KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
JIHOMORAVSKÉHO KRAJE se sídlem v Brně
Jeřábkova 4, 602 00 BRNO

Doporučeně do vlastních rukou

Číslo jednací: KHSJM 55191/2012/BM/HOK
Spisová značka: S–KHSJM 51809/2012
K podání: KHSJM 51809/2012/BM/HOK
Vyřizuje: MVDr. Ivana Fajkošová
Č.j. odesílatele: 6741-12-701

Úřad pro civilní letectví
Letecký stavební úřad
Letiště Ruzyně
160 08 Praha 6

V Brně dne 5. prosince 2012

Výzva k odstranění vad podání

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále jen „KHS JmK") Vás, podle ustanovení § 37 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 500/2004 Sb."), vyzývá k odstranění vady podání, kterým Úřad pro civilní letectví, Letecký stavební úřad, Letiště Ruzyně, 160 08 Praha 6 (dále také „ÚCL") požádal v rámci řízení o zřízení ochranného hlukového pásma Letiště Brno – Tuřany, zahájeného dne 24. srpna 2012 o stanovisko KHS JmK k dokumentaci „Letiště Brno – Tuřany. Dopracování akčního hlukového plánu 2008. Návrh ochranného hlukového pásma pro výhledový provoz" z listopadu 2008.

Podklad nazvaný „Letiště Brno-Tuřany – Dopracování akčního hlukového plánu 2008. Akustická studie stávajícího a výhledového leteckého provozu. Návrh ochranného hlukového pásma pro výhledový provoz." z listopadu 2008, zpracovaný společností EKOLA group, spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, pro potřeby řízení o zřízení ochranného hlukového pásma je třeba doplnit ve smyslu § 37 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 49/1997 Sb.") a § 31 odst. 3 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.") o aktuální parametry ochranného hlukového pásma a návrh opatření k minimalizaci hlukové zátěže chráněných venkovních prostor staveb a dále o odborný posudek s rozsahem hlukem zatížených chráněných venkovních prostor staveb včetně návrhu protihlukových opatření zajišťující dodržení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb v denní i noční době, které jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.").

ÚCL, který je speciálním stavebním úřadem pro letecké stavby, doručil dne 2. 11. 2012 na KHS JmK oznámení o zahájení řízení o ochranném hlukovém pásmu (dále také „OHP") se žádostí o stanovisko KHS JmK a případné připomínky k výše uvedené dokumentaci. Dále ÚCL uvádí, že předmětné řízení bylo zahájeno na základě žádosti provozovatele letiště Letiště Brno a. s., Letiště Brno-Tuřany, 627 00 Brno (dále také „Letiště Brno a. s." nebo „provozovatel letiště") a že dle vyjádření Letiště Brno a. s. má KHS JmK předmětnou dokumentaci k dispozici.

Předmětný dokument (není projektovou dokumentací) nazvaný „Letiště Brno-Tuřany – Dopracování akčního hlukového plánu 2008. Akustická studie stávajícího a výhledového leteckého provozu. Návrh ochranného hlukového pásma pro výhledový provoz." z listopadu 2008 (dále také „studie") zpracovala společnost EKOLA group, spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 na základě objednávky Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno (dále také „JMK"). Tato studie byla předána pro potřeby KHS JmK dopisem JMK ze dne 12. 6. 2009. Letiště Brno-Tuřany je ve vlastnictví JMK.

V úvodu studie se uvádí, že v souladu se závěry Akčních hlukových plánů pro aglomeraci Brno 2008 bylo předmětem studie vypracovat podklady pro nový návrh na vymezení ochranného hlukového pásma letiště Brno – Tuřany včetně návrhu případných vhodných opatření. Současné ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím odboru územního a stavebního řízení Magistrátu města Brna ze dne 1. 9. 1993, č. j. ÚSŘ/834/93/Z/Ko, a to na základě žádosti Útvaru hlavního architekta Magistrátu města Brna

(pořizovatel územně plánovací dokumentace). Graficky je rozsah ochranného pásma vyznačen v situačním plánu, který je součástí rozhodnutí, a je vymezeno izofonou 85 dB zasahující do území Brna-města i Brna-venkova. V roce 1997 – 2000 byly prováděny kroky k aktualizaci stanoveného ochranného pásma, tato aktualizace však nakonec nebyla provedena, a to i přes změnu hygienických předpisů a změnu deskriptorů. Z důvodu rozvoje a očekávaného nárůstu provozu letecké dopravy na letišti Brno-Tuřany, neustálého rozvoje výstavby v jeho okolí a přípravy nového územního plánu města Brna je nutností provést aktualizaci stanoveného OHP.

Předmětná studie byla zpracována za účinnosti nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ale toto nařízení vlády již bylo zrušeno, a to nařízením vlády č. 272/2011 Sb. s účinností od 1. listopadu 2011. Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb stanovené v § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. zůstávají stejné jako ve zrušeném nařízení vlády č. 148/2006 Sb. v § 11.

Dále je ve studii uvedeno, že letiště Brno-Tuřany je mezinárodním veřejným letištěm s celoročním provozem, včetně provozu nočního. Ve studii zpracovaný stávající stav je vztažen k roku 2008 a statistika vychází z předchozího roku a z počtu pohybů letadel do října 2008. Celkový počet pohybů letadel za celý rok 2008 byl vyčíslen na 32 550. Době zpracování studie odpovídá také popis letiště, základní údaje o letišti, dráhový systém, letecký provoz, sezónní využití, využívání vzletových a přistávacích drah, výhledový letecký provoz atd. Po dohodě s provozovatelem letiště byl výhledový provoz pro účely navržení OHP stanoven na základě prognóz růstu leteckého provozu a celkových trendů a také na základě reálných (maximálních) možných kapacit letiště Brno-Tuřany. Pro posuzování hlukových účinků byly zkoumány dva scénáře – základní (konzervativní) s meziročním růstem pohybů 4% a optimistický (maximální) s průměrným růstem cca 9%. V roce 2030 by měl podle optimistického scénáře dosáhnout počet pohybů maximálně 160 000 a podle konzervativního odhadu se předpokládá asi polovina pohybů, tj. cca 80 000. Trvalý roční růst pohybů kolem 9% je velmi nepravděpodobný a je trvale neudržitelný (dlouhodobý růstový trend v Evropě je max. cca 6% ročně). Na základě požadavku objednatele byly variantně posouzeny oba tyto stavy. Po porovnání s jinými letišti s obdobným počtem pohybů je konstatováno, že optimistická varianta je spíše variantou maximální a že uvedený počet pohybů se již blíží k hranici praktických možností celkového počtu pohybů, kterého lze na letišti s jedinou vzletovou a přistávací dráhou, a se současně platnými předpisy dosáhnout.

Stav v roce 2008 je na základě vypočtených hodnot znázorněn izofonami pro denní i noční dobu pro charakteristický letový den a charakteristické zastoupení jednotlivých typů letounů i pro využití dráhového systému. Do výpočtu byly započítány jak odlety a přílety v přímém směru a po předpokládaných trajektoriích, tak i okruhové výcvikové létání. Hluková zátěž s hladinami vyššími, než je hygienický limit hluku pro denní dobu $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB nezasahuje do obytného území blízkých obcí, a to s dostatečnou rezervou. Hluková zátěže v noční době nad $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB již zasahuje okrajovou část Tuřan a část Brněnských Ivanovic. Proto provozovatel letiště přijal provozní protihluková opatření, zejména omezení pohybů hlučných typů letounů nad 100 t v noční době, především vzletů a přistání po 22.00 hodině přes tuto oblast, a dále omezení nočních pohybů velkých proudových letounů do 120 t cca o 30%. Provoz těchto letounů bude organizačně přesunut do denní doby. Toto opatření významně sníží plochu nadlimitně zasaženého obytného území Brněnských Ivanovic a bude se již týkat jejich části severního a východního okraje. Tuřany již budou mimo pásmo nadlimitně zatíženého území.

Výhledový stav 2030 je graficky zobrazen v přílohách – pro konzervativní variantu s 80 000 pohyby letadel v přílohách č. 5 a 6 a pro maximální variantu s 160 000 pohyby v přílohách 7 a 8. Vypočtené hodnoty rovnající se hygienickému limitu hluku $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB zasahují do obytného území blízkých obcí – západně to jsou Dolní Heršpice, Brněnské Ivanovice a Tuřany, východně to jsou okrajové části Ponětovic, Kobylnic a Prace. Brněnské Ivanovice a okrajová část Tuřan již mohou být zatíženy hladinami vyššími než $L_{Aeq,16h}$ = 65 dB. Obdobný průběh izofon má i noční provoz.
V následující kapitole nazvané „Možná opatření na LKTB (tzn. letiště Brno-Tuřany) pro výhledový provoz" jsou uvedena protihluková opatření, která by byla možná realizovat v následujících oblastech: omezení hluku z nočního provozu, standardní příletové a odletové tratě, postupy pro vzlety a přistání, pozemní operace letadel, technická opatření a využití monitoringu hluku.

S ohledem na funkci OHP, by měla jeho hranice vycházet z ohraničení území limitními izofonami $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB a $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB. Tento princip by měl zajistit, že vně OHP budou hygienické limity hluku dodrženy. Uvádí se, že základním podkladem pro návrh hranice OHP letiště Brno-Tuřany pro podmínky výhledového leteckého provozu v roce 2030 jsou přílohy č. 5 – 8 (graficky zobrazeny varianty maximální

i konzervativní v denní i noční době). V přílohách jsou zobrazeny nejen výše uvedené limitní izofony $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB a $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB, ale i průběhy izofon ekvivalentních hladin akustického tlaku A pro denní dobu $L_{Aeq,16h}$ = 55 dB a $L_{Aeq,16h}$ = 65 dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h}$ = 45 dB $L_{Aeq,8h}$ = 55 dB. V zónách vymezených limitní izofonou (tzv. vnitřní zóna) je nutné počítat s vysokou pravděpodobností, že hygienický limit bude překračován. V tzv. zóně vnější vymezené $L_{Aeq,16h}$ = 55 - 60 dB a $L_{Aeq,8h}$ = 45 - 50 dB je hluk z leteckého provozu vyšší než hluk pozadí, avšak nižší než platný hygienický limit – lze na ni pohlížet jako na varovnou zónu s případným lokálním překračováním limitních hodnot s nízkou pravděpodobností výskytu.

Předběžné vymezení hranice OHP letiště Brno-Tuřany je předloženo pro jednotlivé varianty v mapové příloze č. 9 a 10 v měřítku 1:50 000. Základní hranice je vynesena červenou čarou, reprezentující limitní izofonu pro noční dobu $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB. Jedná se o pracovní návrh obalové křivky s tím, že pokud dojde k odůvodněné úpravě, je nutné dodržet, aby limitní izofony ohraničující OHP ležely uvnitř toho upraveného pásma nebo na jeho hranici. Předpokládá se, že předběžný návrh OHP bude projednán a bude v rámci navržených pravidel případně upravován a korigován. Předmětem úprav zřejmě bude především zpřesnění vedení hranice OHP v intravilánech obcí ležících na okraji pásma. Hranice stavební uzávěry se navrhuje pro území ohraničené izofonou (polylinií) $L_{Aeq,16h}$ = 65 dB a $L_{Aeq,8h}$ = 55 dB.

V poslední kapitole studie je popsán možný způsob kontroly hlukové zátěže okolí letiště. Průběžný monitoring hluku a trajektorií letů leteckého provozu na letišti Brno-Tuřany má opodstatnění až při vyšším leteckém provozu, avšak v závislosti na počtu dopravních letadel a cargo. Za současného provozu se proto zatím trvalé monitorování hluku z leteckého provozu na předmětném letišti neuvažuje. Návrh kontinuálního hlukového monitoringu by měl vyplynout z průběžných kontrol a sledování provozu a také na základě vyhodnocení případných stížností okolních obcí.

Optimální metodou kontroly pro letiště Brno-Tuřany za současného provozu může být právě periodické nebo občasné sledování všech ukazatelů ovlivňujících hlukovou zátěž okolí letiště, posouzení jejich vlivu na reálnou hlukovou zátěž a na utváření akustického pole popisovaného izofonami hladin $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$ a porovnání s výchozími údaji. Cílem a hlavním těžištěm současné kontroly a kontroly v blízké budoucnosti (monitoringu akustické situace v okolí letiště s předpokládaným výhledovým provozem) by mělo být především periodické ověření, zda při leteckém provozu ve sledovaném období jednoho kalendářního roku byly dodrženy podmínky, pro které byly hlukové zóny odvozeny. Hlavním prostředkem kontroly je porovnání výchozích údajů o leteckém provozu s aktuálním stavem a případně přepočet izofon hladin $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$ pro aktuální podmínky provozu (pokud se aktuální a výchozí stav bude lišit) a jejich porovnání s dokládanými izofonami $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$. Následně je uveden výčet parametrů, které se především mají v rámci kontroly ověřovat, k čemu navržený postup kontroly slouží, příklady větších změn v leteckém provozu, kdy je třeba provádět operativní kontrolu a výčet základních podmínek, které musí být dodrženy při kontrolním měření hluku z leteckého provozu.
Zpracovatel akustické studie uvádí, že objektivní kontrola platnosti ochranného hlukového pásma je možná pouze ověřením hranice OHP měřením hluku, provedeným v souladu s Metodickým návodem MZ ČR pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu ze dne 19. 2. 2007 a v případě větších změn v uspořádání leteckého provozu je možné provést kontrolu též výpočtem. Doporučuje se kontrolu provádět při významných změnách nebo v intervalech 3 až 5 let a v případě opakujících se stížností okolních obcí.
V závěru studie zpracovatel uvádí, že modelace výhledového provozu byla provedena pro dva uvažované stavy, tj. pro maximální a konzervativní variantu, a na tyto provozní stavy byl proveden návrh předběžného rozsahu OHP. Až bude rozhodnuto o přijetí konkrétní varianty bude odpovídající návrh OHP korigován a stanoveno výsledné OHP. Předpokládaný výhledový provoz je spíše maximalistický a tedy závěry studie budou na straně bezpečnosti.

KHS JmK po prostudování předložené studie uvádí, že výpočtem hluku z provozu letiště Brno-Tuřany v roce 2008 bylo zjištěno překročení stanovených hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a pro noční dobu, a to i po přijetí provozních protihlukových opatření. Výhledovým provozem letiště Brno-Tuřany ve variantě konzervativní dojde k podstatnému zvětšení rozsahu hlukově zatíženého území v okolí letiště Brno-Tuřany oproti stavu v roce 2008, podstatně menší je zvětšení rozsahu zatíženého území oproti stávajícímu ochrannému pásmu. Ve variantě maximální se předpokládá nadlimitní zatížení značného rozsahu území v okolí letiště a jak vyplývá z předložené studie, je takový optimistický rozvoj letiště velmi nepravděpodobný a nereálný. Není zřejmé jaký je rozsah hlukové zátěže z leteckého provozu v současnosti, zda jsou dodržována přijatá provozní protihluková opatření, jaký je aktuální a zejména reálný předpoklad rozvoje letiště.

S ohledem na výše uvedené a vzhledem k nutnosti eliminace, resp. minimalizace zdravotních rizik z hlediska posouzení míry závažnosti zátěže populace vystavené rizikovým faktorům životních podmínek v souladu s § 2 odst. 1, odst. 2 a odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. **požaduje KHS JmK předloženou dokumentaci doplnit o:**

1. **Konkrétní variantu výhledového leteckého provozu, která bude odpovídat reálnému rozvoji letiště Brno-Tuřany a maximální minimalizaci nadlimitně zatížených chráněných venkovních prostor staveb a bude předmětem řízení o zřízení OHP.**

Z podkladu, který má KHS JmK k dispozici, není vůbec zřejmé, který návrh ochranného pásma resp. varianta výhledového leteckého provozu je předmětem řízení o zřízení OHP.
KHS JmK nemůže souhlasit s nedůvodným zvyšováním hlukové zátěže v území s chráněnými venkovními prostory a nelze tak akceptovat návrh nereálného rozvoje letiště a s tím spojených nadbytečných režimových opatřeních v OHP. Při vymezení OHP je nutné respektovat princip proporcionality omezení, proto je nutné vždy posoudit, zda je zřízení ochranného hlukového pásma letiště ve stanoveném rozsahu a za stanovených parametrů nezbytné. OHP nelze navrhovat ve vztahu k provozu, jehož intenzita je nereálná a opatření by tak poskytovala nadbytečnou ochranu a také by nadbytečně zatěžovala.
Na druhou stranu, reálný rozvoj letiště je pádným a racionálním důvodem ke zřízení (změně) ochranného hlukového pásma, protože rozvoj letiště spojený s navýšením pohybů letadel sebou přináší negativní dopad na okolí, zejména zvýšením hlukové zátěže. Vymezením OHP opatřením obecné povahy bude zajištěno, že účel využití území se stávající i výhledovou nadlimitní hlukovou zátěží z leteckého provozu bude již regulován prvky územního plánování a nebudou do zatíženého území umisťovány stavby vyžadující ochranu před hlukem.
Výše uvedené je nutné respektovat nejen z důvodu ochrany veřejného zdraví, ale i ve veřejném zájmu.

2. **Pro současný provoz letiště Brno-Tuřany ověřit rozsah nadlimitního zatížení území a pro zvolenou výhledovou provozní variantu aktualizovat v souladu s platnými právními předpisy akustickou studii včetně návrhu OHP a jednoznačně navrhnout hranici OHP.**

Na základě současných základních údajů o letišti a vstupních dat (popis letiště, stávající dráhový systém, stávající letecký provoz, sezónní využití, využívání vzletových a přistávacích drah atd.) je třeba aktualizovat akustickou studii a návrh OHP v souladu s patnými právními předpisy, zejména nařízením vlády č. 272/2011 Sb., který je prováděcím právním předpisem zákona č. 258/2000 Sb. Základní hranice OHP pro výhledovou provozní variantu by měla být vymezena izofonou ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro denní dobu $L_{Aeq,16h}$ = 60 dB a noční dobu $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB ($L_{Aeq,T}$ odpovídají stanoveným hygienickým limitům hluku z leteckého provozu), resp. postačující je vymezení přísnějším kritériem, v tomto případě se bude jednat zřejmě o izofonu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro noční dobu $L_{Aeq,8h}$ = 50 dB. Nelze souhlasit s návrhem stavební uzávěry v území ohraničené izofonou (polylinií) $L_{Aeq,16h}$ = 65 dB a $L_{Aeq,8h}$ = 55 dB, protože by se do území s předpokladem nadlimitního zatížení umísťovaly stavby vyžadující ochranu před hlukem. Stavby vyžadující ochranu před hlukem nesmí být uvnitř OHP navrhovány a ve stabilizovaném území nově umisťovány.

3. **Aktuální návrh opatření vedoucí k co největší minimalizaci hlukové zátěže**

Je nutné, aby protihluková opatření zajišťovala maximální minimalizaci hlukové zátěže ze stávajícího i výhledového leteckého provozu, a to již v chráněném venkovním prostoru staveb. Součástí návrhu musí být i reálné zajištění možnosti ve studii navrhované kontroly hlukové zátěže okolí letiště – periodické kontroly dodržování podmínek, ze kterých bude odvozeno OHP, operativní kontroly realizace navržených opatření a trvalý kontinuální hlukový monitoring.

4. **Odborný posudek o rozsahu současného nadlimitního zatížení chráněných venkovních prostor staveb a o možných protihlukových opatření, dokladující způsob zajištění hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb**

Odborný posudek bude zpracován s ohledem na rozsah současného nadlimitního zatížení území, na nejvyšší předpokládanou hlukovou zátěž ve výhledu a na stav chráněných objektů (bytové domy, rodinné domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby) tak, aby navržený rozsah protihlukových opatření zajistil u všech chráněných objektů, které jsou situovány v území nadlimitně zatíženém hlukem ze současného leteckého provozu, dodržení

hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb v denní i noční době, které jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., a to i během výhledového provozu letiště. Současně bude předložen harmonogram postupné realizace opatření.

5. Rozsah chráněných venkovních prostor staveb umístěných v aktuálně navrženém OHP.

Je třeba, aby byl znám počet a situování chráněných objektů (bytové domy, rodinné domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby), které se nyní nachází uvnitř nebo na hranici navrženého OHP.

Do doby odstranění vady předloženého podání nemůže KHS JmK návrh komplexně posoudit a tedy s ním ani souhlasit.

K odstranění uvedené vady podání se Vám poskytuje lhůta 60 dnů ode dne doručení této výzvy.

V případě, že vadu v uvedené lhůtě neodstraníte, bude v souladu s ustanovením § 154 zákona č. 500/2004 Sb. za přiměřeného použití § 45 odst. 2 a § 66 odst. 1 písm. c) téhož zákona řízení ve věci vydání stanoviska zastaveno.

Pokud poskytnutou lhůtu nebudete schopni splnit, může Vám být lhůta přiměřeně prodloužena podle § 39 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb. jen na základě Vaší žádosti.

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
Jeřábkova 4, 602 00 Brno
-104-

[redacted]

Oprávněná úřední osoba
MVDr. Ivana Fajkošová
odborný referent oddělení hygieny obecné a komunální

Rozdělovník:

1. Úřad pro civilní letectví, Letecký stavební úřad, Letiště Ruzyně, 160 08 Praha 6
   IČ: 108006067, IDS: v8gaaz5 – doporučeně do vlastních rukou – DS
2. Spis