

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

Sp. zn.: 15/730/0046/OPŘLP/02/16

Č. j.: 0056-16-701

V Praze dne 6. 1. 2016



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 89 odst. 2 písm. c) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o civilním letectví“), v souladu s ustanovením § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“), vydává podle § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví **opatření obecné povahy**, kterým se zřizují:

Ochranná pásma

systému ILS včetně měřiče vzdálenosti DME 22, letiště Ostrava - Mošnov

Článek I.

Ochranné pásmo systému ILS a DME 22 zasahuje nad katastrální území Mošnov 699934 a Harty 720518.

Seznam použitých zkratk

DME	měřič vzdálenosti
GP	sestupový maják systému ILS
ILS	elektronický přístrojový přistávací systém
L 14	letecký předpis Ministerstva dopravy ČR
LKMT	kódové značení letiště Ostrava - Mošnov
LLZ	kurzový maják systému ILS
m n.m.Bpv	výškový systém baltský po vyrovnání, nadmořská výška
MMP	mobilní motorové prostředky
OP	ochranné pásmo
RWY	dráha
S-JTSK	souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SZZ	světelné zabezpečovací zařízení
THR	práh RWY

UKV	ultra krátké vlny
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
WGS-84	světový geodetický systém

Základní údaje

Zařízení přibližovacího majáku ILS se skládá z kurzového majáku LLZ a sestupového majáku GP doplněné o UKV měřič vzdáleností DME pro vzletovou a přistávací dráhu RWY 22 na letišti Ostrava – Mošnov (LKMT)

- Kurzový maják leží v katastrálním území Mošnov 699934, na parcele číslo 1357/3, v prodloužené ose dráhy RWY 04-22, v předpolí RWY 04 ve vzdálenosti 509,2 m od prahu THR 04. Nadmořská výška terénu v místě LLZ je 259,40 m n.m.Bpv.
- Sestupový maják se nachází v katastrálním území Harty 720518, na parcele číslo 1006/2, ve vzdálenosti 120m od osy RWY 04-22, 302,7 m od prahu THR 22 po směru přistání na RWY 22. Nadmořská výška terénu v místě GP je 247,32 m n.m.Bpv. Zařízení je typu „M-array“
- Měřič vzdáleností DME se nachází v katastrálním území Harty 720518, na parcele číslo 1006/2, ve vzdálenosti 120m od osy RWY 04-22, 302,7m od prahu THR 22 po směru přistání na RWY 22. Nadmořská výška terénu v místě DME je 247,32 m n.m. Bpv. Příruba antény DME je ve výšce 15 m nad úrovní okolního terénu., tedy v nadmořské výšce 262,32 m n.m.Bpv.

Souřadnice umístění GP 22:

WGS-84: 49° 42' 16,08''N; 18° 07' 35,68''E

S-JTSK: X=1 115 116,30; Y=483 061,37

Souřadnice umístění DME 22:

WGS-84: 49° 42' 16,10''N; 18° 07' 35,62''E

S-JTSK: X=1 115 115,56; Y=483 061,19

Souřadnice umístění LLZ 22:

WGS-84: 49° 40' 55,77''N; 18° 05' 17,33''E

S-JTSK: X=1 117 344,40; Y=486 040,00

Popis ochranného pásma

1. Ochranné pásmo kurzového majáku LLZ 22 systému ILS

Pro jednotlivé sektory ochranného pásma musí platit:

Sektor M:

- Terén musí být vyrovnán s přesností do ± 5 cm
- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 20 cm
- Nejsou přípustné žádné překážky a pohyb vozidel nebo jejich stání

Tento sektor zajišťuje správnou funkci monitoru blízkého pole a musí tvořit oblast necitlivou vzhledem ke změnám klimatických podmínek a vegetace.

Sektor F

- Terén musí být vyrovnán s přesností do ± 15 cm
- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 40 cm
- Nejsou zde přípustné žádné překážky
- Není přípustný pohyb ani stání vozidel při přiblížení ILS

Sektor G

- Terén musí být vyrovnán s přesností do ± 40 cm
- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 2 m, jednotlivé stromy mohou být vyšší
- Nejsou zde přípustné rozměrné překážky (hangáry)
- Po dobu přiblížení ILS není přípustný pohyb ani stání vozidel

Sektor H

- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 1 m
- Nejsou přípustné žádné rozměrné překážky (hangáry)
- Po dobu přiblížení ILS není přípustný pohyb vozidel nebo stání.

2. Ochranné pásmo sestupového majáku GP 22 systému ILS

Pro jednotlivé sektory ochranného pásma musí platit:

Sektor M:

- Terén musí být vyrovnán s přesností do ± 5 cm
- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 20 cm
- Nejsou přípustné žádné překážky
- Není přípustný pohyb ani stání vozidel

Tento sektor zajišťuje správnou funkci monitoru blízkého pole a musí tvořit oblast necitlivou vzhledem ke změnám klimatických podmínek a vegetace.

Sektor F

- Terén musí být vyrovnán s přesností do ± 15 cm
- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 40 cm
- Nejsou přípustné žádné překážky
- Po dobu přiblížení není přípustný pohyb ani stání vozidel

Sektor G

- Terén musí být vyrovnán s přesností do ± 40 cm
- Vegetace nesmí přesáhnout výšku 2 m
- Nejsou přípustné žádné rozměrné překážky (hangáry)
- Po dobu přiblížení není přípustné stání ani pohyb vozidel

3. Ochranné pásmo systému DME 22

V případě instalace DME společně se systémem ILS je ochranné pásmo DME podřízeno ochrannému pásmu sestupového majáku GP sestupové roviny systému ILS. V místě průniku ochranných pásem DME a GP budou tedy stavby a překážky posuzovány podle přísnějšího OP GP.

Ochranné pásmo systému DME je tvořeno dvěma sektory, pro které platí:

Sektor A – má tvar kruhu se středem v ose antény a poloměru 5 m. V sektoru A nesmí překážky převýšit kuželovou plochu s klesáním -35° a vrcholem v přírubě antény. Příruba antény je umístěna 15 m nad úrovní paty stožáru (betonového základu), tedy ve výšce 262,32 m n.m. Bpv.

Sektor B – má tvar mezikruží se středem v ose antény a poloměry 5 m a 300 m. V sektoru B nesmí překážky převýšit kuželovou plochu se stoupáním $+3^\circ$ a vrcholem 3,5 m pod přírubou antény.

Vyhodnocení OP

V místě průniku jednotlivých OP se stavby a překážky posuzují podle přísnějších parametrů OP. V jednotlivých OP se nacházejí tyto překážky:

1. Překážky v OP LLZ 22:

A) Vlastní technologický kontejner

Jedná se o překážku v sektoru G. Vliv překážky je vyloučen na základě letových měření.

B) Přístupová komunikace k LLZ 22 a navigační řadě SZZ (pohyb MMP)

Jedná se o překážku v sektoru F a G. Letové měření vyloučilo negativní vliv překážky na zařízení. Pohyb MMP je ošetřen informační tabulí s textem „začátek OP – zastavení s povolením TWR“ a tabulí u konce s textem „konec OP“. Ošetřeno popsáním pohybu MMP v dopravním řádu letiště Ostrava a bude také součástí školení každého subjektu vstupujícího na provozní plochu. V případě nejasností budou dopravní značení doplněna o příslušné zákazové značky.

C) RWY 04-22, TWY E, TWY D – pohyb MMP a letadel

Jedná se o překážku v sektoru H. Pohyb MMP je ošetřen v dopravním řádu a umístěním dopravního značení jako v bodu B).

D) Komunikace od TWR 04 k oplocení – pohyb MMP

Jedná se o překážku v sektoru H. Pohyb MMP je ošetřen v dopravním řádu a umístěním dopravního značení jako v bodu B).

E) Údržba travnatých ploch

Překážka nemá vliv na zařízení, při provádění údržby travnatých ploch je zařízení mimo provoz.

2. Překážky v OP DME 22:

Překážky narušující prostor OP DME nebyly identifikovány.

3. Překážky v OP GP 22:

A) Vlastní technologický kontejner

Jedná se o překážku v sektoru G. Vliv překážky je vyloučen na základě letových měření.

B) Přístupová komunikace k GP 22 (pohyb MMP)

Jedná se o překážku v sektoru G. Pohyb MMP je ošetřen informační tabulí s textem „začátek OP – zastavení s povolením TWR“ a tabulí u konce s textem „konec OP“. Ošetřeno popsáním pohybu MMP v dopravním řádu letiště Ostrava a bude také součástí školení každého subjektu vstupujícího na provozní plochu. V případě nejasností budou dopravní značení doplněna o příslušné zákazové značky.

C) RWY 04-22, TWY A – pohyb MMP a letadel

Jedná se o překážku v sektoru F a G. Pohyb MMP je řešen stop příčkami, komunikací s TWR na základě umístění dopravního značení. Byl vydán provozní pokyn pro řídící pracovníky – při povolení přiblížení ILS RWY 22 letadlu nesmí být narušeno OP GP, nesmí být pohyb ani stání letadla či vozidla po TWY A. Lze povolit poježdění po TWY F s mezí povolení k TWY A. Toto řešení odsouhlaseno letištěm Ostrava, ŘLP a Úřadem pro civilní letectví na jednání dne 27. 10. 2011.

D) Komunikace podél naváděcí řady SZZ – pohyb MMP

Jedná se o překážku v sektoru G. Pohyb MMP je ošetřen v dopravním řádu a umístěním dopravního značení jako v bodu B).

E) Údržba travnatých ploch

Překážka nemá vliv na zařízení, při provádění údržby travnatých ploch je zařízení mimo provoz.

Článek II.

Odůvodnění

Úřad pro civilní letectví na základě odsouhlasené dokumentace od provozovatele leteckého pozemního zařízení jímž je Řízení letového provozu České republiky s.p., Navigační 787, 252 61 Jeneč, která byla Úřadu doručena ve dnech 17.5. 2011 (ochranná pásma) a doplněna dne 12. 4. 2013 (aktualizace překážek a letového zaměření) a ve smyslu ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, zahájil z moci úřední příslušné kroky ke zřízení ochranných pásem formou předepsanou v § 37 zákona o civilním letectví a postupem podle části šesté správního řádu.

Ochranná pásma zajišťují bezpečnost leteckého provozu, spolehlivou funkci leteckých pozemních zařízení a jejich výhledový rozvoj. V případě souběhu ochranných pásem podle účelu různých druhů leteckých staveb či leteckých pozemních zařízení se uplatní přísnější omezení.

Úřad přezkoumal Dokumentaci ochranných pásem ILS 22 LKMT, která byla nedílnou součástí návrhu na jejich zřízení postupem podle hlavy 11 leteckého předpisu L14 a shledal, že dokumentace je úplná a zcela v souladu s požadavky uvedenými v tomto předpisu. Konkrétní požadavky vyplývají z výroku tohoto opatření obecné povahy. Dokumentace ochranných pásem tvoří podklad pro umísťování staveb a pro ochranu důležitých zájmů v území.

Zřízením ochranných pásem se vytvářejí omezující opatření v území, která nemají vliv na krajinný ráz dotčené lokality a nevyžadují další opatření v území.

Podle ustanovení § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví projedná Úřad návrh opatření obecné povahy ke zřízení ochranných pásem s místně příslušným orgánem územního plánování a podle ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu s dotčenými orgány, kterými jsou obce, na jejichž území má být záměr uskutečněn, podle ustanovení § 136 odst. 2 správního řádu, ve spojení s ustanovením § 35 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

Zřízení ochranných pásem pozemních leteckých zařízení, mezi které patří ILS 22 LKMT, vyplývá z požadavku ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, minimální parametry jednotlivých druhů ochranných pásem jsou jednoznačně stanoveny v hlavě 11 leteckého předpisu L14. Od těchto parametrů se nelze odchýlit.

Závaznost leteckého předpisu L14 vyplývá ze skutečnosti, že Česká republika podepsala mezinárodní smlouvu „Úmluva o mezinárodním civilním letectví („Chicagská úmluva“)“ ze dne 7. prosince 1944 a tato smlouva se publikací ve Sbírce zákonů pod č. 147/1947 Sb. stala součástí právního řádu České republiky. K této mezinárodní úmluvě je připojeno 19 příloh, tzv. annexů, v řadě Annex 1 až Annex 19, v České republice publikovány jako předpisy L1 až L19. Tyto předpisy definují mezinárodní standardy civilního leteckého provozu a jsou pro státy, které k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví přistoupily, závazné. Letecký předpis L14 - Letiště byl zveřejněn Ministerstvem dopravy ČR pod č.j. 641/2009-220-SP/4 (aktuální znění ze dne 5. března 2015).

Závaznost leteckých předpisů, tedy i předpisu L14 - Letiště, je podpořena ustanoveními § 96 a § 102 zákona o civilním letectví. Jedná se o závazné letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky a jsou vydávány Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), a to ve znění přijatém Českou republikou.

Zřízení ochranných pásem leteckých pozemních zařízení obecně je jedním ze základních požadavků bezpečnosti civilního i vojenského leteckého provozu a bezpečnost leteckého provozu je zcela nepochybně ve veřejném zájmu.

Ze shora uvedených skutečností a důvodů vyplývá, že na projednání návrhu opatření obecné povahy ke zřízení ochranných pásem ILS 22 LKMT ve smyslu a podle požadavků § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví a § 172 odst. 1 správního řádu lze nahlížet jako na formální postup, který však nemůže ovlivnit to, zda se ochranná pásma zřídí nebo zda se jejich parametry stanoví odchylně od požadavků leteckého předpisu L14, jimiž je Úřad právně vázán. Z uvedených důvodů považuje Úřad návrh opatření obecné povahy za projednaný tím, že je rozeslán všem dotčeným obcím a místně příslušným orgánům územního plánování ke zveřejnění na úřední desce.

Vypořádáním písemných připomínek k návrhu opatření obecné povahy doručených Úřadu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho vyvěšení se zabývá článek III tohoto opatření obecné povahy.

Rozhodnutím o písemných námitkách k návrhu opatření obecné povahy doručených Úřadu ve lhůtě 30 dnů od jeho zveřejnění a jejich odůvodněním se zabývá článek IV tohoto opatření obecné povahy.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy nebyly Úřadu doručeny žádné písemné připomínky.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy nebyly Úřadu doručeny žádné písemné námitky.

Článek V.

Poučení

Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může ve smyslu § 173 odst. 1 správního řádu, každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal. Tímto orgánem je v tomto případě Úřad pro civilní letectví ČR, letecký stavební úřad, kde je kompletní dokumentace k nahlédnutí v úřední dny pondělí a středa v době od 8⁰⁰ - 12⁰⁰ hod. a 13⁰⁰ - 16⁰⁰ hod., jindy po předchozí telefonické domluvě. Po dobu zveřejnění opatření obecné povahy veřejnou vyhláškou na úřední desce, a to i způsobem umožňujícím dálkový přístup, je úplné znění veřejné vyhlášky včetně textových a grafických příloh uveřejněno na webových stránkách Úřadu pro civilní letectví. Obdobným způsobem je veřejná vyhláška zveřejněna i na úředních deskách dotčených obcí a místně příslušných úřadů územního plánování.

Podle ustanovení § 173 odst. 2 správního řádu nelze proti opatření obecné povahy podat opravný prostředek.

Podle ustanovení § 174 odst. 2 správního řádu lze soulad opatření obecné povahy s právními předpisy posoudit v přezkumném řízení.

Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat do 3 let od účinnosti opatření.

Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI.

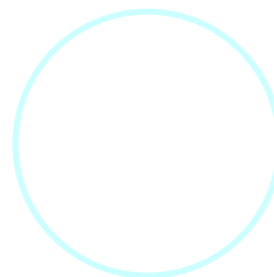
Účinnost

Ve smyslu ustanovení § 173 odst. 1 správního řádu nabývá opatření obecné povahy účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

Doba platnosti ochranného pásma je spojena s existencí letecké stavby nebo realizovaného zařízení, jeho platnost nelze jinak omezit.

Kompletní dokumentace je k nahlédnutí na Úřadu pro civilní letectví, leteckém stavebním úřadu, a na webových stránkách výše uvedeného úřadu.

Přílohy: ILS22_LKMT_OP_Celkova situace AIP
ILS22_LKMT_OP_DME_nákres
ILS22_LKMT_OP_letistni_plochy_GP_rev01
ILS22_LKMT_OP_letistni_plochy_LLZ



.....
Ing. Jiří Kříž
vedoucí referátu
Letecký stavební úřad

otisk úředního razítka

Vyvěšeno dne: 11. ledna 2016

Svěšeno dne:

Obdrží:

Provozovatel:

Řízení letového provozu České republiky s.p (IDS: **xhusbrm**)

Ostatní (veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce po dobu 15 dnů):

Orgány územního plánování a stavebního řádu:

- Stavební i Městský úřad Příbor (IDS: rfvbx3k)
- Městský úřad Kopřivnice (IDS: 42bb7zg)

Zřizovatel:

Úřad pro civilní letectví (IDS: **v8gaaz5**)

Dotčená města a obce:

- Petřvald (IDS: ntpb6g4)
- Mošnov (IDS: tq9axrb)