


Doplňující údaje:

0	8/2006	1.vydání	MgrReichlová v.r.	RNDr Grúz v.r.	RNDr Bosák v.r.	PhDr Bosáková v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel:  <b>Kraj Olomoucký,</b> Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc				Souprava:		
Zhotovitel:  <i>ECOLOGICAL CONSULTING a.s.</i> Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: <a href="mailto:ecological@ecological.cz">ecological@ecological.cz</a>						
Projekt: <b>„INTEGROVANÝ ROZVOJOVÝ PLÁN - VYUŽITÍ LETECKÉ ZÁKLADNY PŘEROV PRO CIVILNÍ PROVOZ“</b>				Číslo projektu:	002/6016	
				VP (HIP):	Mgr Reichlová	
				Stupeň:		
KÚ:	OÚ, MÚ:		Datum:	8/2006		
Obsah:  <b>VYHODNOCENÍ SEA</b> <b>zpracované dle přílohy č.9 zákona č. 100/2001 Sb.</b> <b>včetně hodnocení vlivu na systém NATURA 2000</b> <b>podle ustanovení §45i zák.č. 114/1992 Sb.</b>				Archiv:		
				Fornát:		
				Měřítko:		
				Část:	-	Příloha: -

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

**Zpracovatel:** Ecological Consulting a.s., 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](mailto:ecological@ecological.cz) ; [www.ecological.cz](http://www.ecological.cz)

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

**Rozdělovník:**

1.- 8. výtisk, 12x digitální verze: Kraj Olomoucký, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

00. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting a.s.

**Řešitelský kolektiv:**

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK – vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí a systém NATURA 2000

(číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97, resp. 630/3373/04)

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

RNDr. Jiří Grúz – technické složky životního prostředí

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

Mgr. Petra REICHLOVÁ – technické složky životního prostředí

oprávněná osoba k posuzování vlivů na veřejné zdraví

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

Mgr. Petr Kovařík – ochrana přírody

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

Ing. Jaromír Cápál – vyhodnocení hluku

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*



# Obsah

ÚVOD.....	5
<b>1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM.....</b>	<b>11</b>
<b>2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE.....</b>	<b>17</b>
2.1. VODA .....	18
2.2. PŮDA .....	21
2.3. LESY .....	24
2.4. OCHRANA PŘÍRODY.....	25
2.5. OVZDUŠÍ.....	26
2.6. OSTATNÍ.....	29
<b>3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY .....</b>	<b>32</b>
3.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ .....	32
3.2. KLIMA .....	34
3.3. GEOMORFOLOGIE .....	35
3.4. HYDROLOGICKÉ POMĚRY .....	36
3.5. OCHRANA PŘÍRODY .....	37
<b>4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, VZTAHUJÍCÍ SE K CHRÁNĚNÝM OBLASTEM.....</b>	<b>37</b>
<b>5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>47</b>
<b>6. ZÁVAŽNÉ VLIVY NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>49</b>
<b>7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>54</b>
<b>8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ .....</b>	<b>57</b>
<b>9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>58</b>
<b>10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ .....</b>	<b>59</b>
<b>11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ PRO VÝBĚR PROJEKTU.....</b>	<b>60</b>
<b>12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....</b>	<b>61</b>
<b>13. NETECHNICKÉ SHRNTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ .....</b>	<b>66</b>
<b>14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ, OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....</b>	<b>70</b>
<b>15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI.....</b>	<b>71</b>
<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>79</b>

## ÚVOD

Předkládané Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo vypracováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Toto Vyhodnocení zahrnuje současně v příloze Hodnocení vlivů na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (dále též „Hodnocení vlivů na území soustavy NATURA 2000“) ve smyslu ustanovení §45h, resp. §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Uvedené hodnocení bylo zpracováno samostatně, i když ve stanovisku Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 21.7.2006 byl významný vliv na území soustavy NATURA 2000 vyloučen. Důvody pro zpracování samostatného hodnocení NATURA 2000 byly zejména tyto:

\* v okolí hodnocené lokality se nachází chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění ( území NATURA 2000 a maloplošná ZCHÚ )

\* respektování principu předběžné opatrnosti, jak je tento obsažen v dikci ustanovení §13 zák.č. 17/1992 Sb.

a v neposlední řadě i znění objednávky zadavatele uvedeného Vyhodnocení. Uvedené Hodnocení NATURA 2000 zahrnuje rovněž kapitolu (4.2.) hodnotící vliv provozu letiště na ornitofaunu v jeho okolí tak jak bylo požadováno v závěru zjišťovacího řízení.

Důvodem pro vypracování Vyhodnocení koncepce je předložení Návrhu koncepce Kraje Olomouckého pod názvem „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“. Impulsem pro zpracování tohoto návrhu se stala skutečnost, že Olomoucký kraj se stal v roce 2004 partnerem meziregionálního projektu INCORD, který je Iniciativou Evropského společenství INTERREG III C, v jejímž rámci je tento projekt spolufinancován. Cílem projektu INCORD je 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 zmíněný integrovaný rozvojový plán (dále jen IRP).

Jak je z uvedeného zřejmé, jedná se v daném případě o koncepci ve smyslu ustanovení §10a posledně citovaného zákona, kde dotčené území je zjevně tvořeno územním

obvodem více obcí. K uvedené koncepci bylo zpracováno Oznámení dle přílohy č.7 citovaného zákona a proběhlo zjišťovací řízení ve smyslu §10d tohoto zákona.

Závěr zjišťovacího řízení, provedeného příslušným orgánem státní správy, byl k předloženému Oznámení vydán dne 21.7.2006 pod č.j. KUOK 77326/2006 (viz příloha 1). Jelikož zmíněný Návrh koncepce musí být ve smyslu ustanovení §10a odst.1 písm. a) citovaného zákona obligatorně posouzen z hlediska vlivu na životní prostředí (a veřejné zdraví), bylo následně zpracováno toto Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní koncepce byla popsána zejména ve zmíněném Návrhu „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“, zpracovaném ve formě studie Regionální agenturou pro rozvoj střední Moravy v září 2005 dle ustanovení §10f citovaného zákona a v některých dalších doplňujících podkladech. Cílem těchto materiálů, zpracovaných v rámci zmíněného projektu INCORD, bylo 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 shrnuje uvedený Návrh koncepce (studie) poznatky o následujících oblastech 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 úřadem státní správy pro provedení posouzení a vydání stanoviska k této koncepci ve smyslu ustanovení §21 písmeno d) zákona č. 100/2001 Sb. by v tomto konkrétním případě mělo být Ministerstvo životního prostředí. Koncepce totiž zasahuje na území dvou krajů ( olomouckého a zlínského) avšak pouze územím jediné dotčené obce (Zářičí). Z toho důvodu přeneslo MŽP (§23 zák.č. 100/2001 Sb.) v červnu 2006 svoji kompetenci pro tento případ na Krajský úřad olomouckého kraje.

Navrhovaná koncepce musí 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 1.

**Tabulka 1- 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 úřad	§ 10d	příslušný úřad zde= KrÚ Olom. Kraje
zpracování Vyhodnocení koncepce	oprávněná osoba	§ 10e	
zveřejnění Návrhu koncepce vč.Vyhodnocení a zajištění vyjádření k němu	příslušný úřad	§ 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. zveřejnění	příslušný úřad	§ 10g	
průběžné sledování vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví	předkladatel	§ 10h	

Svým členěním odpovídá předkládané „Vyhodnocení“ zákonu č.100/2001 Sb., příloze č.9. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který má oznamovaná koncepce zejména pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Předložené Vyhodnocení je současně zpracováno se zřetelem na požadavky, obsažené v závěru zjišťovacího řízení (viz příloha 1)

Hodnocená 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 popsaných 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. Základní údaje

Hodnocený Návrh koncepce olomouckého kraje byl zpracován v rámci mezinárodního projektu INCORD, spolufinancovaného iniciativou 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 2)

- 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.

V dotčené lokalitě bylo započato s výstavbou letiště již v polovině minulého století (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.

Již v roce 1957 však byla stará dráha byla 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.

Z uvedených důvodů proběhla již v roce 1969 první větší oprava dráhového systému, 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 m<sup>2</sup> 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.

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  
podsyp – 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 3).

**Letecký provoz na letišti je možno charakterizovat následovně:**

Od provedení rekonstrukce v roce 1977 na letišti převládal 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. Ojediněle 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.

#### **B.1.1. Název koncepce:**

Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz .

#### **C. Přístup k informacím a zapojení veřejnosti:**

Součástí procesu posuzování je obligatorní veřejné projednání Návrhu koncepce (včetně tohoto Vyhodnocení), spolu s možností veřejnosti průběžně se k němu vyjadřovat. Na základě těchto vyjádření, veřejného projednání a na základě návrhu koncepce vydá potom příslušný úřad (Krajský úřad Olomouckého kraje) stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V předchozím období byla veřejnost průběžně s vyhodnocovanou koncepcí (zvláště ve fázi zjišťovacího řízení) seznamována. Oznámení koncepce bylo zasláno k vyjádření dotčeným správním úřadům i dotčeným územním samosprávným celkům. Oznámení bylo současně zveřejněno na internetu s tím, že každý měl možnost zaslat k němu své písemné vyjádření.

## **1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM**

Dle stávajících předpokladů armády ČR bude 1.1. 2008 zahájen přesun 23. základny vrtulníkového letectva z letiště Přerov do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje. Cílem hodnoceného Návrhu koncepce je mimo jiné smysluplná možnost využití tohoto prostoru přeměnou provozu letiště z vojenského na civilní.

Od provedení rekonstrukce v roce 1977 na letišti převládal provoz stíhacích a stíhacích bombardovacích letadel s minimálně 10 tisíci pohybů (vzlet nebo přistání) za rok. Letiště bylo 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 vrtulníková základna, 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.

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 hodnocené 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 2.1.)

Za účelem přeměny provozu letiště z vojenského na civilní a tedy pro realizaci hodnocené koncepce by tak bylo nezbytné provedení následujících jednotlivých kroků fáze činností / stavebních prací, jejichž vliv na ochranu životního prostředí či veřejného zdraví je nutno zvážit. Mimo vlastní provoz a jeho varianty ( viz kapitola 6) se tak jedná o zásadní kroky, relevantní z hlediska hodnocení podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. 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 přiblížovacích prostorech, proti které nemusí být úspěšná 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 spar 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 - štěrbínové 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 2.1.) 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. Příslušným úřadem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §21 písmeno d) ve spojení s ustanovením §23 výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Krajský úřad Olomouckého kraje.

Při posouzení vztahu 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 vlastní lokalita se přímo dotýká (viz příloha 4) 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

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 nicméně doporučujeme zahrnout dále mezi obce, dotčené oznamovanou koncepcí:

- Horní Moštěnice
- Věžky
- Zářičí
- Lobodice
- Rokytnice

Z uvedených obcí se Zářičí nachází již na území Zlínského kraje, což je také důvodem pro skutečnost, že příslušným úřadem pro proces posuzování mělo původně (před přenesením působnosti) být Ministerstvo životního prostředí.

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:

- Politika územního rozvoje ČR (MMR, duben 2006)
- 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, 2000,2005
- 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

## **2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE**

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. V Olomouckém kraji i nadále zůstává stálým problémem překračování limitních hodnot (LV) u suspendovaných částic velikostní frakce PM<sub>10</sub> a u přízemního ozonu, zejména vlivem silniční automobilové dopravy (mobilní zdroje) a sekundární prašnosti.

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  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ).

Výraznější vliv koncepce na stávající stav životního prostředí a veřejné zdraví v posuzované lokalitě nelze předpokládat. Toto konstatování vyplývá m.j. z faktu, že území letiště bylo obdobným způsobem, jak navrhuje koncepce využíváno již desítky let.

## 2.1.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 štěrковиště Tovačov II. Rozsah pásem byl posléze upraven rozhodnutím tehdejšího Okresního úřadu Přerov č.j. ŽP-3617/2001-R-Kb ze dne 9.5.2001. Po redukci rozsahu ochranných pásem, provedené v poslední době se však lokalita letiště (oproti dřívějšímu stavu) nachází již mimo uvedená OP.

Dále se prakticky celé území letiště nachází v ochranném pásmu přírodních minerálních vod stolních 3. stupně zdroje Horní Moštěnice (viz příloha 5).

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 přípojkou 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 vybudované hydraulicky úplně podzemní jílocementové těsnicí stěny, t.j. za touto stěnou, ve směru proudění podzemních vod, v Bochořském lese (viz příloha 6). Voda je upravována (odželezování, odmanganování, filtrace) a zdravotně zabezpečována plynným chlorem. Po úpravě vyhovuje vyhl.č. 252/2004 Sb.

U přípojek na vodovod pro veřejnou potřebu se jedná 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 tehdejšími 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. Uvedené povolení bylo posléze vydáno nově a to tehdejšími 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 (viz příloha 7) 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 m<sup>3</sup>, nádrže jsou všeměs jednoplašťové, část z nich je nezastřešena, s chybějícími bezodtokými jímkami. Havarijní jímky jsou ve špatném stavebním stavu, kontrolní systémy, event. indikace úniku všeměs chybí. Trubní sítě, určené k propojení nádrží, plnění a vyprazdňování jsou netěsné a všeměs 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 jímacích 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. Vrtů 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, 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). 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 8). 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.)

Vývoj na tomto úseku bez provedení koncepce je jednoznačně negativní. Negativní důsledky by vznikaly zejména :

- v stagnující či zhoršující se kvalitě povrchových a podzemních vod
- devitalizace povrchových vod
- neodhadnutelné následky průniku kontaminace ze starých zátěží do podzemních a povrchových vod

## **2.2.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 km<sup>2</sup> 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.....1 091,7 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 odnětí 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 rekonstrukcí, resp. novými stavbami, jak je uvedeno výše.

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

V řešeném území se nicméně vyskytují převážně pozemky relativně horší kvality a to II. a III. třídy ochrany. Tyto půdy lze charakterizovat průměrnou až nadprůměrnou produkční schopností , se středním až vyšším stupněm ochrany. Pozemky jsou v katastru nemovitostí zařazeny vesměs jako ostatní plocha, trvalý travní porost, případně orná půda. Zbytek tvoří zastavěná plocha a nádvoří, výjimečně jiné druhy pozemku (zahrada).

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 určité 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 v navazujícím 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 v navazujícím 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. Její možné budoucí využití pro letecký provoz nelze v tuto chvíli definovat.

Grafický přehled těchto skutečností udává příloha 9.

Vývoj na tomto úseku bez provedení koncepce by měl nesporně pozitivní vliv na území. Vzhledem k relativně nízkému odnětí půdy II. a III. třídy ochrany (BPEJ 35 800, resp. 35 900) ze ZPF (méně než 2% ve srovnání s celkovou stávající plochou letiště) a navíc v místech, kdy zemědělské využití těchto pozemků je diskutabilní, lze negativní vliv navržené koncepce v této oblasti považovat za marginální.

## 2.3.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, nacházejících se na území systému NATURA 2000 (viz příloha 11). 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 2.

Tabulka 2- 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 určené k plnění funkcí lesa (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 a vývoj na tomto úseku bez provedení koncepce se tak jeví jako neutrální.



## 2.4. Ochrana přírody

V této kapitole je podáno hodnocení vlivů předložené koncepce na ochranu přírody a krajiny. Hodnocení na území soustavy NATURA 2000 je však zpracováno samostatně a tvoří přílohu 11 tohoto Vyhodnocení. V uvedené příloze je tak zahrnuto i hodnocení vlivů koncepce na některá maloplošná ZCHÚ ( Přírodní památka, Národní přírodní památka, Národní přírodní rezervace) tvořících součást navrhovaného přírodního komplexu EVL. Jedná se mimo jiné o NPR Žebračka a NPR Zástudánčí. Obě tyto národní přírodní rezervace jsou však od hodnoceného území vzdáleny několik kilometrů vzdušnou čarou.

Jelikož by nebylo účelné znovu zde opakovat některá fakta, uváděná v jiných (vesměs společných) kapitolách, omezíme se zde pouze na základní informace o těchto vlivech. Zbývající část hodnocení vlivů na chráněná území, t.j. základní údaje o koncepci, vlivy na ZPF, vodní hospodářství, navrhovaná opatření k eliminaci či minimalizaci vlivů a další jsou zařazena do dalších adekvátních kapitol tohoto Vyhodnocení (zejména 2.2., 2.3., 2.6., 3.1., 3.5., 4.7., 6).

Ze zvláště chráněných území se mimo výše naznačených v blízkosti hodnocené lokality další nenacházejí.

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.

Nejbližšími regionálními biocentry jsou RBC Vrbovec (přibližně 2,5 km severozápadně), RBC Švédské šance (cca 3,5 km východně) a RBC Žebračka (cca 3 km severovýchodně).

Z lokálních prvků ÚSES se nejbliže letiště nachází při severním okraji lokality LBC 2/54 Výmyslov, navazující na LBK 8/45-54 a LBK 2/53-54, a LBC 1/45-54 Bobroviska (část funkční, navrženo rozšíření), navazující na LBK 4/45 a 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. Vývoj na tomto úseku bez provedení koncepce by byl jak vysloveně pozitivní, tak (z některých pohledů) i s negativními důsledky. Jednoznačné negativní změny by bylo třeba očekávat na úseku čistoty podzemních, event. i povrchových vod, jejich saprobního indexu a v navazujících hydroekosystémech.

## 2.5.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 3 koncentrace,

naměřené na stanicích AIM v roce 2001.

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

Stanoviště	SO <sub>2</sub>			NO <sub>x</sub>			PM <sub>10</sub>		
	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*

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 stanici provozuje hygienická služba (Olomouc-Šmeralova), Městský úřad Šumperk (Šumperk), Magistrát města Olomouce (Olomouc-Hotel) a VÚLHM (Kunčice). Měření 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 PM<sub>10</sub> 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 ( $41,9 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ). V Přerově došlo dále k překročení LV rovněž u 24hodinového aritmetického průměru  $PM_{10}$ , když zde byla nalezena nejvyšší hodnota tohoto ukazatele ( $75,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ).

Z důvodů překračování ukazatele  $PM_{10}$  bylo město Přerov i obec Bochoř v minulosti zařazeny do seznamu MŽP (dnes již zrušená část nař.vl.č. 60/2004 Sb.) jako lokalita se zhoršeným stavem ovzduší. U města Přerov se jednalo o překročení limitu pro zdraví lidí na 75% území města, u obce Bochoř tomu bylo obdobně na 33,3% území obce. Jak již bylo řečeno, spočívá původ tohoto znečištění (prašnost) zejména v intenzitě dopravy ve městě (resp. po komunikaci II/436) a neexistenci silničních obchvatů těchto lokalit.

Ve srovnání s rokem 2003 došlo v roce 2004 nicméně k nepatrnému snížení imisí  $PM_{10}$  (24 hodinový průměr) na uvedené stanici v Přerově (z  $84,3$  na  $75,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ) i na některých dalších stanicích ( Prostějov z  $67,0$  na  $58,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , Olomouc z  $75,7$  na  $61,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ).

Přerov tak patří k nejpostiženějším lokalitám z hlediska překračování LV pro  $PM_{10}$  a ozon. Z uvedeného důvodu vypracovalo město Místní program ke zlepšení kvality ovzduší. Tento program je třeba respektovat a v následných krocích konfrontovat dopady jednotlivých záměrů na imisní, event. i hlukovou situaci v daném území.

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...200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a roční...	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Oxidy dusíku, $NO_x$ ...	průměrná roční koncentrace.....	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Benzen.....	„ „ „ .....	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Benzo(a)pyren.....	„ „ „ .....	1 $\text{ng}/\text{m}^3$

Pro znečišťující látku  $PM_{10}$  (prašnost) činí tento limit průměrné roční koncentrace 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , pro průměrnou denní koncentraci 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Znečištění ovzduší škodlivinami je nejčastějším aspektem, v němž se dopad dopravy na životní prostředí sleduje. Jedná se o emise škodlivin z funkcí zejména dopravních prostředků, které v konečném důsledku poškozují jak zdraví lidí a zvířat, tak i ozónovou vrstvu a způsobují tzv. skleníkový efekt, jehož důsledkem je tolik diskutované globální oteplování.

Globálně vzato, je leteckou dopravou ohroženo životní prostředí a to denně více než 52 000 civilními a 2 800 vojenskými lety. Na př. letadlo Boeing 747 spálí jeden gallon (= 3,785 l) paliva každou sekundu a za 5 minut vytvoří tolik energie, že by osvětlila větší město. Přitom spotřebuje množství kyslíku, odpovídající jeho denní produkci z plochy 44 000 akrů (17 820 ha) deštného pralesa.

Drtivá většina škodlivin vyprodukovaných letadly spadá na výfukové plyny, vznikající při hoření paliva (především leteckého petroleje) v leteckých motorech. Hořením paliva vzniká a dostává se přímo do vyšších vrstev atmosféry přibližně 774 milionů tun atmosféře škodlivých plynů. Mezi produkty, které vznikají při hoření 1litru leteckého paliva patří dle Schillinga (1994), resp. dle [www.ecotourism.org](http://www.ecotourism.org) následující látky v udaných množstvích („emisní faktory“):

- vodní páry 1239g,
- oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>) 3154g,
- oxid uhelnatý (CO) 0,7-2,5g,
- oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>) 6-16,4g,
- těkavé organické látky (VOC =Volatile Organic Compounds) 0,05-0,7g,
- oxidy síry (SO<sub>x</sub>) 1g
- saze (pevné částice) 0,007-0,03g .

Výraznější vliv oznamované koncepce na imisní charakteristiku ovzduší se však vzhledem k předpokládanému množství pohybů letadel 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 po pozemních komunikacích či emisí letadel.

Vývoj na tomto úseku bez provedení koncepce se tak jeví jako mírně pozitivní. Je však nutno vidět, že mírné negativní důsledky realizace koncepce na imisní stav ovzduší v hodnocené lokalitě budou vyváženy v širším kontextu snížením emisí z pozemní dopravy při přesunech na letiště Přerov, tedy na kratší vzdálenosti (z nasávací oblasti) než na letiště Brno či Ostrava.

## 2.6.Ostatní

U stávající dopravy, vedené po silnici II/434 ve směru Přerov – Troubky - Tovačov by realizací koncepce došlo k jejímu nárůstu. Jak plyne z dále uvedených fakt (viz na př. kapitola

6), předpokládá se v neoptimističtějších 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. 148/2006 Sb., účinný od 1.6.2006).

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 v chráněném venkovním prostoru se podle citovaného nařízení vlády vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu hodnotou  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB a pro celou noční dobu hodnotou  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB.

V chráněných vnitřních prostorech staveb by tak mělo být dosaženo max. intenzity hluku 40 dB (ve dne), resp. 30 dB (v noci).

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 (viz příloha 5) 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.

Ovlivnění zdravotního stavu obyvatel vlivem nadměrného hluku by se mohlo projevit až při kumulaci mnoha negativních faktorů po delší dobu, minimálně po 10-15leté expozici. Z metaanalýz epidemiologických studií vyplývá, že dlouhodobá noční expozice hluku na př. silniční dopravy o průměrné hladině 55 dB (A) a více vede k signifikantnímu zvýšení plazmatické koncentrace tzv. stresových hormonů (kortizol, adrenalin, noradrenalin) s následnými negativními důsledky pro celý organismus exponovaného člověka. Působením nadměrného hluku na hormonální a imunitní systém dochází k ovlivnění centrálního nervového systému, kardiovaskulárního systému, což vede mj. k civilizačním onemocněním, psychickým poruchám apod. (zdroj: [www.szu.cz](http://www.szu.cz))

Obdobně nepříznivý vliv hluku lze předpokládat na faunu, vč. ornitofauny v těchto místech. Její negativní ovlivnění tak lze očekávat i na nedalekém území soustavy NATURA 2000, t.j. v EVL Morava- Chropyňský luh ( viz příloha 11).

Z uvedených důvodů bylo zvýšení hlukové zátěže oproti nulové variantě zváženo s tím, že pro předpokládané provozní poměry obou variant bylo zpracováno akustické posouzení (viz příloha 12). Jak z tohoto posouzení vyplývá (viz kapitola 6), nebudou u nejbližší obytné zástavby ( Henčlov, Bochoř) výše uvedené přípustné limity hluku překročeny a to jak v denní, tak v noční době. Totéž lze říci o zástavbě v osadě Výmyslov. V nejhorším posuzovaném případě (varianta 2, denní doba) je však nutno konstatovat, že u nejbližší zástavby (Bochoř,

Výmyslov) již dochází k přiblížení isofony 55dB k jejímu okraji. Tato zároveň zasahuje na část území Přerova.

Co se týče vlivu hluku na nejbližší území NATURA 2000, toto je zhodnoceno v příloze 11. Zde je rovněž zhodnocen (kapitola 4.2. Hodnocení NATURA 2000) vliv hluku na ornitofaunu v nejbližší části EVL Chropyňský luh.

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.

### **3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY**

#### **3.1. Charakteristika území**

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 3). V současné době je vlastní letiště v majetku České republiky, resp. Ministerstva obrany. Jeho civilním provozovatelem je společnost VERA Air Transport, s.r.o., Přerov.

Z obecnějšího pohledu se území, řešené v posuzované koncepci 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 km<sup>2</sup> a 84 724 obyvatel.

V blízkosti posuzované lokality se nachází rovněž území systému NATURA 2000 (viz příloha 11). Hranice nejbližšího z nich (evropsky významná lokality Morava- Chropyňský luh) se nachází od posuzované lokality cca 600m vzdušnou čarou, v jihozápadním směru. Z pohledu biogeografického členění ČR (CULEK 1996) 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. 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, 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 rozkládá převážně na území obce Přerov, zasahuje však i do obvodu obcí Bochoř a Troubky. Jedná se o v katastrální území:

- Přerov
- Bochoř
- Troubky nad Bečvou,

(viz příloha 4). Provozem letiště může být event. 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 nivu. 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 těsnicí 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.

## 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 4).

Tabulka 4- 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

### 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 5.

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 km<sup>2</sup>, 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 5- 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

### 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, ústíciemi 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 km<sup>2</sup> 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 8). 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.

### **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. Hodnocení vlivů koncepce na tato území je zřejmé z přílohy 11. V této příloze (kapitola 4.2.) je rovněž hodnocen vliv koncepce na ornitofaunu nejbližší EVL- Chropyňský luh, t.j. na ornitofaunu Chrbovského lesa.

Maloplošná ZCHÚ (Přírodní rezervace, Přírodní památka) se v blízkém okolí zájmové lokality ( kromě těch, které jsou součástí EVL) 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.

Nejbližšími regionálními biocentry jsou RBC Vrbovec (přibližně 2,5 km severozápadně), RBC Švédské šance (cca 3,5 km východně) a RBC Žebračka (cca 3 km severovýchodně).

Z lokálních prvků ÚSES se nejbliže letiště nachází při severním okraji lokality LBC 2/54 Výmyslov, navazující na LBK 8/45-54 a LBK 2/53-54, a LBC 1/45-54 Bobroviska (část funkční, navrženo rozšíření), navazující na LBK 4/45 a LBK 5a/45-54.

## **4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, VZTAHUJÍCÍ SE K CHRÁNĚNÝM OBLASTEM**

V prostoru letiště Přerov a v jeho nejbližším okolí, zahrnutém v posuzované koncepci, se z hlediska ochrany životního prostředí vyskytuje celá řada problémů a to i ve vztahu k chráněným oblastem a územím systému NATURA 2000. Nejvíce ovlivněné složky životního prostředí, stručný popis problémů a možnosti jejich řešení v intencích hodnocené koncepce je

obsahem následujícího přehledu.

- **Kvalita ovzduší** - z důvodů překračování ukazatele PM<sub>10</sub> bylo město Přerov i obec Bochoř v minulosti zařazeny do seznamu MŽP (dnes již zrušená část nař.vl.č. 60/2004 Sb.) jako lokalita se zhoršeným stavem ovzduší. U města Přerov se jednalo o překročení limitu pro zdraví lidí na 75% území města, u obce Bochoř tomu bylo obdobně na 33,3% území obce. Původ tohoto znečištění (prašnost) je však nutno vidět zejména v intenzitě dopravy ve městě (resp. po komunikaci II/436) a neexistenci silničních obchvatů těchto lokalit.

Z uvedeného důvodu vypracovalo město Místní program ke zlepšení kvality ovzduší. Tento program je třeba respektovat a v následných krocích konfrontovat dopady jednotlivých záměrů na imisní, event. i hlukovou situaci v daném území.

Mimo zásadní vliv dopravy je kvalita ovzduší negativně ovlivněna rovněž existujícími stacionárními velkými zdroji znečištění (Teplárna, Precheza a.s.) a množstvím lokálních topenišť využívajících tuhá paliva. Negativní vliv emisí je prokazatelný i na územích systému NATURA 2000 (EVL Morava- Chropyňský luh). Na překračování ukazatele PM<sub>10</sub> se podílí i větrná eroze zemědělských pozemků v okolí města.

Řešení nepříznivé situace spočívá zejména v:

- Dokončení přechodu lokálních topenišť na ekologičtější způsoby vytápění (plynofikace, elektrifikace). Snaha naráží bohužel v poslední době na nepříznivý cenový vývoj u zemního plynu a elektřiny
  - Odvedení části dopravy z center měst a obcí (prodloužení dálnice D1-západní tangenta Přerova)
  - Vytváření ÚSES, pozemkové úpravy, výsadby a rekonstrukce stromořadí, zatravnění pozemků
  - Respektování opatření z vypracovaného Místního programu ke zlepšení kvality ovzduší
- **Kvalita povrchových a podzemních vod** –zásadní roli pro posuzovanou lokalitu hraje stará zátěž v místě letiště. Podle provedených prověrek vodního hospodářství (viz příloha 7) 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 m<sup>3</sup>, 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.

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 jímacích území pro skupinový vodovod Přerov a současně na území soustavy NATURA 2000 (viz příloha 11), 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 (viz příloha 6) 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 tří až pěti) vrtů, čímž je snižována hladina podzemní vody, aby nedošlo k přetékání Milánské stěny kontaminovanou podzemní vodou. Vrtů 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 v Bochořském lese, 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, 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). 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.).

Čerpané množství znečištěných podzemních vod v r. 2005 nepřesáhlo 21 l/s a koncentrace NEL ve vyčištěné vodě, vypouštěné do toku nepřesáhlo 0,1 mg/l. Byly tak splněny požadavky rozhodnutí tehdejšího OkÚ Přerov č.j. ŽP-168/198/97-231.2/0-A/20-He ze dne 2.4.1997.

Nelze však zastírat, že realizací posuzované koncepce by mohlo dojít k dalšímu ohrožování kvality vody v lokalitě, event. i ve zdrojích hromadného zásobování vodou v daném území (která v současnosti vesměs vyhovuje vyhlášce č.252/2004 Sb.). Ohrožení může vznikat:

\* úkapy, resp. exhalacemi ropných látek-leteckých pohonných hmot (LB 78 resp. oleje Exxon 2380,ELF 100 AD) při pozemních manipulacích, event. i za letu (afterburning, forsáž)

\*znečištění terénu kyslíkatými organickými látkami při odmrazování letadel

\*dalšími vlivy (neodborná manipulace se závadnými látkami, doprava a pod.)

Řešení nepříznivé situace spočívá zejména v následujícím:

- 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, zachytné vany, školení personálu a pod.)
- **Půda a reliéf** - velkoplošně obhospodařované zemědělské pozemky jsou postiženy vodní i větrnou erozí. Konstatovat lze rovněž narušení půdního složení vlivem nadměrného používání agrochemikálií. Na danou situaci nemá realizace posuzované koncepce výraznější vliv. Řešení této nepříznivé situace lze nicméně spatřovat v následujícím:
- Revitalizační opatření na regulovaných vodních tocích (zadržení vody v krajině) a zvýšení jejich ekologického potenciálu
  - Vytváření ÚSES, pozemkové úpravy, výsadby a rekonstrukce stromořadí,



zatravňování pozemků)

- **Hluk** – oproti současnému provozu letiště (vrtulníková základna) by realizací hodnocené koncepce mohlo dojít k jinému rozložení hlukové zátěže, event. jejímu navýšení ve směru osy vzletové a přistávací dráhy. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A z leteckého provozu se přitom podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. (účinné od 1.6.2006) vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb a pro celou denní dobu hodnotou 60 dB; pro celou noční dobu potom hodnotou 50 dB.

V chráněných vnitřních prostorech staveb by tak mělo být dosaženo max. intenzity hluku 40 dB (ve dne), resp. 30 dB (v noci).

Podle ustanovení § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. je provozovatelům veřejných mezinárodních letišť zajišťujících ročně více než 50 000 startů nebo přistání uložena povinnost navrhnout ochranné hlukové pásmo. Ustanovení § 31 odst. 3 tohoto zákona ukládá provozovatelům letišť povinnost postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity dodrženy alespoň uvnitř bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb. Pokud by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění. Hluk z leteckého provozu v daném území může částečně negativně ovlivnit (viz příloha 11) rovněž blízké území soustavy NATURA 2000 (EVL Morava-Chropyňský luh). Za rozsáhlý je rovněž nutno považovat vliv hluku z plánovaného provozu letiště na ornitofaunu v lokalitě Chrbovský les (viz Hodnocení NATURA 2000, kapitola 4.2.).

Předpokládané zvýšení hlukové zátěže po realizaci koncepce oproti současnému stavu bylo vyhodnoceno jako závažné s tím, že pro předpokládané provozní poměry obou variant bylo zpracováno akustické posouzení (viz kapitola 2.6., 6).

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 (viz příloha 5) podle tehdy platných předpisů tak, že pro denní dobu

(6,00-22,00 hod) zahrnovalo území s obálkou limitních isofon:

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

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

Zásadní vliv na plnění výše uvedených hlukových limitů nař.vl.č. 148/2006 Sb. má zjevně i kvalita použitých letadel. Jejich hlučnost by měla vyhovovat mezinárodně akceptovaným standardům. Pro venkovní prostor je vnější hluk letadel porovnáván se standardy mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a to obvykle ve třech bodech, podle schématu (ICAO, Annex 16) na obr.1.

Ze schématu průběhu letu (viz obrázek 2) je potom zřejmé, že přistávací (event. i vzletová) část letové dráhy zaujímá , při předepsaném skonu  $3^\circ$  (= 5,2%) v půdoryse vzdálenost cca 20 km.

Uvedené mezinárodní standardy hlučnosti letadel jsou v případě tak velkých zdrojů uváděny v jednotkách EPN dB (Effective Perceived Noise dB), zahrnujících dobu trvání hluku a intenzity jednotlivých frekvencí. Pro vztah mezi touto jednotkou a dB (A) lze přibližně psát:

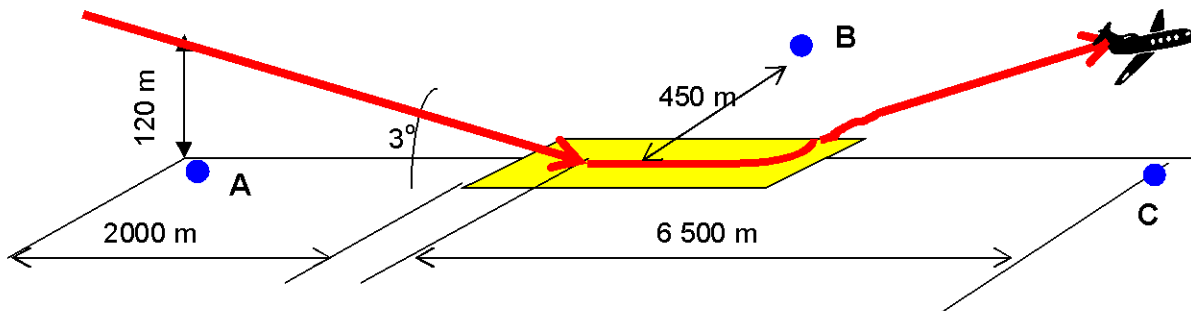
$$EPN \text{ dB} = \text{dB (A)} + 13$$

Zmíněné mezinárodní standardy byly průběžně zpřísnovány. Cca od roku 1980 jsou v platnosti standardy, uvedené v předpise ICAO, Annex 16, Chapter 3. Zde uvedené standardy jsou závislé na maximální celkové vzletové hmotnosti letadla (MTOM), počtu motorů letadla a daném měřicím bodě. Hodnoty těchto standardů jsou zřejmé z obrázku 3.

Od 1.1.2006 je doporučeno další zpřísnění standardů dle „Chapter 3“ a to tak, že

- naměřené hodnoty v každém bodě musí být pod úrovní Chapter 3
- součet hodnot ze dvou měřicích bodů musí být min. o 2 EPNdB nižší než Chapter 3
- součet hodnot ze všech 3 měřicích bodů musí být min. o 10 EPNdB nižší než Chapter 3

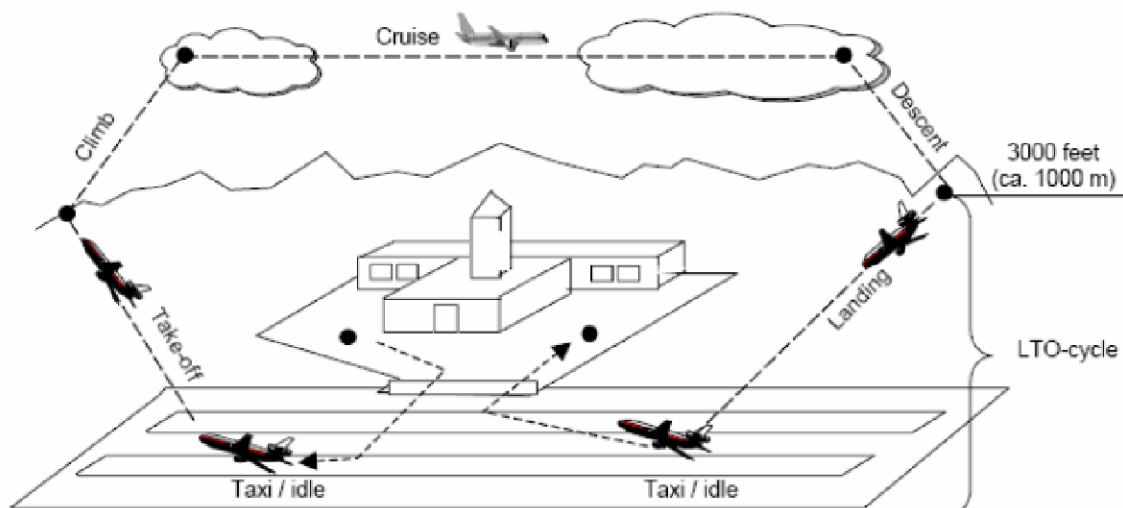
Obrázek 1- Místa měření vnějšího hluku letadel



Vzletová a přistávací dráha

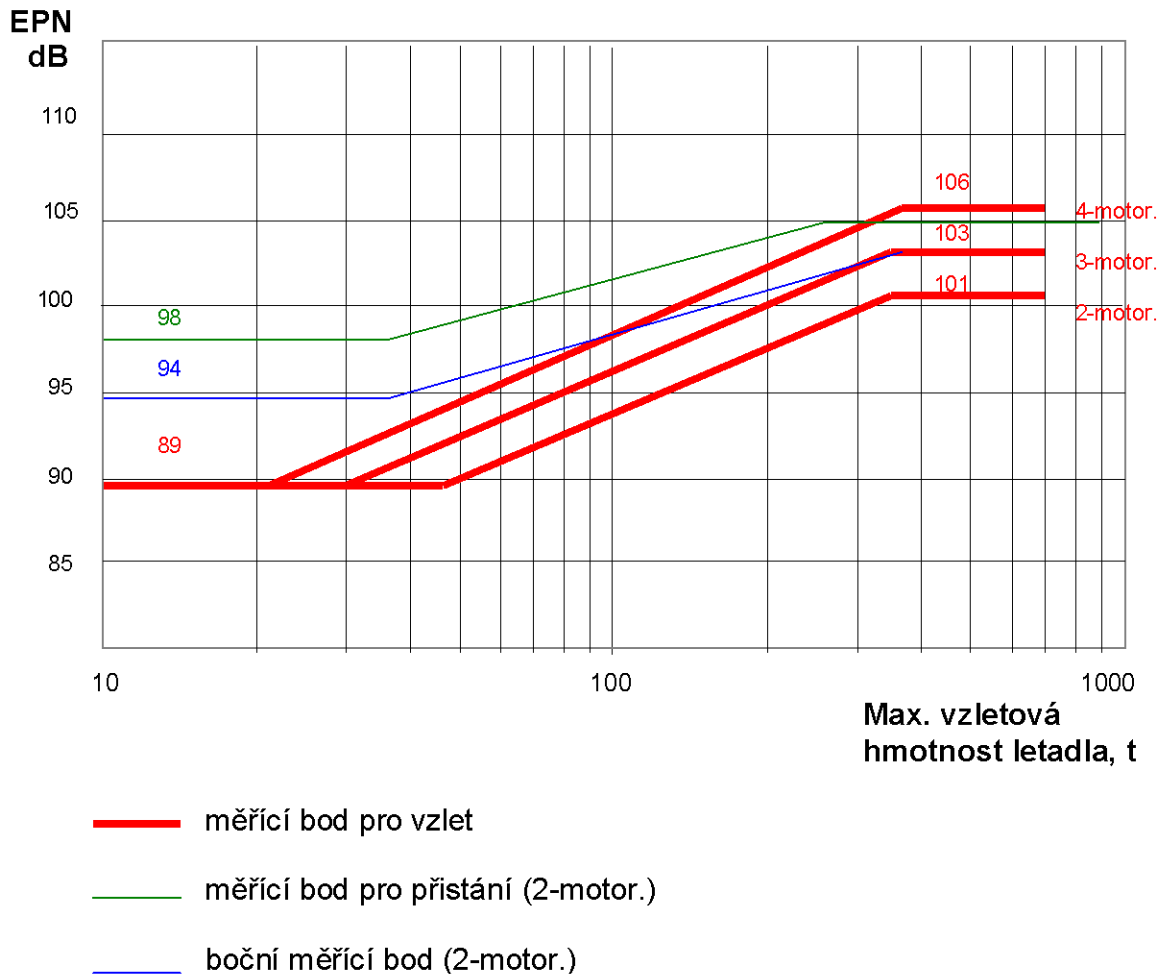
- Místo měření nepřekročení maximální hladiny vnějšího hluku letadel dle předpisů ICAO
  - A- měřicí bod pro přistávání (v ose dráhy)
  - B- boční měřicí bod
  - C- měřicí bod pro vzlet (v ose dráhy)

Obrázek 2- Schematické znázornění fází letu



Vyhovující parametry letadel z hlediska hluku hodnotí v podmínkách ČR dle výše uvedených kritérií Úřad pro civilní letectví, který za tím účelem vydává „Osvědčení hlukové způsobilosti“.

Obrázek 3- Standardy hluku letadel podle ICAO, Annex 16, Chapter 3



V současné době vyráběné / používané typy letadel tyto standardy vesměs splňují, jak je zřejmé z tabulky 6. Z těchto údajů pak pro jednotlivé varianty provozu byly získány ekvivalentní hladiny akustického tlaku, obsažené v příloze 12 a to jakožto hodnoty úměrné logaritmu hodnoty ekvivalentního relativního akustického tlaku, získaného integrací relativních hodnot tohoto tlaku podle času v daném časovém intervalu .

Tabulka 6- Hlučnost vybraných typů letadel

Typ letadla	Vzletová hmotnost, t	Počet motorů	Počet sedadel	Naměřené hodnoty dle ICAO Annex 16, Chapter 3, EPN dB		
				Vzlet	Boční	Přistání
<b>Proudová letadla</b>						
B 747-400	386	4	524	99,0	98,3	103,3
MD 11	280	3	410	94,9	95,9	103,8
MD-82				89,2	97,1	92,9
MD-83				91,5	97,2	93,7
A 340-200	254	4	440	94,4	94,8	97,3
B 777-200	243	2	440	93,3	95,8	99,4
A 330-300	212	2	440	91,6	97,4	98,6
B 767-300	185	2	345	93,2	97,0	100,2
A 300-600	165	2	375	90,0	97,2	99,1
A 310-300	153	2	280	91,5	96,0	98,6
A 319-112				84,6	92,9	94,7
B 757-200	109	2	231	84,8	93,1	95,0
A 321-100	83	2	220	85,4	94,5	95,4
A 321-211				88,3	97,6	97,0
A 320-200	74	2	180	86,6	94,8	96,0
A 320-214				84,9	93,9	96,0
B 737-500	52	2	132	84,0	89,0	97,0
Avro RJ 85	44	4	112	84,3	88,4	97,3
Fokker 100	43	2	109	83,4	89,3	93,1
Canadair RJ	23	2	50	78,6	82,2	92,1
DC-9-51				91,0	97,3	96,1
<b>Vrtulová letadla</b>						
Saab 2000	23	2	58	79,1	86,7	87,9
ATR 72-200	22	2	74	86,5	84,7	94,1
Fokker	20	2	58	81,0	85,0	96,8
Dash 8-300	19	2	56	85,0	87,3	98,7
ATR 42-300	16	2	50	82,6	83,8	96,8
Dash 8-10	16	2	37	79,8	86,1	97,5
Dornier	14	2	33	81,7	84,0	92,7
Saab 340	12	2	37	77,3	86,0	90,8
Embraer	11	2	30	81,2	83,5	92,3

Zdroj: [www.jal.com](http://www.jal.com), [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com)

Řešení nepříznivé situace spočívá zejména v následujícím:

- Uvážlivé stanovení letových cest, výšek (altitud) a směrů vzletu a přistání, zároveň s organizačními opatřeními v řízení letového provozu (typy letadel, denní doby pohybů letadel)
  - Realizace možných kompenzačních opatření (protihlukové valy, zeleň, opatření na budovách). Tato opatření nemohou být navrhována samoučelně, ale pouze tak, aby jejich provedení a funkce přinášely prokazatelný efekt.
  - Používání moderních typů letadel s menšími hlučnostmi, event. s účinnějšími tlumiči hluku
- **Příroda a krajina** - řešené území není přímou součástí ZCHÚ, případně soustavy NATURA 2000. V okolí území se z lokálních prvků ÚSES nejbližší letiště nachází při severním okraji lokality LBC 2/54 Výmyslov, navazující na LBK 8/45-54 a LBK 2/53-54, a LBC 1/45-54 Bobrovka (část funkční, navrženo rozšíření), navazující na LBK 4/45 a 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. Jako nezbytné je však třeba respektovat podmínky minimalizace těchto vlivů. Jedná se zejména o minimalizaci šíření hluku ve směru osy vzletové a přistávací dráhy.

K zlepšení situace v této oblasti je možné využít následující opatření:

- Revitalizační opatření s cílem zadržení vody v krajině s event. návrhem pozemků, vhodných pro rozliv vody při povodních
- Vegetační úpravy krajiny s cílem posílit celkovou ekologickou stabilitu území a zvýšit biodiverzitu v řešené oblasti
- Projednat s dotčenými orgány státní správy podmínky provozu letiště (letové cesty, altitudy, časy letů) s cílem minimalizace hlukových poměrů v části EVL Chrbovský les

## 5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Na základě předložené analýzy stavu životního prostředí v posuzovaném území a ve vztahu k platné národní, resp. komunitární legislativě, event. dalším koncepčním dokumentům (viz kapitola 1) 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 1), tak na obě varianty civilního provozu letiště (viz kapitola 6).

Po zvážení zaměření posuzované koncepce bylo navrženo celkem 10 referenčních cílů, jak jsou uvedeny v tabulce 7.

Tabulka 7- 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

Orientační hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí tak bylo provedeno pomocí uvedených referenčních cílů a to jak pro fázi činností/stavebních prací (viz kapitola 1), tak pro fázi obou variant civilního provozu letiště (viz kapitola 6). Kladný vliv byl označen (+), záporný (-). Činnosti, resp. provoz bez vlivu na referenční cíl byl označen (0).

V tabulce 8 je orientačně hodnocen vliv jednotlivých kroků a) až e) (viz kapitola 1) fáze činností/stavebních prací na životní prostředí.

V tabulce 9 je orientačně hodnocen vliv obou variant (viz kapitola 6) provozu letiště na životní prostředí.

Tabulka 8 - 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 odnámání 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 akumulaci 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	+

Tabulka 9 - 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 Energ.	10 Ekosys
Provoz letiště - varianta 1	-	0	0	-	-	-	0	0	0	0
Provoz letiště - varianta 2	-	0	0	-	-	-	0	-	0	-



## 6. ZÁVAŽNÉ VLIVY NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzovaná koncepce je zpracována jako koncept, a může tedy ještě doznat některých dílčích změn. Je zpracována ve dvou dále popsaných variantách. Její vliv na jednotlivé složky životního prostředí byl hodnocen v předchozích kapitolách 2 a 5. Rovněž následující kapitoly (především 9 až 12) tyto vlivy, včetně možných kompenzací uvádí.

Vlastní posouzení realizace konkrétního záměru není předmětem tohoto hodnocení. V případě, že tyto záměry spadají pod zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, je nutné jejich samostatné posuzování ve smyslu této právní normy. Tento proces musí nastoupit i v případě, není-li vyloučen závažný vliv záměrů na území systému NATURA 2000. V těch případech je vhodné, záměry navrhovat variantně, včetně varianty nulové (tj. bez provedení záměru). Přitom je třeba („projektová EIA“) 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.

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).

Vlastní koncepce je navržena ve dvou variantách, lišících se zejména předpokládanou dojížděkovou vzdáleností potenciálních zákazníků a dále rozsahem provozu letiště. 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 1) lze hodnotit jako relativně krátkodobý a přechodný. Z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví není tento vliv pro obě varianty 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 4).

Rozdílné hodnocení lze očekávat spíše v hodnocení různých typů vlivů provozu těchto variant na životní prostředí, event. veřejné zdraví. V tom případě je již třeba hovořit o vlivech dlouhodobých, spíše setrvalého charakteru, s event. synergickými účinky různých výše uvedených faktorů. Konkrétní srovnání parametrů, relevantních z hlediska ochrany životního prostředí, resp. veřejného zdraví pro obě varianty je obsaženo v tabulce 10.

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 popsanych variantách v kapacitě areálu, zejména pak odbavovacích prostor pro cestující a v rozmístění jednotlivých objektů v rámci zastavovacího areálu (viz příloha 4). 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.

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

**Tabulka 10- Porovnání parametrů navržených variant**

Porovnávaný parametr	Varianta 1	Varianta 2
Dojížděková vzdálenost, km	30	45
Dojížděkový čas,min	30	45
Vzletová hmotnost letadel, max. t	25	70
Max. rozpětí křidel / 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*

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 (1, 2.6.). Určitý vliv hlukové zátěže u této varianty je však třeba předpokládat i na nejbližší území soustavy NATURA 2000 (viz příloha 11).

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 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, umístování 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.

Závažné vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví jsou u obou zmíněných variant velmi podobné. Jejich podrobný popis byl učiněn m.j. v kapitolách 2, event.3.

Zde lze stručně tyto vlivy rekapitulovat:

#### **\* Možné ohrožení kvality podzemních a povrchových vod**

Toto vyplývá ze samotného charakteru provozu letiště. Riziko ohrožení kvality vod přitom vyplývá nejen z manipulace s leteckými pohonnými hmotami, ale i z jiných činností, na př. ze zimního rozmrazování letadel či přídavného spalování při vzletu (afterburning). Při dodržování všech legislativních opatření (havarijní plány, kontrolní systém, zkoušky těsnosti a pod.) a po realizaci potřebných staveb a jejich rekonstrukcí by však toto riziko mělo být sníženo na minimum.

#### **\*Zatížení okolních území hlukem a imisemi**

Kromě přímého vlivu nových staveb v posuzované lokalitě bude okolí letiště ovlivněno zvýšeným hlukem a imisemi z jeho provozu i navazující automobilové dopravy. Ochranná hluková pásma letiště byla Městským úřadem Přerov vyhlášena již 29.5.1995 územním

rozhodnutím č.j. ŽP 119/95-KI/Nv. Toto bylo dle uvedeného rozhodnutí rozděleno na zónu I (varovná hluková zóna) a zónu II.

Jak vyplývá ze studií chování živočichů, jsou např. ptáci výrazně ovlivňováni hladinou hluku v okolí silnic. Mezní hladiny hluku pro tento případ jsou uvedeny v příloze (viz příloha 11). V místech s vyšším hlukovým zatížením bylo zjištěno výrazné snižování počtu hnízdících ptáků. Některé druhy taková území opouští úplně a nehnízdí v nich. Hodnocení vlivu provozu letiště na ornitofaunu v okolí bylo proto zařazeno jako samostatná kapitola (4.2.) do přílohy 11.

Z uvedených důvodů bylo zvýšení hlukové zátěže oproti současnému stavu vyhodnoceno jako závažné s tím, že pro předpokládané provozní poměry obou variant bylo zpracováno akustické posouzení (viz příloha 12). Jak z tohoto posouzení vyplývá (viz kapitola 6), nebudou u nejbližší obytné zástavby ( Henčlov, Bochoř) výše uvedené přípustné limity hluku překročeny a to jak v denní, tak v noční době. Totéž lze říci o zástavbě v osadě Výmyslov. V nejhorsím posuzovaném případě (varianta 2, denní doba) je však nutno konstatovat, že u nejbližší zástavby (Bochoř, Výmyslov) již dochází k přiblížení isofony 55dB k jejímu okraji. Tato zároveň zasahuje na část území Přerova.

Co se týče vlivu hluku na nejbližší území NATURA 2000, toto je zhodnoceno v příloze 11.

#### **\* Zábor ZPF**

Odnětí ZPF je uvažováno pro obě varianty shodné a to 4,9066 ha. Ve srovnání s celkovou stávající plochou letiště ( 287,353 ha) je tedy pro uvažovanou koncepci potřeba odnětí plochy menší 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.

V řešeném území se vyskytují převážně pozemky relativně horší kvality a to II. a III. třídy ochrany. Tyto půdy lze charakterizovat průměrnou až nadprůměrnou produkční schopností, se středním až vyšším stupněm ochrany. Pozemky jsou v katastru nemovitostí zařazeny vesměs jako ostatní plocha, trvalý travní porost, případně orná půda. Zbytek tvoří zastavěná plocha a nádvoří, výjimečně jiné druhy pozemku (zahrada).

Obecně je pro výběr projektů z hlediska jejich vlivu na životní prostředí vhodné použít standardizovaný postup, aby nedocházelo k rozdílům v hodnocení různých aktivit. Takovýto postup byl nastíněn v následujících kapitolách 10, 11 a je mimo jiné obsahem tabulek, uvedených v příloze 13 a 14.

Rovněž u dalších kroků a) až e) (viz kapitola 1) fáze činností/stavebních prací (oprava RWY, výstavba parkoviště a terminálu a pod.) lze předpokládat významný vliv jejich realizace

na životní prostředí, který se ale může případ od případu lišit a nelze jej v této fázi generálně předjímat.

## **7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Plánovaná opatření k minimalizaci vlivů jednotlivých projektových záměrů na životní prostředí jsou nezbytnou součástí procesu „posuzování vlivů“ a to ve smyslu ustanovení §5 odst.4 zákona č. 100/2001 Sb. , pokud záměr této právní normě vůbec podléhá (viz níže).

Mezi tato opatření lze zařadit rovněž respektování všech právních norem a rozhodnutí, vydaných exekutivou. V daném případě nelze na př. opomenout potřebu nutných územních a stavebních povolení pro stavby / činnosti, související s realizací koncepce, jak jsou uvedeny v kapitole 1 (na př. bod c ), vč. potřebných souhlasů (stavby v ochranných pásmech vodních zdrojů, resp. minerálních vod).

Co se týče posouzení plánovaných opatření na ochranu životního prostředí v hodnocené koncepci, tato byla posouzena na základě vztahu k celkem deseti vytipovaným referenčním cílům ochrany ŽP. Tabulkově zpracované hodnocení je obsahem kapitol 5, 11. Hodnocení v těchto kapitolách se zabývá i vztahem referenčních cílů ochrany životního prostředí k jednotlivým krokům a) až e) (viz kapitola 1) fáze činností/stavebních prací .

Pro hodnocení implementace koncepce byl navržen systém environmentálního hodnocení jednotlivých kroků a) až e), resp. projektů (viz kapitoly 10, 11 a tabulková část přílohy), které by měly být v budoucnu realizovány. Podle něj je hlavním hlediskem hodnocení plnění navržených desíti referenčních cílů ochrany životního prostředí. Plnění každého z referenčních cílů lze přitom orientačně kvantifikovat na základě navržených indikátorů pro výběr projektu (viz kapitola 11 a příloha 14).

Bez ohledu na skutečnost, zda daný záměr podléhá či nepodléhá zákonu č.100/2001 Sb. je vhodné aplikovat na něj vždy již v úvodní fázi **neformální předprojektové environmentální hodnocení**.

Jeho obsahem by mělo být jednak určení, bude-li záměr následně hodnocen podle posledně citovaného zákona (eventuelně jiných právních norem, např. zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci) a dále vlastní předběžné hodnocení vlivů na životní prostředí. To by se mělo zaměřit především na očekávané negativní vlivy na životní prostředí a možnosti jejich kompenzace (podle referenčních cílů ochrany životního prostředí) a dále na soulad

s vybranými cíli / činnostmi posuzované koncepce.

Návrh možného postupu je v tabulce 11.

**Tabulka 11- Návrh předprojektového hodnocení připravovaných projektů**

<b>Název projektu :</b>			
<b>Bude následovat povinné hodnocení „EIA“ (zákona č.100/2001 Sb.?</b>			
ANO		NE	
<b>Bude následovat hodnocení z jiných právních předpisů?</b>			
KTERÝCH?			
<b>Předprojektové hodnocení vlivu projektu na cíle:</b>	<b>Ohodnocení významnosti vlivu (od maximálně negativního, -5 bodů do maximálně pozitivního, +5 bodů)</b>		
	Pozitivní	Bez vlivu	Negativní
<i>Referenční cíle ochrany životního prostředí (celkem 10 cílů, viz kapitola 5 tohoto vyhodnocení). Využit lze mimo jiné i kvantifikační indikátory, stanovené pro každý z referenčních cílů.</i>			
<i>Činnosti /stavební práce posuzované koncepce a) až e), viz kapitola 1 tohoto vyhodnocení. Hodnotí se především soulad jednotlivých kroků s ochranou ŽP, VZ a cíli územního plánování</i>			
			<b>Připomínky k možné úpravě projektu, za účelem snížení jeho negativních vlivů</b>

U záměrů, spadajících pod režim zákona č.100/2001 Sb. v platném znění je nutno aplikovat závazný **formální proces** hodnocení „EIA“. Tento proces musí nastoupit i v případě, není-li vyloučen závažný vliv záměrů na území systému NATURA 2000.

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).

Jedná-li se o fakultativní záměry (kategorie II přílohy č. 1 citovaného zákona), je návrh opatření k prevenci, snížení či kompenzaci negativních vlivů záměru na životní prostředí

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 návrh opatření k prevenci, snížení či kompenzaci negativních vlivů záměru na životní prostředí obligatorní součástí dokumentací, zpracovaných dle přílohy č.4 tohoto zákona. V těchto dokumentacích jsou kompenzační opatření předmětem části D, kapitola IV.

Pro posouzení předložené koncepce byla vyvinuta snaha, posoudit relevantnost vztahu navržených monitorovacích ukazatelů referenčních cílů ochrany životního prostředí (viz kapitola 5) k jednotlivým krokům a) až e) (viz kapitola 1) fáze činností/stavebních prací. Posouzení je obsahem tabulky, uvedené v příloze 13.

U vyhodnocení vlivů předložené koncepce na životní prostředí byla učiněna snaha kvantifikovat vztah jednotlivých kroků a) až e) fáze činností/stavebních prací koncepce na stanovené referenční cíle ochrany životního prostředí.

Jednotlivé kroky fáze činností/stavebních prací jsou uvedeny v kapitole 1 a označeny písmeny a) až e). Jedná se celkem o 5 zásadních kroků koncepce, jejichž náplň je dále konkretizována v předchozích kapitolách.

Referenční cíle ochrany životního prostředí byly navrženy tímto vyhodnocením. Jedná se celkem o 10 relevantních referenčních cílů, označených čísly 1 až 10.

V tabulce 12 se tak jedná o snahu kvantifikovat poměry, uvedené orientačně v kapitole 5. Pro uvedený vztah byla navržena kvantifikace počtem bodů od -5 (maximálně nepříznivý vztah) po +5 (vztah maximálně pozitivní).

Nejpozitivnější hodnocení z uvedených opatření koncepce lze připsat krokům, zahrnutým pod písmenem e). Jedná se o „Pokračování v průběžné sanaci starých zátěží“. U tohoto kroku nebyl žádný z vlivů na referenční ukazatele ochrany životního prostředí hodnocen záporně. Celkový počet dosažených bodů byl +9, zejména v důsledku vysokého hodnocení na referenční cíl 1 („Zlepšovat kvalitu povrchových a podzemních vod“).

Naproti tomu byla maximální výše negativního hodnocení (-7 bodů) nalezena u kroku c), t.j. u nové výstavby příjezdové komunikace, parkoviště, terminálu a dalších objektů.

Celkové hodnocení dle tabulky 12 (t.j. suma všech získaných bodů) činí +3, což představuje z tohoto hlediska mírně pozitivní hodnocení.

Je však nezbytné si uvědomit, že uvedená kvantifikace má ryze orientační charakter, neboť se nejedná o konkrétní projekt, který by mohl být detailně hodnocen. V závislosti na navržených územních a technologických variantách se přitom hodnocení konkrétního projektu může od následující tabulky i podstatně lišit.



Tabulka 12 - 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	+5
2. Minimalizovat odnámání ZPF I. A II. třídy ochrany	0	0	-2	- 1	0
3. Minimalizovat zásahy do PUPFL	0	0	0	0	0
4. Zvláštní zřetel věnovat ochraně přírody	0	0	-1	+2	+2
5. Zlepšovat kvalitu ovzduší	0	+1	0	0	0
6. Snižovat hlukovou zátěž obyvatel	0	0	-2	0	0
7. Zvyšovat akumulční a retenční schopnost území, vč. revitalizace	0	0	-1	0	+1
8. Omezovat vznik odpadů	0	-1	-1	0	0
9. Snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie	0	0	+1	0	0
10. Nezhoršovat stav a funkci ekosystémů v území	0	0	-1	0	+1

## 8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ

Posuzovaná koncepce využití letecké základny Přerov pro civilní provoz může v dalším procesu ještě doznat některých dílčích změn. Je zpracována ve výše popsanych dvou variantách staveb/provozu. Její vliv na jednotlivé složky životního prostředí byl hodnocen v předchozích kapitolách 2 a 5. Rovněž následující kapitoly (především 9 až 12) tyto vlivy, včetně možných kompenzací uvádí.

Rovněž při výběru a schvalování konkrétního záměru se bude jednat vesměs o variantní řešení, eventuálně může takovéto řešení být vyžadováno v souladu s příslušnými ustanoveními některých právních předpisů (např. § 6 odst.2 či §8 odst.4 zákona č. 100/2001

Sb.).

Obecně lze při výběru konkrétních projektů z hlediska jejich vlivu na životní prostředí doporučit standardizovaný postup, aby nedocházelo k rozdílům v hodnocení různých aktivit. Takovýto postup je nastíněn v následujících kapitolách 10, 11 a je mimo jiné obsahem tabulek, uvedených v příloze.

Při hodnocení jednotlivých, byť obdobných projektů je přitom legitimní očekávat zcela různé konečné hodnocení vzhledem k nejrůzněji pojatým územním, technologickým a technickým řešením daného záměru.

Vlastní koncepce je navržena ve dvou variantách, lišících se zejména předpokládanou dojížděkovou vzdáleností potenciálních zákazníků a dále rozsahem provozu letiště. 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 1) 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 4).

Výběr vhodnější varianty je otázkou dalšího postupu hodnocení vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. („projektová EIA“), event. předmětem navazujících správních řízení.

## **9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Příloha č.9 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění nařizuje stanovit monitorovací ukazatele pro sledování skutečných vlivů posuzované koncepce na životní prostředí.

Z těchto důvodů bylo pro každý z referenčních cílů ochrany životního prostředí (viz kapitola 5) stanoveno několik monitorovacích ukazatelů. Přitom bylo snahou zvolit takové ukazatele, které je možno alespoň orientačně kvantitativně vyhodnotit.

Monitorovací ukazatele pro jednotlivé dlouhodobé cíle koncepce byly zvoleny na základě indikátorů. Tyto byly vybrány pro následný výběr konkrétních projektů a jsou přehledně uvedeny v kapitole 11.

Pro praktickou aplikaci uvedeného postupu je nezbytné:

- při navrhování a schvalování projektů hodnotit všechny projekty pomocí těchto navržených environmentálních ukazatelů
- úzce spolupracovat s veřejností při výběru projektů k realizaci, a to i v případech, kdy daný záměr nepodléhá zákonu č. 100/2001 Sb.
- u každého záměru prověřit, podléhá-li zákonu č. 100/2001 Sb. a včas aplikovat zde nařízený proces. V odůvodněných případech trvat na stanovení variant řešení

Jednotlivé monitorovací ukazatele pro navržené referenční cíle ochrany životního prostředí jsou obsahem tabulky uvedené v příloze 13 (viz následující kapitola č.10).

## **10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ**

Plánovaná opatření k minimalizaci vlivů záměrů na životní prostředí jsou nezbytnou součástí procesu „posuzování vlivů“, a to ve smyslu ustanovení §5 odst.4 zákona č.100/2001 Sb.

U fakultativních záměrů (kategorie II přílohy č. 1 citovaného zákona) je jejich návrh 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.

Pro posouzení předložené koncepce byla vyvinuta snaha posoudit relevantnost vztahu navržených monitorovacích ukazatelů referenčních cílů ochrany životního prostředí (viz kapitola 5) k jednotlivým krokům a) až e) fáze činností/stavebních prací, jak jsou uvedeny v kapitole 1.

Posouzení je obsahem tabulky, uvedené v příloze 13.

## 11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ PRO VÝBĚR PROJEKTU

Stanovení indikátorů pro výběr konkrétních projektů vychází z referenčních cílů ochrany životního prostředí a monitorovacích ukazatelů. Monitorovací ukazatele pro jednotlivé dlouhodobé cíle koncepce byly zvoleny postupem, popsaným v kapitole 9.

Výběr indikátorů pro kvantifikaci dosažení souladu s jednotlivými referenčními cíli ochrany životního prostředí je součástí přílohy 14.

S ohledem na předložené referenční cíle ochrany životního prostředí byla vyvinuta snaha kvantifikovat vliv jednotlivých variant provozu letiště na životní prostředí. K tomu účelu byla provedena zjednodušená multifunkční analýza, opírající se o charakteristiky každé z variant, jak jsou tyto popsány v kapitole 6.

Hodnocen byl vliv na jednotlivé referenční cíle ochrany životního prostředí (označené 1 až 10) jako celek, tak jak jsou uvedeny v kapitole 5. Rozsah přidělovaných bodů byl od -5 (nejvýznamnější negativní vliv) do +5 (nejvýznamnější pozitivní vliv).

Výsledky hodnocení jsou uvedeny v tabulce 13.

Tabulka 13 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany životního prostředí a variantami civilního provozu letiště

Druh stavby	Počet přidělených bodů na jednotlivých úsecích dle referenčních cílů ochrany ŽP 1 až 10										Bodů celkem
	1 Voda	2 ZPF	3 PUPFL	4 OP	5 Ovzd.	6 Hluk	7 Revit.	8 Odpad	9 Energ.	10 Ekosys	
Provoz letiště- varianta 1	-2	0	0	-1	-1	-3	0	0	0	0	-7
Provoz letiště- varianta 2	-2	0	0	-1	-2	-4	0	-1	0	-1	-11

Z předloženého se jeví, že obě varianty provozu se při hodnocení vlivů na životní prostředí liší jen mírně (-7 bodů oproti -11 bodům). Pozitivní vliv vlastního provozu letiště na životní prostředí nebyl shledán u žádné z variant ani u žádného z dílčích vlivů na jednotlivé referenční cíle ochrany životního prostředí. 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).

## **12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**

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. Zdraví je v deklaraci, obdobně jako v české ústavě, stanoveno jedním ze základních lidských práv a jeho zlepšování hlavním cílem sociálního a hospodářského vývoje. Uskutečňování této zásady vyžaduje spravedlnost a solidaritu, všeobecný přístup ke zdravotním službám, založeným na současných vědeckých poznatcích, dobré kvalitě a udržitelnosti pozitivního rozvoje. Deklarace byla přijata, aby zdůraznila a podpořila program Světové zdravotnické organizace Zdraví pro všechny ve 21. století. Jeho hlavními cíli je ochrana a rozvoj zdraví lidí po jejich celý život a snížení výskytu nemocí i úrazů a omezení strádání, které lidem přinášejí. 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.

Pro členské státy WHO je ZDRAVÍ 21 podnětem a návodem k vlastnímu řešení otázek péče o zdraví, k vlastním cestám, jak dosáhnout 21 cílů společného evropského programu k povznesení zdravotního stavu národů a regionu. Protože cíle vesměs nejsou stanoveny v absolutních ukazatelích, ale koncipovány jako zlepšení současných národních úrovní, jsou stejně náročné pro státy s různou výchozí úrovní zdraví obyvatelstva.

Jedním z nejdůležitějších cílů ZDRAVÍ 21 je snížit rozdíly ve zdravotním stavu uvnitř států a mezi státy Evropy, protože jsou jedním z prvků sociálních nerovností a faktorem, který může ovlivňovat stabilitu národních společností a v důsledcích i regionu. Velký význam přikládá ZDRAVÍ 21 účasti všech složek společnosti na zlepšování národního zdraví a společné odpovědnosti všech resortů. Jde o zdravotní dopady zásadních rozhodnutí např. v energetice, dopravě, legislativě, zemědělství, vzdělávání či v daňových otázkách. Nejedná se tedy ryze o zdravotnickou problematiku, ale o multidisciplinární soubor aktivit zaměřených na stálé a postupné zlepšování všech ukazatelů zdravotního stavu obyvatelstva.

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. Dílčí úkoly jsou členěny na jednotlivé aktivity, kterých je v uvedeném programu 202, přičemž resort vnitra je uveden v 71 aktivitách. U vlastních aktivit je mimo její obsah stanovena vždy odpovědnost, spolupráce a termíny. Vlastní program je termínově koncipován na dobu cca 20 let, počínaje rokem 2003. Rozhodující pro činnost resortu vnitra při plnění programu ZDRAVÍ 21 jsou tedy aktivity gesční v celkovém počtu 2 a dále 12 aktivit, ve kterých je resort vnitra v odpovědnosti veden - jako ostatní resorty, pod pojmem všechny resorty, Rada pro zdraví a životní prostředí nebo poskytovatel zdravotní péče apod. Ve zbývajících aktivitách figuruje resort vnitra buď na úseku spolupráce, nebo na úseku tzv. druhotné odpovědnosti, kdy gestorem je jiný resort či jiná organizace působící ve výše jmenované radě.

Vlastní 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.

Mimo výše uvedené okruhy jsou v programu zahrnuty i cíle nezbytné k dosažení splnění programu, jako jsou příprava zdravotnických pracovníků, výzkum a znalosti v zájmu zdraví, mobilizace partnerů pro zdraví - občané, jejich organizace, veřejný i soukromý sektor. Lze sem i zařadit řízení zdravotnictví v zájmu kvality péče, problematiku integrovaného zdravotnického sektoru, zainteresovanost všech resortů atd. 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 14).

U vyhodnocení vlivů předložené koncepce na veřejné zdraví byla učiněna snaha kvantifikovat vztah jednotlivých kroků a) až e) fáze činností/stavebních prací ke stanoveným referenčním cílům ochrany veřejného zdraví.

Jednotlivé kroky fáze činností/stavebních prací dané koncepce jsou uvedeny v kapitole 1 a označeny písmeny a) až e). Jedná se celkem o 5 kroků, jejichž náplň je dále konkretizována v kapitole 1.

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví byly navrženy tímto vyhodnocením. Jedná se celkem o 8 relevantních referenčních cílů, označených čísly 1 až 8.

**Tabulka 14 - 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

V následující tabulce 15 se tak jedná o snahu kvantifikovat poměry, uvedené kvalitativně v předchozím textu.

Pro uvedený vztah byla navržena kvantifikace počtem bodů od -5 (maximálně nepříznivý vztah) po +5 (vztah maximálně pozitivní).

Je však nezbytné si uvědomit, že níže uvedená kvantifikace má ryze orientační charakter, neboť se nejedná o konkrétní projekt, který by mohl být detailně hodnocen. V závislosti na navržených územních a technologických variantách se přitom hodnocení konkrétního projektu může od následující tabulky i podstatně lišit.

Z předloženého se jeví, že jednotlivé fáze činností / stavebních prací by neměly mít na veřejné zdraví zásadní negativní vliv. V mnoha případech se jedná o činnosti, které zůstávají zcela bez vlivu na ochranu veřejného 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“

U těchto kroků nebyl žádný z vlivů na veřejné zdraví hodnocen negativně.

**Tabulka 15- 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	-2	0	0
2. Zdraví mladých	0	0	-1	+2	+2
3. Zdravé stárnutí	0	0	0	+1	+1
4. Prevence infekčních onemocnění	0	+1	-1	+3	0
5. Snížení výskytu neinfekčních nemocí	0	+2	0	0	+2
6. Zdravé a bezpečné životní prostředí	0	+1	-1	+3	+2
7. Zdravější životní styl	0	0	0	+1	0
8. Zdravé místní životní podmínky	0	0	-1	+2	0

Nejpozitivnější hodnocení z uvedených opatření koncepce lze připsat krokům,



zahrnutým pod písmenem d). Celkový počet dosažených bodů zde byl +12.

Naproti tomu byla maximální výše negativního hodnocení (-6 bodů) nalezena (obdobně jako při hodnocení vlivů na životní prostředí) u kroku c), t.j. u nové výstavby příjezdové komunikace, parkoviště, terminálu a dalších objektů.

Celkové hodnocení dle tabulky 15 (t.j. suma všech získaných bodů) činí +17, což představuje z tohoto hlediska poměrně vysoké pozitivní hodnocení.

Paralelně k předloženému hodnocení vlivu jednotlivých kroků fáze činností/stavebních prací koncepce na referenční cíle ochrany veřejného zdraví byla vyvinuta snaha kvantifikovat vliv obou variant provozu letiště na tyto referenční cíle. K tomu účelu byla provedena zjednodušená multifunkční analýza, pro kterou byla použita detailní charakteristika jednotlivých variant, jak je uvedena výše.

Analogicky k provedenému hodnocení vlivu těchto variant na životní prostředí (viz kapitola 11) je v této části vyhodnocení posouzen vliv realizace těchto variant na jednotlivé referenční cíle ochrany veřejného zdraví (označené 1 až 8).

Rozsah přidělovaných bodů byl od -5 (nejvýznamnější negativní vliv) do +5 (nejvýznamnější pozitivní vliv). Výsledky hodnocení jsou uvedeny v tabulce 16.

**Tabulka 16 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany veřejného zdraví a variantami civilního provozu letiště**

Druh stavby	Počet přidělených bodů na jednotlivé referenční cíle ochrany veřejného zdraví 1 až 8								Bodů celkem
	1 Start	2 Mladí	3 Staří	4 Infekce	5 Nemoci	6 ŽP	7 Živ.sty I	8 Podmínky	
Provoz letiště- varianta 1	-1	0	0	0	0	+1	0	+1	+1
Provoz letiště- varianta 2	-1	-2	0	-1	-2	+1	0	0	-5

Z předloženého se jeví, že obě varianty provozu se při hodnocení vlivů na veřejné zdraví poměrně výrazně liší (+1 bod oproti -5 bodům). Z tohoto hlediska je tedy lépe hodnocena varianta 1, t.j. s menším rozsahem civilního provozu letiště. Pozitivní vliv vlastního provozu letiště na veřejné zdraví byl u obou variant shledán jen výjimečně a to u referenčního

cíle 6 (vliv na „Zdravé a bezpečné životní prostředí“), zejména v důsledku provozu rekonstruovaných inženýrských sítí v areálu letiště.

Jednoznačně negativní vliv lze u obou variant spatřovat u referenčního cíle 1 („Zdravý start do života“) a to zejména z důvodů hlukové zátěže obyvatel, event. v důsledku vlivu provozu na jednotlivé složky životního prostředí (voda, ovzduší).

Negativnější vliv varianty 2 v některých případech (referenční cíl 2,4,5) je poplatný vyšším přepravním výkonům této varianty (viz tabulka 10), s následným zvýrazněním negativních dopadů na veřejné zdraví.

## 13. NETECHNICKÉ SHRNU TÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Posuzovaná koncepce „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ má bezprostřední vazbu na stávající územně plánovací podklady, resp. dokumentace obcí. Období aktualizace těchto materiálů, jakožto speciálních koncepcí ve smyslu ustanovení § 10i zákona č. 100/2001 Sb. se v souladu s novou legislativou stavebního práva stanoví (*de lege ferenda*) na dobu 4 let.

Obdobnou situaci předpokládáme i u oznamované koncepce, t.j. s aktualizací minimálně jednou za čtyři roky, tzn. ve vazbě na volební období politické reprezentace města.

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 byla zohledněna m.j. v nedávno ukončeném správním řízení před Krajským úřadem Olomouckého kraje. Na základě něj bylo vydáno rozhodnutí podle ustanovení §8,39 vodního zákona pro sanační čerpání, dávkování nutrientů a následné vsakování vody do podzemí. Rozhodnutí bylo vydáno Krajským úřadem Olomouckého kraje dne 14.4.2006 pod č.j. KÚOK 6593/2006 s tím, že povoleno bylo čerpání vody k sanaci v množství 1 l/s.

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, umístování nových investic, zvýšení cestovního ruchu a pod.), které lze hodnotit jako sekundární efekty oznamované koncepce.

### **Očekávané vlivy realizace koncepce na životní prostředí**

Vyhodnocení vlivů předložené koncepce na životní prostředí bylo provedeno dvěma způsoby, a to:

- vyhodnocením vlivů jednotlivých kroků fáze činností / stavebních prací dle předložené koncepce na vybrané referenční cíle ochrany životního prostředí
- vyhodnocením vlivů navržených variant provozu letiště na vybrané referenční cíle ochrany životního prostředí

*U prvního způsobu* byly jako jednotlivé kroky fáze činností / stavebních prací dle posuzované koncepce akceptovány kroky, uvedené v kapitole 1 a označeny písmeny a) až e). Jedná se celkem o 5 kroků, jejichž náplň je dále konkretizována v předchozích kapitolách tohoto Vyhodnocení.

Referenční cíle ochrany životního prostředí byly navrženy tímto vyhodnocením. Jedná se celkem o 10 relevantních referenčních cílů, označených čísly 1 až 10.

Při vlastním hodnocení byla snaha uvedený vztah kvantifikovat. Je však nezbytné si uvědomit, že tato kvantifikace má ryze orientační charakter, neboť se nejedná o konkrétní

projekt, který by mohl být do všech detailů hodnocen.

Nejpozitivnější hodnocení z uvedených opatření koncepce lze připsat krokům, zahrnutým pod písmenem e). Jedná se o „Pokračování v průběžné sanaci starých zátěží“. U tohoto kroku nebyl žádný z vlivů na referenční ukazatele ochrany životního prostředí hodnocen záporně. Celkový počet dosažených bodů byl +9, zejména v důsledku vysokého hodnocení na referenční cíl 1 („Zlepšovat kvalitu povrchových a podzemních vod“).

Naproti tomu byla maximální výše negativního hodnocení (-7 bodů) nalezena u kroku c), t.j. u nové výstavby příjezdové komunikace, parkoviště, terminálu a dalších objektů.

Celkové hodnocení dle tabulky 12 (t.j. suma všech získaných bodů) činí **+3**, což představuje z tohoto hlediska **mírně pozitivní hodnocení**.

*U druhého způsobu* byly jako varianty provozu letiště akceptovány varianty, jejichž charakteristika byla uvedena v kapitole 6. Referenční cíle ochrany životního prostředí byly navrženy tímto vyhodnocením.

V tomto případě bylo nutno konstatovat, že obě varianty provozu byly z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceny **negativně**. Výše přidělených bodů přitom nebyla příliš rozdílná (-7 bodů oproti -11 bodům). Pozitivní vliv vlastního provozu letiště na životní prostředí nebyl sledován u žádné z variant ani u žádného z dílčích vlivů na jednotlivé referenční cíle ochrany životního prostředí. 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).

### **Očekávané vlivy realizace koncepce na veřejné zdraví**

Vyhodnocení vlivů předložené koncepce na ochranu veřejného zdraví ve smyslu programu vlády ČR ze dne 30.10.2002 „ZDRAVÍ 21“ bylo provedeno rovněž dvěma způsoby:

- vyhodnocením vlivů jednotlivých kroků fáze činností / stavebních prací dle předložené koncepce na vybrané referenční cíle ochrany veřejného zdraví
- vyhodnocením vlivů navržených variant provozu letiště na vybrané referenční cíle ochrany veřejného zdraví

*U prvního způsobu* byly jako jednotlivé kroky fáze činností / stavebních prací koncepce akceptovány kroky, uvedené v kapitole 1 a označeny písmeny a) až e), jak je výše uvedeno.

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví byly navrženy tímto vyhodnocením. Jedná se

celkem o 8 relevantních referenčních cílů, označených čísly 1 až 8.

Z předloženého se jeví, že jednotlivé fáze činností / stavebních prací by neměly mít na veřejné zdraví zásadní negativní vliv. V mnoha případech se jedná o činnosti, které zůstávají zcela bez vlivu na ochranu veřejného 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“

U těchto kroků nebyl žádný z vlivů na veřejné zdraví hodnocen negativně. Nejpozitivnější hodnocení z uvedených opatření koncepce lze připsat krokům, zahrnutým pod písmenem d). Celkový počet dosažených bodů zde byl +12.

Naproti tomu byla maximální výše negativního hodnocení (-6 bodů) nalezena (obdobně jako při hodnocení vlivů na životní prostředí) u kroku c), t.j. u nové výstavby příjezdové komunikace, parkoviště, terminálu a dalších objektů.

Celkové hodnocení dle tabulky 15 (t.j. suma všech získaných bodů) činí **+17**, což představuje z tohoto hlediska poměrně **vysoké pozitivní hodnocení**.

*U druhého způsobu* byly jako varianty provozu letiště akceptovány varianty, jejichž charakteristika byla uvedena v kapitole 6.

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví byly navrženy tímto vyhodnocením.

V tomto případě bylo nutno konstatovat, že obě varianty provozu byly z hlediska vlivů na veřejné zdraví hodnoceny **spíše negativně**. Zatímco u varianty 1 bylo nalezeno jen mírně pozitivní hodnocení (+1 bod), u varianty 2 bylo nalezeno hodnocení výrazně horší (-5 bodů). Z tohoto hlediska je tedy lépe hodnocena varianta 1, t.j. s menším rozsahem civilního provozu letiště. Pozitivní vliv vlastního provozu letiště na veřejné zdraví byl u obou variant shledán jen výjimečně a to u referenčního cíle 6 (vliv na „Zdravé a bezpečné životní prostředí“), zejména v důsledku provozu rekonstruovaných inženýrských sítí v areálu letiště.

Jednoznačně negativní vliv lze u obou variant spatřovat u referenčního cíle 1 („Zdravý start do života“) a to zejména z důvodů hlukové zátěže obyvatel, event. v důsledku vlivu provozu na jednotlivé složky životního prostředí (voda, ovzduší).

Negativnější vliv varianty 2 v některých případech (referenční cíl 2,4,5) je poplatný vyšším přepravním výkonům této varianty (viz tabulka 10), s následným zvýrazněním negativních dopadů na veřejné zdraví.

## 14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ, OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Po zveřejnění Oznámení koncepce příslušným úřadem měl každý možnost v průběhu zjišťovacího řízení se ke koncepci vyjádřit. Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nebyla předložena vyjádření jednoznačně negativní.

Vypořádání uvedených vyjádření, připomínek a námětů, relevantních z výše uvedených hledisek, následuje.

### 1. Vyjádření KHS Olomouckého kraje z 23.6.2006

Orgán ochrany veřejného zdraví souhlasí s koncepcí s tím, že bude zpracováno hlukové vyhodnocení záměru na chráněné venkovní prostory. Podmínka je splněna (viz příloha 12)

### 2. Vyjádření města Přerova ze dne 2.7.2006

Upozorňuje na některé nedostatky v předloženém oznámení (ZCHÚ, ÚSES), na městem zpracovaný program ke zlepšení ovzduší a na potřebu hodnocení vlivu provozu letiště na ornitofaunu. Požadavky jsou akceptovány. Dále je vysloven předpoklad, že navrhovaná koncepce bude porovnána s možností vojenského využití letiště (což ale odporuje nejen zadání Vyhodnocení, ale i současnému stavu, kdy je rozhodnuto o ukončení vojenského provozu. Porovnány jsou tedy možnosti po ukončení provozu, t.j. civilní provoz a nulová varianta).

### 3. Vyjádření Magistrátu města Přerova ze dne 2.7.2006

Toto je ve shodě s předchozím vyjádřením (viz bod 2).

### 4. Vyjádření Městského úřadu Kroměříž ze dne 10.7.2006

Je požadováno (ve shodě s předloženým Vyhodnocením) pokračování v sanaci horninového prostředí a podzemních vod.

### 5. Vyjádření Krajského úřadu OK ze dne 21.7.2006

Požadavky vodoprávního úřadu na opravy vodních děl a staveb pro nakládání se závadnými látkami jsou v předloženém Vyhodnocení akceptovány. Stanovisko orgánu ochrany

přírody, že letiště nebude mít významný vliv na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti je akceptováno.

#### **6. Vyjádření Olomouckého kraje ze dne 23.6.2006**

Je konstatováno, že hodnocená koncepce není v rozporu s Programem rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje ani s Územním plánem VÚC Olomoucké aglomerace.

## **15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI**

Hodnocený Návrh koncepce obsahuje jak textovou, tak mapovou část. Textová část je členěna do šesti kapitol a je zpracována v dostatečné šíři.

Nedostatky předložené koncepce jsou spíše formálního rázu, event. způsobené nedostatkem některých detailních podkladových materiálů a nejsou na újmu celkové vyhovující kvality dokumentu. Z doporučení lze v tomto směru uvést:

- Neúplnost materiálu. Navrhovaná koncepce zmiňuje některé zásadní otázky pouze okrajově (staré zátěže, jílocementová stěna) nebo zcela nedostatečně (hluknost letadel, vyhlášená ochranná pásma, provedené hlukové studie)
- Nepřehledné členění. Vlastní popis lokality a navržené koncepce je prakticky až v kapitole 4 (str.65). Na druhé straně některé aspekty se prolínají více kapitolami a nejsou tak podány uceleně (popis variant-str.6,11,22,52 a další).
- Nedostatečně podaný přehled o současné legislativě, event. dalších předpisech na úseku letectví (fakta ze zákona o letectví, směrnice ICAO, zákon 258/200 Sb. a j.).
- Nedostatečný nástin technického řešení (letecké cesty, přistávací a vzletový koridor a pod.).

V tomto vyhodnocení bylo provedeno posouzení vlivu využití letecké základny Přerov pro civilní provoz, navrženého ve dvou provozních variantách, na životní prostředí (kapitola 7, 11) a dále jejího vlivu na ochranu veřejného zdraví (kapitola 12). Výsledný počet bodů při těchto hodnoceních byl výrazně odlišný.

Vliv koncepce na životní prostředí bylo nutno hodnotit jako mírně negativní. Pozitivní

vliv bylo možno konstatovat zejména u jednotlivých kroků fáze činností/stavebních prací (údržba a rekonstrukce inženýrských sítí, pokračování v sanaci). Celkový počet dosažených bodů byl v tomto případě +3 . Naproti tomu vliv jednotlivých variant vlastního provozu letiště na životní prostředí bylo nutno hodnotit negativně a to u obou navržených variant (viz tabulka 13).

Vliv koncepce na ochranu veřejného zdraví bylo nutno obdobně (viz kapitola 12) hodnotit a to jako spíše pozitivní. Při hodnocení vlivů jednotlivých kroků fáze činností/stavebních prací (tabulka 16) bylo nalezeno celkové hodnocení +17 bodů. Při hodnocení vlivu variant provozu letiště (tabulka 16) na veřejné zdraví bylo ale nalezeno hodnocení spíše negativní ( např. varianta 2...-5 bodů).

Celkové hodnocení koncepce lze tedy, s patřičnou mírou zjednodušení , označit jako neutrální, event. mírně pozitivní. Přitom je třeba znovu upozornit na možné negativní vlivy koncepce. Mimo popsany vliv hlukové zátěže jimi může být na př. možné ohrožení vod v dané lokalitě a jejím okolí.

Ohrožení může vznikat:

\* úkapy, resp. exhalacemi ropných látek-leteckých pohonných hmot (LB 78 resp. oleje Exxon 2380,ELF 100 AD) při pozemních manipulacích, event. i za letu (afterburning)

\*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.)

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, jen obtížně kvantifikovatelných 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 precísní 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

### Návrh stanoviska ke koncepci

#### STANOVISKO

Krajského úřadu Olomouckého kraje, vydané podle ustanovení § 10 g odst.1 zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ,ve znění zákona č. 93/2004 Sb., a zákona č. 163/2006 Sb. k návrhu koncepce

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

Předkladatel koncepce:	Kraj Olomoucký
Sídlo :	Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
Statutární zástupce :	RNDr Ivan Kosatík, hejtman
Telefon:	585 508 848

IČO: 60609460

Zpracovatel koncepce: Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, Horní nám.5, Olomouc

Zpracovatel posouzení: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák ,  
*číslo osvědčení odborné způsobilosti*  
*14563/1610/OPVŽP/97 a dále autorizace č.j. 630/3373/04*  
*podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění*  
a kolektiv

### **Průběh posuzování:**

Koncepce „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ je obecnou koncepcí ve smyslu ustanovení § 10a odst.1 písm.a) výše citovaného zákona. Tento materiál podléhá obligatornímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle posledně uvedeného ustanovení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podle uvedeného se tedy jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a posledně citovaného zákona, kde dotčené území je zjevně tvořeno územním obvodem více obcí. K uvedené koncepci bylo zpracováno Oznámení dle přílohy č.7 citovaného zákona a proběhlo zjišťovací řízení ve smyslu §10d tohoto zákona.

Závěr zjišťovacího řízení, provedeného příslušným úřadem státní správy (Krajský úřad Olomouckého kraje), byl k předloženému Oznámení vydán dne 21.7.2006 pod č.j. KUOK 77326/2006.

Jelikož uvedená koncepce musí být ve smyslu ustanovení §10a odst.1 písm.a) citovaného zákona obligatorně posouzena z hlediska vlivu na životní prostředí (a veřejné zdraví), bylo následně zpracováno toto Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí, zpracovaném v rozsahu přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., byl Krajskému úřadu Olomouckého kraje předložen dne ..... a po kontrole náležitostí byl dne ..... zveřejněn v Informačním systému SEA a rozeslán dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům.

Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí se konalo dne .....v..... hodin na .....

### **Stručný popis koncepce:**

Koncepční dokument „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ představuje jeden z významných dokumentů dopravní koncepce Olomouckého kraje.

Uvedený dokument byl zpracován Regionální agenturou pro rozvoj střední Moravy v září 2005.

Aktuálnost koncepce by měla být prověřována minimálně jednou za čtyři roky, tzn. ve vazbě na volební období politické reprezentace kraje. Důvodem pro vypracování uvedené 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“.

Cílem posuzované koncepce, zpracované v rámci zmíněného projektu INCORD, bylo 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 shrnuje popsání koncepce dostupné poznatky o relevantních oblastech civilního provozu letiště, včetně přibližné velikosti potenciálu uživatelů letiště.

### **Stručný popis vyhodnocení:**

Vyhodnocení vlivů koncepce „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ na životní prostředí bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. Vyhodnocení bylo provedeno z výše uvedených důvodů jako obligatorní požadavek citovaného zákona. K vyhodnocení byla využita metoda referenčních cílů, a to jak na úseku ochrany životního prostředí, tak na úseku ochrany veřejného zdraví. Uvedené referenční cíle byly konfrontovány jak s jednotlivými kroky fáze činností / stavebních prací dle navržené koncepce, tak s vlivem realizace obou provozních variant letiště s civilním provozem.

Za pomoci zjednodušené multifunkční analýzy byly uvedené vlivy kvantifikovány.

Celkové hodnocení těchto vlivů (na životní prostředí a veřejné zdraví) vyznělo jako neutrální až mírně pozitivní. U celé řady jednotlivých kroků fáze činností / stavebních prací dle navržené koncepce však byl při komplexním posouzení zjištěn výsledný mírně negativní vliv. Na druhé straně je nutno vidět, že území letiště je uvedeným způsobem využíváno již desítky let a další pokračování obdobného využívání přinese spíše pozitivní důsledky ve srovnání s předchozím obdobím. 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

#### **Závěry posouzení:**

Krajský úřad Olomouckého kraje jako příslušný orgán podle ustanovení § 21 ve spojení s ustanovením §23 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, na základě návrhu koncepce, zpracovaného vyhodnocení koncepce dle posledně cit. zákona, vyjádření dotčených orgánů státní správy, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti a na základě výsledků veřejného projednání vydává:

### **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k návrhu koncepce

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

za dodržení níže uvedených podmínek:

**Podmínky souhlasného stanoviska:**

1. Jednotlivé záměry, uvedené v koncepci a současně v příloze č.1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění budou podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí podle tohoto zákona. V případě variantního řešení bude vybrána varianta s minimálními dopady na ŽP a ochranu veřejného zdraví.
2. V případě splnění podmínek ustanovení §4 odst.1 písm.b), c) nebo d) citovaného zákona bude k danému záměru provedeno alespoň zjišťovací řízení ve smyslu ustanovení §7 téhož zákona
3. V případě realizace koncepce sepsat v předstihu řádně precizovanou smlouvu mezi Krajským úřadem Olomouckého kraje a Armádou ČR o plnění povinností sanace a jejich financování za účelem pokračování v účinné sanaci staré zátěže v lokalitě.
4. Provést revize stávajících vodních děl, vč. jejich potřebných oprav a rekonstrukcí. Dále provést revize a potřebné opravy na úseku staveb a zařízení pro nakládání se závadnými látkami.
5. 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.), zahrnující i povinnosti dodržování povinností letové a provozní kázně
6. Projednat s dotčenými orgány státní správy podmínky provozu letiště (letové cesty, altitudy, časy letů) a zajistit vyhlášení potřebných ochranných pásem, souvisejících s tímto provozem. Letové koridory, frekvence letů a jejich časové rozložení volit s ohledem na minimalizaci hlukových poměrů v části EVL Chrbovský les
7. S dotčenými orgány státní správy projednat a následně zajistit všechna potřebná povolení a souhlasy pro realizaci záměrů koncepce, zejména vzhledem ke kumulaci pásem ochrany vod v prostoru letiště
8. Při zpracování konkrétního záměru řešit vliv hluku na venkovní chráněný prostor a emisí znečišťujících látek do ovzduší, včetně odpovídajících kompenzačních opatření.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy ani potřebná povolení či souhlasy podle speciálních právních předpisů.

V Olomouci dne .....

**Ing. Josef VESELSKÝ**  
vedoucí odboru ŽPZ

## PŘÍLOHY

Příloha 1	Závěr zjišťovacího řízení k Oznámení koncepce
Příloha 2	Přehled legislativních statutů letišť
Příloha 3	Mapa širších vztahů
Příloha 4	Mapa variant rekonstrukce letiště
Příloha 5	Mapa ochranných pásem v okolí letiště
Příloha 6	Ochrana vod na letišti Přerov
Příloha 7	Protokoly z prověrky zacházení se závadnými látkami
Příloha 8	Mapa záplavového území při stoleté vodě
Příloha 9	Vlastnické vztahy v okolí letiště
Příloha 10	Soustava NATURA 2000 v okolí letiště
Příloha 11	Hodnocení vlivů na území soustavy NATURA 2000
Příloha 12	Akustické posouzení
Příloha 13	Monitorovací ukazatele dle kapitoly 10
Příloha 14	Indikátory při výběru projektů dle kapitoly 11
Příloha 15	Osvědčení o odborné způsobilosti (zákon č. 100/2001 Sb.)
Příloha 16	Osvědčení o odborné způsobilosti (zákon č. 114/1992 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. Ing Kučera, Brno 08/2005
- 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
- Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví
- Metodický pokyn MŽP „Postup posuzování vlivů koncepcí a záměrů na EVL a PO“. Praha, 03/2006

### **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**

- 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.
- Brumm H. (2004): The impact of environmental noise on song amplitude in a territorial bird. *Journal of Animal Ecology* 73, 434 – 440.
- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění
- CHYTRÝ M., KUČERA T. & KOČÍ M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- 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.
- 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 Press, London: 249 – 267.
- 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 Press, London: 249 – 267.
- SCHILLING Th., Untersuchungen des Schadstoff-Emissionsverhaltens von Gasturbinen-Flugtriebwerken im Teillast-Betriebsbereich. Braunschweig : Institut für

Verbrennungskraftmaschinen und Flugtriebwerke,1994. 169 s. Von der Fakultät für Maschinenbau und Elektrotechnik der Technischen Universität Carolo-Wilemina zu Braunschweig zu Erlagung der Würde eines Doktor-Ingeneurs (Dr.-Ing.) genehmigte Dissertation. Berichtstatter Prof. Dr.-Ing. Alfred Urlaub,Mitbereichterstatter Prof. Dr.-Ing. Horst Kossira.3-928628-17-8.

- Vliv jednotlivých sportů na životní prostředí – dokument MŽP ČR, viz. [http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/\\$pid/MZPKBFB4RDUQ](http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/$pid/MZPKBFB4RDUQ)