

Doplňující údaje:

0	04/2006	1.vydání	RNDr Bosák v.r.	RNDr Grúz v.r.	Mgr Kapplová v.r.	PhDr Bosáková v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel: Kraj Olomoucký, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc				Souprava:		
Zhotovitel: ECOLOGICAL CONSULTING, spol. s r.o. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „INTEGROVANÝ ROZVOJOVÝ PLÁN - VYUŽITÍ LETECKÉ ZÁKLADNY PŘEROV PRO CIVILNÍ PROVOZ“				Číslo projektu:	002/6016	
				VP (HIP):	RNDr Bosák	
				Stupeň:		
KÚ:	OÚ, MÚ:		Datum:	04/2006		
Obsah: OZNÁMENÍ KONCEPCE -SEA Zpracované dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb.				Archiv:		
				Formát:		
				Měřítko:		
				Část:	Příloha:	
				-	-	

Objednatel: Obchodní firma: Kraj Olomoucký
adresa: Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
IČ: 60609460
DIČ: neuvedeno

Zpracovatel: Ecological Consulting, spol. s r.o., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
RNDr. Bc. Jaroslav Bosák
číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

duben 2006

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1.- 4. výtisk, 1. digitální verze: Kraj Olomoucký, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
00. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting, spol. s r. o.

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK – vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí

(číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97)

Ecological Consulting, spol. s r.o. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

RNDr. Jiří Grúz – technické složky životního prostředí

Ecological Consulting, spol. s r.o. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Petra KAPPLOVÁ – technické složky životního prostředí

Ecological Consulting, spol. s r.o. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Petr Kovařík – ochrana přírody

Ecological Consulting, spol. s r.o. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166



Obsah

ÚVOD.....	5
A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE.....	6
B. ÚDAJE O KONCEPCI.....	7
B.1. NÁZEV	7
B.2. OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ.....	7
B.3. CHARAKTER KONCEPCE.....	12
B.4. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ.....	15
B.5. ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY (ETAPY) ŘEŠENÍ.....	15
B.6. HLAVNÍ CÍLE	19
B.7. PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ.....	21
B.8. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY	23
B.9. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ.....	25
B.10. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ	26
B.11. ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ.....	26
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	27
C.1. VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	27
C.2. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY	28
C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	29
C.3.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	30
C.3.2. KLIMA.....	32
C.3.3. GEOMORFOLOGIE.....	32
C.3.4. HYDROLOGICKÉ POMĚRY.....	33
C.3.5. OCHRANA PŘÍRODY.....	34
C.3.6. OSTATNÍ CHARAKTERISTIKY.....	35
C.4. STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	36
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	37
D.1. VODA.....	37
D.2. PŮDA.....	41
D.3. LESY.....	43
D.4. OCHRANA PŘÍRODY	44
D.5. OVZDUŠÍ.....	45
D.6. OSTATNÍ.....	48
E. DOPLŇJÍCÍ ÚDAJE	50
E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY	51
E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE	51
E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	51
PŘÍLOHY	58

ÚVOD

Předkládané Oznámení koncepce „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ bylo vypracováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování Oznámení koncepce je skutečnost, že Olomoucký kraj se stal v roce 2004 partnerem meziregionálního projektu INCORD, spolufinancovaného v rámci Iniciativy Evropského společenství INTERREG III C. Projekt INCORD si klade za cíl rozvinout intenzivní spolupráci mezi německými a východoevropskými regiony v oblasti jejich integrovaného rozvoje. Hlavním tématem pilotního projektu Olomouckého kraje v rámci projektu INCORD je vytvoření integrované rozvojové koncepce letiště v Přerově, a to jako „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ (dále jen IRP).

Jedná se tedy o koncepci ve smyslu ustanovení §10a posledně citovaného zákona, kde dotčené území je zjevně tvořeno územním obvodem více obcí.

Uvedená koncepce tedy podléhá po předložení tohoto Oznámení zjišťovacímu řízení (§10d citovaného zákona) a posléze (po vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Jedním z podkladů tohoto oznámení byla studie, zpracovaná v rámci zmíněného projektu INCORD (Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, 09/ 2005).

Pro další využívání letiště Přerov v situaci, kdy na něm má skončit vojenský provoz a toto se má stát regionálním letišťem s civilním provozem, je nutno řešit následující okruhy otázek zamýšlené koncepce:

- přibližná velikost potenciálu uživatelů letiště (podnikatelská sféra, sféra cestovního ruchu a další)
- nutné stavební, technické a další úpravy a související investiční náklady
- provozní náklady
- v návaznosti na předchozí 3 body rozhodnout o vhodném typu, velikosti a rozsahu provozu letiště – navrženy jsou 2 varianty (první menší a méně náročná pro počáteční fázi provozu a druhá pro jeho možný budoucí rozvoj)
- časová náročnost celého projektu
- možné finanční zdroje na realizaci projektu

Příslušným orgánem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení a posléze i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §22 písmeno b) výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Krajský úřad Olomouckého kraje.

Svým členěním odpovídá toto „Oznámení“ zákonu č.100/2001 Sb., příloze č.7. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který má oznamovaná koncepce zejména pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.

Předkládaná koncepce zahrnuje dvě varianty stavebního (poněkud odchylné řešení stavebních úprav) a provozního (vč. jiné velikosti letadel) řešení v návaznosti na různou dojížděkovou vzdálenost a to :

Varianta 1- pro předpokládanou vzdálenost (poloměr) do 30 km od letiště

Varianta 2- pro předpokládanou vzdálenost (poloměr) do 45 km od letiště

Jelikož se jedná o koncepční materiál, je přirozené, že celá řada dále popsanych skutečností není v této fázi dořešena a bude třeba je řešit v dalších krocích, pakliže bude koncepce schválena (vlastnické vztahy, sanace starých zátěží, ochranná pásma, projektové řešení a j.).

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE

Název :	Kraj Olomoucký
IČ:	60609460
Sídlo :	Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
Statutární zástupce :	RNDr Ivan Kosatík, hejtman
Telefon:	585 508 848
E-mail:	i.kosatik@kr-olomoucky.cz

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1. NÁZEV

„Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“

B.2. OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ

Jedná se o koncepci olomouckého kraje, zpracovanou v rámci mezinárodního projektu INCORD, spolufinancovaného v rámci iniciativy Evropského společenství INTERREG III C. Cílem navrhované koncepce je využití letecké základny Přerov se stávajícím statutem neveřejného mezinárodního letiště pro civilní provoz a posléze získání statutů (viz příloha 1)

- neveřejné vnitrostátní letiště
- veřejné vnitrostátní letiště.

Tyto statuty umožňují mít omezenou provozní dobu letiště, celní a pasovou službu jen na vyžádání atd., a tím úsporu nákladů.

Pro další fázi rozvoje lze uvažovat s výhledem na získání statutu veřejného mezinárodního letiště.

Výstavba letiště v Přerově začala v roce 1949. Původní vzletová a přistávací dráha (RWY) byla tvořena 17 pasy, z toho bylo 15 pasů rozměrů desek 3,5 m a 2 pasy rozměrů 3,75 m. Pojezdové dráhy byly postaveny v roce 1950. Stavba byla dokončena v roce 1950, kdy zde byl zahájen letecký provoz. V roce 1952 došlo k prodloužení RWY o 2 x 250 m na obě strany. První větší oprava dráhového systému proběhla v roce 1969, kdy bylo východní prodloužení RWY překryto vrstvou SLURRY SEALu v tloušťce 4 mm. Další oprava byla provedena v roce 1971. Uskutečnila se výměna 2 200 m² CB desek na RWY poškozených hloubkovou korozí a trhlinami. V roce 1975 se uskutečnila oprava západní poloviny SL1 včetně TWY nabetonováním novou deskou z prostého cementového betonu.

Stará dráha byla již v roce 1957 hodnocena velmi negativně a to z důvodů nízké únosnosti podloží, špatné funkce přerušovací vrstvy a rozsáhlé degradace povrchu RWY. Únosnost RWY byla tehdy stanovena na základě zatěžovacích zkoušek pro zatížení 65 kN na jedno kolo.

Generální oprava letiště Přerov proběhla v roce 1977. Bylo provedeno zesílení novou betonovou deskou téměř na všech dráhách a plochách. Na části SL1 byla tehdy položena vrstva TEVYCED, na jako první experimentální stavbě v tehdejší ČSSR.

V současnosti je konstrukce vozovek následující:

horní deska – 230 mm CB

mezivrstva – fólie

spodní deska – 220 mm CB

podsypaná – 200 mm ŠP.

V současné době je vlastní letiště v majetku ministerstva obrany. Jeho civilním provozovatelem je společnost VERA Air Transport, s.r.o., Přerov. Prostor letiště se nachází 4,5 km jihozápadně od centra města Přerova v průměrné nadmořské výšce 206 m n.m. Areál je umístěn v klínu, vytvořeném komunikacemi II/434 (Přerov-Troubky-Tovačov) a II/436 (Přerov-Bochoř-Kojetín). Prostor letiště zaujímá rozlohu 287,353 ha (viz příloha 2).

Letecký provoz na letišti je možno charakterizovat následovně:

Od provedení rekonstrukce v roce 1977 na letišti převládá provoz stíhacích a stíhacích bombardovacích letadel s minimálně 10 tisíci pohybů (vzlet nebo přistání) za rok. Letiště je dále využíváno malými dopravními letadly typu AN 24, AN 26 a L 410 a to v průměru 500 až 700 pohybů za rok. Ojedinele na letišti přistávala i větší dopravní letadla typu IL 76.

V současné době je na letišti v Přerově umístěna 23. základna vrtulníkového letectva vybavená vrtulníky typu Mi-24, Mi-17 a SOKOL. Letiště je tak využíváno prioritně pro potřeby vzdušných sil AČR. Stávající civilní využití letiště je minimální, dosahované přepravní výkony jsou statisticky nezajímavé.

Dle stávajících předpokladů armády ČR bude 1.1. 2008 zahájen přesun základny do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje.

Letiště Přerov je v letošním roce 54 let v provozu a 28 let po generální opravě.

Jak plyne z výše uvedeného, umožňuje sice současný stav letiště letecký provoz, ale neexistují prakticky prostory pro jakékoliv odbavení (cestujících, zavazadel, technickou obsluhu letadel). K dispozici pro realizaci oznamované koncepce tak jsou t.č. pouze omezené využitelné následující stavební objekty / zařízení, vyžadující vesměs opravy či rekonstrukce:

- vlastní vzletová a přistávací dráha (RWY) o rozměrech 2500 x 60 m
- pojezdové dráhy (TWY) o jednotné šíři 14,0 m
- vojenské hangáry severně a jižně od RWY
- některé objekty v majetku společnosti VERA Air Transport, s.r.o., Přerov
- objekt střediska letových provozních služeb (LSŘLP)
- zařízení pro plnění LPH
- přibližovací a dráhový světelný systém vč. radionavigačních a přistávacích zařízení
- stavby a zařízení vodního hospodářství (viz kapitola D.1.)

Pro realizaci oznamované koncepce by tak bylo nezbytné provedení následujících činností / stavebních prací, majících vliv na ochranu životního prostředí či veřejného zdraví. Uvedený seznam zůstává v podstatě shodný pro obě zamýšlené varianty výstavby / provozu letiště:

a) Opatření přípravně –organizačního charakteru.

Tato opatření zahrnují aktivity, které by měly proběhnout především ve fázi před vlastní realizací koncepce. Jedná se o následující kroky:

- Vytvoření koordinačního týmu odborníků pověřených realizací projektu – přípravou civilního provozu. Je nutno vytvořit tým např. 2-3 zkušených a v praxi orientovaných odborníků (jakýsi budoucí personální základ letiště), kteří se budou věnovat identifikaci, koordinaci a podnikání potřebných kroků v příslušných obdobích, aby se předešlo opomenutím, promeškání lhůt atp., a zajistilo se postupné připravování letiště na budoucí civilní provoz.
- Vyhlášení ochranných pásem letiště. Letiště má armádou ČR zpracována (v roce 1997) ochranná pásma (ornitologické, užšího okolí, provozních ploch, zájmového území letiště, proti nebezpečným a klamavým světlům a další). Ochranná pásma však dosud nebyla vyhlášena územním rozhodnutím. Proto je třeba upozornit, že jakmile bude letiště vyvedeno z majetku armády ČR (AČR) může být snadno znehodnoceno výstavbou ve vzletových a přibližovacích prostorech, proti které nebude zákonná obrana.
- Jednání s MO ČR a s AČR. Jednání se budou týkat způsobu a rozsahu předání letiště, objektů a některých zařízení. Bude rovněž nezbytně potřeba smluvně precizovat způsob řešení některých problémů (sanace, likvidace nepotřebných zařízení atp.) a finanční účasti jednotlivých stran.

- Rozhodnutí o vlastníku a provozovateli letiště, založení společností. Toto rozhodnutí by mělo padnout v dostatečném předstihu před ukončením vojenského využití letiště v návaznosti na jednání s Ministerstvem obrany ČR.
- Technická příprava pro schválení letiště a pro zahájení provozu. Zahrnuje širokou škálu zákonných a technických požadavků, které je nutné splnit pro schválení letiště pro civilní provoz a pro jeho zahájení, které je nutno dále plnit i v průběhu provozu či přizpůsobovat aktuální legislativě.
- Příprava projektu a žádosti pro vhodný dotační titul. Již od počátku přípravy projektu civilního letiště Přerov je plánováno využití vhodného dotačního titulu pro jeho vybudování, vybavení nebo pro jinou potřebnou aktivitu související s tímto projektem. Získaná nevratná dotace sníží finanční náročnost projektu, i když je vždy třeba počítat se spolufinancováním z vlastních zdrojů ve výši závislé na druhu dotace.
- Propagace směrem k cílovým skupinám potenciálních uživatelů, a to jak ve spádové oblasti, tak i mimo ni v rámci ČR, event. také mezinárodně. Kromě aktivit souvisejících s technickým zajištěním samotného provozu letiště je třeba vyvíjet i doprovodné aktivity, které budou směřovány k cílovým skupinám potenciálních uživatelů s cílem propagace letiště a jeho služeb a zajištění potřebného počtu jeho uživatelů. Přitom se doporučuje prověřit potřeby potenciálních zákazníků s cílem dovybavení letiště v tomto směru.

b) Rekonstrukce / opravy RWY.

Pro civilní provoz nejdůležitější stávající objekt RWY má vozovku s malou únosností a vozovka je téměř dožitá. Pro provoz letadel do vzletové hmotnosti 25 t (varianta 1) je nutno provést alespoň provizorní opravu RWY, bez zvýšení únosnosti (PCN) vozovky. To představuje opravu všech spár betonové vozovky včetně zálivek, na specifikovaných místech opravu olámaných hran desek a hran desek rozrušených posypovými prostředky ze spodní strany. Dále je nutná oprava odlomených nebo podrcených rohů desek, oprava výtluků, oprava trhlin, výměna celých rozpadlých desek a oprava povrchu odvodňovacích žlabů. Rozsah oprav bude stanoven na základě inventarizace poruch. Provedou se nové drenáže po stranách RWY zaústěné do stávající kanalizace.

Pro umožnění provozu letadel větších do vzletové hmotnosti cca 70 t (varianta 2) je nutno provést rekonstrukci RWY tak, aby její únosnost, vyjádřená jako PCN vzrostla na hodnotu cca 40. Rekonstrukce RWY bude znamenat vybourání horní betonové desky (prostá

betonová deska tl. 22 - 23 cm) a na specifikovaných místech výměnu rozpadlých spodních betonových desek. Spodní betonové desky se nasegmentují. Nově se provedou podélné drenáže. Nově se osadí odvodňovací žlaby - šterbinové prefabrikované, staré žlaby se vybourají. Na podklad ze segmentovaných betonových desek se položí rekonstrukční živičné vrstvy tl. celkem cca 25 cm.

c) Výstavba pozemních staveb a komunikací.

Do této položky bude třeba zahrnout výstavbu příjezdové komunikace ze severní strany, t.j. od silnice II/ 434, včetně parkovacích ploch pro osobní automobily (150-250 stání) a autobusy (4-6). Dále se bude jednat o vybudování nových pojezdových drah (TWY) a stojánek (APN) letadel.

Nově musí být vybudována odbavovací budova (terminál), hala pro manipulaci s nákladem (CARGO) o rozměrech 35, resp. 43 x 27m, objekt hasičské záchranné služby, sklad leteckých pohonných hmot (LPH), oplocení a některé další, méně podstatné objekty.

d) Údržba / rekonstrukce inženýrských sítí a objektů.

Na vodohospodářské síti letiště se bude jednat především o rekonstrukci zařízení na odvádění a čištění odpadních vod. Rekonstruována bude splašková kanalizace vč. čerpacích stanic a dále kanalizace na odvádění odpadních vod, znečištěných splachy z terénu, resp. znečištěných podzemních vod. U této kanalizace bude nutno opravit / rekonstruovat stávající objekty, t.j. retenční nádrž a odlučovače lehkých kapalin (ropných látek).

Z ostatních aktivit je nutno zmínit event rekonstrukce přípojky a rozvodů na plynovém potrubí, včetně regulační stanice. Z elektrorozvodů se bude obdobně jednat o přípojku a rozvody vn, rozvody nn a odpovídající trafostanice.

e) Pokračování v průběžné sanaci starých zátěží.

Horninové prostředí i podzemní voda v prostoru letiště je t.č. kontaminována organickými látkami, především ropnými uhlovodíky, event. AOX. Kontaminace je zvláště závažná v bývalém prostoru skladů a nádrží na letecké pohonné hmoty (LPH). Jelikož letiště se nachází ve vodohospodářsky exponované oblasti (CHOPAV, OP, záplavové území- viz kapitola D.1.) je v jihozápadní části obeháno Milánskou stěnou k zabránění průniku kontaminace do podzemních vod v okolí této lokality. Současně je prováděno průběžné čerpání těchto znečištěných podzemních vod, s jejich dočištěním na odlučovačích lehkých kapalin. V současné době se připravuje účinnější způsob sanace těchto vod s tím, že v dané věci probíhá správní řízení (vodní zákon, §§8,39) před Krajským úřadem Olomouckého kraje. Nezbytnou součástí event. převodu majetku na Kraj Olomoucký by tak musela být precisní

smlouva o plnění povinností sanace podzemních vod v prostoru letiště a jejich financování (doposud cca 3 mil.Kč/rok).

Ještě v přípravné fázi, t.j.před výše popsány opatřeními přípravně –organizačního charakteru je však nezbytné provést posouzení celé koncepce ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., jelikož se jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a citovaného zákona, kde dotčené území je zjevně tvořeno územním obvodem více obcí. Po předložení tohoto Oznámení tak uvedená koncepce podléhá zjišťovacímu řízení (§10d citovaného zákona) a posléze (po vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušným orgánem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení a posléze i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §22 písmeno b) výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Krajský úřad Olomouckého kraje.

B.3. CHARAKTER KONCEPCE

Oznamovaná koncepce svým charakterem spadá do rekonstrukce stávajících staveb a zařízení. Umístění ani hlavní objekty letiště se nebudou podstatně měnit, vybudovány však musí být některé doprovodné stavební objekty. Tyto si sice vyžádají odnětí pozemků ze ZPF, velikost odnímané plochy však bude do 2% ve srovnání se stávající plochou letiště.

Koncepce je tak jednou z možností smysluplného využití areálu letiště Přerov, po jeho předpokládaném opuštění armádou ČR k 1.1.2008. K tomuto datu by měl být zahájen přesun 23. základny vrtulníkového letectva z uvedeného letiště do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje. Letiště by se mělo nadále, po nutných rekonstrukcích využívat jako regionální letiště s civilním provozem.

Pro hodnocení smysluplnosti takovéto koncepce byla stanovena (Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, 09/2005) celkem čtyři hodnotící kritéria pro vymezení spádových oblastí. Jednalo se o tato kritéria:

1. Dopravní dostupnost, tj. dojížděková vzdálenost a čas
2. Potenciál uživatelů letiště nacházejících se a směřujících do této spádové oblasti.

Jedná se zejména o:

- a) podnikatelskou sféru (osobní doprava i cargo)
 - b) sféru cestovního ruchu
 - c) sféra sportovního letectví
 - d) územní celky a osídlení - v neposlední řadě i počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště
3. Vzdálenost od letišť Ostrava a Brno
4. Celkový ekonomický a rozvojový potenciál

Na základě této analýzy pak byly navrženy dvě varianty koncepce a to:

Varianta 1

Využívá nejpoužívanější vzdálenosti do 30 km od letiště, což představuje dojížděkový čas cca 30 minut. Tato vzdálenost byla například použita jako obvyklá při obdobných studiích v Německu a také například v případě studie letišť v regionu Thüringen (vedoucí partner projektu INCORD).

Oblast pokrývá:

- V Olomouckém kraji „průmyslový“ trojúhelník měst Olomouc-Přerov-Prostějov a obvod obce III.stupně Lipník n.B.
- Mimo Olomoucký kraj obvody obcí III.stupně Kroměříž, Kroměříž-Hulín, Kroměříž-Chropyně, Holešov, Bystřice pod Hostýnem

Jako o potenciální uživatele by se v této variantě jednalo o:

- a) podnikatelskou sféru (osobní doprava i cargo)
- b) sféru cestovního ruchu
- c) sféra sportovního letectví
- d) územní celky a osídlení - v neposlední řadě i počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

Při těchto úvahách je nutno akceptovat, že v poměrně blízké vzdálenosti se nacházejí dvě existující podobná letiště, a to v Ostravě a v Brně. Tato letiště spadala do roku 2004 pod Českou správu letišť, s.p, a na základě zákona přešly do vlastnictví jednotlivých krajů, které pro tato letiště mají své rozvojové záměry, a tedy vytvářejí konkurenci pro letiště Přerov. Při stanovené spádové oblasti I.varianty do 30 km od Přerova se nedostáváme do blízkosti žádného z uvedených letišť.

Varianta 2

Využívá vzdálenosti do 45 km od letiště, což představuje dojížděkový čas do 45 minut. Pokrývá tak oblast I.varianty (tj. do 30 km od Přerova) a navíc i oblast dalších max. 15 km, tj. dohromady oblast max. 45 km od Přerova. Tato varianta tak zahrnuje i další části sousedícího kraje Zlínského a do úvahy musí být brána i kratší vzdálenost k letišťům Ostrava a Brno. Ovšem na druhé straně tato varianta pokrývá větší území Olomouckého kraje, které také má určitý ekonomický rozvojový potenciál.

Další rozšíření oblasti pro tuto II.variantu postrádá smysl, neboť by vedlo k tomu, že by zahrnovala některé oblasti, u nichž by byla vzdálenost (resp. dojížděkový čas) stejná či dokonce příznivější pro existující letiště Brno a Ostrava.

Oblast pokrývá:

- Oblast I.varianty
- V Olomouckém kraji navíc obvody obcí III.stupně Hranice, Litovel, Šternberk, Uničov
- Mimo Olomoucký kraj navíc obvody obcí III.stupně Kroměříž-Morkovice Slížany, Otrokovice, Zlín, Vizovice, Odry, Vítkov

Jako o potenciální uživatele by se v této variantě jednalo o:

- a) podnikatelskou sféru (osobní doprava i cargo)
- b) sféru cestovního ruchu
- c) sféra sportovního letectví
- d) územní celky a osídlení - v neposlední řadě i počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

Zvláště u této varianty je nutno akceptovat, že v poměrně blízké vzdálenosti se nacházejí dvě existující podobná letiště, a to v Ostravě a v Brně. Větší poloměr nasávací oblasti nelze doporučit, neboť při stanovení většího poloměru než 30 km + 15 km by mohlo docházet u některých oblastí k tomu, že vzdálenost či dojížděkový čas by byly stejné či dokonce příznivější pro tato sousední letiště.

B.4. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ

Důvodem pro vypracování Oznámení koncepce je skutečnost, že Olomoucký kraj se stal v roce 2004 partnerem meziregionálního projektu INCORD, spolufinancovaného v rámci Iniciativy Evropského společenství INTERREG III C. Projekt INCORD si klade za cíl rozvinout intenzivní spolupráci mezi německými a východoevropskými regiony v oblasti jejich integrovaného rozvoje. Hlavním tématem pilotního projektu Olomouckého kraje v rámci projektu INCORD je vytvoření integrované rozvojové koncepce letiště v Přerově, a to jako „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ (IRP). IRP byl vytvořen ve spolupráci se Státní rozvojovou agenturou Thüringen, Regionální agenturou pro rozvoj Střední Moravy, společností AGA-Letiště, s.r.o. a členy poradního orgánu a pracovní skupiny projektu INCORD.

Druhým důvodem je snaha o smysluplné využití prostoru, staveb a zařízení stávajícího letiště, po jeho předpokládaném opuštění armádou ČR k 1.1.2008. K tomuto datu by měl být zahájen přesun 23. základny vrtulníkového letectva z uvedeného letiště do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje. Letiště by se mělo nadále, po nutných rekonstrukcích využívat jako regionální letiště s civilním provozem.

Podle výše uvedeného se tedy jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a posledně citovaného zákona, kde dotčené území je zjevně tvořeno územním obvodem více obcí. Takovéto koncepce podléhají „*ex lege*“ předložení Oznámení podle ustanovení § 10c zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a dalším krokům podle následujících ustanovení tohoto normativního právního aktu.

B.5. ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY (ETAPY) ŘEŠENÍ

Co se týče formálního procesu posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, postup tohoto posouzení je dán kogentními ustanoveními § 10a a násl. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Jedná se o následující kroky:

- předložení Oznámení koncepce příslušnému úřadu (Krajský úřad Olomouckého kraje) ve smyslu ustanovení § 10c posledně citovaného zákona

- zveřejnění Oznámení příslušným úřadem a zajištění vyjádření k němu v průběhu zjišťovacího řízení
- vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem (§ 10d citovaného zákona), v němž tento stanoví obsah a rozsah vyhodnocení, případně požadavek na zpracování variant koncepce
- zpracování Vyhodnocení návrhu koncepce oprávněnou osobou a jeho předložení příslušnému úřadu ve smyslu ustanovení § 10e výše citovaného zákona
- zveřejnění Návrhu koncepce vč. Vyhodnocení příslušným úřadem a zajištění vyjádření dotčených správních úřadů a samosprávných celků k němu
- veřejné projednání Návrhu koncepce včetně zpracovaného Vyhodnocení, jak je předepsáno ustanovením §10f citovaného zákona
- zpracování zápisu z veřejného projednání, jeho zveřejnění předkladatelem a zaslání příslušnému úřadu
- vydání stanoviska příslušného úřadu k posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu ustanovení §10g zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
- zveřejnění stanoviska a jeho rozeslání příslušným úřadem předkladateli a dalším subjektům
- následné průběžné sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví předkladatelem ve smyslu ustanovení §10h výše citovaného zákona

Na uvedené kroky posouzení koncepce musí ovšem navazovat celá řada dalších, stávající legislativou vyžadovaných postupových kroků. Jedním z nich je posouzení konkrétního záměru, tak jak je předepsáno výše citovaným zákonem. U takovýchto záměrů, spadajících pod režim zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, je obecně nutno aplikovat závazný formální proces hodnocení „EIA“.

Jedná-li se o fakultativní záměry (kategorie II přílohy č. 1 citovaného zákona), je obligatorní součástí oznámení, zpracovaných dle přílohy č.3 tohoto zákona mimo jiné návrh opatření k prevenci, snížení či kompenzaci negativních vlivů záměru na životní prostředí.

U obligatorních záměrů, obsažených v kategorii I přílohy č.1 citovaného zákona je rovněž povinnost uvést návrh opatření k prevenci, snížení či kompenzaci negativních vlivů záměru na životní prostředí jakožto obligatorní součást dokumentací, zpracovaných dle přílohy č.4 tohoto zákona.

V daném případě se tedy bude zřejmě jednat o návaznou nutnost provedení zjišťovacího řízení v rámci „projektové EIA“ a to ve smyslu ustanovení §4 odst.1 písm.c) citovaného zákona, ve spojení s položkou 9.2 přílohy č.1, kategorie 1 tohoto zákona (Letiště se vzletovou nebo přistávací dráhou nad 2100 m).

Na druhé straně, co se týče postupů / etap, následujících po skončení procesu hodnocení vlivů koncepce, resp. záměru na životní prostředí (a veřejné zdraví) a po získání potřebných souhlasů/povolení, tyto byly detailně rozvedeny již v kapitole B.2. Jedná se o kroky, označené písmeny a) až e), podle následujícího přehledu:

- a) Opatření přípravně –organizačního charakteru.
- b) Rekonstrukce / opravy RWY.
- c) Výstavba pozemních staveb a komunikací.
- d) Údržba / rekonstrukce inženýrských sítí a objektů.
- e) Pokračování v průběžné sanaci starých zátěží.

Co se týče následných postupů / etap v průběhu zahájení a rozšiřování provozu letiště, tyto lze orientačně rozdělit na tři dále popsané fáze:

I. (počáteční) fáze

Zjištění situace u konkurenčních letišť, provedení konzultací s nezúčastněnými odborníky a zahájení civilního provozu na letišti Přerov. Přitom se jeví jako výhodné navrhnout a zahájit činnost letiště (pro počáteční zahajovací fázi provozu) pro všeobecné letectví, nepravidelnou dopravu osob a nákladu letadly do kategorie ATR 42/72 (cca 40/70 cestujících) s provozem všeobecného letectví (GA) s omezenou provozní dobou letiště prakticky bez přerušení po odsunu armádních složek. Tento rozsah provozu znamená menší nároky na technické vybavení a personální obsazení, a tím i finančně příznivější je provozování letiště při předpokladech:

- omezený počet hodin denně (víkendy mimo provoz), což snižuje nároky na personální obsazení
- přijímat letadla do velikosti kategorie ATR 42/72 (cca 40/70 cestujících)
- provozování za dne a za viditelnosti
- vzhledem k počáteční fázi zahajování provozu letiště s menšími prostory pro odbavení cestujících a zavazadel
- v závislosti na statutu letiště rozsah přítomnosti pracovníků celního a pasového odbavení
- zajištění hasičské služby
- údržba a čištění dráhy (nejen v zimním období)

Počty cestujících lze v této fázi provozu odhadovat řádově na desítky/měsíc s několika lety denně s pozdějším rozvojem na např. 100 cestujících měsíčně, a to převážně malými

letadly, letadla velikosti typu ATR 42/72 budou spíše výjimkou. I pro tento rozsah provozu ale bude stěžejní, kolik a jaká zařízení se podaří převzít od AČR, což má vliv na výši počátečních investic a tím i na ekonomické výsledky projektu. Takové uspořádání vyžaduje personální a technické vybavení v co nejmenším, byť dostatečném rozsahu a nákladech.

Blízká letiště Olomouc a Bohuňovice by mohla teoreticky v této počáteční fázi představovat pro provoz letiště Přerov jistou konkurenci. V následující II.fázi již jejich konkurenceschopnost zaniká.

Co se týče statutu letiště v této fázi jeho provozu, lze doporučit (po konzultaci s Úřadem pro civilní letectví) získání statutu neveřejného vnitrostátního letiště a posléze veřejného vnitrostátního letiště. Při uvedených procesech lze využít skutečnost, že letiště Přerov má stávající statut „neveřejné mezinárodní letiště“ (viz příloha 1).

II. (navazující) fáze

Jakmile dojde na základě provedeného vyhodnocení provozu k výraznějšímu nárůstu poptávky, lze doporučit průběžné rozšiřování provozu na větší rozsah, který může představovat soutěž s ostatními regionálními letišti. Přitom je třeba pružně využívat cenovou politiku a geografickou polohu letiště či kombinaci těchto faktorů, což bude např. výhodné pro přepravce volnočasových cestujících, kteří dosud musejí přistávat zároveň na obou letištích Ostrava i Brno, a možnost pouze jediného přistání na letišti Přerov pro ně znamená nemalé časové i finanční úspory.

Velká letadla pro tento provoz (např.kategorie B 737) sice znamenají vyšší příjmy, ale také několikanásobně větší náklady a požadavky na vybavení letiště, personální obsazení, směnnost, provozní dobu atd. Pro naplnění takových letů je třeba mít již vybudovanou základnu cestujících, která bude dostatečně atraktivní pro letecké přepravce (a s těmito přepravci je třeba také jednat). Orientačně je možné říci, že zatímco pro počáteční fázi provozu letiště (popsáno výše) je možné uvažovat řádově s desítkami/stovkami cestujících ročně, tak pro tuto navazující fázi je třeba hovořit řádově o desítkách tisíc cestujících ročně (spíše min. 100 000 cestujících ročně).

Jako skutečnost je třeba akceptovat, že u letišť obdobného zaměření a velikosti, jako zvažované letiště Přerov, není možné se při hodnocení jeho ekonomických výsledků a přínosů zaměřit pouze na letiště samotné, protože taková letiště nebývají sama o sobě zisková. Význam těchto letišť nicméně spočívá v tom, že regiony je chápou jako důležitý prvek své dopravní infrastruktury, jako službu pro podnikatele, investory a obyvatele, což přináší sekundární efekty např. při rozhodování investorů o umístění investice, zlepšuje dostupnost regionu pro místní firmy, pro cestovní ruch, atp.

Co se týče statutu letiště, lze s využitím skutečnosti, že letiště Přerov má stávající statut „neveřejné mezinárodní letiště“ doporučit v této fázi jeho provozu (po konzultaci s Úřadem pro civilní letectví) získání statutu veřejného mezinárodního letiště.

Tento statut již vyžaduje (viz příloha 1) stálou celní a pasovou službu a další nároky a tím i náklady. Při tomto statutu veřejného mezinárodního letiště je třeba zvážit, zda provozovat a odbavovat lety pouze v rámci vnitřních hranic EU, či i vně těchto hranic, protože odbavování vně vnitřních hranic EU vyžaduje splnění značně náročných požadavků Schengenských dohod a nákladné opatření a uspořádání prostor letiště, která jsou obtížná i pro letiště velikosti Prahy – Ruzyně.

III. fáze (výhledová)

Letiště Přerov je geograficky velmi výhodně situováno a rovněž v budoucnosti, s vybudováním další infrastruktury, jak je předpokládána v odpovídající územně-plánovací dokumentaci krajů (železniční uzel, budované dálniční napojení D1 resp. D47 a uvažovaný průplav Dunaj-Odra-Labe) bude význam jeho situování posílen. Nabízí se tím možnost vybudovat zde tzv. uzlové letiště pro přepravu osob a nákladu v Evropském a světovém měřítku. Realizace této fáze je však závislá na řadě faktorů v dlouhodobém výhledu, které nelze v současné době objektivně postihnout.

B.6. HLAVNÍ CÍLE

Hlavním cílem oznamované koncepce je (Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, 09/2005) poskytnout základní výchozí podklady pro rozhodování o budoucnosti vojenského letiště Přerov v situaci, kdy na něm má skončit vojenský provoz. Pro jeho další využívání jakožto regionálního letiště s civilním provozem je nutno přednostně řešit následující otázky zamýšlené koncepce:

- přibližná velikost potenciálu uživatelů letiště (podnikatelská sféra, sféra cestovního ruchu a další)
- nutné stavební, technické a další úpravy a související investiční náklady
- provozní náklady
- v návaznosti na předchozí 3 body rozhodnout o vhodném typu, velikosti a rozsahu provozu letiště – navrženy jsou 2 varianty (první menší a méně náročná pro počáteční fázi provozu a druhá pro jeho možný budoucí rozvoj)
- časová náročnost celého projektu

- možné finanční zdroje na realizaci projektu

Nezanedbatelnou skutečností, tvořící komplexní součást cílů oznamované koncepce je nesporně další smysluplné využití areálu letiště Přerov, po jeho předpokládaném opuštění armádou ČR k 1.1.2008. K tomuto datu by měl být zahájen přesun 23. základny vrtulníkového letectva z uvedeného letiště do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje. Letiště by se mělo nadále, po nutných rekonstrukcích, využívat jako regionální letiště s civilním provozem.

Další pozitivní skutečností z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, která s cílem koncepce bezprostředně souvisí, je rovněž realizace těchto kroků:

-Údržba / rekonstrukce inženýrských sítí a objektů.

Tento krok bude mimo jiné zahrnovat rekonstrukci zařízení na odvádění a čištění odpadních vod. Rekonstruována bude splašková kanalizace vč. čerpacích stanic a dále kanalizace na odvádění odpadních vod, znečištěných splachy z terénu, resp. znečištěných podzemních vod. U této kanalizace bude nutno opravit / rekonstruovat stávající objekty, t.j. retenční nádrž a odlučovače lehkých kapalin (ropných látek).

-Pokračování v průběžné sanaci starých zátěží.

Cílem tohoto kroku bude snížení stávající kontaminace podzemní vody (stará zátěž) ropnými uhlovodíky na předepsané hodnoty. Kontaminace je zvláště závažná v bývalém prostoru uložení podzemních nádrží na letecké pohonné hmoty (LPH). Navíc lze předpokládat zintenzivnění průběhu sanace vzhledem k rozvíjejícím se metodám v této oblasti. Tato skutečnost je rovněž zohledňována ve správním řízení, které v této věci (vodní zákon, §§8,39) v současné době před Krajským úřadem Olomouckého kraje probíhá. Povinnost sanace, včetně jejího financování musí být precisována v budoucí smlouvě mezi Armádou ČR a Krajem Olomouckým.

Pozitivní skutečností oznamované koncepce je také řada dalších návazných důsledků koncepce (zaměstnanost, zlepšení podmínek pro podnikatele, umísťování nových investic, zvýšení cestovního ruchu a pod.), které lze hodnotit jako sekundární efekty oznamované koncepce.

B.7. PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ

Oznamovaná koncepce může v dalším procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, event. v dalších správních řízeních a navazujících jednáních ještě doznat některých dílčích změn. Je zpracována ve dvou variantách, které vychází z předpokladu různého poloměru spádové oblasti. V závislosti na dojížděkové vzdálenosti potenciálních zákazníků letiště by muselo dojít i k různému stupni rekonstrukce a dovybavení letiště. V první variantě (R= 30 km) je na př. uvažováno s provozem letadel do vzletové hmotnosti 25 t a vybudování 4 otočných stání letadel kódového písmene C (s omezením rozpětí na 29 m) na odbavovací ploše. Naproti tomu v druhé variantě (R= 45 km) je obdobně uvažováno s provozem letadel do vzletové hmotnosti cca 70 t a vybudování 5 stání nose-in letadel kódového písmene C (výjimečně D) na odbavovací ploše.

Vliv realizace potřebných rekonstrukcí, event. budování nových objektů (viz kapitola B.2.,B.5.) však není pro obě varianty z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví zásadně odlišný. V obou variantách se např. uvažuje s prakticky stejnou velikostí odnětí pozemků ze ZPF (4,9066 ha). V obou variantách se neliší ani situování plochy letiště vzhledem k existujícím čtyřem katastrálním územím (Přerov, Bochoř, Troubky nad Bečvou, Henčlov). Celá hlavní plocha letiště, zahrnující i vzletovou a přistávací dráhu (RWY) se nachází v k.ú. Přerov (viz příloha 3).

Rozdílné hodnocení lze očekávat spíše v hodnocení vlivů provozu těchto různých variant na životní prostředí, event. veřejné zdraví. Konkrétní srovnání parametrů, relevantních z hlediska ochrany životního prostředí, resp. veřejného zdraví pro obě varianty je obsaženo v tabulce 1.

Jako vhodný prostor výstavby chybějících objektů byl pro obě varianty, z hlediska provozních návazností civilního odbavovacího areálu na stávající dráhový systém letiště, zvolen rovinný prostor mezi pojezdovými dráhami TWY F, TWY E a RWY.

Jak vyplývá z předchozích údajů, spočívá rozdíl v popsáních variantách v kapacitě areálu, zejména pak odbavovacích prostor pro cestující a v rozmístění jednotlivých objektů v rámci zastavovacího areálu (viz příloha 3). Páteří obou variant je příčná osa - dráhový systém, odbavovací plocha, odbavovací budova, veřejná plocha přednádraží a parkoviště. Středem areálu je vždy odbavovací budova, která odděluje veřejný prostor od neveřejného prostoru letiště. Zastavovací areál bude tvořit novou lokalitu v území a urbanisticko architektonický solitérní prvek.

Tabulka 1- Porovnání parametrů navržených variant

Porovnávaný parametr	Varianta 1	Varianta 2
Dojíždková vzdálenost, km	30	45
Dojíždkový čas,min	30	45
Vzletová hmotnost letadel, max. t	25	70
Max. rozpětí křídel / rozchod podvozku, m/m	29/9	36/9
Počet obyvatel ve spádové oblasti	455 073	745 153
Předpoklad ročního využití letiště obyvateli v třetím roce provozu	55 908	98 272
Dtto, v 8.roce provozu	75 500	132 670
Dtto, v 13.roce provozu	94 400	165 840
Předpoklad ročního využití letiště podnikateli (dle průzkumu)	2 616-2 648	2 992- 3 040
Předpoklad pohybů letadel, t.j. vzlet nebo přistání za celý třetí rok provozu	6 060	7 008
Dtto, v 8.roce provozu	6 860	8 290
Dtto, v 13.roce provozu	7 260	9 210
Předpokládané pohyby letadel v sezóně (3.rok provozu), t.j. vzlet nebo přistání/den	21,43	24,86
Přeprava zboží (cargo), dle průzkumu, t/rok	9 – 15	36 – 42
Provozní doba letiště, min. hod/den	10	12
Max. počet parkovacích míst v přednádraží, os.automobily / Bus	230/4	360/6

Zdroj: Studie „Integrovaný rozvojový plán“,2005

První z uvedených variant (varianta 1) je méně kapacitní oproti variantě 2. Je při ní předpokládána střízlivá startovací pozice s redukovanými startovacími investičními náklady ale i s redukovanými možnostmi využití letiště.

Dopravní napojení areálu letiště je řešeno přístupovou komunikací od severu ze stávající veřejné komunikace II/434, a z předpokládaným využitím budoucí trasy dálnice D1, vedoucí vzdušnou čarou cca 500m severovýchodně od okraje letiště, mimo intravilán města.

Přístupová komunikace bude po překřížení stávající pojezdové dráhy TWY F (která bude zrušena) zaústěna do centrálního prostoru zmíněného přednádraží Terminálu. Z této dopravní páteře se západně odklání nákladní doprava „cargo“ a příjezd ke správní a provozně

administrativní budově letiště. V letištní části z této strany navazují technicko provozní objekty, čímž se i tímto směrem od Terminálu soustřeďují hlavní provozní činnosti (manipulace) na odbavovací ploše. Je předpoklad, že tímto směrem se budou výhledově rozšiřovat odbavovací plochy. Z opačné východní strany od terminálu, se areál rozšiřuje o provoz zásobování letadel pohonnými hmotami a hasičskou záchrannou službou s vazbou na letištní plochy, s příjezdovou komunikací z veřejné strany – odjezdová strana hlavní páteřní komunikace.

Investičně i provozně náročnější varianta 2 je na druhé straně kapacitnější a perspektivnější (umožňuje provoz např. letadel řady B 737, A 318, A 319, A 320 a A 321). Umožňuje podstatně větší výhledový kapacitní nárůst (rozvoj jednotlivých objektů v navrženém areálu). Rozdíl v rozmístění objektů není podstatný a spočívá mimo jiné v umístění administrativní a technicko provozní zóny na východní (opačnou) stranu od Terminálu. Ostatní rozdíly nejsou z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví podstatné a byly zmíněny již v předchozích kapitolách (B.3., B.5.).

Popsané varianty rekonstrukce a provozu letiště mohou ještě doznat dílčích změn, eventuálně mohou takovéto změny být vyžadovány v souladu s příslušnými ustanoveními některých právních předpisů (např. § 6 odst.2 či §8 odst.4 zákona č. 100/2001 Sb.).

Při následném hodnocení detailů konkrétního záměru je nicméně legitimní očekávat odchylky v konečném hodnocení oproti hodnocení koncepce, vzhledem k možné variabilitě územního, technologického a technického řešení daného záměru.

Obě varianty lze zejména z hlediska umístění hodnotit velmi negativně (CHOPAV, ochranná pásma vod). Přitom je však třeba si uvědomit, že stávající charakter provozu se v podstatě nebude měnit a oznamovaná koncepce naopak s sebou může přinést i některé kladné vlivy (zaměstnanost, pokračování v sanačních pracích, zlepšení podmínek pro podnikatele, umísťování nových investic, zvýšení cestovního ruchu a pod.), které lze hodnotit jako její přínosné sekundární efekty. V průběhu dalších kroků lze přitom navrhnout celou řadu dalších kompenzačních opatření, směřujících k zdokonalení ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

B.8. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY

Při posouzení vztahu oznamované koncepce k jiným koncepčním materiálům byly brány v úvahu dokumenty, zpracované na regionální, národní a mezinárodní úrovni a platná

legislativa ČR. Zohledněna byla rovněž platná legislativa o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci (tj. stavební zákon a prováděcí vyhláška č. 135/2001 Sb.). V úvahu byla brána skutečnost, že hodnocená lokalita se dotýká (viz příloha 3) tří obcí a tří katastrálních území a to:

- Obec Přerov
- Obec Bochoř
- Obec Troubky

- k.ú. Přerov
- k.ú.Bochoř
- k.ú. Troubky nad Bečvou

V územních plánech dotčených obcí existuje funkční plocha tzv. „plocha dopravního systému“, tedy letiště.

Z regionálních dokumentů, s nimiž byla navrhovaná koncepce konfrontována, lze uvést:

- Územní plány, resp. ÚTP obcí Olomouckého kraje
- Územní plán VÚC Olomoucké aglomerace (TERPLAN Praha, 1997), schválený usnesením vlády č.442 ze dne 16.7.1997
- 1. změna územního plánu VÚC Olomoucké aglomerace (TERPLAN Praha, 8/2001)
- ÚP VÚC sousedních krajů, t.j. Pardubického, Jihomoravského, Moravskoslezského a Zlínského

Z národních koncepčních dokumentů lze uvést:

- Státní politika životního prostředí (verze 2001)
- Státní energetická politika (platná verze 2000)
- Národní rozvojový plán ČR 2002-2006
- Program revitalizace říčních systémů (usnesení vlády ČR č. 373 z 20.5.1992)
- Dopravní politika České republiky (Midas ČR, 1998)
- Usnesení vlády ČR ze dne 17.6.1998 č.413 k Dopravní politice České republiky

- Usnesení vlády ČR ze dne 21.7.1998 č.741 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do r. 2010
- Sektorový operační program dopravní infrastruktury, MD ČR a MŽP ČR, 2003
- Sčítání domů, lidu a bytů v r.1990 a 2001, ČSÚ Praha
- Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti, ŘSaD ČR, 1990, 1995, 2000
- Strategie regionálního rozvoje ČR pro léta 2007-2013
- Další platné koncepční materiály s celostátní působností

Dokumenty mezinárodní úrovně:

- Aarhuská úmluva (Úmluva EHK OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti při rozhodování a právní ochraně ve věcech životního prostředí)
- Bílá kniha evropské dopravní politiky pro r.2010, komise ES 2001

B.9. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ

V současné době je na letišti v Přerově umístěna 23. základna vrtulníkového letectva vybavená vrtulníky typu Mi-24, Mi-17 a SOKOL. Letiště je tak využíváno prioritně pro potřeby vzdušných sil AČR.

Dle stávajících předpokladů armády ČR bude 1.1. 2008 zahájen přesun základny do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje. K tomu účelu je nezbytné, aby jako součást kupní/převodní smlouvy byla rovněž precisována část, týkající se pokračování sanace starých zátěží v území (viz kapitola D.1.).

Podle výsledku jednání se zástupci armády ČR a po dokončení procesů hodnocení vlivů podle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, vč. nutných správních řízení tak bude vytvořen potřebný rámcový předpoklad pro zahájení stavebních a rekonstrukčních prací v lokalitě. Tyto mohou být zahájeny až po ukončení zmíněného přesunu 23. základny vrtulníkového letectva do jiné lokality, t.j. koncem roku 2008. Termín dokončení shora naznačených prací je dále odvislý od zvolené varianty, t.j. rozsahu rekonstrukce. Předpokládá se konec roku 2010.

B.10. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ

Oznamovaná koncepce má bezprostřední vazbu na stávající územně plánovací podklady, resp. dokumentace obcí. Návrhové období těchto materiálů, jakožto speciálních koncepcí ve smyslu ustanovení § 10i zákona č. 100/2001 Sb., se v souladu s legislativou stavebního práva stanoví na dobu 15 let, s možným výhledem na dobu 25 let.

Obdobná situace je rovněž u územně plánovací dokumentace krajů, zejména u územních plánů velkých územních celků. V případě Olomouckého kraje je v současné době zpracováván koncept takového územního plánu s obdobným návrhovým obdobím jako u územních plánů obcí.

Z uvedených důvodů předpokládáme návrhové období oznamované koncepce 15 roků, t.j. do roku 2020.

B.11. ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ

Oznamovaná koncepce musí v první fázi projít posouzením jejího vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, jak bylo zmíněno výše. Přitom musí být zachován postup předepsaný platnou legislativou, zejména zákonem č. 100/2001 Sb. v platném znění. Přehled jednotlivých kroků posouzení vlivů podle citovaného zákona je v tabulce 2.

Po vydání souhlasného stanoviska příslušného orgánu (Krajský úřad Olomouckého kraje) ve smyslu ustanovení § 10h citovaného zákona je možné přistoupit ke schválení této koncepce. Schválení přísluší zastupitelstvu kraje, které má v kompetenci rozhodování ve věcech patřících do samostatné působnosti kraje.

Schválení oznamované koncepce tak bude provedeno v souladu s dikcí ustanovení §35 zákona č. 129/2000 Sb. o krajích (krajské zřízení) v platném znění.

Tabulka 2- Přehled základních kroků posouzení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb.

Obsah kroku	Zajišťuje	Ustanovení zák.č. 100/2001 Sb.	Poznámka
předložení oznámení	předkladatel	§ 10c	předkladatel zde=Olomoucký kraj
provedení zjišťovacího řízení a vydání jeho závěru	příslušný orgán	§ 10d	příslušný orgán zde= Krajský úřad OK
zpracování Vyhodnocení koncepce	oprávněná osoba	§ 10e	
zveřejnění Návrhu koncepce vč. Vyhodnocení a zajištění vyjádření k němu	příslušný orgán	§ 10f	
veřejné projednání Návrhu koncepce	„	§ 10f	Vyhodnocení je součástí Návrhu koncepce
rozeslání a zveřejnění zápisu z veřejného projednání	předkladatel	§ 10f	
vydání stanoviska k Návrhu koncepce, vč. jeho zveřejnění	příslušný orgán	§ 10g	
průběžné sledování vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví	předkladatel	§ 10h	

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Letiště se nachází ve správním obvodu obce Přerov, jakožto obce s rozšířenou působností. Správní obvod obce zahrnuje celkem 59 obcí, z nichž statut města mají Kojetín, Přerov a Tovačov. Kojetín je městem s pověřeným obecním úřadem. Správní obvod má rozlohu 400,81 km² a 84 724 obyvatel. Z pohledu biogeografického členění ČR náleží správní

území do bioregionů Prostějovského, Ždánicko-Litenčického, Kojetínského a Hranického. Z celkové výměry zaujímá 74,5% zemědělská půda (2. místo v Olomouckém kraji), 13% lesní pozemky.

Na správním území obce s rozšířenou působností Přerov se dále nachází několik CHLÚ – Tovačov 1, Tovačov 4, Lobodice PZP a Kojetín. Územím protékají i tři vodní toky, které patří k 7 nejvíce znečištěným v Olomouckém kraji. Jedná se o Olešnici, Valovou a překvapivě řeku Bečvu.

Vlastní prostor letiště se nachází 4,5 km jihozápadně od centra města Přerova v průměrné nadmořské výšce 206 m n.m. Areál je umístěn v klínu, vytvořeném komunikacemi II/434 (Přerov-Troubky-Tovačov) a II/436 (Přerov-Bochoř-Kojetín). Prostor letiště zaujímá rozlohu 287,353 ha (viz příloha 2).

Letiště se rozkládá převážně na území obce Přerov, zasahuje však i do obvodu obcí Bochoř a Troubky. Jedná se o katastrální území:

-Přerov

-Bochoř a

-Troubky nad Bečvou,

(viz příloha 3). Provozem letiště mohou být dotčena i území dalších obcí (viz kapitola C.2.).

C.2. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY

Vzhledem k dřívějším zkušenostem, spojeným s provozem stíhacích letadel Armády ČR, navazujícím stížnostem, měřením úrovně hluku a stanovením hlukových zón (na př. v rozhodnutí MěÚ Přerov z 29.5.1995) i vzhledem k dalším skutečnostem je nutno za obce, dotčené oznamovanou koncepcí považovat :

-Přerov

-Bochoř

-Troubky.

-Horní Moštěnice

-Věžky

-Záříčí

-Lobodice

-Rokytnice

C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Ve městě Přerov a jeho částech dochází od 90-tých let k postupnému zlepšování stavu životního prostředí, zejména v oblasti nakládání s odpady, čištění vod a v některých ukazatelích rovněž u emisní situace a imisního stavu ovzduší.

Zlepšování stavu životního prostředí v dané lokalitě je přitom třeba chápat v širším, minimálně regionálním kontextu.

Mezi provozovatele nejvýznamnějších zdrojů znečišťování ovzduší v Olomouckém kraji patří hned dva, které se nachází v městě Přerov (zdroj je uveden v závorce u příslušného provozovatele) a to:

- DALKIA Česká republika, a. s. (Teplárna Přerov, Teplárna Olomouc);
- PRECHEZA, a. s. (Chemická výroba Přerov);

Co se týče imisní situace, bylo v roce 2004 v Olomouckém kraji prováděno měření kvality ovzduší celkem na 12 monitorovacích stanicích, z toho 6 stanic provozuje ČHMÚ (Přerov, Prostějov, Jeseník, Olomouc, Dolní Studénka, Běloutín), 2 stanice EKOTOXA Opava (Paprasek a Bílá Voda) a po 1 stanici provozuje hygienická služba (Olomouc-Šmeralova), Městský úřad Šumperk (Šumperk), Magistrát města Olomouce (Olomouc-Hotel) a VÚLHM (Kunčice).

V Olomouckém kraji i nadále zůstává stálým problémem překračování limitních hodnot (LV) u suspendovaných částic velikostní frakce PM_{10} a u přízemního ozonu. Příčinou tohoto znečištění je silniční automobilová doprava (mobilní zdroje) ve všech větších městech Olomouckého kraje a sekundární prašnost. Největší překročení bylo naměřeno u ročního průměru suspendovaných částic PM_{10} právě na stanici v Přerově ($41,9 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Dále došlo k překročení LV u 24hodinového aritmetického průměru PM_{10} na stanicích v Přerově, Prostějově, Olomouci, Běloutíně a Dolních Studénkách, z toho nejvyšší hodnota byla naměřena na stanici v Přerově ($75,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Přes uvedená fakta je nutno konstatovat, že ve srovnání s rokem 2003 došlo v roce 2004 v Přerově k nepatrnému snížení imisí PM_{10} (24 hodinový průměr) a to z $84,3$ na $75,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (podobně došlo k snížení na stanicích v Prostějově, z $67,0$ na $58,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a v Olomouci, z $75,7$ na $61,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

C.3.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Území, řešené v oznamované koncepci se nachází ve správním obvodu obce Přerov, jakožto obce s rozšířenou působností. Správní obvod obce zahrnuje celkem 59 obcí, z nichž statut města mají Kojetín, Přerov a Tovačov. Kojetín je městem s pověřeným obecným úřadem. Správní obvod má rozlohu 400,81 km² a 84 724 obyvatel. Z pohledu biogeografického členění ČR (CULEK 1996) náleží správní území do bioregionů Prostějovského, Ždánicko-Litensického, Kojetínského a Hranického. Z celkové výměry zaujímá 74,5% zemědělská půda (2. místo v Olomouckém kraji), 13% lesní pozemky. Vlastní letiště se nachází v Kojetínském bioregionu, který náleží ke Karpatské podprovincii.

Na správním území obce s rozšířenou působností Přerov se dále nachází několik CHLÚ – Tovačov 1, Tovačov 4, Lobodice PZP a Kojetín. Územím protékají i tři vodní toky, které patří k 7 nejvíce znečištěným v Olomouckém kraji. Jedná se o Olešnici, Valovou a překvapivě řeku Bečvu.

Dopravně je území napojeno jak na celostátní silniční, tak železniční síť. Zásadní propojení silniční sítě tvoří komunikace II/434 a II/436 s plánovanou výstavbou dálnice D1 (západní obchvat Přerova). Propojení s železniční sítí tvoří trať č. 270 Ostrava- Praha, trať 330 Přerov- Břeclav a některé další.

V zájmovém (Kojetínském) bioregionu dominují glejové fluvizemě. Pouze na břehových valech podél Bečvy, v krátkém úseku podél Moravy u Kojetína a na nízké terase u Chropyně se vyskytují typické fluvizemě na písčitéjším materiálu. Mezi Troubkami, Chropyní a Moštěnicemi se vyskytují ostrovy typických černic, u Chropyně dokonce na karbonátových nivních sedimentech.

Potenciální vegetace je tvořena lužními lesy podsvazu *Ulmenion* (zejména *Ficario-Ulmetum campestris*), které na vyvýšených místech přecházejí do dubohabřin (svaz *Carpinion*). Primární bezlesí představovala pouze vodní vegetace. Flóra je spíše uniformní, s výskytem některých mezních prvků. Zasahují sem ještě některé druhy, splavené z vyšších poloh, na př. kerblík lesklý (*Anthriscus nitida*). Fauna regionu je rozhodujícím způsobem pozměněna rozvinutým zemědělstvím, jehož vliv na krajinu silně oslabuje pronikání karpatského elementu.

Vlastní prostor letiště se nachází 4,5 km jihozápadně od centra města Přerova v průměrné nadmořské výšce 206 m n.m. Areál je umístěn v klínu, vytvořeném komunikacemi II/434 (Přerov-Troubky-Tovačov) a II/436 (Přerov-Bochoř-Kojetín). Prostor letiště zaujímá rozlohu 287,353 ha (viz příloha 2).

Letiště se rozkládá převážně na území obce Přerov, zasahuje však i do obvodu obcí Bochoř a Troubky. Jedná se o katastrální území

- Přerov
- Bochoř a
- Troubky nad Bečvou,

(viz příloha 3). Provozem letiště může být dotčeno i k.ú. Henčlov a řada dalších obcí (hluk).

Území letiště je zásobováno vodou jednak z vlastních zdrojů podzemní vody a dále prostřednictvím vodovodu pro veřejnou potřebu. Jedná se o vodovodní síť města Přerova, napojení je převážně od osady Výmyslov, část areálu je napojena se strany od obce Bochoř.

Území letiště je odkanalizováno dvojitým systémem kanalizace a to:

- kanalizace splašková
- kanalizace pro splachy vod z terénu, stojánek letadel a pod.

Z hydrogeologického hlediska patří území letiště k hydrogeologickému rajónu, který zahrnuje pleistocenní sedimenty Hornomoravského úvalu a zabírá především Středomoravskou nivou. Stropní izolátor je tvořen nivními sedimenty, které jsou slabě až velmi slabě propustné. Počevním izolátorem jsou jílovité hlíny a jíly v podloží sedimentů hlavní terasy, rovněž se slabou až velmi slabou propustností. Hydrogeologický kolektor je tvořen souvrstvím fluviálních psafitů a psamitů. Hladina podzemní vody zde byla zastižena v hloubkách od 3,0 do 4,7 m a byla buď volná, nebo mírně napjatá. Koeficient filtrace činí 10^{-3} až 10^{-4} m/s, takže tyto horniny lze označit za dosti silně až silně propustné.

Podzemní voda přitéká do areálu letiště od severovýchodu, jejímu odtoku však brání úplná podzemní jílocementová těsnící stěna (JTS), která má tvar široce rozevřeného písmene U a která na jihu celý tento areál obklopuje. Aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody a obtékání křídel JTS, je uvnitř obklopeného prostoru podzemní voda kontinuálně odčerpávána (systém hydraulické ochrany letiště), čištěna a vypouštěna do povrchových vod.

Území letiště je plynofikováno z centrální sítě zemního plynu.

Z geologického hlediska je území součástí karpatské čelní hlubiny, která je vyplněna komplexem hornin neogenního a kvarterního stáří. Geologickými průzkumy bylo zjištěno, že v provozní části letiště se celková mocnost sedimentů kvarterního stáří, neuvažujeme-li nejmladší navážky, pohybuje mezi 8 a 11 m. Jsou tvořeny souvrstvím holocenních sedimentů, v jejichž podloží je uloženo souvrství pleistocenních fluviálních písčitých štěrků hlavní terasy. Jejich celková mocnost činí 4,6 až 7,5 m.

C.3.2. KLIMA

Podle QUITTA (1971) leží lokalita v teplé oblasti ČR (T2). Podnebí se vyznačuje dlouhým létem, teplým a suchým, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Na základě dlouhodobých měření ČHMÚ (<http://www.chmi.cz/meteo/ok/infklim.html>) v letech 1961 – 1990 náleží lokalita do oblasti s průměrným ročním úhrnem srážek 501 – 600 mm a průměrnou roční teplotou 8,1 – 9°C (viz tabulka 3).

Tabulka 3- Charakteristiky klimatické oblasti T 2

Klimatická oblast	T 2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu [°C]	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci [°C]	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu [°C]	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu [°C]	7 – 9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období [mm]	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období [mm]	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

Zdroj: Quitt., 1971

C.3.3. GEOMORFOLOGIE

Podle geomorfologického členění ČR (DEMEK 1987) se zájmová lokalita nachází v Hornomoravském úvalu v jihovýchodní části Středomoravské nivy. Přehled kategorií geomorfologického členění, do kterých předmětné území zasahuje, uvádí tabulka 4.

Středomoravská niva tvoří střední část Hornomoravského úvalu. Jde o akumulární rovinu podél řeky Moravy a dolní Bečvy se stopami po starých říčních korytech. Celkem zabírá plochu asi 415 km², střední výška je 206,1 m, střední sklon 0°22'. Patří k 2. – 3. vegetačnímu stupni, kromě převažujících polí se zde místy zachovaly zbytky luk a lužních lesů (velká část byla zahrnuta na př. do CHKO Litovelské Pomoraví).

Tabulka 4- Zařazení dotčeného území podle geomorfologického členění ČR

Provincie	Západní Karpaty
Subprovincie	Vněkarpatské sníženiny
Oblast	Západní vněkarpatské sníženiny
Celek	Hornomoravský úval
Podcelek	Středomoravská niva

Zdroj: Demek , 1987

C.3.4. HYDROLOGICKÉ POMĚRY

Hlavním vodním tokem oblasti je řeka Bečva, č.h.p. 4-11-02-070 a dotčené území tedy náleží k úmoří Černého moře. Jedná se o levostranný přítok významného toku Morava, který je největším vodním tokem Olomouckého kraje i celé Moravy. Morava protéká západně od území, ve vzdálenosti cca 5,5 km.

Řeka se zachovalým geomorfologickým fluvialním systémem představuje hlavní podmínku existence lužní krajiny, na kterou jsou vázána cenná společenstva rostlin a živočichů.

Vlastní území letiště je odvodňováno pouze melioračními příkopy, ústíci vesměs do drobného vodního toku Svodnice, č.h.p. 4-12-02-099. Jedná se o dílčí povodí, zahrnující Svodnici od pramene po pravostranný přítok Lukavec. K soutoku těchto toků dochází v západním okolí obce Zářičí. Nad tímto soutokem má Svodnice plochu povodí 29,27 km² a délku toku 9,5 km. Povodí je asi ze 40% zalesněno. Koryto tohoto toku se nachází cca 1,5 km jihovýchodně od centra obce Bochoř, směr průtoku v něm je v této lokalitě od severovýchodu k jihozápadu. Svodnice při západním okraji Chropyně ústí do Malé Bečvy, se kterou tvoří součást odvodňovacích systémů ve Středomoravské nivě.

Co se týče ochrany před povodněmi, není území zahrnuté v koncepci ohrožováno záplavami a to až do průtoků stoleté vody v Bečvě (Q 100). Nicméně při průtocích Q 100 a vyšších dochází k zaplavování území a to především od severozápadu. Při stoleté

vodě je vzletová a přistávací dráha (RWY) prakticky z poloviny zatopena a tudíž nepoužitelná (viz příloha 4). Záplavové území významných toků (srovnej vyhl. č. 470/2001 Sb.) - Moravy a Bečvy bylo po změně vodohospodářské legislativy stanoveno Krajským úřadem Olomouckého kraje dne 17.9.2004 (Morava) event. 24.2.2006 (Bečva).

Prakticky celé území oznamované koncepce, t.j. území stávajícího letiště Přerov se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarter řeky Moravy, vyhlášené nař. vlády č. 85/1981 Sb. s omezeními z toho plynoucími.

C.3.5. OCHRANA PŘÍRODY

Na hodnoceném území letiště ani v jeho blízkosti se nenachází žádná chráněná krajinná oblast (CHKO) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V bližším okolí této lokality se však nachází některé navržené evropsky významné lokality (EVL), tvořící součást soustavy NATURA 2000. Jedná se o území, zřízená dle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

EVL v okolí oznamovaného záměru a jejich parametry jsou uvedeny v tabulce 5. Jejich situování je zřejmé z přílohy 6.

Tabulka 5- EVL v okolí letiště Přerov

Název evropsky významné lokality	Kód lokality	Statut lokality	Vzdálenost od letiště
Morava-Chropyňský luh	CZ 0714085	Navrženo	jižní část EVL je od letiště cca 600 m jihozápadním směrem
D t t o	CZ 0714085	Navrženo	severní část EVL je od letiště cca 3000 m severozápadním směrem
Přestavlcký les	CZ 0710148	Navrženo	cca 4 000m jihovýchodně
Bečva- Žebračka	CZ 0714082	Navrženo	cca 3 000 m severovýchodně

Maloplošná ZCHÚ (Přírodní rezervace, Přírodní památka) se v blízkém okolí zájmové lokality nenachází.

Z prvků ÚSES se ve vzdálenosti cca 600m jihozápadně od letiště nachází nadregionální biocentrum NRBC 104 Chropyňský luh. Po severním okraji zájmového území prochází osa nadregionálního biokoridoru „Chropyňský luh - Oderská niva“, v jehož navržené ochranné zóně se lokalita letiště nachází.

Z funkčních lokálních prvků ÚSES se v okolí území nachází BC Chropýňský luh (cca 4 km jihozápadně) a BC Žebračka (k vymezení, cca 5 km severovýchodně). Navrhována jsou dále:

- LBC 2/54 Výmyslov, navazující na LBK 8/45-54 a LBK 2/53-54
- LBC 1/45-54 Bobroviska, navazující na LBK 4/45, LBK 5a/45-54

C.3.6. OSTATNÍ CHARAKTERISTIKY

Z ostatních charakteristik dotčeného území hrají zásadní roli hlukové poměry, předpokládaná intenzita dopravy do areálu, stávající stará zátěž (znečištění hornin a vody) v areálu a některé další.

Doprava do areálu letiště se předpokládá po stávající silnici II/434 (Přerov- Troubky-Tovačov). Realizací koncepce se předpokládá její nárůst (viz kapitola D.6.).K sledovanému roku 2023 se však nepředpokládá nárůst větší než 5% předpokládané intenzity dopravy v té době.

Dalším závažným faktorem letiště je produkované hlukové zatížení okolí.

Hlukem se přitom rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienické limity, včetně limitů pro chráněné venkovní prostory, stanoví prováděcí právní předpis (nař. vl. č. 502/2000 Sb.).

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Rekreace zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Stížnosti na hlukové poměry leteckého provozu byly aktuální zejména v období, kdy zde docházelo k létání na stíhacích a stíhacích bombardovacích letadlech Armády ČR. Tato vzlétala i přistávala na RWY vždy ve směru severovýchod - jihozápad a při tehdejších letových cestách a hladinách tak docházelo k zatížení hlukem v širokém okolí (jižní část Přerova, Horní Moštěnice, Troubky, Bochoř, Věžky, Záříčí a další). Z toho důvodu bylo již 29.5.1995 MěÚ Přerov vyhlášeno územním rozhodnutím č.j. ŽP 119/95-KI/Nv pásmo hygienické ochrany před hlukem. Toto bylo dle uvedeného rozhodnutí rozděleno na zónu I (varovná hluková zóna) a

zónu II. Ochranné pásmo bylo stanoveno podle tehdy platných předpisů tak, že pro denní dobu (6,00-22,00 hod) zahrnovalo území s obálkou limitních izofon:

*pro maximální hladiny zvuku..... $L_{Amax} = 85$ dB

*pro ekvivalentní hladiny zvuku..... $L_{Aeg} = 65$ dB

V současné situaci provozu vrtulníků nejsou stížnosti hlediska hluku prakticky žádné. Nízké ovlivnění hlukem bylo konstatováno při měření hlukové zátěže firmou Techson Praha. Dle závěru vypracované hlukové studie (Techson, 06/1996) jsou při denním provozu limity hluku v Přerově dodrženy, hluk na severním okraji Bochoře je na hranici přípustných limitů.

Při nočním provozu byla naměřená překročení limitů neprůkazná (max. do 1 dB), u severního okraje Bochoře o něco více (2-4 dB).

Co se týče existujícího znečištění hornin a podzemní vody (stará zátěž) ropnými látkami, toto je průběžně sanováno. Průběžná sanace probíhá čerpáním podzemní vody z více (obvykle čtyř) vrtů, čímž je snižována hladina podzemní vody, aby nedošlo k přetékání jílocementové těsnicí stěny (Milánské stěny) okolo jihozápadního okraje letiště. Vrty k účelům sanačního čerpání byly vybudovány v 70. letech minulého století zejména na pozemku parc.č. 990/119 (PUPFL) v k.ú. Bochoř, v místě bývalých podzemních nádrží leteckých pohonných hmot. Jedná se o pozemek, ležící mimo nově navržené hranice letiště. U čerpané znečištěné podzemní vody z vrtů je prováděno průběžně (1x/měsíc) sledování obsahu ropných látek. Další sledování koncentrace NEL je prováděno 1x/měsíc na odtoku z retenční nádrže. Čerpaná znečištěná podzemní voda je totiž přiváděna do retenční nádrže výše popsaného kanalizačního systému, odvádějícího vyčištěné vody v konečné fázi do drobného vodního toku Svodnice. Obsah NEL v čerpané znečištěné podzemní vodě dosahoval na př. v roce 2005 hodnot maximálně 0,09 mg NEL/l (vrt HVČ 2), což je pod respektovanou hranicí pro pitnou vodu, která činí 0,05 mg NEL/l.

C.4. STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Všechny zásadní problémy životního prostředí v dotčeném území jsou shrnuty především v předcházejících kapitolách C.1. až C.3. a dále v následující kapitole D. Pro přehlednost uvádíme následující zásadní problémy ve vztahu k oznamované koncepci:

- Existence staré zátěže, spočívající v znečištění hornin a podzemní vody zejména ropnými látkami

- Potřeba pokračovat v zahájené sanaci i po opuštění areálu Armádou ČR (23. základna vrtulníkového letectva)
- Hlukové ovlivnění okolí se stavbami rodinných domů (Přerov, Bochoř, Troubky a další)
- Riziko ohrožení vod současně používanými závadnými látkami (území CHOPAV, OP vodních zdrojů vč. zdroje přírodní minerální vody Moštěnice, záplavové území)
- Další vlivy (vliv na funkčnost navrhovaných ÚSES, dopravní problematika, prašnost)

D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ

Vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví je nutno zvažovat již v etapě před konkretizací jednotlivých záměrů. Postupné kroky hodnocení koncepce, event. záměru jsou uvedeny přehledně v kapitole B.5., B.11. a dalších. Možné nepříznivé vlivy koncepce jsou naznačeny v následujících kapitolách D.1. až D.6.

V dalších krocích, zejména při posuzování konkrétního záměru („projektová EIA“) je třeba navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí ve smyslu ustanovení §5 odst.4 zákona č.100/2001 Sb.

U fakultativních záměrů (kategorie II přílohy č. 1 citovaného zákona) je návrh kompenzačních opatření obligatorní součástí oznámení, zpracovaných dle přílohy č.3 tohoto zákona. V těchto oznámeních jsou kompenzační opatření předmětem části D, bod 4.

U obligatorních záměrů, obsažených v kategorii I přílohy č.1 citovaného zákona je jejich návrh obligatorní součástí dokumentací, zpracovaných dle přílohy č.4 tohoto zákona. V těchto dokumentacích jsou kompenzační opatření předmětem části D, kapitola IV.

D.1.Voda

Prakticky celé území oznamované koncepce, t.j. území stávajícího letiště Přerov se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarter řeky Moravy, vyhlášené nař. vlády č. 85/1981 Sb. s omezeními z toho plynoucími.

Co se týče ochranných pásem (OP) vodních zdrojů, toto bylo stanoveno rozhodnutím tehdejšího Okresního úřadu Přerov č.j. ŽP- 1771/93-235/1/Zv ze dne 21.6.1993 , č.j. ŽP-3536/93-235/1-Zv ze dne 28.12.1993, event. rozhodnutím tehdejšího ONV Přerov, č.j. Vod.1073/90-R-235/1-Ne ze dne 3.7.1990 pro vodní zdroje Troubky, Tovačov, Brodek u Přerova, resp. pro vodní zdroj štěrkoviště Tovačov II. Rozsah pásem byl posléze upraven rozhodnutím tehdejšího Okresního úřadu Přerov č.j. ŽP-3617/2001-R-Kb ze dne 9.5.2001.

Území oznamované koncepce se prakticky v celém rozsahu nachází ve vyhlášeném ochranném pásmu 2b těchto zdrojů.

Zároveň s ochrannými pásmy vodních zdrojů, stanovenými dle ustanovení §19 tehdy platného vodního zákona č. 138/1973 Sb. se prakticky celé území letiště nachází v ochranném pásmu přírodních minerálních vod stolních 3. stupně zdroje Horní Moštěnice.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí t.č. ve smyslu zákona č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu, v platném znění, vesměs 1,5 m (max. 2,5 m) od vnějšího líce potrubí. Tato vodní díla se však na vlastním území letiště nenacházejí.

Vodní zdroje v okolí území letiště by realizací a provozem dle navrhované koncepce neměly být (co do vydatnosti a kvality) negativně ovlivněny. Vydatnost uvedených zdrojů je dostačující jak pro současný odběr, tak pro jeho případné zvýšení v budoucnu. Kvalita vody ve zdrojích hromadného zásobování vodou v daném území vesměs vyhovuje vyhlášce č.252/2004 Sb. a její negativní ovlivnění koncepcí je vzhledem k existujícím opatřením (hydraulická stěna, sanační čerpání) a při respektování platných právních norem a vydaných individuálních správních aktů nepravděpodobné.

Území letiště je zásobováno vodou jednak z vlastních zdrojů podzemní vody a dále prostřednictvím vodovodu pro veřejnou potřebu. Vlastní zdroje jsou tvořeny dvěma vrtanými studněmi HV 11/A a HV 111, hl.= cca 10,0m, umístěnými jihozápadně od jílocementové těsnící stěny, t.j. za touto stěnou, ve směru proudění podzemních vod (v Bochořském lese). Voda je upravována (odželezování, odmanganování, filtrace) a zdravotně zabezpečována plynným chlorem. Po úpravě vyhovuje vyhl.č. 252/2004 Sb.

U napojení na vodovod pro veřejnou potřebu se jedná se o vodovodní síť města Přerova, napojení je ze dvou stran, jednak (převážná většina areálu) od osady Výmyslov a jednak se strany od obce Bochoř. Obě přípojky jsou vybaveny vodoměry.

Území letiště je odkanalizováno dvojitým systémem kanalizace a to:

-kanalizace splašková

-kanalizace pro splachy vod z terénu, stojánek letadel a pod.

V prvním případě se jedná o kanalizaci, svádějící odpadní vody splaškového charakteru do tří přečerpávacích stanic, z kterých je odpadní voda čerpána severním směrem (okolo osady Výmyslov) a zaústěna do veřejné kanalizace, napojující Výmyslov do kanalizace pro veřejnou potřebu města Přerov (městská část Henčlov). Povolení pro vypouštění těchto vod do kanalizace bylo vydáno tehdejšími Sm KNV pod č.j. OVLHZ 508/86/235/Hz.Ma dle ustanovení §24 tehdy platného vodního zákona č. 138/1973 Sb. dne 27.5.1986. Odpadní voda z kanalizace města je dále čištěna na rekonstruované mechanicko-biologické čistírně odpadních vod (ČOV) Přerov- Henčlov, s vypouštěním do významného vodního toku (srovnej vyhl.č.470/2001 Sb.) Bečva.

V druhém případě se jedná o kanalizaci, svádějící odpadní vodu se splachy z terénu, stojánek letadel a pod., která jako kontaminant obsahuje především ropné látky (NEL). Tato voda je sváděna do retenční nádrže za účelem vyrovnání průtoku, resp. egalizace. Z této nádrže natéká dále odpadní voda do dvou gravitačních odlučovačů ropných látek. Uvedená vodní díla jsou umístěna u severovýchodní strany zmíněné JTS. Vyčištěná voda z nich je odváděna do drobného vodního toku Svodnice na základě povolení vodohospodářského orgánu. Toto povolení, limitující hodnoty ukazatele NEL (ropné látky) bylo původně vydáno tehdejší ONV Přerov pod č.j. Vod. 279/86-235/1-He dle ustanovení §8 tehdy platného vodního zákona č. 138/1973 Sb. dne 12.5.1986. Toto povolení bylo posléze vydáno nově a to tehdejší OkÚ Přerov pod č.j. ŽP-168/198/97-231.2/0-A/20-He z 2.4.1997. Z ukazatelů znečištění jsou zde limitovány pouze NEL ve výši max. 0,1 mg/l.

Podle provedených prověrek vodního hospodářství je v areálu letiště cca 62 skladovacích nádrží závadných (vesměs ropných) látek a to jak podzemních, tak (převážně) nadzemních, vybudovaných v letech 1953-1970. Kapacita jednotlivých nádrží je 5 - 100 m³, nádrže jsou vesměs jednoplášňové, část z nich je nezastřešena, s chybějícími bezodtokými jímkami. Havarijní jímky jsou ve špatném stavebním stavu, kontrolní systémy, event. indikace úniku vesměs chybí. Trubní sítě, určené k propojení nádrží, plnění a vyprazdňování jsou netěsné a vesměs nefunkční. Uvedený systém byl určen m.j. pro skladování následujících závadných látek:

- *letecký petrolej
- *benzín
- *motorová nafta
- *znečištěné palivo
- *odkalení PL

I když většina z těchto nádrží a skladů byla již v 90. letech minulého století odstavena a dále se nepoužívá, je podle namátkově provedených rozborů zřejmé, že kontaminace horninového prostředí a podzemních vod je jak co do území, tak co do koncentrací NEL poměrně značná.

K zabránění průniku ropného znečištění v jihozápadním směru (směr proudění podzemních vod), do zmíněných jímácích území pro skupinový vodovod Přerov, byla v minulosti realizována hydraulicky úplná podzemní jílocementová těsnicí stěna (Milánská stěna, JTS). Tato obklopuje jihozápadní okraj letiště ve tvaru široce otevřeného písmene U o celkové délce cca 1,5 km a tvoří tak pasivní část hydraulické ochrany letiště. Aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody a obtékání křídel JTS, je uvnitř obklopeného prostoru podzemní voda kontinuálně odčerpávána, což představuje aktivní část hydraulické ochrany na letišti.

Průběžná sanace probíhá čerpáním podzemní vody z více (obvykle čtyř) vrtů, čímž je snižována hladina podzemní vody, aby nedošlo k přetékání Milánské stěny. Vrty k účelům sanačního čerpání byly vybudovány v 70. letech minulého století zejména na pozemku parc. č. 990/119 (PUPFL) v k.ú. Bochoř, v místě bývalých podzemních nádrží leteckých pohonných hmot. Jedná se o pozemek, ležící mimo nově navržené hranice letiště. U čerpané znečištěné podzemní vody z vrtů je prováděno průběžně (1x/měsíc) sledování obsahu ropných látek. Další sledování koncentrace NEL je prováděno 4x/rok na odtoku z retenční nádrže. Čerpaná znečištěná podzemní voda je totiž přiváděna do retenční nádrže výše popsaného kanalizačního systému, odvádějíciho vyčištěné vody v konečné fázi do drobného vodního toku Svodnice. Obsah NEL v čerpané znečištěné podzemní vodě dosahoval na př. v roce 2005 hodnot maximálně 0,09 mg NEL/l (vrt HVČ 2). Většina nalezených hodnot se však pohybovala pod respektovanou hranicí pro pitnou vodu, která činí 0,05 mg NEL/l (na př. dle dříve platné vyhl.č. 376/2000 Sb.).

Celé posuzované území letiště je odvodňováno pouze melioračními příkopy, ústíciemi vesměs do drobného vodního toku Svodnice, č.h.p. 4-12-02-099. Koryto tohoto toku se nachází cca 1,5 km jihovýchodně od centra obce Bochoř, směr průtoku v něm je v této lokalitě od severovýchodu k jihozápadu.

Co se týče ochrany před povodněmi, není území zahrnuté v koncepci ohrožováno záplavami a to až do průtoků stoleté vody v Bečvě (Q 100). Nicméně při průtocích Q 100 a vyšších dochází k zaplavování území a to především od severozápadu. Při stoleté vodě je vzletová a přistávací dráha (RWY) prakticky z poloviny zatopena a tudíž nepoužitelná (viz příloha 4). Záplavové území významných toků (srovnej vyhl. č. 470/2001 Sb.) - Moravy a Bečvy, bylo po změně vodohospodářské legislativy stanoveno Krajským úřadem Olomouckého kraje dne 17.9.2004 (Morava) event. 24.2.2006 (Bečva).

Minimalizace event. škod vzniklých záplavami by mělo být dosaženo zejména následujícími opatřeními:

- Řádným výkonem funkce správce toku (čištění koryt, údržba upravených částí koryt)
- Vybudování / údržba, event. stabilizace ochranných protipovodňových hrází
- Další možná opatření v území (odlehčovací koryta, zkapacitnění mostů apod.)

Další nepříznivé vlivy koncepce by bylo možné očekávat - jak je výše uvedeno - na úseku ochrany vod, zejména před ropnými látkami. Ohrožení může vznikat:

- * úkapy ropných látek-leteckých pohonných hmot (LB 78 resp. oleje Exxon 2380,ELF 100 AD)
- *znečištění terénu kyslíkatými organickými látkami při odmrazování letadel
- *dalšími vlivy (neodborná manipulace se závadnými látkami, doprava a pod.)

Aby k zhoršení kvality vody ve zdrojích hromadného zásobování vodou v daném území (která v současnosti vesměs vyhovuje vyhlášce č.252/2004 Sb.) nedošlo, je nutno zejména:

- vytvořit řádně precisovanou smlouvu mezi Krajským úřadem Olomouckého kraje a Armádou ČR o plnění povinností sanace a jejich financování
- pokračovat v účinné sanaci staré zátěže v lokalitě
- dodržovat stávající legislativu, zejména zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a vyhlášku č. 450/2005 Sb.
- zpracovat, nechat schválit a dodržovat havarijní plány pro nakládání se závadnými látkami podle vyhl.č. 450/2005 Sb. případně dalších právních norem (zák.č. 59/2006 Sb.)
- vybudovat kontrolní systémy pro úniky závadných látek (§39 vodního zákona)
- pravidelně kontrolovat a provádět zkoušky těsnosti u potrubí a nádrží závadných látek
- dodržovat další povinnosti (provozní kázeň, záchytné vany, školení personálu a pod.)

D.2.Půda

Z předložených koncepčních materiálů vyplývá, že na převažující části plochy správního obvodu obce s rozšířenou působností Přerov výrazně převažuje zemědělský půdní fond nad ostatními typy pozemků. Uvedený správní obvod má rozlohu 400,81 km² a 84 724 obyvatel.

Z pohledu biogeografického členění ČR náleží správní území obce s rozšířenou působností do bioregionů Prostějovského, Ždánicko-Litenčického, Kojetínského a Hranického. Z celkové výměry zde zaujímá 74,5% zemědělská půda (2. místo v Olomouckém kraji), 13% lesní pozemky.

Zemědělská půda v území obce s rozšířenou působností Přerov je převážně zorněna, zastoupení ostatních kultur je řádově nižší. Zatímco z celkové rozlohy ZPF 28 223,3 ha činí orná půda 23 208,3 ha, zbývá na ostatní využití:

-trvalé travní porosty.....1091,7 ha
-ostatní.....3 923,3 ha

V zájmovém (Kojetínském) bioregionu dominují glejové fluvizemě. Pouze na břehových valech podél Bečvy, krátkém úseku podél Moravy u Kojetína a na nízké terase u Chropyně se vyskytují typické fluvizemě na písčitéjším materiálu. Mezi Troubkami, Chropyní a Moštěnicemi se vyskytují ostrovy typických černic, u Chropyně dokonce na karbonátových nivních sedimentech.

Ve srovnání s celkovou stávající plochou letiště (287,353 ha) je pro uvažovanou koncepci potřeba odněti ze ZPF 4,9066 ha, t.j. méně než 2%. Plocha nového letiště, uvažovaného v koncepci by tak činila 292,2596 ha. Současný stav letiště totiž sice umožňuje letecký provoz, ale neexistují prakticky prostory pro jakékoliv odbavení (cestujících, zavazadel, technickou obsluhu letadel). Tento nedostatek koncepce řeší rekonstrukcemi, resp. novými stavbami, jak je uvedeno výše.

Kvalita půdy v uvedeném správním obvodu je velmi vysoká. Nejcennější pozemky, zařazené do I. a II. třídy ochrany, tj. půdy jen výjimečně odnímatelné ze ZPF se nacházejí i v řešeném území. Jsou součástí rovinných pozemků nivních půd v povodí řeky Bečvy. Jedná se vesměs o černozemě či černozemní hnědozemě.

Okolí letiště lze charakterizovat jako území s řídkou zástavbou s jednoduchou stávající dobrou dopravní a technickou infrastrukturou (rozvody důležitých řadů inženýrských sítí), s volnými resp. zemědělsky obdělávanými a jinak využívanými plochami atd.. Stávající zástavba vojenského letiště je převážně na jižní straně hlavní dráhy, na severovýchodní straně je civilní zástavba, po severní straně území probíhá místní komunikace

Území pro návrh zastavovacího areálu letiště je do jisté míry určeno existujícím prostorem stávajícího letiště resp. jeho dráhovým systémem. Jako vhodná lokalita z hlediska provozních návazností zástavby zastavovacího areálu a dráhového systému, byla zvolena jedna plocha (pro dvě velikostní varianty) – v prostoru severně od stávajícího dráhového systému letiště. Jedná se o volnou plochu mezi stávajícími TWY a není v zásadě prostorově omezena.

Pro realizaci zmíněné koncepce na letišti Přerov je nicméně klíčová otázka vlastnictví půdy a dalších nemovitostí v hodnoceném prostoru. Z tohoto pohledu a ve vztahu k jednotlivým objektům lze současný stav popsat následovně:

- vzletová a přistávací dráha a její bezprostřední okolí – je až na několik soukromých vlastníků v majetku Ministerstva obrany či České republiky. Počítá se s jejím využitím **pro letecký provoz** budoucího projektu letiště Přerov
- jižní část se současnými objekty vojenské posádky a s betonovými úkryty letadel - je až na několik soukromých vlastníků v majetku Ministerstva obrany či České republiky. Počítá se s jejím **neleteckým využitím** budoucího projektu letiště Přerov.
Tato část je vhodná pro komerční aktivity nejrůznějšího charakteru, zejména jako rozvojová lokalita pro podnikatelské aktivity, nejlépe s letecky zaměřenou výrobou či službami, s možným využitím betonových úkrytů letadel
- severní část (v současnosti aktivity společnosti VERA AIR TRANSPORT) – je ve většinovém vlastnictví České republiky se 2 menšími částmi ve vlastnictví soukromém. Jeho možné budoucí využití je pro letecký provoz nelze v tuto chvíli definovat.

Grafický přehled těchto skutečností udává příloha 5.

Odnětí pozemků ze ZPF pro oznamovanou koncepci není vzhledem k jejímu významu podstatné a činí 4,9066 ha. Ve srovnání s celkovou stávající plochou letiště (287,353 ha) představuje toto odnětí méně než 2%.

D.3.Lesy

Výměra lesů na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Přerov činí 13,0 %, což představuje 3 571 ha.

I přes nízké procentické zastoupení lesních porostů patří díky své druhové skladbě k nejpřirozenějším v rámci celého kraje. V nejvyšších dvou kategoriích z hlediska stupně přirozenosti se nalézá plných 54% jejich výměry. Jde především o unikátní zbytky lužních lesů v prostoru pod Tovačovem na soutoku Moravy a Bečvy. Právě tyto lesy se výrazně podílejí na necelých 10% přírodně zachovalých biotopů (z pohledu zájmů ochrany přírody a krajiny však je formou zvláště chráněných území chráněno necelé 1% z výměry správního obvodu).

Přehled zařazení rozlohy lesů ve zmíněném správním obvodu podle stupně přirozenosti udává tabulka 6.

Tabulka 6- Rozlohy lesů ve správním obvodu podle stupně přirozenosti

Stupeň přirozenosti	Rozloha, ha	Rozloha, %
0	71	2
I	178	5
II	420	12
III	658	18
IV	298	8
V	1821	51
VI	125	3

Zdroj: Koncepce ochrany přírody. Ecological, 2004

Pozemky PUPFL do oblasti letiště Přerov zasahují minimálně (pod 5% plochy). Z větších lesních ploch se území oznamované koncepce dotýká lesní celek „Bochořský les“.

Převážná většina lesů v daném území patří do kategorie lesů hospodářských (§9 lesního zákona č. 289/1995 Sb.).

K záboru pozemků, určených k plnění funkcí lesa posuzovanou koncepcí nedojde.

D.4.Ochrana přírody

Na hodnoceném území letiště ani v jeho blízkosti se nenachází žádná chráněná krajinná oblast (CHKO) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V bližším okolí této lokality se však nachází některé navržené evropsky významné lokality (EVL), tvořící součást soustavy NATURA 2000. Jedná se o území, zřízená dle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR se síť chráněných území NATURA teprve buduje. 1. května 2004 vstoupila v platnost novela č. 218/1992 Sb., kterou se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dle této novely bude v ČR síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Cílem soustavy NATURA 2000 je ochrana biologické rozmanitosti, zachování nejhodnotnějších přírodních lokalit a nejohroženějších druhů rostlin a živočichů v Evropě. Povinnost vymezit a následně vyhlásit území za účelem ochrany rostlinných, živočišných druhů a jejich stanovišť vyplývá pro Českou republiku, jako členský stát EU, ze společné evropské legislativy.

V rámci procesu implementace evropského práva do národní legislativy a především právě v souvislosti s Naturou 2000 došlo v ČR k novelizaci stávajícího zákona č. 114/1992 Sb., jedná se o tzv. „euronovelu“. V novelizovaném zákonu jsou tak zakotveny hlavní pojmy, definovány prostředky ochrany jednotlivých složek soustavy Natura 2000 a jmenovány zodpovědné orgány státní správy.

Vláda ČR na svém jednání 22.12.2004 schválila národní seznam evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000, navržený na základě odborných podkladů v souladu se Směrnicí o stanovištích. Zástupci ČR národní seznam předali Evropské komisi počátkem února v Bruselu. Nařízení vlády s národním seznamem vyšlo 15.4.2005 ve Sbírce zákonů pod číslem 132/2005 Sb. a dnem vydání nabývá účinnosti.

Zatímco národní seznam evropsky významných lokalit byl vydán společným nařízením vlády, jako návrh lokalit, v případě ptačích oblastí jsou vydávána samostatná nařízení vlády pro každou ptačí oblast.

Přínos soustavy NATURA 2000 pro ochranu přírody v ČR by měl být skutečně významný. Díky důrazu, kladenému směrnicí o stanovištích na výběr území podle aktuálních odborných údajů, se podařilo podchytit skutečně nejcennější území, kde se vyskytují vybraná přírodní stanoviště a vybrané druhy rostlin a živočichů. Protože zejména přírodní stanoviště se

do určité míry shodují s ochrannými hodnotnými typy prostředí z pohledu České republiky, bude soustava NATURA 2000 téměř vždy zahrnovat území významná pro přírodu i v národním měřítku. NATURA 2000 proto představuje významnou příležitost, jak vytvořit ucelenou soustavu chráněných území skutečně nejhodnotnějších z evropského i českého pohledu a zabezpečit jejich komplexní ochranu (nejen prostřednictvím ochrany druhů, ale i jimi obývaných přírodních stanovišť). Vymahatelnost právních předpisů EU dává naději, že ochrana území NATURA 2000 nebude jen formální, ale skutečně účinná. Směrnice o stanovištích také zdůrazňuje územní ochranu ve spolupráci s vlastníky a nájemci v území hospodařícími v daleko větší míře než jsme zatím byli zvyklí. NATURA 2000 tak umožní zachování přírodní hodnoty území a zároveň respektování ostatních, např. hospodářských zájmů v území. To by restriktivní ochranou, zajišťovanou přísnými rezervacemi nebylo možné.

Situování EVL v okolí oznamovaného záměru je zřejmé z přílohy 6.

Maloplošná ZCHÚ (Přírodní rezervace, Přírodní památka) se v blízkém okolí zájmové lokality nenachází.

Z prvků ÚSES se ve vzdálenosti cca 600m jihozápadně od letiště nachází nadregionální biocentrum NRBC 104 Chropyňský luh. Po severním okraji zájmového území prochází osa nadregionálního biokoridoru „Chropyňský luh - Oderská niva“, v jehož navržené ochranné zóně se lokalita letiště nachází.

Z lokálních prvků ÚSES se v okolí území nachází BC Chropyňský luh (cca 4 km jihozápadně) a BC Žebračka (k vymezení, cca 5 km severovýchodně). Při severním okraji lokality jsou dále navrhována:

- LBC 2/54 Výmyslov, navazující na LBK 8/45-54 a LBK 2/53-54
- LBC 1/45-54 Bobroviska, navazující na LBK 4/45, LBK 5a/45-54

Navržená koncepce v podstatě respektuje podmínky, stanovené pro jednotlivá zvláště chráněná území a nepřináší nové faktory, které by zásadním způsobem měnily současný dochovaný stav v území.

D.5.Ovzduší

Z širšího pohledu lze mezi nejvýznamnější zdroje znečišťování ovzduší v Olomouckém kraji zařadit společnosti

- DALKIA Česká republika, a. s. (Teplárna Přerov, Teplárna Olomouc);

- CEMENT Hranice, a. s. (Cementárna Hranice);
- PRECHEZA, a. s. (Chemická výroba Přerov);
- SETUZA, a. s. (Extrakce a rafinace tuků Olomouc);
- EASTERN SUGAR ČR, a. s. (Kotelna Kojetín);
- Cukrovar Vrbátky, a. s. (Kotelna Vrbátky);
- UNEX Slévárna, s. r. o. (Slévárna Uničov).

Z emisní bilance vyplývá, že v uplynulých pěti letech měly největší podíl v Olomouckém kraji v produkci tuhých znečišťujících látek a oxidu siřičitého stacionární zdroje znečišťování ovzduší. Tuhé znečišťující látky byly produkovány především malými zdroji znečišťování (lokální topeniště v obytných domech a bytech), na produkci oxidu siřičitého se pak nejvíce podílely velké zdroje znečišťování ovzduší. Největším producentem emisí oxidů dusíku, oxidu uhelnatého a uhlovodíků v uplynulých pěti letech byly mobilní zdroje znečišťování ovzduší (doprava). Částečné zlepšení situace se očekává od přesměrování tranzitní dopravy mimo hustě obydlená sídla a výstavby městských obchvatů. Emisní zatížení Olomouckého kraje je do značné míry nerovnoměrné, vzhledem ke koncentraci průmyslu a osídlení. Největší zdroje znečišťování ovzduší jsou lokalizovány v jižní části kraje, zejména se jedná o okresy Přerov a Olomouc.

Stav ovzduší Olomouckého kraje je monitorován staniční sítí, kterou v počáteční fázi tvořilo celkem 15 stanic, z nichž 8 provozoval ČHMÚ (5 stanic automatizovaného imisního monitoringu - AIM, Olomouc, Přerov, Prostějov, Jeseník, Litovel, 3 stanice jsou manuální). Monitoring ovzduší dále zajišťuje 4 stanicemi hygienická služba, která provozuje 1 stanicí AIM v Olomouci a 3 manuální stanice v Prostějově. Zbývající stanice jsou manuální a provozují je organizace resortu zemědělství. Doplnkově je dále sledován stav ovzduší odborem životního prostředí Magistrátu města Olomouc, který vlastní 3 manuální stanice.

Pro ilustraci vývoje imisní situace v oblasti uvádíme v tabulce 7 koncentrace, naměřené na stanicích AIM v roce 2001.

V roce 2004 bylo v Olomouckém kraji prováděno měření kvality ovzduší celkem na 12 monitorovacích stanicích, z toho 6 stanic provozuje ČHMÚ (Přerov, Prostějov, Jeseník, Olomouc, Dolní Studénka, Běloutín), 2 stanice EKOTOXA Opava (Paprasek a Bílá Voda) a po 1 stanicí provozuje hygienická služba (Olomouc-Šmeralova), Městský úřad Šumperk (Šumperk), Magistrát města Olomouce (Olomouc-Hotel) a VÚLHM (Kunčice). Měření

Tabulka 7- Výsledky měření kvality ovzduší na vybraných stanicích ($\mu\text{g.m}^{-3}$), rok 2001

Stanoviště	SO ₂			NO _x			PM ₁₀		
	prům.	K95	max.	prům.	k95	max.	prům.	k90	max.
Prostějov – Olomoucká	-	2	16	17	43	123	-	-	-
Drahotuše	-	27	64	44	97	210	-	-	-
Olomouc	8	22	45	31	69	154	42	69	171
Přerov	10	32	72	32	70	154	39	65	172
Litovel	6	15	31	16	41	108	37	61	205
Jeseník	5	13	28	10	18	50	23	38	88
Prostějov	7	20	44	35	78	187	35	51	145
Olomouc – Šmeralova	13	26	61	36	79	190	28	48	115
Dolní Studénky	-	12	23	12	31	94	-	-	-

Zdroj: Zpráva o stavu ŽP, MŽP, 2002

*Vysvětlivky: prům. = aritmetický průměr
k95 = 95% kvantil, k90 = 90% kvantil z denních koncentrací
max. = denní maximum v daném roce*

a posuzování kvality ovzduší se provádí podle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), a podle nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.

V Olomouckém kraji i nadále zůstává stálým problémem překračování limitních hodnot (LV) u suspendovaných částic velikostní frakce PM₁₀ a u přízemního ozonu. Příčinou tohoto znečištění je silniční automobilová doprava (mobilní zdroje) ve všech větších městech Olomouckého kraje a sekundární prašnost. Největší překročení bylo naměřeno u ročního průměru suspendovaných částic PM₁₀ právě na stanici v Přerově ($41,9 \mu\text{g.m}^{-3}$). V Přerově došlo dále k překročení LV rovněž u 24hodinového aritmetického průměru PM₁₀, když zde byla nalezena nejvyšší hodnota tohoto ukazatele ($75,3 \mu\text{g.m}^{-3}$).

Ve srovnání s rokem 2003 došlo v roce 2004 nicméně k nepatrnému snížení imisí PM₁₀ (24 hodinový průměr) na uvedené stanici v Přerově (z 84,3 na 75,3 µg.m⁻³) i na některých dalších stanicích (Prostějov z 67,0 na 58,8 µg.m⁻³ , Olomouc z 75,7 na 61,0 µg.m⁻³).

Přerov tak patří k nejpostiženějším lokalitám z hlediska překračování LV pro PM₁₀ a ozon. Z hlediska celkového hodnocení meziroční změny kvality ovzduší v celém Olomouckém kraji je situace stabilizována, neboť nedošlo k výraznějšímu navýšení imisí.

Limitní koncentrace, povolené pro rozhodující znečišťující látky nař. vl. č. 350/2002 Sb. v platném znění, jsou přitom následující:

Oxid dusičitý, NO ₂ ...	průměrná hodinová konc...200µg/m ³ a roční...	40 µg/m ³
Oxidy dusíku, NO _x ...	průměrná roční koncentrace.....	30 µg/m ³
Benzen.....	„ „ „	5 µg/m ³
Benzo(a)pyren.....	„ „ „	1 ng/m ³

Pro znečišťující látku PM₁₀ (prašnost) činí tento limit průměrné roční koncentrace 40 µg/m³, pro průměrnou denní koncentraci 50 µg/m³.

Výraznější vliv oznamované koncepce na imisní charakteristiku ovzduší se nepředpokládá. Zvýšení prašnosti vlivem navýšení dopravy po pozemních komunikacích je spíše otázkou kvality těchto komunikací. Výstavbou nových kvalitních komunikací (příjezdová silnice k přednádražní ploše) event. rekonstrukcí stávajících pozemních objektů (dráha RWY) by mělo dojít k jisté kompenzaci event. důsledků zvýšené dopravy či emisí letadel.

D.6.Ostatní

U stávající dopravy, vedené po silnici II/434 ve směru Přerov- Troubky- Tovačov by realizací koncepce došlo k jejímu nárůstu. Jak plyne z výše uvedeného (viz na př. tabulka 1), předpokládá se v neoptimističtější podnikatelském záměru při provozu letiště, 13 let po uvedení do civilního provozu dosažení následujících maximálních hodnot přepravených cestujících:

Varianta 1.....259 osob/den

Varianta 2.....454 osob/den

V souvislosti s tímto předpokládaným množstvím bude v přednádraží vybudováno parkoviště pro 230 (varianta 1) resp. 360 (varianta 2) stání osobních automobilů a 4 (varianta 1) resp. 6 (varianta 2) stání pro autobusy.

Doprava cestujících po zmíněné komunikaci II/434 tak bude představovat nárůst předpokládané intenzity dopravy v té době (r.2023) o méně jak 5 %. K tomu je nutno přičíst skutečnost, že po vybudování dálnice D1 bude tato zvýšená intenzita dopravy prakticky pouze v části uvedené komunikace od odbočky z D1 po příjezdovou komunikaci k letišti, t.j. na délce pouze cca 1,0 km.

Dalším závažným faktorem letiště je produkované hlukové zatížení okolí.

Hlukem se přitom rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienické limity, včetně limitů pro chráněné venkovní prostory, stanoví prováděcí právní předpis (nař. vl. č. 502/2000 Sb.).

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Rekreace zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A z leteckého provozu se podle citovaného nařízení vlády stanoví součtem základní hladiny hluku pro tento případ, t.j. 65 dB a korekcí pro denní a noční dobu dle přílohy č.7 tohoto nařízení vlády. Tyto korekce činí pro

*chráněný venkovní prostor..... 0 dB

*výrobní zóny bez bydlení..... +5 dB

V případě existence ojedinělé stavby pro bydlení v prostoru „výrobní zóny bez bydlení“ musí být zajištěna účinná zvukoizolační opatření tak, aby bylo vyhověno ustanovení §11 prováděcí vyhlášky (při zajištění potřebného větrání). V chráněných vnitřních prostorech staveb by tak mělo být dosaženo max. intenzity hluku 40 dB (ve dne), resp. 30 dB (v noci).

Od 1.6.2006 nabývá účinnosti nař.vl.č. 148/2006 Sb., kde jsou zmíněné limity ještě poněkud zpřísněny.

V souvislosti s četnými stížnostmi v minulosti na létání stíhacích a stíhacích bombardovacích letadel bylo 29.5.1995 MěÚ Přerov vyhlášeno územním rozhodnutím č.j. ŽP 119/95-KI/Nv pásmo hygienické ochrany před hlukem. Toto bylo dle uvedeného rozhodnutí rozděleno na zónu I (varovná hluková zóna) a zónu II. Ochranné pásmo bylo stanoveno podle tehdy platných předpisů tak, že pro denní dobu (6,00-22,00 hod) zahrnovalo území s obálkou limitních izofon:

*pro maximální hladiny zvuku..... $L_{Amax} = 85$ dB

*pro ekvivalentní hladiny zvuku..... $L_{Aeg} = 65$ dB

V současné situaci provozu vrtulníků nejsou stížnosti hlediska hluku prakticky žádné. Nízké ovlivnění hlukem bylo konstatováno při měření hlukové zátěže firmou Techson Praha. Dle závěrečné zprávy z těchto měření (Techson, 06/1996) jsou při denním provozu limity hluku v Přerově dodrženy, hluk na severním okraji Bochoře je na hranici přípustných limitů.

Při nočním provozu byla naměřená překročení limitů neprůkazná (max. do 1 dB), u severního okraje Bochoře o něco více (2-4 dB).

Pro daný případ je však třeba si uvědomit, že významný přínos k hlukové zátěži bude mít i plánovaný provoz nově vybudované D1 v blízkosti letiště. Na rozdíl od provozu letiště bude hluková zátěž od této komunikace setrvalého charakteru.

Nepříznivý vliv hluku na faunu v těchto místech nelze popřít. Jak vyplývá ze studií chování živočichů, jsou např. ptáci výrazně ovlivňováni hladinou hluku v okolí silnic (Reijnen et al. 2002). Mezní hladiny hluku udává tabulka 8. V místech s vyšším hlukovým zatížením bylo zjištěno výrazné snižování počtu hnízdicích ptáků. Některé druhy taková území opouští úplně a nehnízdí v nich.

Tabulka 8- Mezní hodnoty hluku (v dB) pro hnízdicí ptáky. Při nižších hodnotách by density ptáků neměly být hlukem výrazně ovlivněny

Prostředí	Mezní hodnoty hluku pro jednotlivé druhy	Mezní hodnoty hluku pro sledované druhy dohromady
Les	36 – 58	42 – 52
Otevřené travní porosty	43 – 60	47

zdroj: Reijnen et al., 2002

Co se týče na př. střetů oznamované koncepce se zájmy, chráněnými horním zákonem (zákon č. 44/1988 Sb. v platném znění), realizací koncepce se vznik takovýchto konfliktů nepředpokládá.

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

V předchozím textu byly shrnuty zásady navrhované koncepce a jejího event. vlivu na některé oblasti životního prostředí. Odhad vlivu oznamované koncepce na vybrané referenční ukazatele životního prostředí, resp. veřejného zdraví je obsahem dalších kapitol.

Doplňující ukazatele v této fázi nejsou k dispozici.

E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY

V první fázi zahájení civilního provozu letiště (viz kapitola B.5.) se předpokládá získání statutu neveřejného a dále veřejného vnitrostátního letiště. Event. získání statutu veřejného mezinárodního letiště (viz příloha 1) se předpokládá až v dlouhodobém výhledovém horizontu (druhá fáze).

Přeshraniční vliv oznamované koncepce tak lze v dohledném horizontu označit jako zanedbatelný.

E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE

Tato dokumentace je přehledně uvedena v kapitole „Přílohy“. Uvedené přílohy tvoří samostatnou část v závěru tohoto Oznámení.

E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Na základě předložené analýzy stavu životního prostředí v posuzovaném území a ve vztahu k platné legislativě, event. dalším koncepčním dokumentům (viz kapitola B.8.) byla snaha navrhnout několik zásadních referenčních cílů ochrany životního prostředí. Přitom bylo dbáno na to, aby byly navrženy pouze takové referenční cíle, které jsou pro dané území relevantní.

Jako referenční cíle ochrany životního prostředí byly po výběru navrženy ty cíle, které měly pokud možno silnou vazbu jak na fázi činností/stavebních prací (viz kapitola B.2.), tak na obě varianty civilního provozu letiště (viz kapitola B.7.).

Po zvážení zaměření posuzované koncepce bylo navrženo celkem 10 referenčních cílů, jak jsou uvedeny v tabulce 9.

Orientační hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí tak bylo provedeno pomocí uvedených referenčních cílů a to jak pro fázi činností/stavebních prací (viz kapitola B.2.), tak pro fázi obou variant civilního provozu letiště (viz kapitola B.7.). Kladný vliv byl označen (+), záporný (-). Činnosti, resp. provoz bez vlivu na referenční cíl byl označen (0).

V tabulce 10 je orientačně hodnocen vliv jednotlivých kroků a) až e) (viz kapitola B.2.) fáze činností/stavebních prací na životní prostředí.

Tabulka 9- Referenční cíle ochrany životního prostředí

1	Zlepšovat kvalitu povrchových a podzemních vod
2	Minimalizovat odnímání ZPF I. a II. třídy ochrany
3	Minimalizovat zásahy do PUPFL
4	Zvláštní zřetel věnovat ochraně přírody
5	Zlepšovat kvalitu ovzduší
6	Snižovat hlukovou zátěž obyvatel
7	Zvyšovat akumulární a retenční schopnost území, vč. revitalizace
8	Omezovat vznik odpadů
9	Snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie
10	Nezhoršovat stav a funkci ekosystémů v území

Tabulka 10 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany životního prostředí a jednotlivými kroky fáze činností/stavebních prací

Referenční cíle ochrany životního prostředí	a)	b)	c)	d)	e)
1. Zlepšovat kvalitu povrchových a podzemních vod	0	0	0	0	+
2. Minimalizovat odnímání ZPF I. A II. třídy ochrany	0	0	-	-	0
3. Minimalizovat zásahy do PUPFL	0	0	0	0	0
4. Zvláštní zřetel věnovat ochraně přírody	0	0	-	+	+
5. Zlepšovat kvalitu ovzduší	0	+	0	0	0
6. Snižovat hlukovou zátěž obyvatel	0	0	-	0	0
7. Zvyšovat akumulární a retenční schopnost území, vč. revitalizace	0	0	-	0	+
8. Omezovat vznik odpadů	0	-	-	0	0
9. Snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie	0	0	+	0	0
10. Nezhoršovat stav a funkci ekosystémů v území	0	0	-	0	+

Z předloženého se jeví, že jednotlivé fáze činností / stavebních prací by neměly mít na životní prostředí zásadní vliv. Jedná se většinou o činnosti, které zůstávají bez vlivu na ochranu životního prostředí (na př. a/- fáze přípravně organizační) nebo je jejich vliv dokonce kladný. Jednoznačně pozitivní vliv byl nalezen u činnosti e) „pokračování v průběžné sanaci starých zátěží“.

Značně negativní vliv na životní prostředí byl shledán u stavebních prací c) „výstavba pozemních staveb a komunikací“.

Paralelně k předloženým referenčním cílům ochrany životního prostředí byla vyvinuta snaha orientačně zhodnotit vliv obou zamýšlených variant (viz kapitola B.7.) fáze provozu na životní prostředí. Orientační hodnocení je obsahem tabulky 11.

Tabulka 11 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany životního prostředí a variantami civilního provozu letiště

Druh stavby	Přidělené hodnocení na jednotlivých úsecích dle referenčních cílů ochrany ŽP 1 až 10									
	1 Voda	2 ZPF	3 PUPFL	4 OP	5 Ovzd.	6 Hluk	7 Revit.	8 Odpad	9 Energi.	10 Ekosys
Provoz letiště - varianta 1	-	0	0	-	-	-	0	0	0	0
Provoz letiště - varianta 2	-	0	0	-	-	-	0	-	0	-

Z předloženého se jeví, že obě varianty provozu se při hodnocení vlivů na životní prostředí liší jen nepodstatně. Pozitivní vliv vlastního provozu letiště na životní prostředí nebyl shledán u žádné z variant. Jednoznačně negativní vliv lze u obou variant spatřovat na úseku snižování hlukové zátěže obyvatel a na úseku ochrany jednotlivých složek životního prostředí (voda, ovzduší, ochrana přírody).

Vliv hodnocené koncepce na veřejné zdraví byl hodnocen ve světle závěrů 51. světového zdravotnického shromáždění (květen 1998), kdy se členské státy Světové zdravotnické organizace (WHO) usnesly na deklaraci, která formulovala základní politické principy péče o zdraví v jeho nejširších společenských souvislostech.

K signatářům deklarace patřila také Česká republika. Na základě uvedeného byl vládou ČR dne 30.10.2002 projednán materiál "Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu

obyvatelstva ČR - Zdraví pro všechny v 21. století". Materiál byl akceptován Usnesením vlády ČR č. 1046.

Význam dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky - Zdraví pro všechny v 21. století (dále jen „ZDRAVÍ 21“) je v tom, že představuje racionální, dobře strukturovaný model komplexní péče společnosti o zdraví a jeho rozvoj, vypracovaný týmy předních světových odborníků z medicínských oborů a odborníků pro zdravotní politiku a ekonomiku.

Vlastní program ZDRAVÍ 21 obsahuje ve 124 stranách celkem 21 cílů, přičemž resort vnitra je uveden v 17 cílech. Jednotlivé cíle jsou rozděleny na dílčí úkoly, kterých je celkem 68, resort vnitra je uveden v 32 dílčích úkolech.

Program ZDRAVÍ 21 ve svých cílech postihuje zejména následující okruhy: solidarita ve zdraví v evropském regionu, spravedlnost ve zdraví, zdraví mladých, zdravé stárnutí, zdravé a bezpečné životní prostředí, zdravý životní styl, financování zdravotnických služeb a rozdělování zdrojů apod. Mimo tyto uvedené oblasti obecnějšího charakteru zahrnuje i další více specifické oblasti, jako jsou např. prevence infekčních onemocnění a snížení výskytu neinfekčních onemocnění, snížení výskytu poranění způsobených násilím a úrazy, snížení škod způsobených alkoholem, drogami a tabákem, zlepšení duševního zdraví apod.

Na základě uvedeného bylo k hodnocení předložené koncepce vybráno celkem 8 pro danou problematiku relevantních referenčních cílů ochrany veřejného zdraví a to z uvedeného dokumentu cíle číslo 3,4,5,7,8,10,11,13. Jedná se o následující referenční cíle ochrany veřejného zdraví / zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky (viz tabulka 12).

Orientační hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví tak bylo provedeno pomocí uvedených referenčních cílů a to jak pro fázi činností/stavebních prací (viz kapitola B.2.), tak pro fázi obou variant civilního provozu letiště (viz kapitola B.7.). Kladný vliv byl označen (+), záporný (-). Opatření, resp. provoz bez vlivu na referenční cíl bylo označeno 0.

V tabulce 13 je orientačně hodnocen vliv jednotlivých kroků a) až e) (viz kapitola B.2.) fáze činností/stavebních prací na veřejné zdraví.

Tabulka 12 - Referenční cíle ochrany veřejného zdraví

Číslo referenčního cíle	Název referenčního cíle ochrany veřejného zdraví, poznámka	Číslo dle programu „ZDRAVÍ 21“
1.	Zdravý start do života (zdravější stav narozených a předškolních dětí)	3
2.	Zdraví mladých (zlepšit do roku 2020 zdravotní stav mladých občanů)	4
3.	Zdravé stárnutí (zlepšit aktivitu a zdravotní stav populace nad 65 let)	5
4.	Prevence infekčních onemocnění (zvládnutí, event. vymýcení infekčních nemocí)	7
5.	Snížení výskytu neinfekčních nemocí (snížit do roku 2020 nemocnost a předčasnou úmrtnost)	8
6.	Zdravé a bezpečné životní prostředí (zajistit do roku 2015 bezpečnější ŽP, nepřekračování limitů)	10
7.	Zdravější životní styl (zajistit do roku 2015, aby si lidé osvojili zdravější životní styl)	11
8.	Zdravé místní životní podmínky (zajistit do roku 2015, aby lidé měli příležitost žít ve zdravých životních podmínkách)	13

Z předloženého se jeví, že jednotlivé fáze činností / stavebních prací by neměly mít na ochranu veřejného zdraví zásadní negativní vliv. V mnoha případech se jedná o činnosti, které zůstávají zcela bez vlivu na veřejné zdraví (na př. a/- fáze přípravně organizační) nebo je jejich vliv dokonce kladný.

Jednoznačně pozitivní vliv byl nalezen zejména u činnosti
d) „údržba/rekonstrukce inženýrských sítí a objektů“ a
e) „pokračování v průběžné sanaci starých zátěží“

Značně negativní vliv na veřejné zdraví byl naproti tomu shledán u stavebních prací c)
„výstavba pozemních staveb a komunikací“.

Tabulka 13- Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany veřejného zdraví a jednotlivými kroky fáze činností/stavebních prací

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	a)	b)	c)	d)	e)
1.Zdravý start do života	0	0	-	0	0
2. Zdraví mladých	0	0	-	+	+
3. Zdravé stárnutí	0	0	0	+	+
4. Prevence infekčních onemocnění	0	+	-	+	0
5. Snížení výskytu neinfekčních nemocí	0	+	0	0	+
6. Zdravé a bezpečné životní prostředí	0	+	-	+	+
7. Zdravější životní styl	0	0	0	+	0
8. Zdravé místní životní podmínky	0	0	-	+	0

Paralelně k předloženým referenčním cílům ochrany životního prostředí byla vyvinuta snaha orientačně zhodnotit vliv obou zamýšlených variant (viz kapitola B.7.) fáze provozu na veřejné zdraví. Orientační hodnocení je obsahem tabulky 14.

Tabulka 14 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany veřejného zdraví a variantami civilního provozu letiště

Druh stavby	Přidělené hodnocení na jednotlivé referenční cíle ochrany veřejného zdraví 1 až 8							
	1 Start	2 Mladí	3 Staří	4 Infekce	5 Nemoci	6 ŽP	7 Živ.styl	8 Podmínky
Provoz letiště- varianta 1	-	0	0	0	0	+	0	+
Provoz letiště- varianta 2	-	-	0	-	-	+	0	0

Z předloženého se jeví, že obě varianty provozu se při hodnocení vlivů na veřejné zdraví podstatně neliší. Negativnější vliv varianty 2 v některých případech (referenční cíl 2,4,5) je poplatný vyšším přepravním výkonům této varianty (viz tabulka 1), s následným zvýrazněním negativních dopadů na veřejné zdraví.

Mírně pozitivní vliv vlastního provozu letiště na životní prostředí bylo možno připsat referenčnímu cíli 6 „zdravé a bezpečné životní prostředí“ a to zejména v důsledku provozu rekonstruovaných inženýrských sítí v areálu letiště.

Jednoznačně negativní vliv lze u obou variant spatřovat na úseku referenčního cíle 1) „Zdravý start do života“ (hluk, ovzduší).

Aby předložené hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví bylo dostatečně vypovídající, jeví se jako nezbytné po doplnění podkladů v dalších krocích hodnocení vlivu na jednotlivé referenční cíle pokud možno kvantifikovat.

I když výše uvedené hodnocení nevyznívá pro oznamovanou koncepci příliš příznivě, je třeba na závěr zdůraznit, že realizace této koncepce by přinesla i celou řadu pozitivních skutečností a to i na úseku ochrany životního prostředí, resp. veřejného zdraví. Jedná se zejména o tyto pozitivní sekundární efekty koncepce:

- Vliv na zaměstnanost v regionu, vč. růst průměrné mzdy v oblasti
- Snižování spotřeby neobnovitelných zdrojů-kratší dojížděkové vzdálenosti na letiště, úspora času
- Rozvoj ekonomického potenciálu oblasti, vč. podpory podnikatelských aktivit a investic (i zahraničních) v regionu
- Dekontaminace půdy a podzemní vody v areálu letiště v průběhu řádně zajišťovaného provozu za podmínky precisní smlouvy mezi Armádou ČR a Krajem olomouckým ve věci provádění a financování těchto prací
- Zvýšení cestovního ruchu, rozvoj turisticky atraktivních cílů, rozvoj volnočasových aktivit
- Možná podpora koncepce z prostředků EU

PŘÍLOHY

Příloha 1	Přehled legislativních statutů letišť
Příloha 2	Mapa širších vztahů
Příloha 3	Mapa variant rekonstrukce letiště
Příloha 4	Mapa záplavového území při stoleté vodě
Příloha 5	Vlastnické vztahy v okolí letiště
Příloha 6	Soustava NATURA 2000 v okolí letiště
Příloha 7	Osvědčení o odborné způsobilosti (zákon č. 100/2001 Sb.)

Seznam vybraných podkladových materiálů:

Projektová dokumentace, studie, ...

- Relevantní protokoly a rozhodnutí orgánů státní správy
- Studie „Integrovaný rozvojový plán- využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“. Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, září 2005.
- Přerov-letiště. Sanace horninového prostředí, prováděcí projekt. Brno 2005
- Závěrečná zpráva o hydraulické ochraně přerovského letiště v roce 2005. Ing Kučera, Brno, 01/2006
- Zadání územního plánu VÚC Olomouckého kraje. KÚOK, 08/2005
- Podkladové materiály pro Koncept územního plánu VÚC Olomouckého kraje
- Územní plány obcí v hodnoceném území

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, v platném znění
- Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Zákon č.20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků).

- Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 352/2002 Sb., kterou se stanovují emisní limity a další podmínky provozování stacionárních zdrojů znečišťování a ochrany ovzduší.
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsoby sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.
- Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami

Mapové podklady

- Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno
- Soubor geologických a účelových map ČR, Hydrogeologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ 1997
- Soubor geologických a účelových map ČR, Geologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1995
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa inženýrsko-geologického rajónování, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa nerostných surovin, 1 : 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Syntetická půdní mapa ČR, 1 : 20 000. MŽP a MZe, Praha, 1991
- Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha,
- Mapa seizmického rajónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987

Publikace

- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění
- KONEČNÝ P. & MICHNA P. (eds) 1996: Seznam nemovitých kulturních památek Olomouce. Památkový ústav v Olomouci, Olomouc, 150 pp.

- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.
- BERAN, L. (2002): Vodní měkkýši České republiky, rozšíření a jeho změny, stanoviště, šíření, ohrožení a ochrana, červený seznam. Sborník Přírodovědného klubu v Uherském Hradišti. Supplementum č. 10/2002. 258 pp.
- CHYTRÝ M., KUČERA T. & KOČÍ M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- REIJNEN R., FOPPEN R., VEENBAAS G. & BUSSINK H. (2002): Disturbance by traffic as a threat to breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. In: Sherwood B., Cutler D. & Burton J.A. (eds.): Wildlife and Roads. The Ecological Impact. Imperial College Pres, London: 249 – 267.