B 737-800, ACN = 52, počet pohybů 60/rok

Počtem pohybů 60/rok se rozumí počet 30 vzletů + 30 přistání za rok, přičemž kritické typy letadel 1, 2 a 3 jsou z hlediska počtu pohybů navzájem zaměnitelné.

Únosnost dráhy se posuzuje tak, že vyhovující stav nastane, když hodnota $ACN \leq PCN$.

Je-li hodnota $ACN > PCN$, dochází k přetížení dráhy, přičemž přetížení o 5% u drah s tuhým krytem posuzuje letecký předpis L14-Letiště jako přípustné, jsou-li dodrženy další podmínky.

Přetížení vyšší než 5% (nastává u kritického typu letadla B 737-800) lze výjimečně připustit za přesně stanovených a schválených kritérií pro provoz na přetížené dráze.

Provozovatel letiště tato kritéria sám navrhl a 21. listopadu 2022 zaslal Úřadu pro civilní letectví ČR ke schválení. Pro provoz kritických typů letadel na dráze RWY 09-27 se stanovují tyto podmínky:

- únosnost dráhy RWY 09-27 vyjádřená hodnotou $PCN = 42 R/B/W/T$ se stanovuje s platností do konce roku 2024,
- celkový počet pohybů kritických typů letadel (1, 2, 3 a 4) nepřesáhne hodnotu 240/rok a současně u kritického typu letadla 4 (nebo letadla, jehož hodnota ACN přesahuje hodnotu PCN o více než 5%) nepřesáhne hodnotu 60/rok,
- po každém vzletu nebo přistání kritického typu letadla 4 (B 737-800) nebo letadla, jehož hodnota ACN přesahuje hodnotu PCN o více než 5% a po každých 10 pohybech ostatních kritických typů letadel se nařizuje provedení mimořádné kontrolní činnosti spočívající ve vizuální prohlídce dráhy a okamžitém vyhodnocení jejího stavu s ohledem na vznik nových poruch a případného poškození a destrukci již opravených míst,
- v této souvislosti se nařizuje zajištění okamžité opravy zjištěných poškození; při provádění oprav bude dráha mimo provoz,
- po ukončení platnosti stanovené únosnosti dráhy bude zajištěna diagnostika vozovky dráhy a nově stanovena hodnota PCN pro předpokládaný budoucí provoz kritických typů letadel.

7. Stavební objekt SO 13 - Kanalizace splašková

Předmětem stavebního objektu je oprava dráhy pro vzlety a přistávání letadel RWY 09-27.

Splaškové odpadní vody ze stavebních objektů 2. etapy modernizace letiště jsou v souladu se stávající koncepcí odděleného odkanalizování letiště odváděny, odděleně od dešťových vod, vnitřní i vnější splaškovou kanalizací.

Splaškové odpadní vody od objektu SO 07 - Vrátnice jsou odváděny novou kanalizační přípojkou přímo do stávající splaškové stoky DN 300 vedené podél příjezdové komunikace severně od nových objektů.

Stavební objekt SO 13.1 - Kanalizace splašková - 1. fáze

Pro ostatní nové objekty (terminál - objekt SO 02 a ZLP - objekt SO 23) je zřízena nová přípojná splašková stoka DN 250 (1. fáze o délce 391 m) vedená v prostoru komunikace před objektem terminálu východním směrem, kde je ukončena napojením na venkovní čerpací stanici ČS v zelené ploše čerpací šachty.

Stávající splašková kanalizační stoka je vedena přes kasárenskou část sousedního vojenského areálu k čistírně odpadních vod (ČOV kasáren a letiště) v Litvínovicích, při levém břehu řeky Vltavy. Kapacita ČOV odpovídá cca 2000 E.O., technologie čištění je typová, mechanicko-biologická. Provozování této ČOV je však vzhledem k současným malým a kolísajícím přítokům obtížné a nelze zde zajišťovat požadované limitní hodnoty znečištění vypouštěné vody. Rekonstrukce této ČOV, příp. jiný způsob zajištění likvidace splaškových odpadních vod je řešen samostatně.

Stavební objekt SO 13.2 - Kanalizace splašková - 2. fáze

V rámci 2. fáze byla provedena gravitační splašková kanalizace DN 150 o délce 22 m, která napojuje zázemí uvažované vyhlídky západně od terminálu. Splašková kanalizace zřízená v rámci 1. fáze je ukončena v čerpací stanici odpadních splaškových vod, která je součástí 2. fáze včetně výtlačku a napojení na stávající kanalizační stoku.

Čerpací stanice je provedena jako železobetonová podzemní jímka s ponornými kalovými čerpadly, kanalizační výtlaček je z plastových tlakových trub PE DN 80 o délce 232 m. Na kanalizaci a výtlačku jsou osazeny typové betonové revizní šachty.

Areálová splašková kanalizace je provedena z trub plastových PVC KG, třída pevnosti SN4. Potrubí je uloženo do pažené rýhy na pískové lože a opatřeno pískovým obsypem 300 mm nad vrchol trouby. Zásyp je proveden vytěženou zeminou, příp. štěrkopískem s hutněním po vrstvách.

8. Stavební objekt SO 15 - Vodovod

Vnitroareálové vodovody jsou napojeny na nový přívodní vodovod připojený na veřejný vodovod obce Litvínovice - koncový vodovodní řad DN 150, který je ve správě VaK JČ, a.s. Přívodní vodovod byl proveden v 1. etapě modernizace letiště, souběžně s trasou plynovodu a kabelových vedení, které jsou vedeny ve společném koridoru inženýrských sítí.

Stavební objekt SO 15.1 - Vodovod k SO 07

Objekt vrátnice (SO 07) je připojen přímo ze stávajícího vodovodního řadu DN 150 přípojkou DN 40, délka přípojky 2,4 m. Přípojka je provedena z polyetylenových trub HDPE, osazení na vodovodní řad pomocí navrtávacího pasu. Uzavírací armatura je z litiny v zemním provedení. Potrubí bylo pokládáno v pažené rýze na pískové lože a opatřeno pískovým obsypem. Zásyp rýhy je proveden štěrkopískem hutněným po vrstvách.

Stavební objekt SO 15.2 - Vodovod k SO 02 a SO 23

Pro zajištění potřeby požární vody a potřeby nových objektů SO 02 a SO 023 je přiveden nový vodovodní řad DN 150, který je napojen severně od terminálu. Na trase jsou osazeny nadzemní hydranty DN 100 pro požární zajištění a přípojky pro nové i stávající objekty.

Nový vodovod je proveden z polyetylenových trub HDPE DN 150, uzavírací armatury a tvarovky jsou z litiny. Potrubí bylo pokládáno v pažené rýze na pískové lože a opatřeno pískovým obsypem. Zásyp rýhy je proveden štěrkopískem hutněným po vrstvách.

Délky jednotlivých dimenzí nového vodovodu:

Označení	Dimenze potrubí	Délka [m]
Vodovod	DN 150	561,0
	DN 125	37,0
	DN 32	57,0

Na vodovodu jsou čtyři nadzemní hydranty DN 100 a dva podzemní hydranty DN 100.

9. Stavební objekt SO 17 - Přípojky VN

Nová trafostanice TS 22 situovaná jižně od objektu TWY v prostoru provozního zázemí letiště je napájena ze stávající rozvodné letištní sítě VN 22 kV. Stanice TS 22 je vřazena do stávající kabelové smyčky mezi stávající trafostanice TS 8 a TS 5.

Stávající kabel VN mezi TS 5 a TS 8 byl v určeném místě přerušen a byly na něj připojeny (naspojovány) dva nové kabely vedoucí do TS 22.

Stavební objekt SO 17.1 - Přípojka VN k TS 22

Předmětem objektu je kabelová VN přípojka pro novou trafostanici TS 22 situovanou jižně od objektu TWY v prostoru provozního zázemí letiště. Stanice TS 22 je vřazena do stávající kabelové smyčky mezi stávající trafostanice TS 8 a TS 5. Přípojka představuje kabelový výkop pro 2 VN kabely v délce cca 250 m.

Stávající kabel VN mezi TS 8 a TS 5 byl přerušen a jsou na něj připojeny dva nové kabely vedoucí do TS 22, kde jsou ukončeny ve VN rozváděči.

Stavební objekt SO 17.2 - Přípojka VN k TS 21

Nová trafostanice TS 21 vybudovaná v objektu SO 02 - Terminál je napájena ze stávající rozvodné letištní sítě VN 22 kV. Stanice je vřazena do stávající kabelové smyčky mezi stávající trafostanice TS 5 a TS 7.

Stávající kabel VN mezi TS 5 a TS 7 byl přerušen a jsou na něj připojeny dva nové kabely vedoucí do TS 21, kde jsou ukončeny ve VN rozváděči. Přípojka představuje kabelový výkop pro dva VN kabely v délce cca 150 m.

10. Stavební objekt SO 19 - Venkovní osvětlení

Předmětem objektu je venkovní osvětlení nových a upravovaných stávajících komunikací v areálu letiště a také pře-kázkové osvětlení jednotlivých objektů 2. etapy modernizace letiště s výjimkou objektu SO 02 - Terminál.

Pro osvětlení vozovek a chodníků byla navržena jednostranná soustava s bezpaticovými stožáry výšky 10 m s povrchovou úpravou žárovým zinkováním, které jsou osazeny stožárovými rozvodnicemi s jistěním světelných zdrojů pojistkami pro každý zdroj. Na stožáry jsou instalována silniční výbojková svítidla.

Rozvody venkovního osvětlení jsou provedeny zemními kabely CYKY-J a jsou rozděleny do jednotlivých větví napájených z hlavního rozváděče terminálu RHN02 z nezálohované sítě.

Ovládání osvětlení je ručně z prostoru dispečinku vrátnice nebo automaticky v závislosti na čase nebo pomocí soumrakového čidla.

Stavební objekt SO 19.1 - Venkovní osvětlení

Předmětem objektu je venkovní osvětlení nové příjezdové komunikace k terminálu a chodníku k parkovišti pro veřejnost.

Pro osvětlení příjezdové komunikace k terminálu a odjezdové větve komunikace je osazeno 15 osvětlovacích silničních stožárů výšky 10 m, na každém stožáru je osazeno jedno svítidlo 100 W.

Pro osvětlení příjezdové větve komunikace je osazeno 5 osvětlovacích silničních stožárů výšky 12 m, na každém stožáru je osazeno jedno svítidlo 150 W.

Pro osvětlení chodníku k parkovišti pro veřejnost jsou osazeny 4 osvětlovací stožáry výšky 6 m, na každém stožáru je osazeno jedno svítidlo 50 W.

Systém venkovního osvětlení je napájen z připraveného kabelového vývodu z TS 21, délka kabelů cca 675 m. Ovládání veřejného osvětlení je systémem MaR v terminálu.

Stavební objekt SO 19.2 - Osvětlení parkoviště pro zaměstnance

Předmětem objektu je venkovní osvětlení parkoviště pro zaměstnance.

Pro osvětlení parkoviště pro zaměstnance jsou osazeny 4 osvětlovací silniční stožáry výšky 10 m, na každém stožáru je osazeno jedno svítidlo 100 W.

Systém venkovního osvětlení parkoviště je napájen z připraveného kabelového vývodu z TS 21, délka kabelů cca 200 m. Ovládání veřejného osvětlení je systémem MaR v terminálu.

11. Stavební objekt SO 20 - Osvětlení odbavovací plochy APN M

Osvětlení odbavovací plochy APN M u terminálu je provedeno pomocí tří nových osvětlovacích stožárů výšky 25 m. Osvětlovací stožáry jsou napájeny novou kabelovou smyčkou z nové trafostanice TS 21 22/0,4 kV umístěné v objektu terminálu z nezálohované sítě. Kabely jsou v budově vedeny kabelovým prostorem na stávajících úložných konstrukcích. Na ploše jsou kabely vedeny v nově vybudovaných kabelovodech, každý kabel v samostatné trubce. Kabely jsou smyčkovány v rozváděcích RO-x umístěných přímo na základových patkách stožárů.

Ovládání osvětlení odbavovací plochy je pomocí povelů řídicího systému z prostoru velína v terminálu. Ovládací kabel je položen v celém rozsahu nový a je postupně prosmyčkován na samostatných svorkovnicích v rozváděcích RO-x.

Z jednotlivých rozváděčů u stožárů jsou napojena všechna svítidla (pro osvětlení odbavovací plochy a překážková svítidla) osazená na stožáru. V napájecím a ovládacím rozváděči jsou připraveny rezervní vývody pro napájení a osvětlení odmrazovacího stání.

12. Stavební objekt SO 21 - Osvětlení parkoviště pro cestující

Pro osvětlení parkoviště pro cestující jsou osazeny 4 osvětlovací silniční stožáry výšky 15 m, na každém stožáru je osazeno jedno svítidlo 400 W, na jednom stožáru pak svítidla dvě.

U každého stožáru je osazen napájecí rozváděč, rozváděče jsou napájeny z připraveného kabelového vývodu z TS 21 v terminálu, délka kabelů cca 350 m. Ovládání veřejného osvětlení je systémem MaR v terminálu.

13. Stavební objekt SO 22 - Osvětlení odloučeného stání

Jedná se o osvětlení plochy odloučeného stání, což je speciální stanoviště, na které je odstaveno letadlo v případě podezřelého nákladu.

Odloučené stání je umístěno na stávající betonové ploše (tzv. „forsážní stojánky“).

Pro osvětlení odloučeného stání jsou osazeny dva osvětlovací silniční stožáry výšky 15 m, na každém stožáru jsou osazena dvě svítidla 400 W a pět překážkových svítidel o nízké svítivosti.

U každého stožáru je osazen napájecí rozváděč napájený z kabelového vývodu z TS 4, délka kabelů cca 260 m, z toho cca 200 m uložených v kabelovodu. Ovládání osvětlení je systémem MaR, ovládací signál je vyveden samostatným kabelem do jednotlivých napájecích rozváděčů. Ovládací kabel je veden v souběhu s napájecím kabelem, překážkové osvětlení bude svítit trvale.

14. Stavební objekt SO 24 - Kabelovody

Kabelovody jsou liniovou stavbou sloužící pro umístění komunikačních kabelů, které propojují jednotlivé pozemní objekty a obslužných kabelů pro koncová zařízení světelného signalizačního zařízení na provozních plochách letišť.

Stavební objekt SO 24.1 - Kabelovod - 1. fáze

Tento objekt řeší umístění systémových železobetonových kabelových komor. Pro uložení komor byl proveden pažený výkop a po uložení komor byl proveden hutněný zásyp. Komory jsou osazeny do terénu před objektem TWR (SLNS) a do chodníku u objektu ZLP. Součástí objektu je dále vybudování dvou obetonovaných kabelových podchodů pod nově vybudovanou asfaltovou komunikací u objektu vrátnice (SO 07) a stávající požární zbrojnice.

Kabelové komory mají vnitřní rozměry 1700 x 2200 x 1800 mm.

Kabelové podchody jsou tvořeny 16 trubkami DN 125 o délce 16 m a 8,6 m.

Kabelové šachty jsou betonové prefabrikované, přístupové šachty železobetonové monolitické. Sdělovací kabely jsou uloženy v plastových multikanálech, silové kabely pak v obetonovaných plastových chráničkách. Odvodnění šachet je řešeno pomocí lokálních drenážních vsakovacích jímek.

Stavební objekt SO 24.2 - Kabelovod - 2. fáze

Tento objekt řeší umístění systémových železobetonových kabelových komor. Pro uložení komor byl proveden pažený výkop a po uložení komor proveden hutněný zásyp. Součástí tohoto objektu je dále vybudování tří základových patek s integrovanou kabelovou šachtou pro osvětlovací stožáry.

15. Stavební objekt SO 25 - Vnější rozvody NN

Předmětem objektu je vnější kabelové propojení jednotlivých budov a všech technologických zařízení letiště se zdroji elektrické energie - trafostanicemi TS 2, TS 4, TS 22 a trafostanice TS 21 v terminálu.

Rozvody jsou provedeny zemními kabely CYKY-J, jejich trasa je koordinována dle dostupných podkladů s ostatními inženýrskými sítěmi.

Stavební objekt SO 25.1 - Vnější rozvody NN - 1. fáze

Předmětem objektu je vnější kabelové napojení nového objektu vrátnice (SO 07) z nové trafostanice TS 22.

Stavební objekt SO 25.2 - Vnější rozvody NN - 2. fáze

Předmětem objektu je vnější kabelové propojení jednotlivých budov a všech technologických zařízení letiště se zdroji elektrické energie - trafostanicemi TS 2, TS 4, TS 22 a trafostanice v terminálu (TS 21).

Rozvody jsou provedeny zemními kabely CYKY-J, jejich trasa je koordinována dle dostupných podkladů s ostatními inženýrskými sítěmi. Celková délka výkopů kabelových tras je cca 3700 m.

16. Stavební objekt SO 29.1 - Stavební připravenost pro PS 02 (SZZ) - 1. fáze

Předmětem tohoto objektu je stavební připravenost pro světelné zabezpečovací zařízení (SZZ) na provozních plochách letiště v rámci provozního souboru PS 02. Jedná se o provedení kabelovodů propojujících CCR u TS 04 a THR RWY 09 a CCR u TS 02 s THR RWY 27, osazení kabelových šachet umožňujících protažení a montáž kabelů a uložení proudových transformátorů a dále osazení základových bloků pro světelná zabezpečovací zařízení mimo zpevněné plochy.

17. Stavební objekt SO 29.2 - Stavební připravenost pro PS 02 (SZZ) - 2. fáze

Předmětem tohoto objektu je stavební připravenost pro světelná zabezpečovací zařízení (SZZ) na provozních plochách letiště obsažených v provozním souboru PS 02. Jedná se zejména o provedení jednotlivých segmentů kabelovodů podél pojezdové dráhy TWY B a odbavovací plochy APN M včetně osazení kabelových šachet umožňujících protažení a montáž kabelů a uložení proudových transformátorů, kabelových podchodů a základových bloků pro jednotlivé součásti SZZ mimo zpevněné plochy.

18. Stavební objekt SO 30 - Stavební připravenost pro PS 07 (TS 22)

V rámci tohoto objektu bylo provedeno:

- odstranění stávající betonové plochy o rozměrech cca 3 x 2 m,
- odtěžení části zeminy (skrývka ornice + výkopové práce pro základové patky kontejneru, kabelové průchodky a základy pro trafostanici),
- betonové základy pro trafostanici,
- provedení čtyř armovaných betonových základových patek o rozměrech 0,6 x 0,6 m (základová spára v nezámrné hloubce) pro kontejner,
- provedení dvou základových bloků pro přístupové schodiště do kontejneru,
- provedení kabelových průchodek pod kontejner + zásyp výkopu,
- provedení obrubníků kolem zpevněné plochy do betonového lože,
- osazení kompletné trafostanice (je předmětem provozního souboru PS 07),
- provedení hutněného zásypu a okapového chodníčku kolem trafostanice,
- položení zámkové dlažby (9,0 x 4,5 m) na šterkovou vrstvu,
- terénní úpravy (rozproštění ornice) a osetí travním semenem,
- po osazení kontejneru montáž ocelového přístupového schodiště do kontejneru (překonávaná výška cca 0,5 m).

19. Stavební objekt SO 31 - Stavební připravenost pro PS 08 (TS 2 - u THR 27)

V rámci tohoto objektu bylo provedeno:

- odstranění stávající betonové plochy o rozměrech cca 10 x 6 m, resp. 3,0 x 3,5 m,
- odtěžení části zeminy (skrývka ornice + výkopové práce pro základové patky kontejnerů a kabelové průchodky),
- provedení osmi armovaných betonových základových patek o rozměrech 0,6 x 0,6 m (základová spára v nezámrné hloubce) pro kontejnery,
- provedení čtyř základových bloků pro přístupová schodiště do kontejnerů,
- provedení kabelových průchodek pod kontejnery a mezi kontejnery + zásyp výkopů,
- provedení obrubníků kolem zpevněné plochy do betonového lože,
- položení zámkové dlažby (9,0 x 9,0 m) na šterkovou vrstvu,
- terénní úpravy (rozproštění ornice) a osetí travním semenem,
- po osazení kontejnerů montáž dvou ocelových přístupových schodišť do kontejnerů (překonávaná výška cca 0,5 m).

20. Stavební objekt SO 32 - Stavební připravenost pro PS 09 (TS 4 - u THR 09)

V rámci tohoto objektu bylo provedeno:

- odtěžení části zeminy (skrývka ornice + výkopové práce pro základové patky a kabelové průchodky),
- provedení čtyř armovaných betonových základových patek o rozměrech 0,6 x 0,6 m (základová spára v nezámrné hloubce) pro kontejner,
- provedení dvou základových bloků pro přístupové schodiště do kontejneru,
- provedení kabelových průchodků pod kontejner + zásyp výkopu,
- provedení obrubníků kolem zpevněné plochy do betonového lože,
- položení zámkové dlažby (4,5 x 9,0 m) na šterkovou vrstvu,
- terénní úpravy (rozproštění ornice) a osetí travním semenem,
- po osazení kontejneru montáž ocelového přístupového schodiště do kontejneru (překonávaná výška cca 0,5 m).

21. Stavební objekt SO 33 - Stavební připravenost pro PS 13 (METEO)

Předmětem tohoto objektu je stavební připravenost pro instalaci meteozařízení řešených v rámci provozního souboru PS 13 a jeho obsahem je zhotovení betonových základových patek pro osazení jednotlivých zařízení. Jedná se o:

- Měřič dráhové dohlednosti RVR 27,
- Anemometry W 09 a W 27,
- Ceilometr CL.

22. Stavební objekt SO 36 - Stavební připravenost pro PS 16 (WDI)

Předmětem tohoto objektu je stavební připravenost pro instalaci ukazatelů směru větru (WDI) řešených v rámci provozního souboru PS 16 a jeho obsahem je zhotovení betonových základových patek pro osazení jednotlivých zařízení. Jedná se o betonové základové patky pro ukazatele směru větru WDI 09 a WDI 27.

23. Provozní soubor PS 02 - Letištní světelné vybavení (SZZ)

Rozsah a provedení letištního osvětlení vychází z předpisu L-14 a z předpokládaného statutu dráhy pro vzlety a přistávání letadel RWY 09-27.

RWY 27 - přesné přiblížení CAT I.

RWY 09 - nepřístrojová RWY pro přiblížení VFR ve dne i v noci.

RWY 27: Přesné přiblížení CAT I ve směru 27 - pro tento statut RWY předepisuje L-14 instalace SSZ v tomto rozsahu:

- Přibližovací soustava do vzdálenosti 900 m od prahu v ose dráhy v rozestupech po 30 m,
- světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení PAPI,
- postranní dráhová návěstidla po obou stranách RWY po 60 m,
- prahová návěstidla rovnoměrně rozmístěna po šířce dráhy v rozestupech 3 m,
- koncová návěstidla 8 ks světél rovnoměrně rozmístěných na šířce dráhy.

RWY 09: Nepřístrojová RWY ve směru 09 - pro tento statut RWY předepisuje L-14 instalace SSZ minimálně v tomto rozsahu:

- Jednoduchá přibližovací soustava zkrácená do vzdálenosti 420 m v ose dráhy,
- světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení PAPI,
- postranní dráhová návěstidla po obou stranách RWY po 60 m,
- prahová návěstidla rovnoměrně rozmístěna po šířce dráhy,
- koncová návěstidla 8 ks světél rovnoměrně rozmístěných na šířce dráhy.

Pojzdová dráha (TWY) a odbavovací plocha (APN):

- Postranní návěstidla pojezdových drah,
- prosvětlené příkazové a informační znaky,
- postranní řady APN,
- plošné osvětlení APN a odmrazovacího stání.

Všechna světla letištního osvětlení jsou nadzemní nebo v zapuštěném provedení. Nadzemní světla umístěná podél okrajů a v blízkosti RWY a TWY jsou minimální výšky s osazením na lámací spojky s lámací rovinou v úrovni terénu. Světla přibližovacích systémů, u kterých se předpokládá v závislosti na konfiguraci terénu vyšší optická výška, jsou osazena na sklopné stožáry křehké konstrukce. Jednotlivá světla jsou opatřena úpravou povrchu proti zarůstání travou.

Kontejnery CCR

Jedná se o dodávku a montáž dvou typových kontejnerů pro potřeby zálohovaného napájení jednotlivých systémů SZZ, systémů meteorologického a radionavigačního vybavení, osvětlených ukazatelů směru větru WDI a dále objektu vysílacího střediska; za tímto účelem vybavených regulátory konstantního proudu CCR, řídicí skříň zábleskového systému ZS 27 a záskokové NN rozváděče.

Kontejner CCR 27 (východ) je umístěn v blízkosti stávající trafostanice TS 2 na úrovni stavebního prahu RWY 27. V bezprostřední blízkosti kontejneru CCR 27 je osazen další samostatný kontejner, který obsahuje automatický náhradní zdroj elektrické energie NZE 27 s obnovou dodávky el. energie do 15 sekund.

Kontejner CCR 09 (západ) je umístěn v blízkosti stávající trafostanice TS 4 na úrovni stavebního prahu RWY 09. Jedná se o kombinovaný kontejner s integrovaným automatickým náhradním zdrojem elektrické energie NZE 09 s obnovou dodávky el. energie do 15 sekund.

Ovládání a monitoring

Jedná se o dodávku, montáž a oživení stavebnicového systému dálkového ovládání systémů SZZ a monitoringu provozních stavů systémů SZZ, provozního stavu záskokových NN rozváděčů napájejících kompletní technologické vybavení dráhy pro vzlety a přistání RWY 09-27, provozního stavu trafostanic a náhradních zdrojů elektrické energie, provozního stavu radionavigačních systémů ILS/LOC 27, ILS/GP 27 a DME, a dále monitoringu stavu čidel EPS/EZS všech technologických kontejnerů a prostor zabezpečujících letecký provoz na dráze RWY 09-27.

Ovládací a monitorovací systém AMS.2, který je komunikačně kompatibilní s regulátory konstantního proudu CCR a s řídicí jednotkou zábleskového systému, obsahuje:

- Centrální jednotku KS-AMS umístěnou v technickém sálu (TS) v objektu SLNS,
- Aktivní pracovní stanici WS1 umístěnou na pracovišti ATS/AFIS v objektu SLNS,
- Pasivní pracovní stanici WS2 umístěnou v objektu SO 07 - vrátnice,
- Vstupní komunikační moduly pro příjem monitorovacích signálů umístěné v technologických kontejnerech zabezpečujících letecký provoz na dráze RWY 09-27,
- Vstupní komunikační moduly pro příjem signálů EPS/EZS umístěné v technologických kontejnerech a ve vysílacím středisku (VS) zabezpečujících letecký provoz na dráze RWY 09-27.

24. Provozní soubor PS 05 - Technologie pro odbavení cestujících a zavazadel

- Jedná se o technologické vybavení, které je součástí procesu odbavení cestujících a jejich zavazadel.
- V odletové hale terminálu jsou umístěny dvě Check-in přepážky pro podání běžných zavazadel a vedle jedno místo pro podání nadrozměrného zavazadla (lyže, golfové hole, jízdní kola, živá zvířata, apod.). Každá přepážka odbavení zahrnuje váhový dopravník s váhovou stupnicí a vyčkávací dopravník. Návazné sběrné dopravníky jsou vybaveny bočními vodičky a svislými válečky na každém průsečíku s odbavovacími dopravníky. Spojovací dopravníky spojují sběrné dopravníky s třídícím karuselem. Odbavovací proces je navržen na jedné výškové úrovni (přízemí). Systém odbavení zavazadel bude sledován a řízen dále, při vyhlášení poplachu systémem EPS bude ukončen provoz a uzavřeny požární uzávěry.
- Na příletu jsou příletová zavazadla přivážena obsluhou tahačů na vozících nebo kontejnerech od letadel do terminálu a budou vykládána na výdejový karusel.
- Bezpečnostní kontrola bude prováděna vícestupňově pro všechna zavazadla. Bezpečnostní kontrola je navržena v souladu s rámcovým bezpečnostním předpisem platným v EU No. 2320/2002 a návazných nařízení a předpisů Evropské komise.

25. Provozní soubor PS 06 - Trafostanice a náhradní zdroj v odbavovací budově (terminálu)

- Provozní soubor řeší technologické vybavení transformovny 22/0,4 kV určené pro napájení odběru terminálu (trafostanice TS 21).
- Součástí provozního souboru je vysokonapěťový rozváděč R22, transformátory T1, T2, náhradní zdroj v kontejnerovém provedení, veškeré spojovací kabelové vedení propojující technologii transformovny (silové a pomocné obvody), vnitřní a vnější zemnicí síť objektu, nosné, úložné a ochranné konstrukce pro kabelové rozvody a vstupy k transformátorům.
- Transformovna je napájena kabelovou smyčkou z vysokonapěťového letištního rozvodu VN 22 kV, smyčka je zaústěna do rozváděče R22 s připojenými dvěma transformátory T1 a T2. Jejich výkon je vyveden do hlavního rozváděče RHN, každá sekce se samostatným přívodem. Z rozváděče RHN jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 3 (ČSN 34 1610).
- Z rozváděče RHN je dvěma přívody napájen rozváděč RHE (rozdávěč zálohované dodávky el. energie). Hlavní přívod je veden přes náhradní diesellový zdroj v kontejnerovém provedení s vlastním rozváděčem převzetí dodávky, druhý přívod je veden přímo a slouží jako by-pass náhradního zdroje. Z rozváděče RHE jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 2 (ČSN 34 1610).
- Z rozváděče RHE je dvěma přívody napájen rozváděč RHU (rozdávěč bezvýpadkové dodávky el. energie). Hlavní přívod je veden přes zdroj nepřerušeno napájení UPS, druhý přívod je veden přímo a slouží jako by-pass UPS. Z rozváděče RHU jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 1 (ČSN 34 1610).
- Všechny rozváděče VN + NN + pomocné jsou skříňového typu v krytí IP 40. Transformátory vzduchového provedení jsou osazeny v samostatných místnostech. Odvod tepla od transformátorů je řešen přirozeným větráním.

26. Provozní soubor PS 07.1 - Trafostanice v provozním zázemí letiště

Provozní soubor řeší technologické vybavení transformovny 22/0,4 kV určené pro napájení odběru v provozním areálu letiště a nové napojení stávající věže řízení letové kontroly (trafostanice TS 22).

Součástí provozního souboru je vlastní objekt stanice, vysokonapěťový rozváděč R22, transformátory T1, T2, nízkonapěťový rozváděč RH, zálohovaný rozváděč RHE, náhradní zdroj v kontejnerovém provedení (provozní soubor PS 07.2 - není předmětem tohoto rozhodnutí), veškeré spojovací kabelové vedení propojující technologii transformovny (silové a pomocné obvody), vnitřní a vnější zemnicí síť objektu, nosné, úložné a ochranné konstrukce pro kabelové rozvody a vstupy k transformátorům a vnitřní elektroinstalace v prostoru trafostanice.

Transformovna je napájena kabelovou smyčkou z vysokonapěťového letištního rozvodu VN 22 kV, smyčka je zaústěna do rozváděče R22 s připojenými dvěma transformátory T1 a T2. Jejich výkon je vyveden do hlavního rozváděče RHN, každá sekce se samostatným přívodem. Z rozváděče RHN jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 3 (ČSN 34 1610).

Z rozváděče RHN je dvěma přívody napájen rozváděč RHE (rozdávěč zálohované dodávky el. energie). Hlavní přívod je veden přes náhradní dieselový zdroj v kontejnerovém provedení s vlastním rozváděčem převzetí dodávky, druhý přívod je veden přímo a slouží jako by-pass náhradního zdroje. Z rozváděče RHE jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 2 (ČSN 34 1610).

Všechny rozváděče VN + NN + pomocné jsou skříňového typu v krytí IP 40. Transformátory vzduchového provedení jsou osazeny v samostatných místnostech. Odvod tepla od transformátorů je řešen přirozeným větráním.

27. Provozní soubor PS 08 - Úprava technologie TS 2

Provozní soubor řeší úpravu technologického vybavení stávající transformovny 22/0,4 kV určené pro napájení dráhových odběrů RWY u prahu 27 (trafostanice TS 2).

Součástí provozního souboru je demontáž stávajícího rozváděče RH, nový nízkonapěťový rozváděč RH, náhradní zdroj v kontejnerovém provedení a veškeré spojovací kabelové vedení propojující technologii transformovny (silové a pomocné obvody).

Transformovna je napájena kabelovou smyčkou z vysokonapěťového letištního rozvodu VN 22 kV, smyčka je zaústěna do rozváděče R22 s připojeným transformátorem T1 (stávající stav).

Transformátor napájí rozváděč RH, část N. Z této části rozváděče jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 3 (ČSN 34 1610). Jedná se o stávající odběry napájené z této trafostanice.

Z části N rozváděče RH je veden hlavní přívod přes náhradní dieselový zdroj v kontejnerovém provedení s vlastním rozváděčem převzetí dodávky, zálohovaný vývod z tohoto náhradního zdroje je veden do pole č. 3 rozváděče RH (část E). Toto pole je propojeno s polem č. 2 spojkou přípojnic, která slouží jako by-pass náhradního zdroje. Z části E rozváděče RH jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 2 podle ČSN 34 1610 (kontejner SZZ a meteozařízení v areálu letiště).

Nový rozváděč RH je skříňového typu v krytí IP 40. Transformátory vzduchového provedení jsou osazeny v samostatných místnostech. Odvod tepla od transformátorů je řešen přirozeným větráním.

28. Provozní soubor PS 09 - Úprava technologie TS 4

Provozní soubor řeší úpravu technologického vybavení stávající transformovny 22/0,4 kV určené pro napájení dráhových odběrů RWY u prahu 09 (trafostanice TS 4).

Součástí provozního souboru je demontáž stávajícího rozváděče RH, nový nízkonapěťový rozváděč RH, náhradní zdroj v kontejnerovém provedení a veškeré spojovací kabelové vedení propojující technologii transformovny (silové a pomocné obvody).

Transformovna je napájena kabelovou smyčkou z vysokonapěťového letištního rozvodu VN 22 kV, smyčka je zaústěna do rozváděče R22 s připojeným transformátorem T1 (stávající stav).

Transformátor napájí rozváděč RH, část N. Z této části rozváděče jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 3 (ČSN 34 1610). Jedná se o stávající odběry napájené z této trafostanice.

Z části N rozváděče RH je veden hlavní přívod přes náhradní dieselový zdroj v kontejnerovém provedení s vlastním rozváděčem převzetí dodávky, zálohovaný vývod z tohoto náhradního zdroje je veden do pole č. 3 rozváděče RH (část E). Toto pole je propojeno s polem č. 2 spojkou přípojnic, která slouží jako by-pass náhradního zdroje. Z části E rozváděče RH jsou napájeny spotřeby vyžadující zajištění dodávky dle stupně 2 podle ČSN 34 1610 (kontejner SZZ a meteozařízení v areálu letiště).

Nový rozváděč RH je skříňového typu v krytí IP 40. Transformátory vzduchového provedení jsou osazeny v samostatných místnostech. Odvod tepla od transformátorů je řešen přirozeným větráním.

29. Provozní soubor PS 10 - Vnější CCTV - parkoviště pro cestující

Jedná se o nový provozní soubor, který je zřízen v souvislosti se zvýšenými požadavky na bezpečnost a který byl realizovat současně se stavebním objektem SO 27.3 - Oplocení parkoviště pro cestující.

Jedná se o řešení technologie venkovních kamer CCTV na ploše SO 08.1 - Parkoviště pro cestující. Instalován je plně digitální kamerový systém s využitím IP kamer umístěných na stožárech venkovního osvětlení. Výnos systému je na hlavní dohledové pracoviště (provoz 24 hod. denně) CCTV v objektu SO 07 - Vrátnice a na podružné dohledové pracoviště v objektu SO 02 - Terminál.

30. Provozní soubor PS 12 - Odpadové hospodářství

Provozní soubor řeší likvidaci odpadů vyprodukovaných provozem letiště, a to komplexně se zápočtem produkce nových i stávajících funkčních nebo rekonstruovaných objektů.

U stávajících, resp. stávajících rekonstruovaných objektů nedojde k významnější změně stávající struktury odpadů, množství, druhy odpadů budou stejné jako v současné době. Jde o objekty s administrativním, skladovacím nebo garážovým provozem (letištní údržbová technika, hangáry), hospodářství leteckých pohonných hmot.

Nové objekty (terminál, objekt zabezpečení leteckého provozu, vrátnice) se z hlediska odpadového hospodářství stanou integrální součástí stávajícího areálu letiště a jejich odpadové hospodářství naváže na zkapacitněný stávající systém celého areálu.

31. Provozní soubor PS 13 - Meteorologické vybavení

Tento provozní soubor řeší instalaci meteorologických zařízení.

Meteorologická zařízení dávají nepřetržitě informace o základních povětrnostních podmínkách v blízkém okolí letiště a RWY, které jsou nezbytné pro řízení leteckého provozu a posádky letadel.

Měření RVR 27

Jedná se o dodávku a montáž sklopného stožáru výšky 2,8 m se senzory pro snímání dráhové dohlednosti RVR 27, bezprostředně aktuálního počasí, jasu pozadí a meteorologické dohlednosti VIS, který je umístěn na úrovni bodu dohledu TDZ 27 dráhy RWY 27 ve vzdálenosti 120 m severně od osy RWY 08-27. Součástí dodávky jsou NN a SL kabelové přípojky přivedené z nedalekých rozváděčů NN-27 a SL-27.

Měření základny oblačnosti CL 27

Jedná se o dodávku a montáž jednotky CL 27 obsahující senzor pro snímání výšky základny oblačnosti a vertikální dohlednosti, která je umístěna na prodloužené ose dráhy RWY 08-27 ve vzdálenosti 705 m před posunutým prahem THR 27.

Měření směru a rychlosti větru

Jedná se o dodávku a montáž dvou sklopných stožárů výšky 10 m se senzory pro snímání směru a rychlosti větru W 27 a W 09, které budou umístěny na úrovni bodu dohledu TDZ 27 a TDZ 09 dráhy RWY 09-27 ve vzdálenosti 220 m severně od osy RWY 09-27 s tím, že na stožár W 27 jsou dále osazeny senzory pro snímání teploty, tlaku a vlhkosti.

32. Provozní soubor PS 16 - Ukazatelé směru větru

Tento provozní soubor řeší instalaci ukazatelů směru větru, které jsou součástí vizuálních navigačních prostředků.

Předmětem tohoto provozního souboru je dodávka, montáž a oživení dvou osvětlených ukazatelů směru větru WDI 27 a WDI 09 sloužících a potřebných pro zabezpečení leteckého provozu na dráze RWY 09-27. Každý z obou ukazatelů WDI obsahuje sklopný stožár výšky 6,75 s osvětleným větrným rukávem a s návěstidlem překážkového osvětlení malé svítivosti. Osvětlení rukávce je ovládáno fotobuňkou umístěnou na stožáru. Součástí dodávky provozního souboru jsou dále NN kabelové přípojky přivedené z nedalekých rozváděčů NN-27 a NN-09.

33. Provozní soubor PS 17 - Parkovací systémy

Parkovací systém SO 08.1 - parkoviště pro cestující

Jedná se o nový provozní soubor, který je zřízen v souvislosti se zvýšenými požadavky na bezpečnost a který byl realizován současně se stavebním objektem SO 08.1 - Parkoviště pro cestující.

Je osazen a instalován systém parkovacích stojanů, závor a automatických pokladen sloužící pro obsluhu, řízení a zpoplatnění vjezdů a výjezdů na parkoviště pro cestující. Systém je vybaven intercomem a pokladnou pro hotovostní i bezhotovostní platby. Pracoviště obsluhy s manuální pokladnou je umístěno v objektu SO 02 - Terminál, pracoviště s nepřetržitým provozem 24 hodin je umístěno v objektu SO 07 - Vrátnice.

Parkovací systém SO 08.2 - parkoviště pro zaměstnance

Jedná se o nový provozní soubor, který je zřízen v souvislosti se zvýšenými požadavky na bezpečnost a který byl realizován současně se stavebním objektem SO 08.2 - Parkoviště pro zaměstnance.

Je osazen a instalován systém parkovacích stojanů, závor umožňujících parkování pouze oprávněným držitelům RFID přístupových karet na parkoviště pro zaměstnance. Systém je vybaven intercomem a čtečkami bezkontaktních karet RFID. Pracoviště obsluhy s nepřetržitým provozem 24 hodin je umístěno v objektu SO 07 - Vrátnice, podružné pracoviště obsluhy je umístěno ve stávající provozní budově letiště.

Podmínky pro užívání souboru staveb:

1. Provoz na letišti se povoluje v režimu **VFR DEN/NOG** za podmínek VMC, pravidel a postupů schválených Úřadem pro civilní letectví ČR. Přechod na provoz v režimu IFR DEN/NOG lze řešit povolením/souhlasem změny v užívání stavby na základě žádosti/ohlášení stavebníka/provozovatele letiště v době, kdy bude provozní soubor PS 01 - Letištní radionavigační zařízení (ILS + DME) způsobilý k užívání, resp. k zahájení zkušebního provozu, který je nařízen v minimální délce trvání 6 měsíců.
2. Únosnost dráhy RWY 09-27 byla na základě požadavku provozovatele letiště společností CDV Brno, v.v.i. revidována na hodnotu PCN = 42 R/B/W/T za předpokladu následujícího počtu pohybů kritických typů letadel a jejich zatížení vyjádřeného hodnotou ACN:
 1. B 737-700, ACN = 44, počet pohybů 60/rok
 2. A 320-100, ACN = 42, počet pohybů 60/rok
 3. A 220-300, ACN = 44, počet pohybů 60/rok
 4. B 737-800, ACN = 52, počet pohybů 60/rok

Počtem pohybů 60/rok se rozumí počet 30 vzletů + 30 přistání za rok, přičemž kritické typy letadel 1, 2 a 3 jsou z hlediska počtu pohybů navzájem zaměnitelné.

Únosnost dráhy se posuzuje tak, že vyhovující stav nastane, když hodnota $ACN \leq PCN$.

Je-li hodnota $ACN > PCN$, dochází k přetížení dráhy, přičemž přetížení o 5% u drah s tuhým krytem posuzuje letecký předpis L14-Letiště jako přípustné, jsou-li dodrženy další podmínky.

Přetížení vyšší než 5% (nastává u kritického typu letadla B 737-800) lze výjimečně připustit za přesně stanovených a schválených kritérií pro provoz na přetížené dráze.

Provozovatel letiště tato kritéria sám navrhl a 21. listopadu 2022 zaslal Úřadu pro civilní letectví ČR ke schválení. Pro provoz kritických typů letadel na dráze RWY 09-27 se stanovují tyto podmínky:

- a. únosnost dráhy RWY 09-27 vyjádřená hodnotou PCN = 42 R/B/W/T se stanovuje s platností do konce roku 2024,
 - b. celkový počet pohybů kritických typů letadel (1, 2, 3 a 4) nepřesáhne hodnotu 240/rok a současně u kritického typu letadla 4 (nebo letadla, jehož hodnota ACN přesahuje hodnotu PCN o více než 5%) nepřesáhne hodnotu 60/rok,
 - c. po každém vzletu nebo přistání kritického typu letadla 4 (B 737-800) nebo letadla, jehož hodnota ACN přesahuje hodnotu PCN o více než 5% a po každých 10 pohybech ostatních kritických typů letadel se nařizuje provedení mimořádné kontrolní činnosti spočívající ve vizuální prohlídce dráhy a okamžitým vyhodnocení jejího stavu s ohledem na vznik nových poruch a případného poškození a destrukci již opravených míst,
 - d. v této souvislosti se nařizuje zajištění okamžité opravy zjištěných poškození; při provádění oprav bude dráha mimo provoz,
 - e. po ukončení platnosti stanovené únosnosti dráhy bude zajištěna diagnostika vozovky dráhy a nově stanovena hodnota PCN pro předpokládaný budoucí provoz kritických typů letadel.
3. V souladu s podmínkami rozhodnutí, kterým byla povolena změna č. 1 stavby před jejím dokončením, ze dne 14. června 2017 pod č.j. **006715-17-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/09/17**), které je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 19. července 2017, které byly do tohoto rozhodnutí převzaty ze závěru zjišťovacího řízení vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR dne 22. března 2013 pod č.j. **12497/ENV/13** a nabytím právní moci tohoto rozhodnutí se staly závaznými se v souvislosti s provozem na letišti České Budějovice stavebníkovi/provozovateli letiště nařizuje:
 - 3.1. Zabezpečit monitorování hluku a ověřování hlukové imisní situace z provozu letiště dle smlouvy o budoucí smlouvě na monitoring hluku a ověřování hlukové imisní situace z provozu letiště České Budějovice mezi provozovatelem letiště a právnickou osobou Studio D - akustika, spol. s r.o., IČ 25174240, ze dne 29. listopadu 2022. Systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území. V případě překročení hlukových limitů oproti výpočtovému modelu/hlukové mapě letiště řešit problematiku s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví - Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje. S výsledky monitorování hluku pravidelně seznamovat příslušné dotčené obce, místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví a speciální stavební úřad pro letecké stavby.
 - 3.2. Zabezpečit měření imisí z provozu letiště dle smlouvy o budoucí smlouvě na měření imisí z provozu letiště České Budějovice mezi provozovatelem letiště a právnickou osobou EMPLA AG, spol. s r.o., IČ 25996240, ze dne 22. prosince 2022, kterým bude pravidelně ověřována imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a vybraných těkavých organických látek. S výsledky měření pravidelně seznamovat příslušné dotčené obce, místně příslušný orgán ochrany životního prostředí - Magistrát města České Budějovice a speciální stavební úřad pro letecké stavby.

- 3.3. Aby monitorování hluku a měření imisí z provozu letiště dávalo smysluplné výsledky, bude monitorování hluku a měření imisí z provozu letiště zahájeno, dosáhne-li provoz na letišti 10 000 pohybů (tj. vzletů + přistání) proudových letadel za kalendářní rok.
- 3.4. V souvislosti s podmínkou č. 2. a body 3.1. až 3.3. podmínky č. 3. bude provozovatel letiště zasílat speciálnímu stavebnímu úřadu pro letecké stavby roční statistiku provozu (roční počty pohybů letadel) na letišti České Budějovice, ze které bude zřejmý počet pohybů proudových letadel a počet pohybů kritických typů letadel.
4. Prostory ve stavebním objektu SO 02 - Terminál, kde byla provedena pouze stavební příprava („Shell & Core“), tj. budoucí komerční prostory (místnosti č. 1.27, 1.94 a 1.102) a budoucí gastro provozy (místnosti č. 1.03a, 1.05, 1.82a a 1.83) nejsou předmětem tohoto kolaudačního rozhodnutí a není povoleno jejich trvalé užívání. Jejich trvalé užívání lze řešit postupem dle stavebního zákona povolením/souhlasem změny v užívání stavby (popř. podmíněnou změnou stavby) na základě žádosti/ohlášení stavebníka a v případě změny stavby (stavební úpravy) následnou kolaudací.
5. Všechny stavební objekty a provozní soubory musí být užívány pouze k účelům, ke kterým byly povoleny a bylo povoleno jejich trvalé užívání.

Odůvodnění:

Soubor staveb byl povolen rozhodnutím speciálního stavebního úřadu č.j. **968-11-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/02/11**) ze dne 25. března 2011, které nabylo právní moci a je vykonatelné ke dni 22. dubna 2011.

Rozhodnutí, kterým byla prodloužena platnost stavebního povolení, bylo vydáno dne 20. března 2013 pod č.j. **1548-13-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/04/13**) a je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 7. dubna 2013.

Rozhodnutí, kterým bylo povoleno předčasné užívání stavebních objektů SO 09.1, SO 09.2, SO 09.4 a SO 09.5, bylo vydáno dne 16. prosince 2015 pod č.j. **009236-15-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/06/15**) a je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 18. prosince 2015.

Rozhodnutí, kterým byla povolena změna č. 1 stavby před jejím dokončením, bylo vydáno dne 14. června 2017 pod č.j. **006715-17-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/09/17**) a je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 19. července 2017.

Rozhodnutí, kterým byla povolena změna č. 2 stavby před jejím dokončením, bylo vydáno dne 3. září 2018 pod č.j. **010669-18-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/10/18**) a je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 19. září 2018.

Zkušební provoz stavebních objektů stavebních objektů SO 02 - Terminál, SO 10 - Rozšíření odbavovací plochy APN M, SO 11 - Rozšíření pojezdové dráhy TWY B, SO 12 - Oprava RWY 09-27, SO 20 - Osvětlení odbavovací plochy APN M, SO 23 - Zabezpečení leteckého provozu, SO 26 - Vnější slaboproudé rozvody a provozních souborů PS 01 - Letištní radionavigační zařízení (ILS + DME), PS 02 - Letištní světelné vybavení (SZZ), PS 05 - Technologie pro odbavení cestujících a zavazadel a PS 13 - Meteorologické vybavení v trvání šesti měsíců po jejich dokončení byl nařízen výše uvedeným rozhodnutím speciálního stavebního úřadu, kterým byla povolena změna č. 1 stavby před jejím dokončením (podmínka č. 4 a č. 22) s tím, že před zahájením zkušebního provozu bude provedena kontrolní prohlídka dokončených částí stavby, při které stavebník doloží předepsané náležitosti k použitým a instalovaným výrobkům a zařízením podle § 34b odst. 1 zákona o civilním letectví.

Kontrolní prohlídka před zahájením zkušebního provozu se uskutečnila dne 25. června 2019 s výsledkem, že stavební objekty SO 02, SO 10, SO 11, SO 12, SO 20, SO 23, SO 26 a provozní soubory PS 02 a PS 05 jsou způsobilé ke zkušebnímu provozu ke dni 1. července 2019 a v protokolu z kontrolní prohlídky byly stanoveny podmínky pro zkušební provoz těch stavebních objektů a provozních souborů, které byly shledány jako způsobilé ke zkušebnímu provozu.

Provozní soubory PS 01 a PS 13 nebyly, zejména z důvodu provozní nepřipravenosti a absence předepsaných dokladů a dalších podstatných náležitostí, shledány jako způsobilé ke zkušebnímu provozu a nebyly tak předmětem zkušebního provozu.

Podmínky zkušebního provozu byly v jeho průběhu upraveny sdělením speciálního stavebního úřadu č.j. **014595-19-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/17/19**) ze dne 20. prosince 2019 a sdělením č.j. **007099-20-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/18/20**) ze dne 25. června 2020.

Prodloužení doby zkušebního provozu výše uvedených stavebních objektů a provozních souborů do 31. prosince 2021 bylo povoleno rozhodnutím speciálního stavebního úřadu č.j. **007284-21-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/19/21**) ze dne 1. července 2021, které je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 16. července 2021.

Rozšíření zkušebního provozu o provozní soubor PS 13 - Meteorologické vybavení bylo na základě žádosti stavebníka povoleno rozhodnutím č.j. **008781-21-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/20/21**) ze dne 10. srpna 2021, které je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 26. srpna 2021, a to s dobou trvání do 31. prosince 2021.

Další prodloužení doby zkušebního provozu výše uvedených stavebních objektů a provozních souborů vyjma provozního souboru PS 01 do 15. února 2022 bylo povoleno rozhodnutím speciálního stavebního úřadu č.j. **014063-21-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/25/21**) ze dne 29. prosince 2021, které je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 13. ledna 2022.

Další prodloužení doby zkušebního provozu výše uvedených stavebních objektů a provozních souborů vyjma provozního souboru PS 01 do 31. prosince 2022 bylo povoleno rozhodnutím speciálního stavebního úřadu č.j. **001646-22-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/26/22**) ze dne 15. února 2022, které je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 16. února 2022.

Stavebník podal dne 24. října 2022 žádost o vydání kolaudačního souhlasu na vybrané stavební objekty a provozní soubory, mezi které patřily i ty, které byly předmětem probíhajícího zkušebního provozu. Protože po přezkoumání žádosti speciální stavební úřad usoudil, že nejsou splněny podmínky pro vydání kolaudačního souhlasu podle ustanovení § 122 stavebního zákona a protože vzhledem k povaze trvalého užívání předmětného souboru staveb je pro jeho trvalé užívání a budoucí provoz jako veřejného/neveřejného mezinárodního letiště třeba stanovit podmínky a tyto podmínky je nutné předem projednat s provozovatelem letiště, dotčenými orgány i samotným stavebníkem, rozhodl speciální stavební úřad usnesením č.j. **012614-22-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/28/22**) ze dne 15. prosince 2022 podle ustanovení § 122 odst. 5 stavebního zákona o provedení kolaudačního řízení.

Vzhledem ke skutečnosti, že bylo třeba zajistit plynulý přechod ze zkušebního provozu do trvalého užívání, rozhodl speciální stavební úřad z moci úřední rozhodnutím č.j. **012615-22-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/29/22**) ze dne 15. prosince 2022, které je vykonatelné - nabylo právní moci ke dni 30. prosince 2022 o povolení prodloužení zkušebního provozu do doby vydání rozhodnutí o povolení trvalého užívání.

Speciální stavební úřad oznámením č.j. **000799-23-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/31/23**) ze dne 23. ledna 2023 stanovil termín konání závěrečné kontrolní prohlídky na den 31. ledna 2023 a tímto oznámením vyzval stavebníka, provozovatele letiště a dotčené orgány k účasti na závěrečné kontrolní prohlídce.

Trvalé užívání stavebních objektů SO 09.1 - Komunikace k THR 27, SO 09.2 - Komunikace k THR 09, SO 09.3 - Komunikace provozního zázemí, SO 09.4 - Komunikace v naváděcí soustavě a SO 09.5 - Komunikace k ILS 27 bylo povoleno kolaudačním souhlasem č.j. **014126-18-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/12/18**) ze dne 22. listopadu 2018, který nabylo právních účinků ke dni 23. listopadu 2018.

Trvalé užívání stavebních objektů SO 16.1 - Přípojka plynu k SO 07 a SO 16.2 - Přípojka plynu k SO 02 a SO 23 bylo povoleno kolaudačním souhlasem č.j. **012312-19-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/16/19**) ze dne 23. října 2019, který nabylo právních účinků ke dni 23. října 2019.

Trvalé užívání stavebních objektů SO 23 - Zabezpečení leteckého provozu, SO 26.1 - Vnější slaboproudé rozvody - 1. fáze a SO 26.2 - Vnější slaboproudé rozvody - 2. fáze bylo povoleno kolaudačním souhlasem č.j. **012590-21-701** (spis.zn. **10/730/0061/LKCS/22/21**) ze dne 23. listopadu 2021, který nabylo právních účinků ke dni 24. listopadu 2021.

Stavební objekty SO 27.1 - Doplnění stávajícího oplocení, SO 27.2 - Oplocení - 2. etapa a SO 27.3 - Oplocení parkoviště pro cestující byly povoleny změnou rozhodnutí o umístění stavby „Modernizace letiště České Budějovice - 2. etapa - kat. území Homole a Planá u Českých Budějovic“ vydanou Magistrátem města České Budějovice, Stavební úřad, pod zn. **SU/9925/2015 Va** ze dne 20. dubna 2016, které nabylo právní moci ke dni 21. května 2016 a jejich trvalé užívání není podmíněno kolaudačním souhlasem/rozhodnutím nebo jiným opatřením speciálního stavebního úřadu.

Trvalé užívání stavebního objektu SO 07 - Vrátnice bude povoleno samostatným kolaudačním souhlasem, který speciální stavební úřad vydá do konce dubna 2023.

Předmětem kolaudačního rozhodnutí není stavební objekt SO 28 - Stavební připravenost pro PS 01 (RNZ) a provozní soubory PS 01 - Letištní radionavigační zařízení (ILS + DME) a PS 07.2 - Náhradní zdroj v provozním zázemí letiště. Povolení trvalého užívání je podmíněno provedením zkušebního provozu, který je nařízen pro provozní soubor PS 01 v délce trvání nejméně 6 měsíců a který může být zahájen teprve poté, co stavebník/provozovatel letiště prokáže jeho způsobilost ke zkušebnímu provozu.

Speciální stavební úřad v provedeném kolaudačním řízení, ověřil splnění podmínek stavebního povolení, povolení změny stavby před jejím dokončením i podmínek pro zkušební provoz u těch stavebních objektů a provozních souborů, které byly jeho předmětem a stanovil podmínky pro užívání stavby.

K žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí byly přiloženy, při závěrečné kontrolní prohlídce stavebníkem předloženy a do dne 29. března 2023 doplněny následující níže uvedené doklady:

- Souhlasné závazné stanovisko Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje, Krajské ředitelství č.j. **HSCB-3484-29/2016 KŘ** ze dne 5. října 2022 k užívání stavebního objektu SO 02 - Terminál,
- Souhlasné (s podmínkami) závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích č.j. **KHSJC 25407/2022/HP CB** (spis.zn. **S-KHSJC 23325/2022**) ze dne 25. srpna 2022 k užívání souboru staveb s názvem „Modernizace letiště České Budějovice, 2. etapa - úsporná varianta, 1. fáze, 2. fáze“,
- Souhlasné závazné stanovisko ke kolaudačnímu řízení vydané Magistrátem města České Budějovice, Odbor ochrany životního prostředí č.j. **OOZP 9271/2022-2 Sn** (spis.zn. **OOZP 9271/2022 Sn**) ze dne 30. srpna 2022.
- Smlouva o budoucí smlouvě na monitoring hluku a ověřování hlukové imisní situace z provozu letiště České Budějovice mezi provozovatelem letiště, kterým je právnická osoba Jihočeské letiště České Budějovice, a.s., se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 37001 České Budějovice 7, IČ 26093545 a oprávněnou osobou, kterou je právnická osoba Studio D - akustika, spol. s r.o., se sídlem U Sirkárny 467/2a, 37004 České Budějovice, IČ 25174240, ze dne 29. listopadu 2022,
- Smlouva o budoucí smlouvě na měření imisí z provozu letiště České Budějovice mezi provozovatelem letiště, kterým je právnická osoba Jihočeské letiště České Budějovice, a.s., se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 37001 České Budějovice 7, IČ 26093545 a oprávněnou osobou, kterou je právnická osoba EMPLA AG, spol. s r.o., se sídlem Za Škodovkou 305/5, Kukleny, 50311 Hradec Králové, IČ 25996240, ze dne 22. prosince 2022,

- Geometrický plán pro vyznačení budovy č. **458-339/2019** vypracovaný úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem Ing. Liborem Chyňavou, ČÚZK **256/1995**, ze dne 11. června 2019 a evidovaný Katastrálním úřadem pro Jihočeský kraj, katastrální pracoviště České Budějovice dne 13. června 2019 pod č. **PGP-1652/2019-301** včetně údajů určujících polohu definičního bodu stavby (stavební objekt SO 02 - Terminál),
- Geodetická část skutečného provedení stavby (u kolaudovaných stavebních objektů a provozních souborů polybových ploch letiště a liniových staveb dopravní a technické infrastruktury letiště),
- Zprávy o vyhodnocení výsledků zkušebního provozu u stavebních objektů a provozních souborů, u kterých probíhá zkušební provoz,
- Revize a vyhodnocení únosnosti letištních vozovek letiště České Budějovice vypracovaná právnickou osobou Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., IČ 44994575, ze dne 30. září 2022,
- Zprávy o výchozích a periodických revizích elektrických zařízení, instalací a rozvodů vypracované oprávněnými osobami (revizními techniky),
- Protokoly o tlakových zkouškách vnitřního a venkovního vodovodu,
- Protokoly o zkouškách těsnosti vnitřní a venkovní dešťové a splaškové kanalizace,
- Revizní zprávy (výchozí i periodické) pro vyhrazená technická zařízení - plynová odběrná zařízení a vnitřní i vnější plynová potrubí vypracované oprávněnou osobou (stavební objekt SO 02 - Terminál),
- Revizní zprávy (výchozí i periodické) pro vyhrazená technická zařízení - tlakové nádoby vypracované oprávněnou osobou (stavební objekt SO 02 - Terminál),
- Protokoly o výchozí a periodických revizích spalinových cest vypracované oprávněnou osobou (stavební objekt SO 02 - Terminál),
- Doklady o provedení předepsaných provozních zkoušek (dilatační a topná zkouška) a zkoušce těsnosti systému ÚT dle ČSN 06 0310,
- Revizní zprávy, doklady o funkčních zkouškách, zprávy o pravidelné roční kontrole provozuschopnosti vyhrazeného požárně bezpečnostního zařízení - elektrické požární signalizace (EPS) a protokoly o kontrole souvisejících požárně bezpečnostních zařízení (mříže) - pro stavební objekt SO 02 - Terminál,
- Doklady o montáži, o provedení funkční zkoušky a o provedení kontroly provozuschopnosti vyhrazeného požárně bezpečnostního zařízení - zařízení pro odvod kouře a tepla (ZOKT) - pro stavební objekt SO 02 - Terminál,
- Protokol o výsledcích měření umělého osvětlení odbavovací plochy prokazující dodržení požadavků leteckých předpisů řady „L“ (stavební objekty SO 10 - Rozšíření odbavovací plochy APN M a SO 20 - Osvětlení odbavovací plochy APN M),
- Zápis o odevzdání a převzetí předmětu díla nebo jeho dokončené části ze dne 11. května 2016 a protokol o dokončení stavby ze dne 13. prosince 2019 (pro všechny kolaudované stavební objekty a provozní soubory),
- Stavební deníky (pro všechny kolaudované stavební objekty a provozní soubory),
- Doklady a prohlášení zhotovitele stavby o nakládání s odpady ze stavební činnosti ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (pro všechny kolaudované stavební objekty a provozní soubory),
- Prohlášení zhotovitele jednotlivých kolaudovaných stavebních objektů a provozních souborů o provedení stavby dle ověřené projektové dokumentace s odchylkami zakreslenými do dokumentace skutečného provedení stavby a o shodě podle § 13 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. a nařízení vlády č. 215/2016 Sb., a předepsané náležitosti a doklady k použitým a instalovaným výrobkům a zařízením, které jsou součástí leteckých pozemních zařízení dle § 16 a 17 zákona o civilním letectví a podrobněji vymezené v § 5 a příloze 1 vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů podle § 34b odst. 1 zákona o civilním letectví.

Speciální stavební úřad v provedeném kolaudačním řízení, po závěrečné kontrolní prohlídce a po přezkoumání předložených shora uvedených dokladů a stanovisek nezjistil závady bránící bezpečnému užívání stavby ani rozpor se závaznými stanovisky dotčených orgánů k užívání stavby a shledal, že skutečné provedení stavby a její užívání nebude ohrožovat život a veřejné zdraví, bezpečnost a životní prostředí, a stavba **je schopna** užívání jako stavba trvalá za podmínek stanovených v tomto rozhodnutí.

Speciální stavební úřad proto dle ustanovení § 122a odst. 4 stavebního zákona vydává kolaudační rozhodnutí, kterým se povoluje **trvalé užívání stavby**.

Správní poplatek:

Stavebník je povinen zaplatit správní poplatek podle § 5 odst. 2 zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, ve výši **1 000 Kč** vyměřený podle pol. 18.7 sazebníku správních poplatků bankovním převodem na účet Úřadu pro civilní letectví ČR. Výzva k zaplacení vyměřeného správního poplatku s uvedením platebních údajů bude stavebníkovi zaslána samostatně.

