

**Letiště Ostrava, a.s.**

# **ROZŠÍŘENÍ ODBAVOVACÍCH PLOCH PRO LETADLA – 1. A 2. ETAPA**

## **OZNÁMENÍ ZÁMĚRU**

(ZPRACOVÁNO PODLE § 6 ZÁKONA ČÍS. 100/2001 SB. O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ  
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V PLATNÉM ZNĚNÍ S OBSAHEM A ROZSAHEM DLE PŘÍLOHY  
ČÍS. 3 ZÁKONA Č. 100/2001 SB.)



červenec 2007

Technoprojekt, a.s.  
Havlíčkovo nábřeží 38  
730 16 Ostrava  
Česká republika

**Divize:** Ekologie, dopravní stavby, geodézie  
**Zakázkové číslo:** 680-31341

**Letiště Ostrava, a.s.**

# ROZŠÍŘENÍ ODBAVOVACÍCH PLOCH PRO LETADLA – 1. A 2. ETAPA

## OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

(zpracováno podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů  
na životní prostředí v platném znění s obsahem a rozsahem  
dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.)

**Oznamovatel:** Moravskoslezský kraj  
28. října 117  
702 18 Ostrava

**Vypracovali:** RNDr. Alexander Skácel, CSc.  
autorizace č.j. 3869/625/OPV/93  
ze dne 29.3.1994  
tel. 777 674 897  
e-mail: [skacel.alex@seznam.cz](mailto:skacel.alex@seznam.cz)

Ing. Josef Beneš  
autorizace č.j.42626/ENV/06  
ze dne 21.6.2006  
tel.: 597 464 453  
e-mail: [josef.benes@technoprojekt.cz](mailto:josef.benes@technoprojekt.cz)

**Spolupráce:** Ing. Petr Fiedler  
RNDr. Vladimír Suk

Ostrava, červenec 2007

Archivní číslo: 680-31341-0-1  
Počet stránek: 45  
Počet příloh: 7

**OBSAH:**

<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....</b>	<b>6</b>
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....</b>	<b>7</b>
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	7
1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1, zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP v platném znění .....	7
2. Kapacita záměru .....	7
3. Umístění záměru.....	8
4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry .....	8
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně zvažovaných variant.....	8
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru.....	9
7. Předpokládaný termín zahájení a ukončení stavby.....	13
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	13
9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	13
II. ÚDAJE O VSTUPECH .....	13
1. Půda.....	13
2. Voda .....	14
3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	15
4. Nároky na dopravní infrastrukturu .....	15
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....	16
1. Ovzduší.....	16
a) <i>Období výstavby</i> .....	16
b) <i>Období provozu stavby</i> .....	17
2. Odpadní vody .....	17
<i>Dešťové vody</i> .....	17
3. Odpady .....	18
a) <i>Odpady vznikající při výstavbě</i> .....	18
b) <i>Odpady z vlastního provozu rozšířené odbavovací plochy letiště</i> .....	19
4. Hluk.....	20
a) <i>Období výstavby</i> .....	20
b) <i>Období provozu</i> .....	20
5. Vibrace .....	22
6. Záření radioaktivní a elektromagnetické .....	22
7. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií .....	22
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>24</b>
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	24
a) <i>Chráněná území</i> .....	24
b) <i>Ochranná pásma</i> .....	25
c) <i>Územní systémy ekologické stability (ÚSES)</i> .....	25
d) <i>Významné krajinné prvky</i> .....	25
e) <i>Natura 2000</i> .....	26
f) <i>Území historického, kulturního nebo archeologického významu</i> .....	27
g) <i>Obyvatelstvo</i> .....	27
h) <i>Krajina, krajinný ráz</i> .....	27
i) <i>Území zatěžované nad míru únosného zatížení</i> .....	28
j) <i>Staré ekologické zátěže, extrémní poměry v území</i> .....	28
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně ovlivněny.....	28
2.1 <i>Klima, ovzduší</i> .....	28
2.2 <i>Voda</i> .....	29
2.3 <i>Půda, horninové prostředí</i> .....	31
2.4 <i>Flora a fauna</i> .....	32
2.5 <i>Ostatní</i> .....	33
3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení .....	34

<b>D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>35</b>
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti.....	35
a) <i>Vlivy na obyvatelstvo – odhad zdravotního rizika</i> .....	35
b) <i>Vlivy na ovzduší</i> .....	36
c) <i>Vliv na vodu</i> .....	36
d) <i>Vlivy na půdu, území a geologické podmínky</i> .....	37
e) <i>Vliv na floru a faunu</i> .....	37
f) <i>Vlivy na ekosystémy</i> .....	38
g) <i>Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce</i> .....	38
h) <i>Vliv na estetické kvality území</i> .....	38
i) <i>Vliv na rekreační využití území</i> .....	38
j) <i>Vlivy hluku a záření</i> .....	38
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci .....	39
3. Údaje o možných významných a nepříznivých vlivech přesahující státní hranice .....	39
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů na životní prostředí.....	39
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....	41
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>41</b>
<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....</b>	<b>42</b>
<b>G. SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....</b>	<b>43</b>
<b>H. ZÁVĚR.....</b>	<b>45</b>
<b>I. PŘÍLOHY .....</b>	<b>45</b>

**Seznam použitých zkratk:**

BPEJ	bonitovací půdně ekologická jednotka
ČBÚ	Český báňský úřad
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
ČSN	česká státní norma
ČÚBP	Český úřad bezpečnosti práce
CHLU	chráněné ložiskové území
dB	decibel
ECONET	evropská ekologická síť
EU	evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
kW	kilowatt
$L_{Aeq}$	ekvivalentní hladina hluku
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NRBC	nadregionální biocentrum
OOP	orgán ochrany přírody
PHM	pohonné hmoty
PÚPFL	pozemek určený k plnění funkcí lesa
PO	ptačí oblast
ppm	milióntina části (part per million)
PZ	průmyslová zóna
RBC	regionální biocentrum
Rtg	rentgenové záření
ÚSES	územní systém ekologické stability
VDJ	vodojem
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
WHO	světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond

**A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

**Obchodní jméno:** Moravskoslezský kraj

**IČO:** 70890692

**Sídlo:** 28. října 117  
702 18 Ostrava

**Jméno, příjmení  
oprávněného zástupce oznamovatele:** Ing. Evžen Tošenovský  
hejtman Moravskoslezského kraje

Zastoupený na základě plné moci ze dne 15.8.2007

AGA Letiště, s.r.o.  
Janečská 885  
253 01 Hostivice

jméno a příjmení zodpovědné osoby:  
Ing. Tomáš Čulík, jednatel s.r.o.  
telefon + 420 244 013 187

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. **Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1, zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP v platném znění**

**Letiště Ostrava a.s.**

#### **Rozšíření odbavovacích ploch pro letadla – 1. a 2. etapa**

Podle sdělení Ministerstva životního prostředí ze dne 9.8.2008 předkládané oznámení naplňuje dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. dikci:

**bodu 9. 2 - Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více kategorie I**

kde státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává Ministerstvo životního prostředí

Podle § 4 odst. 1, zákona 100/2001 Sb. v platném znění jsou předmětem posuzování:

- a) záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu, kategorii I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je - li uvedena, tyto záměry a změny záměrů podléhají posuzování vždy
- b) záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorie II, včetně záměrů nedosahujících příslušných limitních hodnot, tyto záměry podléhají posuzování, pokud se ve zjišťovacím řízení stanoví, že mohou mít významný vliv na životní prostředí
- c) **změny záměru uvedeného v příloze č.1 k tomuto zákonu, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah, nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny podle písmene a), tyto změny záměrů podléhají posuzování, pokud se ve zjišťovacím řízení stanoví, že mohou mít významný vliv na životní prostředí**
- d) záměry, u nichž se žádá o prodloužení platnosti stanoviska § 10 odst. 3, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení podle § 7,

### 2. Kapacita záměru

Záměrem je rozšíření odbavovacích ploch pro letadla v místech vjezdu z přiblížovací dráhy ke stávajícímu terminálu letiště Ostrava – Mošnov a zvětšení zpevněné plochy pro stání letadel na plochu, která odpovídá rozměrům letadel kategorie D o jedno stání.

Rozměry odbavovací plochy po rekonstrukci v 1.etapě činí cca 284 x 116 m – viz. příložená situace. Ve 2. etapě je plocha, vybudovaná v 1.etapě, rozšířena o dalších cca 58 m směrem na JZ na výsledných cca 342 m. Plocha budovaná ve 2. etapě bude prohloubena až ke dvěma stávajícím malým hangárům.

Tab. čís 1 - Orientační výměry řešených ploch

	Betonová (m <sup>2</sup> )	Asfaltová (m <sup>2</sup> )	Celkem (m <sup>2</sup> )
1.etapa	0	11 410	11 410
2.etapa	8 160	1 520	9 680
celkem	8 160	12 930	21 090

Ve vztahu k současným zpevněným letištním plochám se jedná o jejich plošné rozšíření o 1,53 % (1. etapa) a 1,30% (2. etapa), celkem se investičním záměrem zvýší o 2,83 % stávajících zpevněných letištních ploch.

### 3. Umístění záměru

<b>Místo stavby:</b>	Letiště Leoše Janáčka Ostrava parcely čís. 902/1, 902/2, 902/3, 822/2, 822/7, 822/23,
<b>Katastrální území:</b>	Mošnov
<b>Katastrální úřad:</b>	Nový Jičín
<b>Obec:</b>	Mošnov
<b>Kraj:</b>	Moravskoslezský
<b>Stavební úřad:</b>	Příbor

### 4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry

Stávající odbavovací plocha APN Central nevyhovuje svými rozměry pro letadla kódového písmene D, provoz letadel kódového písmene C je komplikovaný. Kapacita APN Central je rovněž nedostatečná, není adekvátní kapacitě nového Terminálu (kapacitní nedostatečnost APN neumožňuje plně využít kapacitu nového terminálu).

Stavba svým charakterem odpovídá stavbě trvalé.

Stavba svým charakterem odpovídá novostavbě.

Stavba nezasáhne do plochy ani délky startovací a přistávací dráhy ani terminálu letiště. Svým charakterem se jedná o rozšíření úzkých míst příjezdových cest pro letadla a organizační změnu, která umožní letadlům kategorie C a D příjezd až k budově terminálu a nástup cestujících prostřednictvím mobilních koridorů místo použití autobusů k příjezdu letadel odstavených na letištní ploše.

### 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně zvažovaných variant

Účelem stavby je rozšíření stávající APN CENTRAL tak, aby byla schopna přijímat letadla kódového písmene D a C při splnění všech požadavků předpisu L-14. Stavba je uvažována ve 2 etapách.

#### a) Umístění stavby, lokalizace stavby vůči ostatním stávajícím stavbám (objektům)

Stavba je umístěna v prostoru mezi stávající APN CENTRAL a TWY F (1.etapa) a v prostoru při jihozápadní hraně APN CENTRAL (2.etapa).



***b) Navrhované kapacity, příp. požadavky členění plochy na samostatné funkční celky***

Předpokládaná kapacita provozu představuje v 1.etapě 1 letadlo kódového písmene D a 5 letadel kódového písmene C. V 2.etapě je uvažována výsledná kapacita odbavovací plochy 2 letadla kódového písmene D a 5 letadel kódového písmene C.

**Nulová varianta**

Nulová varianta předpokládá ponechat stávající stav letištních ploch bez ohledu na plánovaný rozvoj letecké dopravy a kapacitu nového terminálu. Nulová varianta by znamenala nezabezpečení dostatečného a efektivního využití kapacity nového terminálu letiště, případně nutnost komplikované dopravy cestujících po letištních plochách autobusy k letadlům kategorií (kódového písmene) C a D.

**6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

Stavba je rozdělena do 2 etap.

Členění stavby na objekty:

***1.etapa***

- SO 11 Letištní vozovky-1.etapa
- SO 12 Dešťová kanalizace-1.etapa
- SO 13 Letištní světlotecnika-1.etapa
- SO 14 Plošné osvětlení-1.etapa
- SO 15 Přeložky kabelů-1.etapa
- SO 16 Provozní opatření-1.etapa

***2.etapa***

- SO 21 Letištní vozovky-2.etapa
- SO 22 Dešťová kanalizace-2.etapa
- SO 23 Letištní světlotecnika-2.etapa
- SO 24 Plošné osvětlení-2.etapa
- SO 25 Přeložky kabelů-2.etapa
- SO 26 Provozní opatření-2.etapa
- SO 27 Přeložka obslužné komunikace

Popis jednotlivých objektů:

***1.etapa:***

**SO 11 Letištní vozovky - 1. etapa**

V rámci přípravných prací bude na plochách dotčených výstavbou provedena skrývka ornice v tloušťce dle místních poměrů, bude vybourána stávající zpevněná plocha v severní části plochy sloužící pro odstavování letadel L-410. V rámci přípravných prací bude provedeno vybourání stávajících mělkých odvodňovacích žlabů podél travnatých ok. Přeložky stávajících inženýrských sítí jsou řešeny v rámci samostatného SO.

V 1. etapě je řešeno rozšíření APN Central do travnatých ok směrem k TWY F na maximální rozsah umožněný L14 - TWY F je uvažována pro letadla písmene E, pojezdový pruh na APN Central pro letadla písmene D. Zaoblení spojovacích TWY bylo prověřeno pro letadlo B767-400ER jako největší z běžně používaných letadel písmene D - výpočtem podle Aerodrome Design Manual a současně programem AutoTrack. Podél únosných ploch jsou navrženy v potřebných šířkách postranní pásy TWY a APN. Na stávající APN bude provedena v nezbytném rozsahu oprava spár, trhlin a povrchu vozovky.

Únosnost nových ploch bude odpovídat zatížení od letadel kódového písmene D. Jako návrhové letadlo bude použit typ B767-400ER jako největší z běžně používaných letadel písmene D, nová vozovka dále svojí únosností umožní provoz veškerých obslužných vozidel. Únosné plochy jsou navrženy asfaltové. Méně únosné plochy Shoulder (postranní pásy TWY a APN) budou rovněž asfaltové, avšak s nižší únosností. Aktivní zóna vozovek bude upravena tak, aby splňovala požadavek modulu deformace  $E_{def2}=45\text{MPa}$ . Leteckému provozu musí odpovídat i kvalita travního porostu v místě nových terénních úprav.

Odvodnění plochy APN Central je řešeno systémem nových štěrbinových žlabů napojených do kanalizace. Ve stávající ploše APN bude provedena výměna stávajícího hlubokého žlabu za nový štěrbinový žlab.

Na ploše APN Central bude nově provedeno denní značení v souladu s předpisem L 14 – Letiště dle nových pozic stání letadel.

Celková výměra nových řešených ploch v rámci 1.etapy činí 11 410 m<sup>2</sup>.

### **SO 12 Dešťová kanalizace - 1. etapa**

V rámci SO 12 bude provedena dešťová kanalizace zajišťující odvodnění zpevněných ploch APN Central. Nové kanalizační stoky budou napojeny přes retenční potrubí na stávající kanalizaci.

### **SO 13 Letištní světloteknika - 1. etapa**

Z prostoru dotčeného stavbou budou:

- stávající nadzemní postranní světla modré barvy demontována vč. izolačních traf a předána do skladu provozovatele
- stávající prosvětlené informační znaky po dobu stavby demontované a po provedení stavby opět osazené na původní základ
- stávající primární kabely demontovány z kabelovodu a odvezeny do sběru
- stávající sekundární kabely od demontovaných světel resp. informačních znaků demontovány a odvezeny do sběru

Do nových pozic (dle navrhovaného tvaru ploch) budou osazena nová nadzemní postraní světla modré barvy osazená ve zpevněném povrchu na přírubovém víku na vývrtu. V nezpevněném terénu budou nová světla osazena na šachtě. Nové sekundární kabely mezi světlem a šachtou budou uloženy v trubce. Izolační trafa jednotlivých světel budou uložena v šachtách. V prostoru okolo odbavovací plochy budou provedeny nové kabelovody pro rozvod primárních kabelů, které budou napojeny na stávající letištní rozvod. U dvou stávajících informačních znaků dojde k úpravě napojení trubek sekundárních kabelů na nově budovaný kabelovod pro primární kabely.

#### **SO 14 Plošné osvětlení - 1. etapa**

V rámci SO 14 budou dle požadavku předpisu L-14 doplněna, případně vyměněna svítidla na stávajících osvětlovacích stožárech.

#### **SO 15 Přeložky kabelů - 1. etapa**

V rámci SO 15 bude provedena přeložka veškerých stávajících kabelů, které se nachází v nově navrhovaných plochách. Přeložka bude provedena do nových tras mimo nové a stávající zpevněné plochy.

#### **SO 16 Provozní opatření - 1. etapa**

Náplní tohoto PS je návrh způsobu provozního zajištění leteckého provozu a pojíždění letadel po provozovaných provozních plochách ve vazbě na plochy uzavřené v důsledku realizace předmětné stavby. Jedná se o provizorní úpravy stávajícího systému světelného zabezpečovacího zařízení (SZZ) a zajištění denního značení nepoužitelnosti v souladu s čl. 7.1. předpisu L14 – Letiště platného od 13.6. 2005.

#### **2.etapa:**

#### **SO 21 Letištní vozovky - 2. etapa**

V rámci přípravných prací bude na plochách dotčených výstavbou provedena skrývka ornice v tloušťce dle místních poměrů, bude vybourána stávající zpevněná plocha v jižní části plochy před stávajícími hangáry. V rámci přípravných prací bude provedeno vybourání stávajících mělkých odvodňovacích žlabů podél jižní hrany stávající APN. V prostoru před hangáry bude vybourána stávající betonová komora. Přeložky stávajících inženýrských sítí jsou řešeny v rámci samostatného SO.

Ve 2. etapě je řešeno rozšíření APN Central směrem jihozápadním. Vozovka je navržena betonová, protože zde dochází ke stání letadel. Podél únosných ploch jsou navrženy v potřebných šířkách postranní pásy TWY a APN. Na stávající APN bude provedena v nezbytném rozsahu oprava spár, trhlin a povrchu vozovky.

Únosnost nových ploch bude odpovídat zatížení od letadel kódového písmene D. Jako návrhové letadlo bude použit typ B767-400ER jako největší z běžně používaných letadel písmene D, nová vozovka dále svojí únosností umožní provoz veškerých obslužných vozidel. Únosné plochy ve 2. etapě jsou navrženy betonové. Méně únosné plochy Shoulder (postranní pásy TWY a APN) budou asfaltové s nižší únosností. Aktivní zóna vozovek bude upravena tak, aby splňovala požadavek modulu deformace  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ . Leteckému provozu musí odpovídat i kvalita travního porostu v místě nových terénních úprav.

Odvodnění plochy APN Central je řešeno systémem nových štěrbinových žlabů napojených do kanalizace.

Na ploše APN Central bude nově provedeno denní značení v souladu s předpisem L 14 – Letiště dle nových pozic stání letadel.

Celková výměra nových řešených ploch v rámci 2. etapy činí 9 680 m<sup>2</sup>.

### **SO 22 Dešťová kanalizace - 2. etapa**

V rámci SO 22 bude provedeno napojení nových vpustí štěrbinových žlabů v rozšiřované ploše APN Central na kanalizaci vybudovanou v rámci 1. etapy výstavby – SO 12.

### **SO 23 Letištní světloteknika - 2. etapa**

Z prostoru dotčeného stavbou budou:

- stávající nadzemní postranní světla modré barvy demontována vč. izolačních traf a předána do skladu provozovatele
- stávající prosvětlené informační znaky po dobu stavby demontované a po provedení stavby opět osazené na původní základ
- stávající primární kabely demontovány z kabelovodu a odvezeny do sběru
- stávající sekundární kabely od demontovaných světel resp. informačních znaků demontovány a odvezeny do sběru

Do nových pozic (dle navrhovaného tvaru ploch) budou osazena nová nadzemní postranní světla modré barvy osazená ve zpevněném povrchu na přírubovém víku na vývrtnu. V nezpevněném terénu budou nová světla osazena na šachtě. Nové sekundární kabely mezi světlem a šachtou budou uloženy v trubce. Izolační trať jednotlivých světel budou uložena v šachtách. V prostoru okolo odbavovací plochy budou provedeny nové kabelovody pro rozvod primárních kabelů, které budou napojeny na stávající letištní rozvod. U dvou stávajících informačních znaků dojde k úpravě napojení trubek sekundárních kabelů na nově budovaný kabelovod pro primární kabely.

### **SO 24 Plošné osvětlení - 2. etapa**

V rámci SO 24 budou v souladu s předpisem L-14 doplněny nové osvětlovací stožár v blízkosti stávajících hangárů.

### **SO 25 Přeložky kabelů - 2. etapa**

V rámci SO 25 bude provedena přeložka veškerých stávajících kabelů, které se nachází v nově navrhovaných plochách. Přeložka bude provedena do nových tras mimo nové a stávající zpevněné plochy.

### **SO 26 Provozní opatření - 2. etapa**

Náplní tohoto PS je návrh způsobu provozního zajištění leteckého provozu a pojiždění letadel po provozovaných provozních plochách ve vazbě na plochy uzavřené v důsledku realizace předmětné stavby. Jedná se o provizorní úpravy stávajícího systému světelného

zabezpečovacího zařízení (SZZ) a zajištění denního značení nepoužitelnosti v souladu s čl. 7.1. předpisu L14 – Letiště platného od 13.6. 2005.

### SO 27 Přeložka obslužné komunikace

V rámci SO 27 bude provedena přeložka stávající obslužné komunikace, která v současnosti je napojena na APN Central v její severozápadní části. S ohledem na rozšíření stávající plochy a na nové rozmístění letadel na nové ploše bude provedeno přeložení stávající asfaltové komunikace s napojením do jihozápadní části APN Central v návaznosti na nově vyznačenou komunikaci na APN Central.

Přeložená komunikace bude v šířce dle stávajícího stavu, tzn. 5,50 m s povrchem asfaltovým.

### 7. Předpokládaný termín zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby .....	1. etapa - 2008
	2. etapa - 2009
Ukončení stavby.....	1. etapa - 2008
	2. etapa - 2009

### 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj	Moravskoslezský
Příslušná obec s rozšířenou působností	Kopřivnice
Obec	Mošnov, Sedlnice

### 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Tab. čís.2 - Navazující rozhodnutí

Výčet navazujících rozhodnutí	Správní úřad, který bude rozhodnutí vydávat
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ územní rozhodnutí,</li> <li>➤ stavební povolení,</li> <li>➤ kolaudační rozhodnutí</li> </ul>	Městský úřad Příbor, stavební úřad

## II. ÚDAJE O VSTUPECH

### 1. Půda

Realizací záměru nedojde k záboru zemědělské půdy ani PUPFL. Dotčené pozemky jsou v současné době kategorizovány jako půda ostatní a mají charakter trvalých travních porostů mezi ostatními zpevněnými letištními plochami.

Realizací investičního záměru dojde ke zmenšení plochy trvalých travních porostů o betonové a asfaltové plochy.

Tab. čís 3 - Orientační výměry řešených ploch

	Betonová (m <sup>2</sup> )	Asfaltová (m <sup>2</sup> )	Celkem (m <sup>2</sup> )
1.etapa	0	11 410	11 410
2.etapa	8 160	1 520	9 680
celkem	8 160	12 930	21 090

Vzhledem k rozloze současných zpevněných ploch Letiště Leoše Janáčka se jedná o nepatrné plošné zvýšení. Celková rozloha zpevněných letištních ploch je 743 440m<sup>2</sup>, z toho vzletová dráha 290 500m<sup>2</sup>, pojezdové plochy 112 000m<sup>2</sup> a ostatní plochy včetně odstavných ploch 340 940m<sup>2</sup>. Zvýšení celkové rozlohy zpevněných ploch bude pro 1. etapu o 1,53%, pro 2. etapu o 1,30%, celkem vlivem investičního záměru o 2,83%.

## 2. Voda

### 1. Odběr a spotřeba vody

#### *Období výstavby*

Pitná voda bude zajištěna pro sociální potřeby při výstavbě obvyklým způsobem. Výše spotřeby bude relativně malá a nebude mít vliv na zásobování obyvatelstva pitnou vodou, předpoklad je maximálně cca 80 l/pracovníka/den.

Technologická voda pro přípravu betonových směsí bude zajišťována přímo v betonárnách, hotová směs bude dovážena na stavbu. Betonové směsi budou vyráběny ve stávajících betonárnách, které mají zajištěn dostatečný přísun vody. Případná potřeba vody přímo na stavbě (např. pro zkrápění komunikací v době nepříznivých klimatických podmínek) bude zajišťována v rámci zabezpečení dodávky prací dodavatelem stavebních prací. Nároky na spotřebu vody pro tyto účely jsou časově omezené na dobu výstavby. Budování nových přípojek vody není nutné. Voda pro tyto účely bude dovážena ve speciálních cisternových automobilech s čistícími nástavci, ani zde se nebude vyžadovat výstavba vodovodních přípojek.

Pro stavbu asfaltových komunikací nebude voda potřebná, pro případné skrápění vozovky během stavby bude zajištěna také dodavatelem stavby s dovozem vody na místo cisternou.

#### *Období provozu*

V období provozu je možné uvažovat se spotřebou vody pouze při zimní údržbě nebo při mytí zpevněných ploch. Spotřeba vody pro mytí tohoto povrchu je velmi proměnlivá a závisí zejména na četnosti a na stupni znečištění, proto je spotřeba těžko odhadnutelná. Ve fázi provozu se nepředpokládá významný nárok na přísun vody pro čištění povrchu zpevněných ploch, bude se jednat o výjimečnou situaci, kterou není možno kvantifikovat.

Spotřeba vody nebude pro provoz předmětné komunikace rozhodujícím ani omezujícím faktorem.

Technologické a splaškové vody záměr produkovat nebude.

### 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

#### Elektrická energie

Řešení elektrické energie v souvislosti s výstavbou zpevněných letištních ploch bude spočívat v zabezpečení stavebních prací. Toto zabezpečení nevyžaduje výstavbu nových sítí nebo zvýšení stávajících příkonů.

Další část elektrické energie bude zapotřebí pro případné vytápění zařízení staveniště, pokud bude nutné. Jedná se o malé množství, co do využití časově omezeného na zimní období výstavby dle doby provádění prací.

V období provozu bude elektrická energie třeba pro doplněné plošné osvětlení.

Předpokládaný příkon plošného osvětlení APN činí cca 3kW a letištních světel (světelné vytýčení hrany APN) cca 1 kW , celkem tedy cca 4 kW.

Jiné energie nebudou třeba.

#### Stavební materiály

Spotřeba materiálů pro konstrukci zpevněných ploch bude odpovídat požadavkům na výstavbu profilu betonových a asfaltových objektů pro pohyb letadel s odpovídající nosností podle předpokládaného pohybu letadel kategorií C a D.

Množství použitých materiálů je odvislé od plochy řešené v jednotlivých etapách a dle jednotlivých typů zpevněných ploch na budoucím rozšíření odbavovací plochy letiště. Pro výstavbu zpevněných ploch budou použity štěrkodrt', kamenivo zpevněné cementem, obalované kamenivo. Jako svrchní plocha budou položeny beton a asfaltový beton s požadovanou únosností.

#### Materiál pro začištění okrajů zpevněných ploch

Pro začištění nově vzniklých okrajů zpevněných letištních ploch budou použity v souladu s bezpečnostními předpisy a ČSN betonové tvarovky (obrubníky), které budou zapuštěny do terénu na úroveň horního okraje letištní vozovky.

### 4. Nároky na dopravní infrastrukturu

#### *Doprava v době výstavby*

Posuzovaný záměr bude realizován za provozu, případně omezeného provozu Letiště Leoše Janáčka Ostrava.

Jeho realizace (stavební práce) nevyžaduje vytvoření dalšího dopravního napojení, ani neznamená jiný významný nárok na dopravní infrastrukturu, která by v území nebyla v současnosti řešena. Vlastní stavba vyžaduje dopravu stavebního materiálu. Tyto vstupní materiály budou dovezeny po stávajících komunikacích. Dopravní náročnost této přepravy odpovídá běžným požadavkům na zabezpečení stavby obdobného rozsahu v území. Pro vlastní provedení stavby bude zpracován plán organizace výstavby s ohledem na dopravní zabezpečení stavby, neboť doprava v rámci stavby bude přímo ovlivňovat stávající dopravní obslužnost v území a může ji negativně ovlivňovat, pokud nebude řešení stavební dopravy odpovídat požadavkům na zabezpečení dopravní obslužnosti předmětného území.

## ***Doprava v době provozu***

V období provozu rozšířené odbavovací plochy nebudou kladeny nároky na dopravní infrastrukturu. Využívání těchto ploch souvisí s provozem letiště, návaznost na ostatní dopravní síť bude zajištěna ve stávajícím režimu.

### **III. ÚDAJE O VÝSTUPECH**

#### **1. Ovzduší**

##### ***a) Období výstavby***

##### *Hlavní bodové zdroje znečištění ovzduší*

Při realizaci stavby se nepředpokládá vznik žádného bodového zdroje znečištění ovzduší.

##### *Hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší*

Plošným zdrojem znečištění ovzduší bude celé území staveniště, zejména při provádění zemních prací (demolice určených úseků stávajících zpevněných ploch, odkop terénu, násypy pod objekty a výkopy základů). Plocha tohoto zdroje znečištění ovzduší bude přibližně stejná se zastavěnou plochou.

Zdrojem znečištění ovzduší bude polévatý prach z prováděných zemních prací, z povrchu ploch zbavených vegetace, prach zvířených nečistot nanesených vozidly na přístupové komunikace z prostoru vlastní stavby.

Množství těchto tuhých emisí bude závislé na řadě vzájemně se ovlivňujících podmínek, zejména na:

- okamžitých klimatických podmínkách (směru a rychlosti větru, teplotě, srážkách, vlhkosti, apod.)
- velikosti obnažených ploch a ploch, na kterých budou probíhat zemní práce
- frekvenci průjezdu vozidel a jejich pojezdni rychlosti
- znečištění na dopravních komunikacích

Emise z tohoto zdroje budou zahrnovat primární i sekundární prašnost, budou do značné míry nahodilé a jejich množství se nedá stanovit. Pravidelným skrápěním, údržbou a čištěním komunikací a manipulačních ploch se prašnost výrazně omezí.

##### *Hlavní liniové zdroje znečištění ovzduší*

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší během výstavby bude převoz skřívky ornice, výkopových zemin, doprava stavebního materiálu. Emise škodlivin ze spalovacích motorů osobních a nákladních aut není konstantní, je závislá na technické úrovni, stavu a pracovním režimu automobilového motoru. Jedná se dočasný zdroj, který bude dle předpokládaného harmonogramu výstavby trvat cca 4 měsíce.

Nejnepříznivější situace nastává při neplynulé, pomalé, případně přerušované jízdě včetně volnoběhu. Výfukový plyn každého vozidla je velmi různorodá směs nejruznějších komponentů, z nichž nejdůležitější jsou ty, jejichž koncentrace a škodlivé účinky představují akutní hygienické nebezpečí. Jsou to zejména oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), uhlovodíky (C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>), oxid siřičitý (SO<sub>2</sub>), olovo (Pb) a polévatý prach. Koncentrace těchto škodlivin v ovzduší jsou závislé zejména na hodnotách emisních faktorů (g·l·km<sup>-1</sup>), intenzitě a skladbě dopravy, topologii terénu, charakteru okolní zástavby komunikace a meteorologických podmínkách, především větru.



**b) Období provozu stavby**Hlavní bodové zdroje znečištění ovzduší

- nebudou se vyskytovat

Hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší

- nebudou se vyskytovat

Hlavní liniové zdroje znečištění ovzduší

Liniové zdroje znečištění ovzduší se nebudou významně lišit od současných liniových zdrojů znečištění ovzduší, neboť investiční záměr pouze umožní snadnější přístup k letištnímu terminálu pro kategorie letadel C a D oproti současnosti, kdy je tato plocha využívána především letadly kategorie B. Harmonogram provozu zahrnuje pouze dojezd letadel k leteckému terminálu, zastavení motorů a po odbavení a nástupu cestujících start motoru a odjezd letadla směrem k přiblížovací a startovací dráze letiště. Všechny fáze dopravního režimu jsou již v současné době v lokalitě provozovány. Oproti současnému stavu se pouze letadla kategorií písmene C a D přiblíží o řádově desítky metrů směrem k novému odbavovacímu terminálu. Tento zdroj znečištění ovzduší proto nebyl hodnocen jako samostatná položka.

Po vyhodnocení předpokládaných vlivů záměru změnu imisní situace v okolí Letiště Leoše Janáčka Mošnov s projektanty a investorem nebyla zpracována specializovaná rozptylová studie škodlivin, neboť vliv řešeného záměru se na imisní situaci v budoucnosti nemůže projevit.

**2. Odpadní vody*****Dešťové vody***

Odvodnění zpevněných ploch bude zabezpečeno jejich napojením na stávající systém drenáže a odvodnění celého letiště Mošnov. Plochy budou vyspádovány tak, aby dešťové vody odtékaly směrem k současným dešťovým vpustím. Dešťové vody jsou čištěny v systému čištění odpadních vod ze zpevněných ploch letiště Mošnov a jsou vybaveny lapači písku a štěrku a odlučovači ropných látek. Definitivním recipientem vyčištěných dešťových vod je tok Odry.

Množství dešťových vod:

Intenzita deště = 150 l/s\*ha

Tab. čís. 4 – Množství odváděných dešťových vod

	plocha (ha)	koeficient odtoku	objem dešťových vod
Plocha etapa 1:	1,1410	0,9	154,0 l/s
Plocha etapa 2:	0,9680	0,9	130,7 l/s
Celkem po realizaci:	2,1090	0,9	284,7 l/s

Tyto dešťové vody budou svým objemem představovat navýšení, které odpovídá procentuální změně rozlohy zpevněných ploch. Kapacita současného systému čištění

dešťové vody ze stávajících zpevněných ploch je schopna zvládnout i předpokládané navýšení, které je ve vztahu k současné produkci dešťových vod nevýznamné.

### 3. Odpady

Odpady z hodnoceného záměru lze rozdělit:

- odpady vznikající při výstavbě (zařízení staveniště, odpady ze stavby)
- odpady z vlastního provozu rozšířené odbavovací plochy

#### a) *Odpady vznikající při výstavbě*

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a příslušnými prováděcími vyhláškami.

V průběhu výstavby budou vznikat běžné odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu (zemní a stavební práce, stavební práce, apod.).

Druhová skladba odpadů a odhad množství byla stanovena na základě zkušeností projektanta s obdobnými provozy. Odpovědnost za nakládání s odpady vznikajícími s realizací záměru bude upřesněna v příslušné smlouvě uzavřené mezi investorem a dodavatelem stavby. Zneškodňování těchto odpadů bude zajištěno servisním způsobem u specializovaných firem s příslušným oprávněním.

Odpady, které budou vznikat během výstavby, budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění budou odpady odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Nebezpečné odpady rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (v případě shromažďovacích nádob s nebezpečnými odpady budou tyto nádoby opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady). S obaly bude nakládáno v souladu se zákonem č. 477/2001 Sb.

#### Způsob nakládání s odpady:

- 1 - využití (palivo, regenerace, recyklace, rekultivační práce v místě vzniku)
- 2 - odstranění (uložení na skládku, spalování apod.)
- 3 - biologická úprava

N - nebezpečný odpad O - ostatní odpad

Tab. čís. 5 - Přehled vznikajících odpadů z výstavby a předpokládaný způsob nakládání s nimi

Kód odpadu	Druh odpadu	Množství (t)	Kategorie	Způsob nakládání s nimi
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné	0,005	N	2

Kód odpadu	Druh odpadu	Množství (t)	Kategorie	Způsob nakládání s nimi
	nebez. látky			
08 11 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 11 11	0,005	O	2
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	0,050	O	1
15 01 06	Směsné obaly	0,070	O	2
17 01 01	Beton	11	O	1
17 02 01	Stavební odpad – dřevo	7	O	1
17 04 05	Stavební odpad – železo, ocel	12	O	1
17 04 07	Směsné kovy	0,5	O	1
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	7	O	2
17 03 01	Asfaltové směsi s obsahem dehtu	3	N	1
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	2	O	1
17 05 04	Zemina a kamení	28 000	O	2
17 09 04	Směsný stavební odpad neuvedený pod 17 09 01,17 09 02,17 09 03	32	O	2
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	21	O	3
20 03 01	Směsný komunální odpad	12	O	2

**b) Odpady z vlastního provozu rozšířené odbavovací plochy letiště**

Při nakládání s odpady se bude postupovat rovněž ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. a jeho platných dodatků a prováděcích vyhlášek č. 381/2001 Sb., 383/2001 Sb. a 384/2001 Sb. Během provozu zpevněných letištních ploch budou tyto odpady vznikat v zanedbatelném množství.

Původce odpadů je podle § 16 zákona č. 185/2001 Sb. povinen:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů,
- vzniklé odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě,
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich odstranění,
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,

- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečovat odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí,
- vést evidenci odpadů,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout úplné informace související s odpadovým hospodářstvím.

Tab. čís. 6- Přehled vznikajících odpadů z provozu zpevněných ploch letiště Mošnov a předpokládaný způsob nakládání s nimi

Kód odpadu	Druh odpadu	kategorie	množst. t/rok	Způsob nakládání s nimi
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	16	3
20 03 03	Uliční smetky	O	5	2

Poznámka: nakládání s odpady vznikající jako součást údržby zpevněných ploch se stane součástí nakládání s odpady ze současných provozovaných zpevněných ploch letiště Mošnov

způsob nakládání s odpady:

- 1 - využití (palivo, regenerace, recyklace)
  - 2 - odstranění (uložení na skládku, spalování)
  - 3 - biologická úprava
- O - ostatní odpad

#### 4. Hluk

Pro posouzení hlukové situace v zájmovém území byla zpracována hluková studie, která je přílohou tohoto oznámení (příloha čís. 5). Studie byla zpracována pro posouzení vlivu dopravního hluku z provozu letištních ploch při provozu jiného typu letadel v blízkosti leteckého terminálu za účelem zjištění souladu s ustanoveními §§ 10 a 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

##### a) *Období výstavby*

K dopravě stavebních materiálů pro výstavbu, odvozu skrývek a dopravy výkopových a násypových materiálů bude využívána silniční doprava.

Plošným zdrojem hluku bude plocha staveniště. Zde bude hluk způsoben provozem stavebních mechanismů a pojezdy nákladních automobilů se stavebními materiály. Hluk na ploše staveniště se předpokládá nepřetržitě v době 7.00 - 21.00 hod s akustickým výkonem 105 dB (např. bagr, čelní nakladač, atp.). Tento režim nebylo nutné posuzovat jako samostatnou součást hlukové studie.

##### b) *Období provozu*

Stávajícími liniovými zdroji hluku je dopravní hluk z pozemního provozu letadel typu B v blízkosti leteckého terminálu a dalších strojů a zařízení, která souvisí s provozem letiště. Tato situace byla použita jako porovnávací pro hodnocení očekávané situace tvořené pohybem letadel typu C a D v dotčené letištní ploše v blízkosti leteckého terminálu.

Byly hodnoceny dvě hlukové situace

- Rok 2007 - stávající stav, situace na letištní ploše bez realizace investičního záměru
- Rok 2010 - po výstavbě, situace na letištní ploše po realizaci investičního záměru

Tab. čís. 7 - Průměrné denní intenzity letecké pozemní dopravy v blízkosti terminálu – rok 2007 a 2010 bez vlivu záměru a po jeho realizaci

Pro rok 2007 se v provozu na letišti předpokládá	
celkový počet pohybů za rok	28700
počet letových dnů	365
celkový počet pohybů v denní době	25830
průměrný počet pohybů v denní době za den	71
celkový počet pohybů v noční době	2870
průměrný počet pohybů v noční době za den	8
a skladba kategorií letadel	
jedno a dvumotorové vrtulové letouny do 5,7 t	55%
vrtulové dopravní letouny nad 5,7 t	23.7%
proudové dopravní letouny do 80 t	21%
proudové dopravní letouny nad 80 t	0.3%
Pro rok 2010 se v provozu na letišti předpokládá	
celkový počet pohybů za rok	41800
počet letových dnů	365
celkový počet pohybů v denní době	36620
průměrný počet pohybů v denní době za den	103
celkový počet pohybů v noční době	1480
průměrný počet pohybů v noční době za den	11
a skladba kategorií letadel	
jedno a dvumotorové vrtulové letouny do 5,7 t	55%
vrtulové dopravní letouny nad 5,7 t	22%
proudové dopravní letouny do 80 t	22.2%
proudové dopravní letouny nad 80 t	0.8%

Hluková situace byla posuzována ve třech výpočtových bodech:

Výpočtový bod č. 1 - východní okraj zástavby obce Albrechtický, 3 m nad úrovní terénu

Výpočtový bod č. 2 - západní okraj zástavby obce Mošnov, 3 m nad úrovní terénu

Výpočtový bod č. 3 - severní okraj zástavby obce Sedlnice, 3 m nad úrovní terénu

Tab. čís. 8 - Hladiny dopravního hluku, rok 2007, stav bez realizace investičního záměru

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] TWY	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] RWY	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] celkem
denní doba				
1	3.0	31.2	53.9	53.9
2	3.0	27.1	47.0	47.0
3	3.0	27.7	46.4	46.4
noční doba				
1	3.0	22.8	49.4	49.4
2	3.0	21.5	42.7	42.8
3	3.0	18.7	41.0	41.1

### a) Hluk v chráněném vnitřním prostoru staveb

Hluk uvnitř staveb pronikající zvenčí nebyl hodnocen, v potenciálně dotřeném okolí se nevyskytují budovy, které nesouvisí s letištním provozem a jejichž vnitřní prostor by mohl být ovlivněn realizací investičního záměru.

Tab. čís. 9 - Hladiny dopravního hluku, rok 2010, stav po realizaci investičního záměru

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] TWY	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] RWY	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] celkem
denní doba				
1	3.0	32.7	55.4	55.5
2	3.0	28.9	48.1	48.1
3	3.0	29.3	47.1	47.2
noční doba				
1	3.0	23.9	49.9	49.9
2	3.0	20.4	43.0	43.0
3	3.0	20.0	42.0	42.0

### b) Hluk v chráněném venkovním prostoru

Dle Nařízení vlády č. 148/20006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 11, odst. 5, se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro hluk z leteckého provozu stanoví pro celou denní dobu  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$  a pro celou noční dobu  $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$  (vztahuje se na charakteristický letový den)

Na základě výsledků uvedených v tab. č. 7 a 8 lze konstatovat, že **vlivem provozu rozšířené odbavovací plochy letiště Ostrava – Mošnov, v chráněném venkovním prostoru, definovaném v souladu s § 30, odst. 3) zákona 258/2000 Sb. nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z leteckého provozu v denní době i v noční době.**

## 5. Vibrace

Vibrace se mohou projevit pouze v časově omezeném období výstavby. Mohou být generovány používanými stavebními mechanismy (mechanická nebo motorová bourací kladiva) pro rozrušování stávajících zpevněných povrchů a stavebních konstrukcí a mechanismy pro hutnění zemin, případně stroje pro zakládání staveb a vibrátory na hutnění betonu.

## 6. Záření radioaktivní a elektromagnetické

Při výstavbě a následném provozování komunikace se nepředpokládá existence zdrojů radioaktivního, elektromagnetického ani ionizujícího záření.

Podle odvozené mapy radonového rizika Moravskoslezského kraje spadá zájmové území do kategorie nízkého až přechodného radonového rizika z geologického podloží (Mapa 1:200000, ČGÚ 1971).

## 7. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru je možno očekávat pouze rizika spojená se silniční dopravou a přepravou nákladu na místo stavby, přičemž riziko havárie s vážnými důsledky na životní prostředí a zdraví obyvatel není příliš pravděpodobné.

Vzhledem ke vzdálenosti stavební lokality od obytné zástavby je riziko ohrožení obyvatelstva velmi nízké, a to i v případě mimořádné události.

Za mimořádné události s negativním vlivem na životní prostředí, bezpečnost a zdraví obyvatel lze považovat především únik závadných látek (pohonných hmot, maziv) případně vznik požáru.

Nejzávažnější rizika poškození nebo ohrožení životního prostředí, případně lidského zdraví lze specifikovat zhruba v rozsahu a počtu pravděpodobnosti takto:

- riziko úniku látek škodlivých vodám a látek škodlivých zdraví při havárii v dopravě nebo z odstaveného letadla či technického vozidla zabezpečujícího provoz
- únik látek škodlivých zdraví a škodlivých vodám při mimořádné události (požár ap.)
- únik škodlivých zplodin hoření při požáru

Pravděpodobnost kontaminace podzemních vod při úniku ropných látek nebo jiných látek škodlivých vodám mimo vozovku je nízká. Hladina podzemní vody je v poměrně značné hloubce pod povrchem (6-8 m) a je hydraulicky chráněna vrstvou omezeně propustného jílu s nízkou plasticitou.

Během provozu záměru spočívají rizika havárií v provozu letecké techniky. Letištní předpisy obsahují řadu technických a organizačních opatření, která tato rizika minimalizují. I v případě úniku závadných látek na letištní plochu a jejich smyvu do dešťové kanalizace je systém čištění odpadních vod letiště Mošnov vybaven pro lapáky štěrku a písku pro ochranu povrchové vody v recipientu před znečištěním a na základě dlouhodobých zkušeností nedochází k havarijním stavům v okolních recipientech ani v definitivním recipientu, jímž je řeka Odra. Kapacita systému dostačuje i pro projektované rozšíření odbavovací plochy.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### 1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

#### a) *Chráněná území*

Plocha investičního záměru rozšíření odbavovacích letištních ploch, která se nachází na východní hranici průmyslové zóny Mošnov v blízkosti leteckého terminálu, nespadá do zvláště chráněného území ve smyslu § 12, 13, 14 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. To znamená, že neleží na území národního parku, chráněné krajinné oblasti, přírodního parku, národní přírodní rezervace, přírodní památky ani přechodně chráněné plochy.

Nachází se však v chráněném ložiskovém území (CHLU) Čs. část Hornoslezské pánve č. 714400000.

Nejbližší chráněná území, jsou:

#### ◆ **CHKO Poodří**

nachází se ve vzdálenosti cca 2 km západním směrem od hranice zájmového území a jedná se o úzké (0,5 až 4,5 km), podlouhlé (cca 34 km) území rovinného a pahorkatinnatého terénu v severní části Moravské brány, rozkládající se na 8150 ha. Předmětem ochrany je především niva s přirozeným tokem řeky Odry, jejími přítoky a několika rybníčními soustavami. Vzhled je dotvářen množstvím zeleně a zbytky lužních lesů. V mokřadní krajině je bohatý výskyt ptactva jak trvale hnízdícího, tak stěhovavého a dalších vzácných a ohrožených druhů fauny a flóry. Od r. 1993 je součástí mezinárodní sítě mokřadů. V CHKO Poodří bylo do současnosti prokázáno 18 druhů ohrožených rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., z toho 6 kriticky (např. kotvice plovoucí, nepukalka plovoucí, plavín štítnatý) a 4 silně ohrožené (např. krušík polabský, růžkatec potopený). Z fauny je zde zastoupeno 153 živočišných taxonů zařazených do zmíněné vyhlášky, z nich 24 je v kategorii kriticky ohrožený. Jsou to například: velevrub malířský, žábronožka sněžní, ouklejka pruhovaná, čolek velký, skokan skřehotavý, bukač velký, břehouš černoocasý, chřástal malý, luňák hnědý, morčák velký, ostralka štíhlá a další.

#### ◆ **přírodní rezervace Kotvice**

nachází se ve vzdálenosti cca 2 km od plánovaného záměru a je součástí CHKO Poodří. Jde o část rybníční soustavy, která je významná rozsáhlým litorálem, podmáčenými lesy na terasovém svahu s prameništi. Lokalita je význačná také z ornitologického a botanického hlediska.

#### ◆ **přírodní rezervace Koryta**

nachází se rovněž v CHKO Poodří, západně od zájmového území, přibližně ve vzdálenosti 3,5 km od jeho hranice a vyznačuje se lužním porostem s prameništím mokřadem s výskytem několika ohrožených druhů rostlin a bezobratlých živočichů.

#### ◆ **přírodní památka Pusté nivy**

rozkládá se západním směrem od zájmového území ve vzdálenosti asi 8 km. Jde o malý lesík v nivě řeky Odry, který se nachází pod jejím soutokem s Jičínkou. Tato



přírodní památka je charakteristická mohutnými "trsy" několika kmenů lípy srdčité, které se dnes vyskytují jen ojediněle a také výskytem několika ohrožených druhů rostlin.

#### ♦ **přírodní památka (PP) Sedlnické sněženky**

Ve vzdálenosti cca 2,0 km jižně od hranice připravované stavby se nachází přírodní památka Sedlnické sněženky, která se rozkládá v široké nivě říčky Sedlnice v intravilánu obce Sedlnice. Předmětem ochrany jsou louky a fragmenty lužních porostů s bohatou populací sněženky podsněžníku (*Galanthus nivalis*). Výměra PP Sedlnické sněženky je 11,00 ha.

#### *b) Ochranná pásma*

V zájmovém území se nevyskytují žádná ochranná pásma vodních zdrojů ani zvlášť chráněných území. Lokalita nespadá do ochranného pásma vodního zdroje, CHOPAV ani do ochranného pásma lesního porostu (dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. v platném znění).

#### *c) Územní systémy ekologické stability (ÚSES)*

V zájmovém území se nenachází žádný biokoridor ani biocentrum nadregionální, regionální ani lokální úrovně.

Nejbližším prvkem ÚSES je regionální biokoridor Sedlnice - Sýkořinec spojující obě v názvu uvedená regionální biocentra. Popsaný úsek regionálního biokoridoru je v současnosti jen částečně funkční (lesní porosty). Velká část regionálního biokoridoru je navržena na stávající zemědělské půdě a cílovým stavem je les. RBC Sýkořinec je tvořeno stávajícími lesními porosty v jihovýchodní části k. ú. Mošnov

Západním směrem od lokality cca 1,8 km leží nadregionální biocentrum (NRBC 92) Oderská niva. Plocha biocentra je 3663,5 ha (v rámci CHKO Poodří 3221,0 ha; vně CHKO Poodří 442,5 ha). NRBC Oderská niva zahrnuje rozsáhlé území nivy řeky Odry v okresech Ostrava, Frýdek-Místek a Nový Jičín. Jedná se o krajinu, v níž zůstaly zachovány funkční ekosystémy vázané na přirozeně meandrující tok Odry a jejich přítoků s rozkolísaným vodním režimem. NRBC Oderská niva je plně funkční reprezentativní biocentrum s prvky unikátních ekosystémů (antropicky pozměněno je jen částečně). Zahrnuje lesní, křovinné, travinné, vodní i mokřadní formace. Biocentrum Oderská niva je vedeno jako biokoridor EECONET (evropská ekologická síť).

Dalším prvkem ÚSES je lokální biokoridor LBK podél vodního toku Lubina. Tento LBK je vzdálen od zájmové plochy cca 2 km a navazuje na lokální biocentra LBC.

#### *d) Významné krajinné prvky*

Přímo v zájmovém území se nenacházejí VKP zaregistrované podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

V nejbližším okolí zájmové lokality se pak nacházejí:

- řeka Odry, Lubina, Sedlnice, Albrechtický potok,
- vodní plochy Kačák, Kotvice, Nový rybník, Dolní Bartošovické rybníky,
- nivy řek Odry a Lubiny,

- lesy v nivách řek Odry a Lubiny a les poblíž železničního nádraží Sedlnice.

#### e) *Natura 2000*

Na zájmovém území neleží žádný z prvků soustavy Natura 2000. Nejblíže leží evropsky významná lokalita (EVL) a ptačí oblast (PO) Poodří.

##### **Evropsky významná lokalita Poodří (EVL - kód: CZ0814092)**

EVL byla vyhlášena nařízením Vlády ČR č.132/2005 Sb. na ploše 5235 hektarů. Jedná se o údolní nivu řeky Odry jihovýchodně od Ostravy v úseku Jistebník - Studénka - Mankovice, včetně jejích říčních teras. Předmětem ochrany EVL jsou následující přírodní stanoviště:

- 3130 - Oligotrofní a mezotrofní stojaté vody nížinného a subalpinského stupně kontinentální a alpské oblasti a horských poloh a jiných oblastí s vegetací tříd Littorelletea uniflorae nebo Isoëto-Nanojuncetea
- 3140 - Tvrdé oligo-mezotrofní vody s benthickou vegetací parožnatek
- 3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition
- 6440 - Nivní louky říčních údolí svazu Cnidion dubii
- 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (Arrhenatherion, Brachypodio-Centaureion nemoralis)
- 7140 - Přejímová rašeliniště a třasoviště
- 9170 - Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum
- 91E0\* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
- 91F0 - Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), jilmem habrolistým (*Ulmus minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo jasanem úzkolistým (*Fraxinus angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*).

(Poznámka: symbol \* označuje prioritní typy přírodních stanovišť)

Mezi další předměty ochrany EVL Poodří patří následující evropsky významné druhy živočichů:

- svinutec tenký (*Anisus vorticulus*)
- kuňka ohnivá (*Bombina bombina*)
- ohniváček černočárý (*Lycaena dispar*)
- modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*)
- piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*)
- páchník hnědý (*Osmoderma eremita* \*)
- čolek velký (*Triturus cristatus*)
- velevrub tupý (*Unio crassus*)

(symbol \* označuje prioritní typy přírodních stanovišť):

##### **Ptačí oblast Poodří (SPA CZ0811020)**

rozkládá se na ploše 8 063 hektarů. Tato oblast je charakteristická zachovalou, každoročně zaplavovanou nivou řeky Odry, soustavami rybníků, systémem ramen a tůň a vlhkými loukami. Poodří je ornitologicky významné území především pro vodní a bažinné ptáky jak v době hnízdění, tak při tahu.

Poodří je rovněž významným místem odpočinku na jedné z hlavních evropských tahových cest. Rybníky jsou soustředěné do pěti soustav (více než 50 rybníků o celkové ploše 700 ha). Jsou to eutrofní nížinné rybníky s průměrnou hloubkou 1 m a bohatými litorálními porosty orobinců, zblochanu či rákosu.

Hnízdí zde potápka černokrká (*Podiceps nigricollis*), bukač velký (*Botaurus stellaris*), husa velká (*Anser anser*), zrzohlávka rudozobá (*Netta rufina*), hohol severní (*Bucephala clangula*), čírka modrá (*Anas querquedula*) a lžičák pestrý (*Anas clypeata*). Na tahu jsou hojní kromě kachen a racků bahňáci, především čejka chocholátá (*Vanellus vanellus*).

Charakteristickými ptáky vázanými svým hnízdištěm na vodní toky jsou ledňáček říční (*Alcedo atthis*), břehule říční (*Riparia riparia*) a písík obecný (*Actitis hypoleucos*). Na vlhkých loukách je význačným druhem chřástal polní (*Crex crex*).

Druhy, jež jsou hlavním předmětem ochrany, jsou: bukač velký (*Botaurus stellaris*) v počtu 1-5 hnízdících párů, kopřivka obecná (*Anas strepera*) v počtu 400-450 protahujících jedinců, ledňáček říční (*Alcedo atthis*) v početnosti 15-25 hnízdících párů a moták pochop (*Circus aeruginosus*) v početnosti 30-35 hnízdících párů. Další druhy, jež se vyskytují na této lokalitě, jsou: bukáček malý, chřástal kropenatý, chřástal malý, chřástal polní, čáp bílý, datel černý, husa běločelá, husa polní, husa velká, lejsk bělokrký, lelek lesní, luňák hnědý, lžičák pestrý, orel mořský, rybák černý, strakapoud prostřední, ťuhýk obecný, včelojed lesní a žluna šedá.

#### **f) Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Na zájmové ploše, ani v její těsné blízkosti se nevyskytuje žádný objekt historického nebo kulturního významu. Archeologické nálezy se nepředpokládají, neboť v této lokalitě doposud žádné nebyly. Ve státním seznamu nemovitých kulturních památek je v Mošnově zapsána pouze kamenná křtitelnice, která však byla v roce 1983 převezena do lapidária v Novém Jičíně.

Velkým přínosem pro rozvoj obce Mošnov se stalo vybudování letiště v letech 1955-1960. Letiště bylo z části využíváno jako civilní, ale většinou sloužilo k vojenským účelům. V roce 1993 byly z letiště odveleny vojenské jednotky a celý prostor je kromě letecké přepravy využíván ke komerčním a podnikatelským účelům. Investiční záměr má za cíl zajistit podmínky pro další rozvoj tohoto dopravního uzlu, který slouží v současnosti jako mezinárodní letiště s dostatečnými parametry technického zázemí (přistávací dráha, letecký terminál).

#### **g) Obyvatelstvo**

K 31.12.2004 měla Obec Mošnov rozlohu 1207 ha a počet obyvatel byl 672.

#### **h) Krajina, krajinný ráz**

Území stavby se nachází na východním okraji nově budované průmyslové zóny uvnitř areálu Letiště Leoše Janáčka Mošnov, které je již dlouhodobě využíváno jako plocha využívaná pro technické zázemí leteckého provozu. V dřívější době zaujímal značnou část letiště Ostrava – Mošnov vojenská zóna, v současné době převládá osobní letecká doprava s perspektivou posílení nákladní letecké dopravy (cargo). V územním plánu obce Mošnov je plocha letiště evidována jako území pro plochy a stavby občanské vybavenosti a plochy ostatní (ÚPA). Celé zájmové území bylo a stále je vystaveno intenzivnímu působení antropogenních vlivů v souvislosti s provozem letiště, zvýšeným podílem dopravy, intenzivním využíváním zemědělské půdy a v poslední době i s přípravou a rozšířením průmyslové zóny Mošnov. Výsledkem jsou plochy ekologicky

málo stabilní se zřetelným porušením přírodních struktur. Rozšíření odbavovací plochy, které představuje pouze nepatrné zvětšení zpevněných ploch v areálu letiště Mošnov, tak výrazně negativně neovlivní současný, antropicky modelovaný krajinný ráz. Krajina v místě letiště Leoše Janáčka je rovinatá, odlesněná, s velkým podílem zpevněných ploch, mezi nimi jsou plochy strojně sečených trvalých travních porostů. Dřevinná ani křovinná vegetace se na lokalitě nevyskytuje s výjimkou plošně nevýznamné oblasti kolem letištních a zabezpečovacích budov.

#### *i) Území zatěžované nad míru únosného zatížení*

Dotčené území je dle územního plánu připraveno i nadále pro využívání jako plocha pro letecký provoz. Území není doposud silně zatěžováno průmyslovou činností.

#### *j) Staré ekologické zátěže, extrémní poměry v území*

Přítomnost ekologických zátěží vyžadujících realizaci nápravných opatření nebyla v zájmovém území zjištěna. Dle výsledků průzkumných prací a ekologického auditu provedeného v r. 1999 (Hodný, 2000) lze však přítomnost drobných ohnisek znečištění předpokládat v místech, kde bylo v minulosti nakládáno s nebezpečnými látkami. Jedná se zejména o místa, kde se manipulovalo s ropnými látkami, přístřešek pro skladování ropných látek, prostor úložiště leteckých PHM. Všechna tato potenciální ohniska jsou mimo území záměru rozšíření zpevněných ploch. Ve všech případech se jedná o plošně omezená ohniska kontaminace, jejichž míra kontaminace nepřesahuje přijatelná rizika pro lidské zdraví.

## **2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně ovlivněny**

### **2.1 Klíma, ovzduší**

Dle klimatické rajonizace (Quitt 1975) je území charakterizováno třídou MT10, pro kterou je charakteristické dlouhé a teplé a mírně suché léto, krátké přechodné období s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátkou zimou, s krátkým trváním sněhové pokrývky. Dlouhodobá průměrná teplota v měsíci lednu dosahuje -2 až -3 °C, v měsíci červenci +17 až +18 °C. Průměrný srážkový úhrn dosahuje okolo 400 mm ve vegetačním období a 200 až 250 mm v zimním období. Počet dnů se srážkami většími než 1 mm dosahuje v této oblasti 100 až 120 dnů v roce.

Pro přesnější charakteristiku klimatu v zájmovém území lze použít dlouhodobá měření prováděná na meteorologické stanici Mošnov, která je umístěna na letišti Ostrava - Mošnov.

*Tab. čís. 10 - Celková větrná růžice lokality Mošnov*

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Bezvětří	Součet
Součet (%)	11,84	13,09	3,76	2,92	12,83	27,73	10,80	3,48	13,55	100,00

V okolí Mošnova se nenacházejí žádné stanice imisního monitoringu ČHMÚ ani zde v minulosti neprobíhala jednorázová měření imisní zátěže. Nejbližší monitorovací stanice je automatická monitorovací stanice kvality ovzduší číslo 1074 STD-Studénka. Stanice je požadová a slouží ke stanovení celkové hladiny pozadí koncentrací

znečišťujících látek v ovzduší. Stanice popisuje kvalitu ovzduší v oblastním měřítku (do desítek km), a proto může být, do určité míry, použita k popisu kvality ovzduší v zájmovém území. Hodnoty naměřené na stanici v roce 2004 a 2005 jsou uvedeny v následující tabulce. Stanice je provozována Českým hydrometeorologickým ústavem.

Tab. čís. 11 - Koncentrace hlavních znečišťujících látek v ovzduší naměřené na stanici Studénka:

Látka	Průměrná roční koncentrace ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	
	stávající stav	imisní limit
2004		
SO <sub>2</sub>	9,2	50
NO <sub>2</sub>	15,8	40
PM <sub>10</sub>	39,1	40
O <sub>3</sub>	50,8	cílový imisní limit: 120 nesmí být překročen ve více než 25 dnech za rok v průměru za 3 roky
2005		
SO <sub>2</sub>	8,8	50
NO <sub>2</sub>	17,1	40
PM <sub>10</sub>	45,1	40
O <sub>3</sub>	51,0	cílový imisní limit: 120 nesmí být překročen ve více než 25 dnech za rok v průměru za 3 roky

Tab. čís. 12 - Měsíční úhrny srážek (mm), stanice Mošnov (ČHMÚ 1995 – 2006)

Rok/měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1995	19,7	20,6	44,1	40,2	105,0	127,0	54,1	106,0	94,8	7,6	42,7	39,6
1996	32,0	39,9	27,6	81,5	161,0	67,0	50,0	126,0	90,5	61,5	78,3	22,1
1997	29,2	16,8	14,9	26,3	85,4	92,5	351,0	32,3	36,8	29,4	79,6	39,6
1998	23,5	14,5	12,8	31,6	53,1	167,0	107,0	45,2	133,0	84,6	23,3	12,7
1999	16,5	20,2	33,1	72,5	48,9	184,0	97,6	33,3	67,4	44,6	66,2	13,4
2000	21,6	22,4	43,9	48,1	73,2	53,1	207,0	35,8	53,5	35,3	80,2	51,9
2001	57,3	15,5	36,9	91,7	39,9	78,1	192,0	79,5	111,0	20,7	27,6	21,1
2002	10,2	34,2	20,2	23,4	88,2	116,0	65,3	72,3	50,2	69,1	26,9	31,3
2003	15,4	4,2	14,6	25,0	54,5	30,5	109,0	19,8	40,8	87,9	35,8	32,1
2004	15,5	44,7	65,5	23,8	30,3	110,0	42,1	30,9	33,1	67,0	45,9	9,9
2005	23,2	40,6	11,7	43,9	78,8	51,3	94,8	103,3	68,1	5,8	46,2	61,2
2006	38,1	32,9	43,2	76,7	83,8	65,7	11,6	94,3	29,1			

## 2.2 Voda

### Povrchová voda

V blízkosti zájmového území protéká řeka Lubina, která plní funkci regionálního

biokoridoru. Je pravobřežním přítokem řeky Odry, toku I. řádu. Povodí Lubiny má číslo hydrologického pořadí 2-01-01-141, plocha činí 165,28 km<sup>2</sup>. Z hlediska hydrologického režimu náleží zájmové území do oblasti II-B-4-b, což je oblast málo vodná, s nízkou retenční schopností, sezónním doplňováním zásob podzemní vody a maximem stavů v březnu až dubnu, s minimem v září až listopadu.

Tab. čís. 13 - Průtoková charakteristika vodního toku Lubina v profilu Petřvald (dle údajů ČHMÚ).

Tok	Průtok	N-leté průtoky / m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>				
	m <sup>3</sup>	Q <sub>1</sub>	Q <sub>5</sub>	Q <sub>10</sub>	Q <sub>50</sub>	Q <sub>100</sub>
Lubina	1,96	41,3	99,3	131	223	269

### Kvalita vody v řece Lubina:

Jakost vody v profilu: Košatka, v období 2004-2005  
 Číslo profilu: 1165  
 Vodní tok: Lubina  
 Hydrologické pořadí: 2-01-01-145  
 Říční km: 1,9

Tab. čís 14 - Ukazatele znečištění vody v Lubině

ukazatel	jednotka	min.	max.	průměr	medián	C90	C95	imisní limity	třída jakosti
teplota vody	°C	0.2	21.6	9.9	11.0	19.5	21.2	25	
reakce vody (pH)		7.5	8.3	8.0	8.0	8.2	8.3	6 - 8	
elektrolytická konduktivita	mS/m	24.1	69.3	44.2	42.9	64.0	68.2		II.
biochemická spotřeba kyslíku BSK <sub>5</sub>	mg/l	1.2	6.2	2.9	2.6	5.4	5.8	6	III.
chemická spotřeba kyslíku dichromanem	mg/l	6.0	34.0	15.0	15.0	20.0	27.4	35	II.
amoniakální dusík	mg/l	0.04	1.09	0.26	0.12	0.81	1.08	0.5	III.
dusičnanový dusík	mg/l	1.9	6.6	3.4	3.1	5.1	6.3	7	II.
celkový fosfor	mg/l	0.08	1.12	0.46	0.38	1.12	1.12	0.15	V.

Pozn. Imisní limity dle nařízení vlády č.61/2003 Sb. třída jakosti vody dle ČSN 75 7221 (říjen 1998)

### Podzemní voda

Podzemní vody jsou v zájmovém prostoru vázány na nesoudržné kvartérní sedimenty, tj. fluvialní terasové uložení a ledovcové sedimenty. Hladina podzemní vody je volná nebo mírně napjatá a nachází se v úrovni přibližně 260 – 245 m n. m., tj. v hloubce cca 1,3 – 13 m pod terénem. V převážné části plochy zájmového prostoru se hladina nachází v hloubce 4 – 5 m pod terénem, ve větších hloubkách se nachází pouze v prostoru subglaciální deprese na povrchu miocénu, na západním okraji zájmového území. Mocnost zvodně se pohybuje od 0 do 18 m, střední mocnost činí 4,5 m.

Podzemní vodu klasifikujeme jako kalcium bikarbonátů nebo kalcium bikarbonát sulfátovou, slabě až středně mineralizovanou (celková mineralizace vod se pohybuje v rozmezí 170 – 720 mg.l-1, pH se pohybuje v rozmezí 6,0 – 7,6 a je převážně měkká až velmi měkká (2 - 5,3 °N). Koncentrace nad stanovené limity (Vyhláška č. 376/2000 Sb.,

o požadavcích na pitnou vodu) jsou překračovány zejména u Fe a Mn, v jednotlivých případech bylo dále zaznamenáno překročení limitu u  $\text{NH}_4^+$  a  $\text{NO}_3^-$ .

Z hlediska hydrogeologického je zájmové území řazeno do hydrogeologického rajónu 151 - Fluviální a glacienní sedimenty v povodí Odry. Z hlediska charakteristiky mělkých podzemních vod se jedná o region II-B-3, tzn. oblast se sezónním doplňováním zásob a nejvyššími stavy podzemních vody v březnu a dubnu a nejnižšími stavy v září a listopadu. Průměrný specifický odtok podzemní vody je udáván v hodnotě cca  $2 \text{ l.s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$  (Krásný, J. et al., 1982).

Hlavní hydrogeologický kolektor představují kvartérní nesoudržné sedimenty, tj. fluviální štěrky a glacienní písky a štěrky. Kolektor má průlinový charakter. Fluviální štěrkopísky jsou mírně až dosti silně propustné s koeficientem filtrace v rozmezí řádu  $2 \cdot 10^{-5}$  až  $10 \cdot 10^{-5} \text{ m.s}^{-1}$  (Kučera, M. et al., 1991).

### 2.3 Půda, horninové prostředí

V zájmovém území převládají hlinité půdy. Tyto půdy lze charakterizovat jako tmavě hnědé až hnědé půdy. Dle mapy pedogenetické asociace ČR jde o půdy ilimerizované, podzolované. Jedná se o humózní půdu, kterou lze charakterizovat jako hlinito-písčitou až písčito-hlinitou s proměnlivým obsahem drobných štěrků, středně podzolovanou. Ornice zde tvoří horizont o mocnosti cca 0,2-0,3 m, který je vyvinut prakticky na celé ploše zájmového prostoru.

Na základě provedených terénních a laboratorních prací (Průmyslová zóna Mošnov - Pedologický průzkum, AZ GEO, s r.o. listopad 2005) lze z pedologického hlediska konstatovat, že na celém zájmovém území převažuje jediný půdní typ. Jedná se o orníční horizont hnědé barvy, humózní, biologicky oživený i prorostlý kořenovým systémem. Pedologickými pracemi byl potvrzen půdní typ hnědozem luvická, což odpovídá i dle vztahu k BPEJ, dále u ploch nezemědělských byly potvrzeny půdy, které byly ovlivněny působením člověka, a proto je zařazujeme mezi půdní typ antropozem.

Dle BPEJ je možno půdní typ v okolí navrhované stavby zařadit dle kódu – 6.43.00:

- Charakteristika hlavní půdní jednotky 43 - hnědozemě luvické, luvizemě oglejené na sprašových hlínách, středně těžké, ve spodině i těžší, bez skeletu nebo jen s příměsí, se sklonem k převlhčení.
- Charakteristika skeletovitosti a hloubky půdy (tj. 4 a 5 místo označení BPEJ) – jedná se o půdy bezskeletovité (0) s celkovým obsahem skeletu do 10 %. Dle hloubky půdního profilu se jedná o půdu středně hlubokou.

Z výsledků laboratorních analýz můžeme konstatovat, že dle klasifikace Kopeckého, zeminy odpovídají kategorii půdního druhu hlína a dle klasifikace Nováka spadají do kategorie půdní druh hlinitý až písčito-hlinitý. Ve všech laboratorně ověřených případech se tedy jedná o půdy hlinité, případně písčito-hlinité a středně těžké.

Půdy v zájmovém území jsou řazeny převážně k asociaci hlinitých půd. Tyto půdy lze charakterizovat jako tmavě hnědé až hnědé půdy. Dle mapy pedogenetické asociace ČR jde o asociaci ilimerizovaných půd podzolových přírodních a zemědělsky zkulturněných. Jedná se o humózní půdu, kterou lze charakterizovat jako hlinito-písčitou až písčito-hlinitou s proměnlivým obsahem drobných štěrků, středně podzolovanou.

Zájmové území je tvořeno sedimenty miocénního a kvartérního stáří. Miocénní sedimenty jsou zastoupeny šedými, zelenošedými vápnitými jíly s proměnlivým podílem prachovité a písčité složky. Povrch miocénu je v převážné části zájmového prostoru

poměrně plochý a v základních rysech konformní s povrchem terénu. Hloubka stropu miocénních jíílů je zde 8 až 9 m pod terémem, pouze na západním okraji zájmového území se povrch miocénu prudce noří ve svahu subglaciální deprese, jejíž osa se nachází západně od zájmového území. Hloubka stropu miocénu zde dosahuje více než 25 m.

Kvartérní sedimenty jsou zastoupeny fluviálními terasovými uloženinami, reprezentovanými jílovitopísčitémi štěrky, které jsou překryty eolickými sedimenty charakteru jíílů až písčitéch jíílů, tuhé až pevné konzistence. Povrch území pokrývají humózní hlíny (ornice) a v místech staveb nebo prostorech, kde byl původní povrch terénu nivelován v souvislosti s výstavbou letiště, antropogenní uloženiny.

## 2.4 Flora a fauna

Podle biogeografického členění ČR náleží oblast k Hercynské podprovincii – rozhraní mezi Pooderským bioregionem, 2.4 a Podbeskydským bioregionem, 3.5 (Culek 1996). Zájmové území je součástí fyto geografické oblasti mezofytikum, fyto geografického obvodu Karpatské mezofytikum a fyto geografického okresu 83. Ostravská pánev (Skalický 1988). Podle geobotanické rekonstrukce (Neuhäuslová et al. 1998) je vegetace daného území charakterizována jako vegetace dubohabrových hájů (Carpinion betuli). Aktuální stav uvedené geobotanické rekonstrukci neodpovídá. Významnou měrou se na přeměně vegetace podílí zemědělská činnost a rozvoj dopravní infrastruktury regionu. V daném ohledu se jedná zejména o výstavbu a provoz letiště Ostrava-Mošnov (dříve též provoz s tím spojeného vojenského objektu), který znamenal odstranění většiny vzrostlé vegetace v dosahu letištní plochy. Tomu odpovídá i zařazení pozemků dle katastru nemovitostí jako ostatní plocha a podle způsobu využití jsou vedeny v katastru nemovitostí jako ostatní komunikace, jiná plocha a manipulační plocha. Nenachází se zde žádné vzrostlé stromy, pouze travní porost.

Tato bezlesá luční vegetace je oživena zejména motýly, rovnokřídlými a blanokřídlými. Relativně významné zastoupení má i řád rovnokřídlých a to hlavně co do celkové abundance. Jedná se vesměs o běžné euryvalentní druhy fytofágů typické pro ruderalizované plochy. Z druhů zvláště chráněných zákonem podle prováděcí vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. zákona ČNR o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. byl v lokalitě PZ Mošnov zaznamenán výskyt tří druhů čmeláků rodu *Bombus*, střevlík *Carabus scheidleri helleri*, svižník *Cicindela campestris*, zlatohlávek *Oxythyrea funesta* a otakárek *Papilio machaon*. Všechny sedm zvláště chráněných druhů náleží do kategorie „ohrožený“. Mezi chráněné druhy (viz novelizovaný zák. 114/1992 Sb.) je možno dále zařadit také ohniváčka *Lycaena dispar*, který je chráněn na základě implementované směrnice EU č. 92/43/EHS (Literatura č.1). Z důvodu migrace živočichů a jejich větších nároků na životní prostor uvádíme druhy žijící i v blízkém okolí zájmového území, dle Biologického hodnocení zpracovaného pro výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Mošnov.

V okolí sledovaného území byl zaznamenán výskyt celkem 160 druhů obratlovců, z toho 6 druhů obojživelníků, 3 druhů plazů, 116 druhů ptáků a 35 druhů savců. Ze zákonem chráněných druhů obojživelníků a plazů byl zaznamenán výskyt jednoho kriticky ohroženého druhu, skokana skřehotavého (*Rana ridibunda*), čtyř silně ohrožených druhů, rosničky zelené (*Hyla arborea*), skokana zeleného (*Rana klepton esculenta*), ještěrky živorodé (*Zootoca vivipara*) a ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) a tří ohrožených druhů, ropuchy obecné (*Bufo bufo*), ropuchy zelené (*Bufo viridis*) a užovky obojkové (*Natrix natrix*). Ropucha zelená, rosnička zelená, ještěrka obecná a užovka obojková je rovněž uvedena v příloze IV směrnice č. 92/43/EHS o ochraně přírodních



stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Celkem bylo v okolí zájmového území zaznamenáno 116 druhů ptáků, z toho 65 druhů hnízdí (v případě 7 druhů je hnízdění pravděpodobné, u zbylých 58 druhů bylo hnízdění prokázáno). Ze zbývajících 50 druhů ptáků do území 25 druhů zaletuje z širšího okolí, kde bylo jejich hnízdění zjištěno a je navíc pravděpodobné i v zájmovém území, v případě dalších 20 druhů lze rovněž hovořit o hnízdění v okolí zájmového území, přímo v zájmovém území je však nepravděpodobné, zbylých 5 druhů bylo zastiženo na tahu, jejich hnízdění je nepravděpodobné i v okolí zájmového území. Ze zákonem chráněných druhů byl ve sledovaném území a jeho okolí zaznamenán jeden kriticky ohrožený druh, 21 silně ohrožených a 24 ohrožených druhů ptáků. Dle červeného seznamu ptáků ČR, včetně druhů, které jsou vedeny v tzv. výstražném seznamu ptáků ČR (HORA 2000), bylo zjištěno 13 zranitelných druhů, tři druhy závislé na ochraně, 19 druhů uvedených ve výstražném seznamu, osm nevyhodnocených druhů, tři téměř ohrožené druhy, čtyři málo dotčené druhy, pět ohrožených druhů a tři druhy s geografickým omezením. Z druhů uvedených v příloze I směrnice 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků bylo zjištěno 13 druhů. Z hnízdících 65 druhů je 20 uvedeno v některém ze seznamů ohrožených druhů. Ze zákonem chráněných druhů ptáků ve sledovaném území hnízdí celkem sedm ohrožených druhů – bramborníček černohlavý (*Saxicola torquata*), bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), jestřáb lesní (*Accipiter gentilis*), koroptev polní (*Perdix perdix*), lejsek šedý (*Muscicapa striata*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), ťuhýk obecný (*Lanius collurio*) a tři silně ohrožených druhů – krahujec obecný (*Accipiter nisus*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*) a žluva hajní (*Oriolus oriolus*). Význam má hnízdění dalších druhů, uvedených v červeném seznamu ptáků ČR, a to cvrčilky říční (*Locustella fluviatilis*), cvrčilky zelené (*Locustella naevia*), čejky chocholaté (*Vanellus vanellus*), lejska bělokrkého (*Ficedula albicollis*), pěnice hnědokřídlé (*Sylvia communis*), rehka zahradního (*Phoenicurus phoenicurus*), skřivana polního (*Alauda arvensis*), strakapouda malého (*Dendrocopos minor*) a vrabce polního (*Passer montanus*). V případě výskytu savců bylo zjištěno na základě přímého pozorování, pobytových stop, nálezů uhynulých jedinců a literárních údajů celkem 35 druhů. Jedná se především o běžné druhy typické pro otevřenou polní krajinu a zástavbu.

V dosahu investičního záměru se v areálu Letiště Leoše Janáčka nevyskytují dřevinné porosty, plocha je tvořena trvalým travním porostem, který je obhospodařován technickými prostředky stejně jako ostatní nezpevněné plochy letiště. Jeho základním určením je vytvoření prostoru pro provoz letištní techniky. Tento účel a způsob využívání vylučuje výskyt chráněných druhů rostlin a živočichů. Z bezpečnostních a provozních důvodů není na ploše možný významnější výskyt dřevinných porostů ani výskyt volně žijících živočichů mimo živočichy drobnějších rozměrů (například hmyz apod).

## 2.5 Ostatní

Území leží mimo seismické oblasti, přichází zde v úvahu maximální pravděpodobná intenzita 5° mezinárodní stupnice M.C.S. a nejsou potřebná žádná opatření. Ve sledované oblasti neprobíhá povrchová ani hlubinná těžba nerostných surovin, nenacházejí se zde žádné druhy využitelných přírodních zdrojů.

### **3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Podle naměřených hodnot imisních koncentrací na nejbližší měřicí imisní stanici ve Studénce dochází v zájmové oblasti v současné době k překračování povolených imisních limitů dle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší, a to pro: suspendované částice  $PM_{10}$  – průměrná denní koncentrace,  $PM_{10}$  – průměrná roční koncentrace a pro benzo(a)pyren - průměrné roční koncentrace. Limity u ostatních znečišťujících látek jsou s rezervou splněny.

Podél komunikace I/58, která vede v těsné blízkosti letiště Mošnov a ze které je odbočkou veden hlavní příjezd do prostoru Letiště Leoše Janáčka, je v současné době překročena povolená ekvivalentní hladina dopravního hluku (60 dB ve dne, 50 dB v noci). Hodnoty ekvivalentního hluku podél této komunikace dosahují ve dne cca 70 dB, v noci pak cca 65 dB. Celkovou hladinu hluku v zájmovém území dále negativně ovlivňuje provoz nedalekého letiště Ostrava.

Území letiště Mošnov a přilehlého okolí je v současné době výrazně antropogenně přetvořené. Vyskytují se zde plochy, které v minulosti využívala armáda, dále pak plochy nově vzniklé průmyslové zóny Mošnov. Většina ploch takto využívaných včetně ploch v areálu Letiště Leoše Janáčka byla v minulosti vyňata ze ZPF. Aktuální biologická hodnota zbývajících zemědělských pozemků i okolí území, ve kterém je projektován investiční záměr, je poměrně malá. Původní společenstva rostlin a živočichů se fakticky nedochovala. Vzhledem ke stávajícímu využití pozemků na území Letiště Leoše Janáčka a okolí (ostatní plochy nebo intenzivně obhospodařovaná zemědělská půda) se v zájmovém území nenalézají významné biologicky cenné biotopy.

Celkově lze konstatovat, že zájmové území i přes mírně zvýšenou koncentraci suspendovaných částic  $PM_{10}$  a ostatní zmíněné antropické vlivy není jinak z hlediska životního prostředí (složek ekosystémů) zatěžováno nad míru únosného zatížení.

Po uvedení navrhovaného záměru do provozu nebudou jednotlivé složky životního prostředí do určité míry ovlivněny provozem hodnoceného záměru mimo rozsah, který je uveden v jednotlivých částech Oznámení.

## D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### 1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti

Stanovení velikosti, složitosti a významnosti vlivu lze označit za nejsložitější aspekt celého procesu hodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Velmi významně se zde totiž projevuje subjektivní faktor zpracovatele a často i obtížně definovatelné podmínky hodnocení. To je spojeno především se skutečností, že hodnocení významnosti dle velikosti vlivu lze z určité části charakterizovat velikostí a rozsahem změny v životním prostředí v absolutních nebo relativních hodnotách v prostorových souřadnicích v určitém čase.

#### a) *Vlivy na obyvatelstvo – odhad zdravotního rizika*

Z hlediska možných vlivů na obyvatelstvo přichází u investiční akce rozšíření odbavovacích ploch letiště Mošnov do úvahy především působení hluku z pozemní letecké dopravy. Vlivy zvýšené produkce atmosférických emisí se nepředpokládají.

Dle výstupů hlukové studie nedosáhne provoz na rozšířené odbavovací ploše letiště Mošnov oproti stávajícímu stavu výrazných hodnot souvisejících s odezvou na organismus obyvatel. Realizace záměru v území bude možná bez nadměrného ovlivnění nejbližších antropogenních systémů. Při realizaci navrhovaných opatření nebudou nejbližší obytné objekty významně dotčeny nad únosnou mírou. Rozšíření zpevněných ploch letiště je lokalizováno v stávajícím „krčku“ mezi odstavnou plochou letadel u terminálu a přibližovací dráhou před startovací a přistávací dráhou.

#### Narušení faktorů pohody

Ke krátkodobému narušení faktorů duševní pohody může docházet především v období výstavby pojezdem stavebních mechanismů na staveništi a zvýšenou stavební dopravou (odvoz výkopových zemin ze staveniště a doprava stavebních materiálů na stavbu) na veřejných komunikacích. Dopravní provoz a provoz stavebních mechanismů mohou některými svými aspekty zhoršovat duševní pohodu v okolí a navozovat, zejména u citlivých lidí, stavy rozmrzelosti, duševních tenzí a stresů. Příčinou může být nejen nepravidelný a nárazový hluk související s prováděním stavby, ale i reakce na pozemní dopravu, na přítomnost výfukových plynů a podobně. Snížení faktoru pohody v době výstavby by mohly představovat také prašnost a přenos bláta na komunikace v okolí staveniště. Zvýšená prašnost se může projevovat především v době provádění výkopových prací, a to zejména v dlouhodobě suchém a větrném období. Naproti tomu v deštivých obdobích by mohlo docházet k přenosu bláta mimo staveniště. Negativní vlivy stavby na obyvatelstvo nelze zcela eliminovat, ale lze je významně omezit vhodnými organizačními a technickými opatřeními. V průběhu výstavby proto budou na stavbě a v jejím okolí přijata taková technická a organizační opatření, aby rušivé vlivy stavby na obyvatelstvo okolní obytné zástavby byly minimalizovány. Výjimečně by u citlivějších osob žijících v nejbližším okolí příjezdové komunikace k letišti mohlo docházet k mírnému rušení pohody také v důsledku zvýšeného ruchu po dobu výstavby v jeho okolí. Samostatnou oblastí negativních pocitů je pocit osobního omezování a narušování pocitu pohody cestující veřejností, neboť investiční záměr bude realizován

během provozu letiště. Snížení nebo omezení negativních dopadů průběhu stavebních prací na cestující veřejnost je především věcí organizace dopravy a vnitřní organizace činností v odbavovacím terminálu. Po ukončení stavebních prací a uvedení komunikace do provozu se vrátí situace do stávajícího stavu.

### Sociální a ekonomické důsledky

Rozšíření odbavovacích ploch letiště Leoše Janáčka se neprojeví negativně ve smyslu sociálních a ekonomických dopadů na obyvatelstvo. Stavba nevyžaduje výkup obytných objektů od soukromých subjektů. Po dobu výstavby bude zajištěna práce malému počtu místních obyvatel pracujících u stavebních firem zajišťujících stavební práce.

#### **b) Vlivy na ovzduší**

Při zhodnocení potenciálního vlivu záměru nebyla zpracovávána specializovaná studie vlivu na ovzduší pro dobu provozu záměru, neboť z hlediska produkce emisí do ovzduší se jedná o zanedbatelný vliv. Rozhodující moment v provozu letiště je start a přistávání letadel, která se pojezdem přiblíží do prostoru leteckého terminálu. Rozšíření odbavovací plochy znamená pouze prodloužení příjezdu letadel k budově leteckého terminálu o řádově desítky metrů, což představuje zanedbatelné emise při pozemním pohybu letadel. Období provozu motorů na volnoběh nebude dotčeno, neboť již v současné podobě leteckého provozu probíhá předepsaným způsobem. Oproti nulové variantě nebude provozován provoz autobusů pro přepravu cestujících mezi letadly a terminálem. Záměr nebude produkovat významné negativní vlivy na ovzduší.

#### **c) Vliv na vodu**

##### ***Vliv na charakter odvodnění oblasti***

Stavba nebude mít vliv na režim podzemních vod tj. směr proudění, propustnost a vydatnost kolektoru. Jedná se o kolektor s průlinovou propustností, s napjatou hladinou. Směr proudění podzemní vody je generelně k severu, k řece Odře, která území odvodňuje.

Lokalita nespadá do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani CHOPAV. V zájmovém území ani v jeho blízkosti se nenachází žádný zdroj podzemní ani povrchový zdroj vody pro veřejné zásobování obyvatelstva.

##### ***Dešťové vody***

Dešťové vody svedené z rozšířené odbavovací plochy, která bude doplňovat v nejkritičtějších místech stávající letištní plochy, budou stejně jako doposud stékat drenáží do systému čištění dešťových vod Letiště Leoše Janáčka, který je vybaven zařízením na odstranění šterku a písku a ropných látek, které mohou být ve splachu přítomny. Místy bude dešťová voda stékat volně do terénu a vsakovat v sousedství zpevněných ploch do plochy trvalých travních porostů. Systém čištění dešťových vod je zaústěn do Odry jako konečného recipientu 1. řádu. Pro investiční záměr má systém dostatečnou kapacitu.

Znečištění povrchových nebo podzemních vod hrozí pouze při dopravní havárii, při které by došlo k úniku pohonných hmot nebo přepravovaných nebezpečných látek,

případně úniku při manipulaci na letištní ploše (například při tankování). Tato situace bude řešena v souladu s havarijním plánem Letiště Leoše Janáčka Mošnov.

### ***Technologické a splaškové vody***

Nebudou produkovány.

Realizace investičního záměru nepředstavuje významné negativní vlivy na vodní ekosystémy.

### ***d) Vlivy na půdu, území a geologické podmínky***

#### ***Vliv na užívání půdy***

Realizací záměru nedojde k trvalému záboru zemědělské půdy.

Záměr představuje rozšíření zpevněných ploch letiště Leoše Janáčka Mošnov. Přestože z hlediska absolutní velikosti je rozšíření plochy dosti významné, vzhledem k celkové rozloze zpevněných ploch se jedná o nepodstatný zásah.

Na zabírané ploše bude provedena skrývka ornice do hloubky cca 20 cm, která bude využita k povrchové úpravě ploch v areálu letiště Ostrava – Mošnov.

#### ***Znečištění půdy***

Možnost znečištění půdy a geologického podloží je obdobná jako u znečištění povrchových nebo podzemních vod. Může dojít pouze při dopravní nehodě s únikem pohonných hmot nebo převážených nebezpečných látek, tato situace bude řešena v souladu s havarijním plánem Letiště Leoše Janáčka Mošnov. Kontaminace půdy na ploše investičního záměru se nepředpokládá.

#### ***Vliv na stabilitu a erozi půdy***

Ke změnám z hlediska stability a eroze půdy nedojde. Plocha pro investiční záměr je rovinatá, bez svahu a není ohrožena erozními jevy.

### ***e) Vliv na horninové prostředí a nerostné zdroje***

Stavba leží v chráněném ložiskovém území pro černé uhlí české části Hornoslezské pánve v zóně „C2“, kde se v současné době nejví pravděpodobná exploatace ložiska klasickými metodami. V případě exploatace ložiska např. odplyňováním nebo jinou netradiční metodou nebudou způsobeny deformace povrchu. Vzhledem k charakteru výroby se žádné vlivy nepředpokládají.

### ***e) Vliv na floru a faunu***

Mýcení volně rostoucích dřevin nebude prováděno. Vzhledem k charakteru stanoviště a k nízké diverzitě rostlinných i živočišných druhů, bude vliv na tyto složky ekosystému zanedbatelný. Dle dostupných informací se v místě stavby ani v blízkém okolí nenacházejí žádné druhy chráněných rostlin nebo živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 S. v platném znění a prováděcích vyhlášek.

Vliv na systém Natura 2000 byl orgánem ochrany přírody Krajského úřadu Moravskoslezského kraje vyloučen.

**f) *Vlivy na ekosystémy***

Hodnocený záměr nezasahuje do žádných územních systémů ekologické stability. Tyto prvky se v blízkosti investičního záměru v areálu letiště nevyskytují. Realizace záměru nebude mít vliv na cenné ekosystémy vedené v soustavě Natura 2000 ani na ekosystémy ve zvláště chráněných územích v okolí záměru.

**g) *Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce***

V zájmovém území ani v jeho bezprostředním okolí se nenacházejí památkově chráněné objekty, ani zde nejsou registrovány archeologicky významné lokality. Dle zákona č. 20/1987 sb., o státní památkové péči ve znění zákona č. 242/92 Sb., § 21 a § 22 a dle vyhlášky č. 66/1988 Sb., § 19, je investor povinen umožnit a hradit případný záchranný archeologický výzkum. Investor musí ohlásit dva týdny předem termín zahájení zemních prací na adresu archeologického pracoviště. Pak je investor povinen pracovníkům archeologických pracovišť umožnit provádět v průběhu zemních prací archeologický dozor, záchranu a dokumentaci případných archeologických nálezů a objektů. Oznámení o archeologickém nálezu je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž k archeologickému nálezu došlo a to nejpozději do druhého dne po archeologickém nálezu nebo po tom, co se o archeologickém nálezu dozvěděl. Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky archeologem. Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí.

**h) *Vliv na estetické kvality území***

Záměr je umístěn na východním okraji plochy letiště Ostrava – Mošnov. Investiční záměr bude realizován v ploše současného letiště, estetických charakteristik území se proto nedotkne.

**i) *Vliv na rekreační využití území***

Území je ovlivněno provozem letiště a ani v minulosti nebyla zájmová plocha nebo okolí využíváno k intenzivní rekreaci s výjimkou zahrádkářských a jiných zemědělských aktivit.

**j) *Vlivy hluku a záření***

Pro posouzení hlukové situace v zájmovém území byla zpracována hluková studie, která je přílohou tohoto oznámení (příloha čís. 5).

Z výsledků uvedených v hlukové studii vyplývá že:

*„vlivem provozu rozšířené odbavovací plochy letiště Ostrava - Mošnov., v chráněném venkovním prostoru, definovaném v souladu s § 30, odst.3) zákona 258/2000 Sb.:*

*a) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z leteckého provozu v denní době i v noční době.“*

## **2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Kvalita ovzduší nebude ovlivněna realizací investičního záměru. Vlivy na půdu, vodu, floru a faunu se omezí na plochu stavby. Vliv hluku bude omezen pouze lokálně na plochu uvnitř areálu Letiště Leoše Janáčka Mošnov.

Významné vlivy na lidskou populaci se vzhledem ke vzdálenosti obytné zástavby v obci Mošnov nepředpokládají.

## **3. Údaje o možných významných a nepříznivých vlivech přesahující státní hranice**

Státní hranice s Polskem se nachází asi cca 40 km severovýchodním směrem. Podle charakteru záměru se nepředpokládají žádné přímé nebo nepřímé vlivy přesahující státní hranici.

## **4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů na životní prostředí**

Již při přípravě záměru je nutné věnovat velkou pozornost návrhu opatření ke snižování negativních vlivů na životní prostředí, a to jak při vlastní výstavbě záměru, tak při jeho provozu. Dále je nutné stanovit před zahájením stavby opatření za účelem ochrany jednotlivých složek životního prostředí

Opatření musí být zaměřena především na nejproblémovější jevy v území, tedy zejména na ochranu před hlukem, na snížení imisního zatížení lokality, zajištění ochrany vod a půdy před případnou kontaminací závadnými látkami, zabezpečení a zkvalitňování přírodních prvků v území. Charakter opatření se přitom omezuje na relevantní jevy, které je možno v souvislosti s investičním záměrem předpokládat.

Opatření lze časově a věcně rozdělit pro jednotlivé etapy zajišťování a provozu záměru, což znamená pro fázi přípravy, fázi realizace a provozu stavby.

Pro jednotlivé fáze jsou navržena tato opatření:

### Období přípravy

- Navržený záměr je v souladu s územním plánem obce Mošnov a Sedlnice
- Součástí projektové dokumentace pro stavební povolení musí být zpracován kvalitní plán organizace výstavby (POV), ve kterém budou uvedeny použité stavební mechanismy, dopravní trasy, skládky zemin a stavebního materiálu, způsob nakládání s odpady, způsob likvidace možných havárií, opatření pro snížení prašnosti, zejména při zemních pracích.
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou dobu stavby. Ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)

### Období realizace stavby

- Vlastní výstavbu organizačně zabezpečit způsobem, který maximálně omezí možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
- Vlastní zemní práce provádět vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací.
- Minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti.
- Při výstavbě zajistí dodavatel stavby, aby pohyb stavebních mechanismů, skladování stavebních materiálů a odpadů byly v souladu se stávajícími předpisy tak, aby nemohlo docházet k úniku závadných látek do okolního prostředí.
- Vozidla vyjíždějící ze staveniště budou očištěna, bude zajištěno čištění příjezdových komunikací.
- Zajistit prostor pro skladování odpadů vzniklých během výstavby a likvidaci těchto odpadů v souladu s platnou legislativou, eventuálně prostřednictvím oprávněné firmy.
- Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě budou zajišťovat firmy provádějící tyto práce. Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doloží způsob jejich odstranění.
- Dodavatel musí zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby (kontejneru).
- Okolní plochy budou v průběhu stavebních prací zabezpečeny tak, aby nedošlo k jejich znehodnocení.
- Terénní úpravy, stavební práce a přeprava výkopové zeminy a stavebních i konstrukčních materiálů nákladními automobily budou prováděny pouze v denní době.
- Dopravní trasy budou vedeny v maximální míře mimo obytnou zástavbu přilehlých obcí.
- Všechny použité stavební stroje musí být v dobrém technickém stavu, musí být průběžně kontrolovány, aby bylo zamezeno nadměrným emisím výfukových plynů nebo nadměrné hlučnosti či případným úkapům ropných látek.
- Rychlost vozidel na staveništi, v areálu stavby a mimo zpevněné vozovky bude omezena na 30 km/hod.
- Bude dodržována stanovená pracovní dobu a směnnost.
- V průběhu prací v době sucha zejména při zemních pracích zajistit skrápění terénu, deponií, čištění vozovek a tím snížit sekundární prašnost.
- Na staveništi nebude probíhat údržba mechanismů (výměna mazacích náplní atd.) s výjimkou denní údržby.
- Plnění palivy v areálu stavby budou prováděny v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné,



zásobní paliva musí být uskladněna odpovídajícím způsobem (např. barely se záchytnou jímkou).

- V místech zemních prací bude věnována pozornost potenciálnímu výskytu archeologických nálezů, pracovníci provádějící zemní práce budou poučeni, jak postupovat v případě výskytu archeologických nálezů v areálu stavby.
- Odpady ze stavby mimo výkopových zemin budou shromažďovány do připravených kontejnerů, budou ukládány odděleně ostatní odpady a odpady nebezpečné.
- Všechny nezpevněné plochy dotčené realizací investičního záměru budou po ukončení stavebních prací ozeleněny (zatravnění bez použití vyšších autochtonních druhů stromů a keřů).

## **5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Pro zpracování předkládaného oznámení bylo využito údajů předaných zpracovatelům oznámení projektantem, objednatelem a investorem stavby.

Dalšími podklady použitými pro zpracování oznámení byly odborné studie (hluková studie a ekologický audit letiště), projektová dokumentace, mapové podklady a terénní šetření. Při hodnocení byly využity zkušenosti i z obdobných záměrů.

Prognostické metody použité v oblasti emisí hluku jsou postaveny na základě současného stupně poznání a nejsou proto a ani nemohou být absolutně přesnou hodnotou. Přesto jsou uváděné prognózované hodnoty hlukové situace při provozu záměru blízké realitě.

Zpracovatel oznámení si sám na místě stavby ověřil potřebné údaje, konzultoval záměr s některými dotčenými orgány státní správy. V průběhu zpracování nebyly shledány žádné závažné nedostatky, které by zpochybňovaly hodnověrnost těchto použitých podkladů. Je možné konstatovat, že zpracovatel oznámení měl dostatečné podklady pro objektivní posouzení záměru.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Hodnocený záměr „Rozšíření odbavovacích ploch pro letadla – 1. a 2. etapa“ je z hlediska umístění řešen v jediné variantě. Záměr je umístěn v ploše areálu letiště Leoše Janáčka a řeší jediný technicko-organizační problém způsobem, který není realizovatelný variantně.

Realizační varianta projektu byla konzultována s projektanty i kompetentními orgány a správou letiště Leoše Janáčka, řešený projekt proto představuje variantu optimální. Lokální, organizační ani technické varianty nejsou vzhledem k umístění a cíli záměru relevantní a nebyly proto zpracovány.

### **Nulová varianta**

Nulová varianta předpokládá ponechat stávající stav odbavovacích ploch letiště Leoše Janáčka Mošnov bez ohledu na uvažovaný rozvoj letecké dopravy a kapacitu nového terminálu letiště. Nulová varianta by znamenala omezení efektivity leteckého provozu a nutnost zajistit nástup cestujících do letadel kategorií C a D pomocí autobusové dopravy

po letištní ploše místo využití mobilních koridorů navazujících na budovu terminálu letiště Leoše Janáčka.

## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí byly použity:

- Hluková studie, zpracovatel RNDr. Vladimír Suk
- Ekologický audit letiště Ostrava – Mošnov

Hluková studie jako podklady je součástí Oznámení (příloha).

## G. SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Záměrem investora je provést rozšíření odbavovací plochy v bezprostřední blízkosti nového leteckého terminálu na Letišti Leoše Janáčka Mošnov, která bude mít pozitivní význam pro možnost využití letadel typové kategorie písmene C a D při přepravě cestujících. Stávající technické parametry startovací a přistávací dráhy a ostatního technického zázemí letiště vyhovují provozu uvedených kategorií letadel. Jediná oblast, která brání v efektivním využití dopravního potenciálu letiště, je příjezdová část zpevněných ploch mezi odbavovací plochou u leteckého terminálu a přibližovací dráhou, která vede podél startovací a přistávací dráhy. Parametry startovací a přistávací dráhy nebudou změněny, investiční záměr se této části letiště nedotýká. Půdorysně se jedná o rozšíření „krčku“ mezi odbavovací plochou a přibližovací dráhou a o rozšíření odbavovací plochy na potřebnou šířku, která umožní pozemní provoz letadel typové kategorie písmene C a D v souladu se současnými bezpečnostními předpisy (/viz nákresy v přílohách Oznámení). Realizace záměru rozšíří zpevněné plochy letiště ve srovnání se současným stavem pouze o cca 3%. Záměr je časově rozčleněn do dvou realizačních etap. Záměr bude realizován plně uvnitř stávajícího areálu letiště bez nároků na zábor zemědělské půdy a v souladu s územním plánem obce Mošnov. Vlivy na systém Natura 2000 byly vyloučeny orgánem ochrany přírody Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

*Z hlediska jednotlivých složek ekosystémů je možno pravděpodobné vlivy záměru charakterizovat následujícím způsobem:*

### ***Vlivy na ovzduší***

Při výstavbě a provozu rozšířené odbavovací plochy pro letadla – 1. a 2. etapa, se nepředpokládá významný vliv záměru na kvalitu ovzduší. Provozem dojde k přesunu konkrétního místa stání letadel o řádově desítky metrů k budově současného leteckého terminálu. O tuto vzdálenost se změní i délka pozemního provozu (rolování) letadel. Naproti tomu bude vyloučena nutnost autobusové přepravy cestujících v prostoru letiště. Z hlediska produkce atmosférických emisí je při provozu letadel rozhodující start a přistání letadel, jejich pozemní pohyb ve srovnání s těmito fázemi provozu představuje pouze zanedbatelnou produkci emisí.

### ***Vlivy na vodu***

Stavba nebude mít vliv na režim podzemních vod tj. směr proudění, propustnost a vydatnost kolektoru. Jedná se o kolektor s průlinovou propustností, s napjatou hladinou. Směr proudění podzemní vody je generelně k severu, k řece Odře, která území odvodňuje.

Lokalita nespadá do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani CHOPAV. V zájmovém území ani v jeho blízkosti se nenachází žádný zdroj podzemní ani povrchový zdroj vody pro veřejné zásobování obyvatelstva.

Odvodnění zpevněných ploch bude zabezpečeno napojením na stávající systém drenáže a odvodnění celého letiště Mošnov. Plochy budou vyspádovány tak, aby dešťové vody odtékaly směrem k současným dešťovým vpustím. Dešťové vody jsou před vypouštěním do recipientu čištěny v systému čištění odpadních vod ze zpevněných ploch letiště Mošnov, které jsou vybaveny lapači písku a šterku a odlučovací ropných látek. Kapacita systému čištění dešťových vod je dostatečná.

### ***Vliv na půdu***

Realizací záměru nedojde k trvalému záboru zemědělské půdy, záměr bude realizován uvnitř areálu letiště na ploše současných trvalých travních porostů, které budou nahrazeny betonovou, případně asfaltovou plochou.

### ***Odpady***

V průběhu výstavby budou vznikat běžné odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu (zemní a stavební práce, montážní práce apod.), jedná se o odpady ostatní.

Nakládání s odpady se bude řídit zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a příslušnými prováděcími vyhláškami.

Odpady, které budou vznikat během výstavby, kromě výkopových zemin, budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění budou odpady odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Nakládání s odpady vznikajícími během výstavby bude zabezpečovat realizací firma. V průběhu provozu budou vznikat pouze běžné odpady ostatní, které se stanou součástí odpadů vznikajících při údržbě stávajících ploch letiště. Jedná se o smetky a shrabky, případně o komunální odpad.

### ***Vliv na floru a faunu***

Vzhledem k charakteru stanoviště a k nízké diverzitě rostlinných i živočišných druhů, bude vliv na tyto složky ekosystému zanedbatelný. Dle dostupných informací se v místě stavby ani v blízkém okolí nenacházejí žádné druhy chráněných rostlin nebo živočichů ve smyslu zákona čís. 114/1992 S. v platném znění a prováděcích vyhlášek.

### ***Vlivy na ekosystémy***

Hodnocený záměr nezasahuje do žádných územních systémů ekologické stability. Tyto se v blízkosti ani nevyskytují.

### ***Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce***

V zájmovém území ani v jeho bezprostředním okolí se nenacházejí památkově chráněné objekty, ani zde nejsou registrovány archeologicky významné lokality. Po uvedení záměru do provozu nebude výše uvedenou skupinu antropogenních systémů negativně ovlivňovat.

### ***Vlivy hluku a záření***

Podle zpracované hlukové studie nedojde vlivem realizace záměru v chráněném venkovním prostoru staveb, definovaném v souladu s § 30, odst.3) zákona 258/2000 Sb. k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro letecký dopravní hluk v denní době ani v noční době.

Na základě vyhodnocení významnosti vlivů investičního záměru „Rozšíření odbavovací plochy pro letadla – 1. a 2. etapa“ na jednotlivé složky životního prostředí je možno konstatovat, že plánovaná stavba za předpokladu realizace navržených technických opatření neznamená z hlediska identifikovaných vlivů významný nepříznivý vliv na žádnou z hodnocených složek životního prostředí.

## H. ZÁVĚR

Oznámení záměru „Rozšíření odbavovacích ploch pro letadla, 1. a 2. etapa“ je zpracováno podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 tohoto zákona.

Předložené oznámení záměru je zpracováno na úrovni stávajících podkladů, legislativních norem, prozkoumanosti základních složek životního prostředí a evidenci jiných zájmů na využívání území.

Při zpracování oznámení nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci hodnoceného záměru ve vymezeném území.

Posuzovaný záměr má minimální negativní vlivy na životní prostředí, které lze realizací navržených opatření k prevenci, eliminaci a kompenzaci negativních účinků na životní prostředí minimalizovat, nikoliv však úplně vyloučit.

Z hlediska ochrany životního prostředí nejsou známy okolnosti, které by bránily realizaci předmětného záměru v hodnocené lokalitě.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných podkladů o předpokládané stavbě, o současném a výhledovém stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr „Rozšíření odbavovacích ploch pro letadla – 1. a 2. etapa“ **je ekologicky přijatelný.**

Vypracovali:


RNDr. Alexander Skácel, CSc.  
Autorizace č.j. 3869/625/OPV/93  
Ze dne 29.3.1994

Ing. Josef Beneš  
autorizace č.j.42626/ENV/06  
ze dne 21.6.2006

## I. PŘÍLOHY

1. Vyjádření obecního úřadu v Mošnově k záměru z hlediska územního plánu
2. Vyjádření z hlediska vlivu na systém Natura 2000
3. Přehledná situace
4. Situace – projektovaný stav
5. Hluková studie
6. Vyjádření Ministerstva životního prostředí
7. Osvědčení odborné způsobilosti

## Příloha č. 1: Vyjádření Obecního úřadu v Mošnově k záměru z hlediska územního plánu

<p><b>Obecní úřad Mošnov</b> <b>742 51 MOŠNOV</b></p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Technoprojekt, a. s.</b> podatelna</p> <p>Došlo dne: 20. 07. 2007</p> <p>Č. j. 1592 Přílohy: _____</p> <p>Spis. zn. _____ Předáno: <i>Váňová</i></p> </div>	<p style="text-align: right;"><i>MS. JEVES</i></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>Technoprojekt, a.s.Ostrava</b> <b>Havlíčkovo náměstí, 38</b> <b>730 16 Ostrava 1</b></p> </div>					
<p><i>Váš dopis značky / ze dne</i> 216/2007/12/Be</p>	<p><i>Naše značka</i> 749/07</p>	<p><i>Vyřizuje</i> star.</p>	<p><i>Datum</i> 18.7.2007</p>				
<p>Věc: <b><u>Rozšíření odbavovacích ploch – I. a II. etapa, Letiště Ostrava.</u></b></p> <p>Obecní úřad v Mošnově jako místně i věcně příslušný orgán územního plánování projednal předložené situace na rozšíření odbavovacích ploch a sděluje, že navrhovaný investiční záměr</p> <p style="text-align: center;"><b>není v rozporu</b></p> <p>s platným územním plánem obce Mošnov a nemá k němu námitek.</p>							
		<p style="text-align: right;"><i>Roman Máca</i></p> <p>Ing. Roman Máca starosta</p>					
<table style="width: 100%; font-size: small;"> <tr> <td style="width: 25%;">Telefon: 556 754 030 556 719 306</td> <td style="width: 25%;">Fax: 556 719 305 Internet: <a href="http://www.mosnov.cz">http://www.mosnov.cz</a></td> <td style="width: 25%;">E-mail: <a href="mailto:epodatelna@mosnov.cz">epodatelna@mosnov.cz</a> IČO: 00600792</td> <td style="width: 25%;">Bankovní spojení: ČS, a.s. Nový Jičín č.ú.: 1766514309/0800</td> </tr> </table>				Telefon: 556 754 030 556 719 306	Fax: 556 719 305 Internet: <a href="http://www.mosnov.cz">http://www.mosnov.cz</a>	E-mail: <a href="mailto:epodatelna@mosnov.cz">epodatelna@mosnov.cz</a> IČO: 00600792	Bankovní spojení: ČS, a.s. Nový Jičín č.ú.: 1766514309/0800
Telefon: 556 754 030 556 719 306	Fax: 556 719 305 Internet: <a href="http://www.mosnov.cz">http://www.mosnov.cz</a>	E-mail: <a href="mailto:epodatelna@mosnov.cz">epodatelna@mosnov.cz</a> IČO: 00600792	Bankovní spojení: ČS, a.s. Nový Jičín č.ú.: 1766514309/0800				



