



**KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
JIHOMORAVSKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V BRNĚ**
JEŘÁBKOVÁ 4, 602 00 BRNO

Číslo jednací: KHSJM 07907/2020/BM/HOK
Spisová značka: S-KHSJM 70937/2019

Vyřizuje: MVDr. Ivana Fajkošová
Tel.: 545 113 016
Email: ivana.fajkosova@khsbrno.cz

Datovou zprávou

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1
ID datové schránky: uccchjm

V Brně dne 14. února 2020

ROZHODNUTÍ

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně jako místně a věcně příslušný správní úřad v ochraně veřejného zdraví (dále také jen „orgán ochrany veřejného zdraví“ nebo „KHS JmK“) podle § 78 odst. 1 písm. b) a § 82 odst. 1 a odst. 2 písm. a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), v řízení dle § 31 odst. 1 a 2 zákona č. 258/2000 Sb. o vydání časově omezeného povolení provozu zdroje hluku – železniční dráha - železniční trať č. 2005 v úseku odbočka Brno-Černovice - odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400 v k. ú. Brno-Židenice (dále také „železniční dráha“), zahájeném dne 19.12.2019 doručením žádosti „Žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400, k.ú. Brno-Židenice“, zaevidované pod číslem jednacím KHSJM 70937/2019/BM/HOK, spis. zn. S-KHSJM 70937/2019 (dále jen „žádost“), kterou jako provozovatel železniční dráhy ve vlastnictví státu podala státní organizace Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000, IČO: 709 94 234 (dále také „účastník řízení“ nebo „Správa železnic“), rozhodla tak, že dle § 51 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

žádost zamítá.

Odůvodnění

I. Podání žádosti

Orgánu ochrany veřejného zdraví byla dne 19.12.2019 doručena žádost ve věci „Žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400, k.ú. Brno-Židenice“, evid. žadatelem – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, přejmenovaná na Správa železnic, státní organizace (zapsáno dne 14.01.2020 v obchodním rejstříku), pod značkou 45554/2019-SŽDC-OR BNO-NT. Žádost byla KHS JmK zaevidována pod č. j. KHSJM 70937/2019/BM/HOK a je vedena ve spise zn. S-KHSJM 070937/2019 a obsahovala následující dokumenty:

- vlastní žádost nazvaná „Žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400, k.ú. Brno-Židenice“ ze dne 19.12.2019,

- Protokol o autorizovaném měření evidenční číslo G2022/19 ze dne 18.12.2019, název zakázky: Měření hluku z provozu na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice "nákladní železniční průtah" v nejexponovanějších chráněných venkovních prostorech stavby, zpracovatel společnost AKSON, s.r.o., Třebařov 3, 659 33 Třebařov, laboratoř AKSON – měření a snižování hluku je autorizovaná dle zákona č. 258/2000 Sb. (dále také jen „AKSON s.r.o.“),
- Hluková studie nazvaná „Provoz na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice“, ze dne 18.12.2019, zpracovatel společnost AKSON s.r.o.

II. Rekapitulace předchozích řízení v dané věci

Rozhodnutím č. j. 6843/2006/BM/HOK/Fa, č. d. BM/8408/2006/HOK, ze dne 19.04.2006, vydala KHS JmK rozhodnutí o časově omezeném povolení, jímž podle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. vyhověla žadateli a povolila překročení hladin hluku z provozu železniční dráhy č. 2005 odbočka Brno-Černovice, zhlaví Tábořská – odbočka Brno-Židenice v úseku km 5,250 – 5,400 a železniční dráhy č. 2002 Brno hlavní nádraží – odbočka Brno-Židenice v úseku km 157,700 – 157,850 (lokalita ulice Myslbekovy) na dobu do 31.12.2009. Rozhodnutí KHS JmK bylo vázáno na 3 stanovené podmínky – písemná informace o harmonogramu jednotlivých fází výstavby v souvislosti se stavbou „Železniční uzel Brno – modernizace průjezdu – úsek 31“ (dále také „ŽUB Brno“) včetně navržených demolic předmětných rodinných domů Myslbekova č. 36 a č. 39 v Brně, návrh dalších protihlukových opatření v případě nezahájení stavby ŽUB Brno a doložení, že domy Myslbekova č. 36 a č. 39 v Brně nejsou užívány k obytným účelům. Stavba ŽUB zahájena nebyla, doklad ve věci objektů na ul. Myslbekova nebyl doložen. Protihluková opatření provedená na dráze jsou uvedena níže.

Rozhodnutím KHS JmK ze dne 21.01.2010, č. d. BM/1716/2010/HOK, č. j. 7242/2009/BM/HOK, byl na základě žádosti povolen provoz železniční dráhy – železniční tratě č. 2005 v úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400 v Brně, při němž docházelo k nedodržení stanovených hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 70$ dB i noční dobu $L_{Aeq,8h} = 65$ dB a hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb a pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 45$ dB i noční dobu $L_{Aeq,8h} = 35$ dB, a to na dobu do 31.12.2014. Výše uvedené rozhodnutí KHS JmK bylo vázáno na 3 stanovené podmínky. Nejpozději do konce platnosti rozhodnutí měla být v předmětném úseku dráhy realizována protihluková opatření – zvuková izolace obvodového pláště domů, výkup a následná demolice rodinných domů Myslbekova č. 36 a 39, Filipínského 68 a stavba Železniční uzel Brno – modernizace průjezdu – úsek 31, zajišťující nepřekročení stanovených hygienických limitů hluku. Demolice rodinných domů a stavba ŽUB nebyly realizovány, opatření na obvodovém plášti domů byla provedena a zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb (vyjma objektu Filipínského 68).

Rozhodnutím KHS JmK ze dne 20.01.2015, č. j. KHSJM 02213/2015/BM/HOK, sp. zn. S-KHSJM 57296/2014, byl na základě žádosti povolen provoz zdroje železniční dráhy – železniční trať č. 2005 v úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400 v k. ú. Brno-Židenice, při němž docházelo k nedodržení stanovených hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 65$ dB, a to na dobu do 31.12.2019. Výše uvedené rozhodnutí KHS JmK bylo vázáno na 3 stanovené podmínky. Nejpozději do konce platnosti rozhodnutí měla být v předmětném úseku dráhy realizována protihluková opatření – těžká střední oprava na dráze zajišťující nepřekročení stanovených hygienických limitů hluku nebo snížení hlukové zátěže v noční době na hodnotu nejvýše $L_{Aeq,8h} = 68$ dB a měření hluku dokladující nepřekročení hygienických limitů hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb rodinného domu na adrese Filipínského č.p. 68 v Brně (po případné realizaci navrženého protihlukového opatření – zvuková izolace obvodového pláště domu), což bylo měřením hluku doloženo bez realizace opatření na fasádě objektu.

Postupně byla v období od roku 2004 provedena následující protihluková opatření ke snížení hlukové zátěže z dopravy na dráze:

- v roce 2004 částečná rekonstrukce železničního svršku v blízkosti ul. Myslbekova ve formě výměny a svaření výhybky číslo 4, zrušení dilatačních zařízení v koleji číslo 1 a 2 s následným svařením styků po vyjmutých dilatačních zařízení,
- v letech 2007 až 2008 několik opatření ke snížení hluku, který vzniká pojížděním vlakových souprav po obou ocelových mostních konstrukcích (přes ul. Jílkovu a ul. Filipínského), které se

- ukázaly jako nejvýraznější zdroje hluku – zajištění lepšího připevnění kovových prvků na obou mostech, případně jejich výměny za prvky dřevěné (podlahy),
- v roce 2009 opravného broušení obou traťových kolejí v úseku trati č. 2005 mezi km 4,7-5,3 speciálním zařízením (švýcarská brousící souprava SPENO), které opakovanou jízdou po obou traťových kolejích zabezpečilo výrazné zlepšení stavu povrchu kolejnic a tím snížení vzniku a přenosu hluku,
 - v roce 2013 zvuková izolace obvodového pláště obytných domů v ul. Jílkova 167, Nevrklova 4 a Klíny 3,
 - v roce 2014 opravné broušení obou traťových kolejí v úseku trati č. 2005 mezi km 4,680 – 5,400, což opět zlepšilo stav povrchu kolejnic, a tím se snížil vznik a přenos hluku.
 - v roce 2015 výměna poškozeného železničního svršku, aby nedocházelo ke zhoršování akustické situace (rozsah neuveden),
 - v roce 2016 výměna kolejnic na obou ocelových mostních konstrukcích (přes ul. Jílkovu a ul. Filipínského),
 - v roce 2017 výměna poškozeného železničního svršku, aby nedocházelo ke zhoršování akustické situace (rozsah neuveden),
 - v roce 2018 částečná výměna kolejnic a podbití kolejí v okolí obou ocelových mostních konstrukcí tzn. k úpravám železničního svršku.

III. Obsah nyní podané žádosti

Správa železnic nyní žádá o vydání v pořadí již 4. časově omezeného povolení (dále také „ČOP“).

Předmětným zdrojem hluku je doprava na železniční dráze – železniční trať č. 2005 v úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice mezi km 4,680-5,400 v k. ú. Brno-Židenice. Jedná se o úsek dráhy, který byl celý nebo z části předmětem předchozích časově omezených povolení. Správa železnic žádá o vydání časově omezeného povolení k provozování předmětného zdroje hluku na dobu do 31.12.2030. Tento termín účastník řízení uvádí proto, že komplexně a dlouhodobě může akustickou situaci v předmětné lokalitě vyřešit pouze stavba „Rekonstrukce železničního uzlu Brno“. Doba přípravy a realizace staveb takto velkého rozsahu nemůže být dříve než v horizontu 10 let.

V žádosti Správa železnic popisuje protihluková opatření v předmětné lokalitě, provedená mezi lety 2004-2018, která zlepšila akustickou situaci v okolí dráhy (uvedeno viz výše). V roce 2019 bylo plánováno opravné broušení obou traťových kolejí, ale k tomuto broušení nedošlo, protože je na rok 2020 plánována výměna kolejnic, a tak by opatření nemělo zásadnější vliv.

V popisu a rozboru akustické situace se Správa železnic zabývá aktuálním měřením hluku v předmětné lokalitě a hlukovou studií, které byly přiloženy k žádosti. V žádosti je uvedeno, že pro zpracování těchto podkladů nemohly být použity průměrné intenzity železničního provozu za poslední kalendářní rok, ale průměrné intenzity od 01.12.2017 do 30.11.2018, a to z důvodu značného nárůstu osobní železniční dopravy na předmětné dráze způsobeného přesunem většiny vlaků na jiná brněnská nádraží v souvislosti s realizací stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Brno hlavní nádraží“. Období 01.12.2017 do 30.11.2018 nebylo ovlivněno žádnou dlouhodobou výlukovou činností a dá se považovat za obvyklý stav, který by měl být na předmětné dráze i v současné době, tzn. po ukončení výluky. Z naměřených vlakových souprav byly na základě jejich parametrů vybrány, a to pouze u osobní železniční dopravy ty vlakové soupravy, které odpovídají obvyklému stavu, který se na předmětné železniční dráze běžně vyskytuje. Nákladní železniční doprava nebyla žádným způsobem selektována. Vzhledem k vytíženosti železniční zastávky Odbočka Brno-Židenice mohlo na předmětné dráze docházet ke snižování průjezdné rychlosti souprav, nicméně k této skutečnosti může docházet i za běžného provozu. Traťová rychlost byla po celou dobu výluky stejná tj. 60 km/h (nebyla omezena).

Předložený Protokol o autorizovaném měření evidenční číslo G2022/19 zpracovala dne 18.12.2019 autorizovaná laboratoř AKSON – měření a snižování hluku, Třebařov 3, 659 33 Třebařov. Předmětem protokolu bylo měření hluku z provozu na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice "nákladní železniční průtah" v nejexponovanějších chráněných venkovních prostorech stavby. Nejbližšími a nejexponovanějšími chráněnými venkovními prostory staveb jsou rodinné domy v ulicích rovnoběžných s tratí – Klíny a Nevrklova, dále v ulicích kolmých

k železniční trati – rodinné domy na adresách Myslbekova 36 a 39, Jílkova 122 a Petrůvky 16. Cílem protokolu o měření bylo stanovení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z dopravy na předmětné železniční dráze v nejexponovanějších chráněných venkovních prostorech stavby – měřící místa byla stanovena měřící laboratoří ve spolupráci s objednatelem měření tzn. Správou železnic.

Měření bylo provedeno v chráněném venkovním prostoru stavby rodinných domů na 9 měřících místech (dále také „MM“) a následně stanovena výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro denní i noční dobu (vyjma MM3):

MM1 – Myslbekova 36 – $L_{Aeq,16h} = 63,9 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 65,6 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

MM2 – Klíny 1 – $L_{Aeq,16h} = 64,0 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 65,2 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

MM3 – Klíny 15 (orientační měření)

MM4 – Klíny 25 – $L_{Aeq,16h} = 59,7 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 61,2 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

MM5 – Jílkova 122 – $L_{Aeq,16h} = 61,8 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 64,0 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

MM6 – Nevrklova 2 – $L_{Aeq,16h} = 57,4 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 58,0 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

MM7 – Klíny 79 – $L_{Aeq,16h} = 61,3 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 65,0 \pm 2,0$ dB v noční dobu

MM8 – Petrůvky 16 – $L_{Aeq,16h} = 60,2 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 63,4 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

MM9 – Klíny 93 – $L_{Aeq,16h} = 56,3 \pm 2,0$ dB pro denní dobu, $L_{Aeq,8h} = 60,1 \pm 2,0$ dB pro noční dobu

Pro hluk z dopravy na předmětné dráze byly pro měřené chráněné venkovní prostory stavby v ochranném pásmu dráhy stanoveny hygienické limity ekvivalentní hladiny akustického tlaku staré hlukové zátěže:

- $L_{Aeq,16h} = 70$ dB pro denní dobu (06.00 - 22.00 h)
- $L_{Aeq,8h} = 65$ dB pro noční dobu (22.00 - 06.00 h)

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T}$ 50 dB a korekcí, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách se ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní dobu ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

Stará hluková zátěž pro denní $L_{Aeq,16h}$ a noční dobu $L_{Aeq,8h}$ se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku staré hlukové zátěže stanovený součtem základní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ 50 dB a korekce pro starou hlukovou zátěž uvedené v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. nelze uplatnit v případě, že se hluk působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách po 1. lednu 2001 v předmětném úseku pozemní komunikace zvýšil o více než 2 dB.

Oprávněnost přiznání režimu staré hlukové zátěže byla doložena v hlukové studii ze dne 18.12.2019, zpracovatel společnost AKSON s.r.o. Předmětná dráha byla uvedena do provozu před 01.01.2001, v minulosti přiznaný režim staré hlukové zátěže zde nebyl ukončen a nebyl stanoven hygienický limit hluku postupem dle § 12 odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Z rozdílu hluku mezi současným stavem a rokem 2000 vyplývá, že nedošlo k jeho zvýšení o více než 2,0 dB a v r. 2000 byly hygienické limity hluku stanovené k tomuto datu ($L_{Aeq,16h} = 60$ dB, $L_{Aeq,8h} = 55$ dB) překročeny, proto lze při stanovení hygienických limitů hluku pro posuzované chráněné venkovní prostory staveb použít korekci pro starou hlukovou zátěž.

Z předloženého protokolu o autorizovaném měření hluku vyplývá, že měřením hluku z dopravy na předmětné železniční dráze bylo zjištěno nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní i noční dobu stanovených v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

V žádosti se uvádí, že na základě celé řady měření hluku provedených v minulých letech v chráněných vnitřních prostorech staveb rodinných a bytových domů může být konstatováno, že v žádném chráněném vnitřním prostoru staveb nedochází v předmětném úseku dráhy k překračování stanovených hygienických limitů hluku.

Předložená hluková studie nazvaná „Provoz na železniční trati č. 2005 v traťovém úseku odbočka Brno-Černovice – odbočka Brno-Židenice“ ze dne 18.12.2019, byla zpracována pro účel prokázání

staré hlukové zátěže (SHZ). V programu Hluk+, verze 13, byl vytvořen hlukový model železniční tratě č. 2005 a výpočtem stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku v místech nejbližších chráněných venkovních prostorů stavby a na hranici ochranného pásma dráhy v denní i noční době a dále stanovuje rozsah a podmínky pro korekci na starou hlukovou zátěž v chráněných venkovních prostorech stavby. Výpočtové body se rovnají měřícím bodům (VB1-VB9 korespondují s MM1-MM9) a byly rozšířeny o body na hranici ochranného pásma dráhy (VB10-VB15). Pro validaci modelu byla traťová rychlost zadávána v rozmezí 30-45 km/h a byla provedena dle výsledků autorizovaného měření. Následně byl model přepočítán na běžnou traťovou rychlost 60 km/h, a to pro roky 2000 a 2019. S ohledem na velkou proměnlivost zdroje velké množství odrazivých ploch v lokalitě byla celková nejistota výpočtu stanovena na $U = \pm 3$ dB.

Správa železnic v žádosti uvádí, že odhad obyvatel, kteří mohou být exponováni nadměrnému hluku z předmětné železniční dráhy, vychází z hlukové studie, jelikož aktuálně realizované měření hluku neprokázalo žádné překračování hygienických limitů hluku. Celkem je odhadováno, že nadlimitnímu hluku může být vystaveno až 305 obyvatel viz tab. 5 v žádosti. Oproti minulé žádosti z roku 2015 došlo k navýšení odhadovaného počtu zasažených obyvatel, a to z důvodu zpřesnění metodiky.

Dále je v žádosti v tab. 5 uveden přehled objektů, kde může docházet k překračování hygienických limitů hluku. Jsou zde uvedeny i objekty k bydlení, které se nacházejí v pásmu nejistoty výpočtu (*pozn. KHS JmK: Správa železnic chybně zdůvodňuje zpracování přehledu objektů, protože každá změřená či vypočtená hodnota se nachází v pásmu nejistoty měření nebo výpočtu – zřejmě myšleno hygienický limit se nachází v pásmu nejistoty výpočtu*), která činí $\pm 3,0$ dB a u těchto objektů byla vždy použita nejvyšší vypočtená hladina hluku ve výpočtovém bodě, který jim byl nejbližší a ke kterému byla přičtena nejistota výpočtu s tím, že se dá tedy tvrdit, že skutečná hladina hluku by u všech uvedených objektů k bydlení neměla překračovat „Hladiny hluku k povolení“ uvedené v tab. 5. Při vyhodnocování počtu zasažených objektů byly použity mapy s izofonovými pásmy pro posuzované období denní a noční doby, které jsou součástí hlukové studie.

K důvodům, proč nemohou být v současné době dodrženy hygienické limity hluku se v žádosti uvádí, že dodržení hygienických limitů brání skutečnost, že v současné době nejsou známa žádná provozní opatření, která by byla realizovatelná a zaručila by prokazatelné dodržení hygienických limitů hluku. Dále se opakuje z předchozích žádostí zdůvodnění, proč nelze provést některá opatření – přesunutí nákladní dopravy z předmětné trati č. 2005 na trať č. 2002, omezit traťovou rychlost vlaků a realizovat protihluková opatření formou investiční akce mimo připravované stavby v rámci „rekonstrukce ŽUB“, protože by se pravděpodobně následně jednalo o zmařenou investici (např. PHS, náhrada stávající mostní konstrukce). Závěrem je zmiňován příznivý vliv nákladních železničních vozů vybavených kompozitními brzdovými špalíky a že od 01.01.2020 dojde v rámci motivace dopravců k modernizaci jejich vozového parku k finančnímu zvýhodnění nákladních vlaků s kompozitními špalíky (o 0,10 Kč na nápravu a ujetý km). Správa železnic doufá, že se tato skutečnost projeví i na předmětné železniční trati č. 2005.

K plánovaným protihlukovým opatřením Správa železnic uvádí, že na předmětné dráze plánuje v roce 2020 výměnu kolejnic. Tato úprava železničního svršku má na akustické zatížení okolí dráhy podobný vliv jako broušení kolejnic, u kterého se uvádí účinnost 1-3 dB.

Správa železnic stále vyvíjí iniciativu v souvislosti s realizací stavby „Rekonstrukce železničního uzlu Brno“, která se již léta projednává, a dále uvádí velice stručně vývoj v této věci od doby vydání rozhodnutí o ČOP z roku 2015. Zaváděním tzv. tichých vozů v nákladní železniční dopravě lze v blízké době předpokládat snížení akustického tlaku v okolí dráhy, a tím by mělo být zajištěno i dodržování hygienických limitů hluku. Realizací Varianty Ab – Řeka by došlo k přesunu veškeré osobní a nákladní železniční dopravy do lokality, pro kterou je žádáno vydání ČOP, nicméně tato skutečnost by byla vykompenzována celou řadou protihlukových opatření zajišťující dodržování příslušných hygienických limitů hluku. V předmětné lokalitě by došlo zároveň k vykupování a demolicí objektů, které se nachází v těsné blízkosti tělesa dráhy, jelikož by muselo dojít k jejímu rozšíření. Zároveň by došlo k nahrazení stávajících mostních konstrukcí novými konstrukcemi s průběžným kolejovým ložem, které mnohem méně zatěžují okolí akustickým tlakem vznikajícím při jejich poježdění.

Jiná opatření nejsou v žádosti zvažována a ani se jimi žadatel nezabývá.

V žádosti se Správa železnic také zabývá vyhodnocením snížení hluku na rozumně dosažitelnou míru.

IV. Posouzení podané žádosti

Nadlimitní hluková zátěž předmětné lokality se řeší dlouhodobě od roku 2004 – měření hluku z dráhy, které bylo provedeno dne 19.05.2004 v chráněném venkovním i vnitřním prostoru rodinného domu Myslbekova 39 v Brně, zjistil orgán ochrany veřejného zdraví překročení stanoveného hygienického limitu hluku pro noční dobu.

Dle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, s výjimkou hluku z leteckého provozu, nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na žádost této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

Správa železnic uvádí stejné nebo velmi obdobné odůvodnění žádosti o ČOP jako v předchozích žádostech. Komplikovanost přípravy a realizace strategické dopravní stavby ŽUB nemůže KHS JmK opominout a je z hlediska posouzení žádosti relevantním a pádným argumentem, ale nelze tímto opakovaně zdůvodňovat neustálé prodlužování časově omezeného povolení nadlimitního zdroje.

Zavádění tzv. tichých vozů v nákladní železniční dopravě, které je zmiňováno mezi plánovanými protihlukovými opatřeními, je sice velmi žádoucí, ale KHS JmK má za to, že Správa železnic má na jeho prosazení i nadále (finanční zvýhodnění – motivace dopravců k modernizaci vozového parku) velmi omezený vliv a je již opakovaně slibovaným řešením, které se nedařilo plnit.

KHS JmK vzala v úvahu to, že účastník řízení jako správce železnic je velmi zásadně omezen ve volné realizaci různých opatření, a to právě z důvodu existence mnoha různých zájmů, kdy není možné zcela beze zbytku a neprodleně vyhovět všem zúčastněným stranám.

V roce 2019 bylo plánováno opravné broušení obou traťových kolejí, ale k tomuto broušení nedošlo, protože je na rok 2020 plánována výměna kolejnic, a tak by opatření nemělo zásadnější vliv. Z žádosti nevyplyvá, zda opatření realizovaná od doby vydání posledního rozhodnutí KHS JmK o ČOP jsou účinná minimálně v rozsahu účinnosti původně navrhovaného opatření – akce Těžká střední oprava (výměna kolejnic a pražců, svaření v bezстыkovou kolej).

Z předložené žádosti vyplývá, že měření hluku nebylo prokázáno překročení hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb. Nic na tomto závěru nemění ani to, že měření hluku muselo být provedeno během dlouhodobé realizace stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Brno hlavní nádraží“ se souvisejícím prudkým nárůstem osobní železniční dopravy v měřeném úseku železniční dráhy, protože pro stanovení výsledných ekvivalentních hladin hluku byly použity průměrné intenzity železničního provozu od 01.12.2017 do 30.11.2018. Dle Správy železnic lze toto období považovat za obvyklý stav a toto platí i pro současnost. K možnému snižování průjezdné rychlosti souprav vzhledem k vytíženosti železniční dráhy během výluky Správa železnic uvádí, že k této skutečnosti může docházet i za běžného provozu. KHS JmK z výše uvedeného vyvozuje, že Správa železnic nepovažuje možné snížení rychlosti souprav během prováděného měření za významné ve vztahu k obvyklému stavu.

Předložená hluková studie byla zpracována pro účel „prokázání staré hlukové zátěže (SHZ)“. V dokumentu se uvádí, že výpočtem byly stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku v místech nejbližších chráněných venkovních prostorů stavby a na hranici ochranného pásma dráhy v denní i noční době a dále se stanovuje rozsah a podmínky pro korekci na starou hlukovou zátěž v chráněných venkovních prostorech stavby. Zpracovatel dokumentu zjišťuje podmínky pro možnost uplatnění režimu staré hlukové zátěže (SHZ) a stanovení hygienických limitů hluku. Model byl také přepočítáván na jinou traťovou rychlost. Tyto vypočtené hodnoty nelze hodnotit jako průkaz o aktuálním překročení stanovených hygienických limitů, protože na žádném měřicím místě (VB1-VB9 korespondují s MM1-MM9) překročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb. prokázáno nebylo. Měření bylo provedeno v nejbližších a nejexponovanějších chráněných venkovních prostorech staveb.

Správa železnic v žádosti uvádí, že jelikož aktuálně realizované měření hluku neprokázalo žádné překračování hygienických limitů hluku, vychází při odhadu obyvatel exponovaných nadlimitní hlukové zátěži z hlukové studie tzn. vypočtených hodnot. Z hlukové studie vycházela Správa železnic také při zpracování rozsahu nadlimitně zatížených chráněných objektů a míry překročení hygienického limitu hluku, resp. žádané hladiny hluku k povolení s tím, že použila nejvyšší vypočtenou hladinu ve VB

nejblíže daného chráněného objektu s přičtením nejistoty výpočtu (3,0 dB). Oproti vydanému rozhodnutí o ČOP z roku 2015 došlo k navýšení odhadovaného počtu nadlimitně exponovaných chráněných objektů a obyvatel (téměř o 100 obyvatel na 305 obyvatel). V žádosti se uvádí, že je to z důvodu zpřesnění metodiky.

Žádané překračování hygienických limitů hluku značného rozsahu chráněných venkovních prostorů staveb nekoresponduje s autorizovaným měřením hluku z dopravy v předmětném úseku dráhy a KHS JmK v tom spatřuje snahu provozovatele dráhy zbavit se odpovědnosti na dalších 10 let.

Podle § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. provozovatel, popřípadě vlastník dráhy, jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Tuto povinnost má v posuzovaném případě Správa železnic. Aby Správa železnic svou povinnost dodržela, je povinna sledovat stav hluku z provozu předmětné dráhy v konkrétních lokalitách.

Správa železnic žádá o již čtvrté ČOP a navíc podmínky, na které byly předchozí ČOP ve smyslu § 99 zákona č. 258/2000 Sb. vázány, nebyly vždy v požadovaném rozsahu splněny.

V posuzované lokalitě bylo překračování hygienických limitů hluku řešeno dlouhodobě. Pokud během doby časově omezeného povolení (v tomto případě opakovaných ČOP) nedojde k dosažení podlimitního stavu, měla by to být situace velmi výjimečná, která je způsobena objektivními důvody a která je následně kompenzována a řešena tak, aby tento trend neměl dlouhodobý, příp. trvalý charakter. Podstatným a charakteristickým znakem ČOP dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb. má být časová omezenost, nepřetržité řetězení ČOP se příčí účelu tohoto institutu. Správa železnic předložila důkaz měřením o splnění povinnosti stanovené v § 30 zákona odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. ve spojení s § 12 odst. 1 a 3 a tab. č. 1 částí A příl. č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Z toho důvodu KHS JmK v souladu s § 51 odst. 3 správního řádu předmětnou žádost zamítla.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí se lze podle § 83 odst. 1 správního řádu odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu zdravotnictví České republiky prostřednictvím KHS JmK se sídlem v Brně, Jeřábkova 4, 602 00 Brno.

(podepsáno elektronicky)
MUDr. Jana Derková
vedoucí oddělení
hygieny obecné a komunální
pracoviště Brno-město

Rozdělovník:

1. Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
IČO: 709 94 234, ID datové schránky: uccchjm
2. Spis JmK - spis