

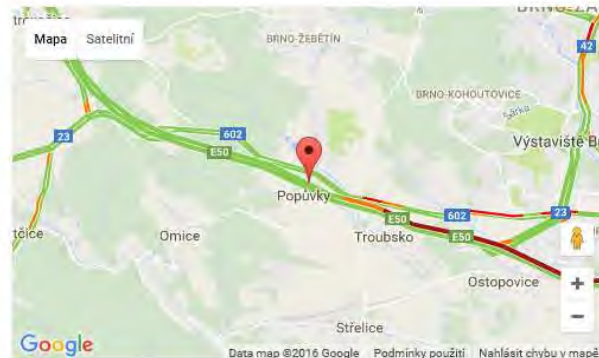
## Obr. 3: Dopravní situace na D1 v době měření hluku v denní době

### Aktuální dopravní situace D1

Čas poslední aktualizace dat: 6.9.2016 15:10:40

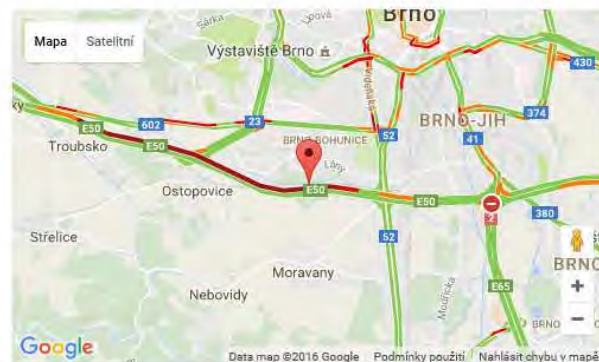
Dopravní kolona D1 kilometr 188,00, délka 2,0 km, 7:21

Název komunikace	D1 (Praha - Ostrava)
Mezi sjezdy	Kývka (exit 182) - Brno-západ (exit 190)
Čas události	6.9.2016 7:21:04
Jízdní směr	Praha
Aktuální délka	Od 188,0 km po 190,0 km, délka 2,0 km
Maximální délka	Od 188,0 km po 190,0 km, délka 3,2 km
Stav	<b>PROBLÉM TRVÁ (doba 470 minut)</b>



Dopravní kolona D1 kilometr 190,00, délka 3,1 km, 10:56

Název komunikace	D1 (Praha - Ostrava)
Mezi sjezdy	Brno-západ (exit 190) - Brno-centrum (exit 194)
Čas události	6.9.2016 10:56:00
Jízdní směr	Praha
Aktuální délka	Od 190,0 km po 192,0 km, délka 3,1 km
Maximální délka	Od 190,0 km po 192,0 km, délka 3,3 km
Stav	<b>PROBLÉM TRVÁ (doba 255 minut)</b>



## 4.2 Základní nastavení přístrojů

K měření byl použit jeden zvukoměr s 1/3 oktávovým filtrem Brüel & Kjaer, typ 2250 (00:00 – 12:00) a jeden zvukoměr s 1/3 oktávovým filtrem Cirrus, typ 171B (12:00 – 24:00).

Měřicí přístroje byly na začátku a na konci měření přezkoušeny kalibrátory. Na obou mikrofonech byly nasazeny kryty proti větru.

Nastavení mikrofónů:           FRONTAL (čelní dopad zvuku)           Časová konstanta: FAST

## 4.3 Měřené veličiny

Hlavní měřené veličiny:

- ekvivalentní hladina akustického tlaku A,  $L_{A,eq,T}$

Doplňující měřené veličiny:

- maximální hladina akustického tlaku A,  $L_{pA,max}$
- minimální hladina akustického tlaku A,  $L_{pA,min}$
- distribuční hladiny  $L_{A90,T}$

## 4.4 Stanovené hodnoty

Hlavní deskriptor hluku:

- průměrná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$ ,  $\bar{L}_{A\text{eq},T}$

Při měření hluku hodnocených zdrojů byly vyloučeny všechny rušivé zdroje, které nesouvisely se zadaným úkolem (např. výstražné houkání sanitek, průlet vrtulníku a letadla apod.).

## 4.5 Zkušební podmínky

### 4.5.1 Charakteristika prostoru

Silnice II/602 je hlavním průtahem městskou částí Brno – Bosonohy. Podle dodaných podkladů byl hygienický limit nejvíce překračován na ulici Pražské v úseku Troubská – konec obytné zástavby od Brna. Komunikace je v posuzovaném úseku obousměrná, vesměs s oboustrannou řadovou zástavbou 1-2podlažích rodinných domů.

### 4.5.2 Charakteristika měřených zdrojů

Dopravní hluk z provozu na pozemních komunikacích v okolí, převládá hluk z komunikace II/602. Nejvyšší dovolená rychlost v obci  $50 \text{ km.h}^{-1}$ . V denní době byl na daném úseku komunikace zpozorován nadměrný provoz – v době od 16:00 do 17:30 se tvořily i kolony. Bylo to způsobeno problematickou situací na dálnici D1, což dokládá Obr. 3.

### 4.5.3 Povaha hluku

Proměnný dopravní hluk. Zjištěné intenzity dopravy jsou uvedeny u výstupů z měření.

### 4.5.4 Zbytkový hluk (hluk pozadí)

Zbytkový hluk nebyl v průběhu měření zjišťován. Hladiny  $L_{pAmin}$  a  $L_{A90,T}$  vypovídají o jeho dostatečném odstupu.

### 4.5.5 Umístění mikrofону

Měřicí místo MM1 bylo zvoleno ve vzdálenosti 2 m od uliční fasády RD Pražská 226/104, ve výšce 2 m nad terénem (ve středu okna). Zvolené místo odpovídá nejvíce zatíženému výpočtovému bodu V16 v hlukové studii z 10/2015 (Ecological Consulting a.s.).

### 4.5.6 Klimatické podmínky

6. září 2016	Denní doba	Noční doba
Teplota vzduchu:	$t = (15 - 20) \text{ }^\circ\text{C}$	$t = (14 - 18) \text{ }^\circ\text{C}$
Vlhkost vzduchu:	$\varphi = (50 - 80) \%$	$\varphi = (78 - 100) \%$
Rychlost větru:	$v = (1 - 3) \text{ m.s}^{-1}$	$v = (0 - 2) \text{ m.s}^{-1}$
Oblačnost:	polojasno - zataženo	

## 5 Určení hlukových limitů

### 5.1 Limitní hlukové hodnoty z dopravy po pozemních komunikacích

#### 5.1.1 Chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb

Určujícím ukazatelem hluku je (podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., vč. změny č. 217/2016 Sb., část třetí: Hluk v chráněných vnitřních prostorech staveb, v chráněných venkovních prostorech staveb a chráněném venkovním prostoru, § 12: Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru), ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$   $L_{Aeq,T}$ .

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  stanoví pro celou denní ( $L_{Aeq,16h}$ ) a celou noční dobu ( $L_{Aeq,8h}$ ).

Limity ve venkovním prostoru je třeba dodržet v místech, které jsou stanoveny § 30 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění novely tohoto zákona:

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významným z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Pro ostatní stavby (mimo lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní) platí:

Pro hluk z dopravy na drahách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu §7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 55 / 45$  dB

Pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích a pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 60 / 50$  dB

Pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 70 / 60$  dB

**Komentář k časově omezenému povolení:** Měření hluku bylo prováděno za účelem splnění podmínek časově omezeného povolení č.j. KHSJM 515855/2016/BM/HOK ze dne 11.4.2014. V dokumentu je stanoveno maximální možné překročení hygienického limitu 70/60 dB pro posuzovaný úsek komunikace II/602. Pro úsek komunikace v části ul. Pražská v úseku Troubská – konec obytné zástavby od Brna platí max. nedodržení limitu 70 dB pro denní dobu ve výši 3 dB a max. nedodržení limitu 60 dB pro noční dobu ve výši 6 dB. Pro daný úsek komunikace tak platí limit ve výši:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 73 / 66$  dB

Uvedené časově omezené povolení platí do 30.12.2020 včetně.

*Pozn: Hygienické limity zde uvedené, jsou vyjádřeny obecně a slouží pro základní informaci – ze strany zpracovatele se jedná pouze o návrh. Určení příslušných hygienických limitů, které se vztahují k danému chráněnému venkovnímu prostoru nebo chráněnému venkovnímu prostoru staveb, je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.*

**Komentář:** V nařízení vlády č. 217/2016 Sb. Sb., § 20, je uvedeno následující konstatování: „Výsledná hodnota hladiny akustického tlaku  $A$  prokazatelně nepřekračuje hygienický limit, jestliže výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  po odečtení hodnoty kombinované rozšířené nejistoty je rovna nebo je nižší než hygienický limit“. To znamená, že pro konstatování prokazatelného překročení limitu musí být překročen stanovený limit s připočtenou nejistotou.

## 6 Výsledky měření hluku

### 6.1 Místa měření

**MM1** 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofону 2 m

Obr. 4: Fotografie místa měření **MM1**



### 6.2 Nejistota měření

#### 6.2.1 Hluk z dopravy

Pro technickou třídu přesnosti se uvádí největší směrodatná odchylka  $\sigma = 2$  dB. Nejistotu měření stanovujeme na  $\pm 2$  dB.

### 6.3 Hladiny akustického tlaku A

V následujících tabulkách jsou uvedeny hodnoty naměřené v jednotlivých časových intervalech.

**MM1** 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofону 2 m

#### NOČNÍ DOBA

Paměť	Čas spuštění	Interval T (s)	$L_{A\text{ eq,T}}(\text{dB})$	$L_{pA\text{ max}}(\text{dB})$	$L_{pA\text{ min}}(\text{dB})$	$L_{A90,T}(\text{dB})$
83	6.9.2016 22:00	0:30:00	64,2	81,2	35,9	39,8
84	6.9.2016 22:30	0:30:00	63,1	95,6	34,0	36,2
85	6.9.2016 23:00	0:30:00	61,0	81,6	33,1	36,0
86	6.9.2016 23:30	0:30:00	62,1	87,9	34,1	35,8
Soubor001	6.9.2016 0:00	00:29:49	58,2	84,1	32,2	35,5
Soubor002	6.9.2016 0:30	00:29:15	57,1	80,7	31,1	34,2
Soubor003	6.9.2016 1:00	00:29:24	55,7	76,6	29,8	33,5
Soubor004	6.9.2016 1:30	00:29:31	55,9	78,2	28,1	31,2
Soubor005	6.9.2016 2:00	00:29:34	57,0	82,7	30,0	32,4
Soubor006	6.9.2016 2:30	00:28:52	58,9	85,6	29,9	32,8
Soubor007	6.9.2016 2:59	00:29:48	59,0	81,8	31,5	34,3
Soubor008	6.9.2016 3:30	00:30:01	63,2	91,0	31,1	34,2
Soubor009	6.9.2016 4:00	00:29:25	62,1	86,4	32,2	35,1
Soubor010	6.9.2016 4:30	00:29:39	65,3	86,8	35,9	40,2
Soubor011	6.9.2016 5:00	00:29:26	65,9	88,8	37,5	44,1
Soubor012	6.9.2016 5:30	00:29:45	68,9	91,6	40,3	50,8
Průměrná $L_{A\text{ eq,8h}}$			<b>62,8</b>			

**MM1 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofonu 2 m**
**DENNÍ DOBA**

Paměť	Čas spuštění	Interval T (s)	$L_{A\text{ eq},T}$ (dB)	$L_{pA\text{ max}}$ (dB)	$L_{pA\text{ min}}$ (dB)	$L_{A90,T}$ (dB)
Soubor013	6.9.2016 6:00	00:29:44	69,8	89,6	44,7	53,3
Soubor014	6.9.2016 6:30	00:29:48	72,3	93,1	47,2	58,7
Soubor015	6.9.2016 7:00	00:29:18	72,7	90,3	48,1	59,7
Soubor016	6.9.2016 7:30	00:29:18	73,2	91,5	49,6	59,9
Soubor017	6.9.2016 8:00	00:29:48	75,6	97,5	51,2	64,3
Soubor018	6.9.2016 8:30	00:29:13	76,0	97,7	55,0	64,3
Soubor019	6.9.2016 9:00	00:29:55	76,2	94,6	51,9	63,4
Soubor020	6.9.2016 9:32	00:27:48	76,4	95,3	51,7	63,6
Soubor021	6.9.2016 10:00	00:29:53	76,8	96,1	52,7	63,6
Soubor022	6.9.2016 10:30	00:29:29	76,4	95,0	50,5	62,8
Soubor023	6.9.2016 11:00	00:29:53	76,4	95,7	48,6	59,7
Soubor024	6.9.2016 11:30	00:29:35	76,7	93,6	49,8	63,1
63	6.9.2016 12:02	0:27:04	75,8	93,6	50,3	61,7
64	6.9.2016 12:30	0:30:00	75,9	93,3	52,8	61,4
65	6.9.2016 13:00	0:30:00	75,6	98,0	48,9	60,2
66	6.9.2016 13:30	0:30:00	76,1	95,7	53,9	63,7
67	6.9.2016 14:00	0:30:00	75,5	95,3	43,6	63,1
68	6.9.2016 14:30	0:30:00	75,4	94,6	49,8	61,7
69	6.9.2016 15:00	0:30:00	75,2	97,5	49,1	62,1
70	6.9.2016 15:30	0:30:00	74,0	96,3	50,4	62,6
71	6.9.2016 16:00	0:30:00	72,6	91,5	50,6	62,5
72	6.9.2016 16:30	0:30:00	72,9	85,7	50,4	63,2
73	6.9.2016 17:00	0:30:00	73,3	90,9	54,8	62,5
74	6.9.2016 17:30	0:30:00	73,9	97,3	52,8	62,7
75	6.9.2016 18:00	0:30:00	73,0	94,5	52,5	61,9
76	6.9.2016 18:30	0:30:00	75,0	95,0	49,1	58,8
77	6.9.2016 19:00	0:30:00	74,2	97,9	46,4	55,6
78	6.9.2016 19:30	0:30:00	71,7	90,5	38,6	50,9
79	6.9.2016 20:00	0:30:00	67,7	93,0	36,8	45,3
80	6.9.2016 20:30	0:30:00	67,4	80,7	37,0	45,4
81	6.9.2016 21:00	0:30:00	66,3	84,5	37,6	42,8
82	6.9.2016 21:30	0:30:00	66,1	86,0	35,2	40,7
<b>Průměrná <math>L_{A\text{ eq},16h}</math></b>			<b>74,4</b>			

Pozn.: Šedě prosvětlené jsou buňky, kdy se na silnici II/602 tvořily kolony v důsledku problematické situace na dálnici D1.

## 6.4 Intenzity dopravy

Během měření bylo souběžně prováděno sčítání dopravy na hodnoceném úseku komunikace II/602. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 2: II/602 – úsek 6-6031- intenzity dopravy během měření hluku

datum	čas	OA	LNA	NA	datum	čas	OA	LNA	NA
6.9.2016	22 <sup>00</sup> -22 <sup>30</sup>	60	3	1	6.9.2016	6 <sup>00</sup> -6 <sup>30</sup>	234	10	13
6.9.2016	22 <sup>30</sup> -23 <sup>00</sup>	23	0	1	6.9.2016	6 <sup>30</sup> -7 <sup>00</sup>	413	17	20
6.9.2016	23 <sup>00</sup> -23 <sup>30</sup>	20	1	2	6.9.2016	7 <sup>00</sup> -7 <sup>30</sup>	362	16	22
6.9.2016	23 <sup>30</sup> -24 <sup>00</sup>	13	2	1	6.9.2016	7 <sup>30</sup> -8 <sup>00</sup>	513	19	27
6.9.2016	0 <sup>00</sup> -0 <sup>30</sup>	11	1	0	6.9.2016	8 <sup>00</sup> -8 <sup>30</sup>	545	41	35
6.9.2016	0 <sup>30</sup> -1 <sup>00</sup>	11	1	1	6.9.2016	8 <sup>30</sup> -9 <sup>00</sup>	519	41	36
6.9.2016	1 <sup>00</sup> -1 <sup>30</sup>	10	0	0	6.9.2016	9 <sup>00</sup> -9 <sup>30</sup>	506	35	48
6.9.2016	1 <sup>30</sup> -2 <sup>00</sup>	10	0	0	6.9.2016	9 <sup>30</sup> -10 <sup>00</sup>	498	46	53
6.9.2016	2 <sup>00</sup> -2 <sup>30</sup>	7	0	2	6.9.2016	10 <sup>00</sup> -10 <sup>30</sup>	499	53	49
6.9.2016	2 <sup>30</sup> -3 <sup>00</sup>	6	1	3	6.9.2016	10 <sup>30</sup> -11 <sup>00</sup>	435	38	44
6.9.2016	3 <sup>00</sup> -3 <sup>30</sup>	11	0	3	6.9.2016	11 <sup>00</sup> -11 <sup>30</sup>	405	32	45
6.9.2016	3 <sup>30</sup> -4 <sup>00</sup>	13	2	5	6.9.2016	11 <sup>30</sup> -12 <sup>00</sup>	471	28	54
6.9.2016	4 <sup>00</sup> -4 <sup>30</sup>	19	4	3	6.9.2016	12 <sup>00</sup> -12 <sup>30</sup>	504	51	73
6.9.2016	4 <sup>30</sup> -5 <sup>00</sup>	37	2	12	6.9.2016	12 <sup>30</sup> -13 <sup>00</sup>	488	38	70
6.9.2016	5 <sup>00</sup> -5 <sup>30</sup>	82	3	7	6.9.2016	13 <sup>00</sup> -13 <sup>30</sup>	458	63	55
6.9.2016	5 <sup>30</sup> -6 <sup>00</sup>	168	10	12	6.9.2016	13 <sup>30</sup> -14 <sup>00</sup>	486	38	74
	Σ	501	30	53	6.9.2016	14 <sup>00</sup> -14 <sup>30</sup>	502	77	58
					6.9.2016	14 <sup>30</sup> -15 <sup>00</sup>	505	48	60
					6.9.2016	15 <sup>00</sup> -15 <sup>30</sup>	503	49	52
					6.9.2016	15 <sup>30</sup> -16 <sup>00</sup>	530	32	50
					6.9.2016	16 <sup>00</sup> -16 <sup>30</sup>	458	64	44
					6.9.2016	16 <sup>30</sup> -17 <sup>00</sup>	432	45	48
					6.9.2016	17 <sup>00</sup> -17 <sup>30</sup>	459	45	36
					6.9.2016	17 <sup>30</sup> -18 <sup>00</sup>	491	43	40
					6.9.2016	18 <sup>00</sup> -18 <sup>30</sup>	487	44	31
					6.9.2016	18 <sup>30</sup> -19 <sup>00</sup>	443	25	37
					6.9.2016	19 <sup>00</sup> -19 <sup>30</sup>	353	49	28
					6.9.2016	19 <sup>30</sup> -20 <sup>00</sup>	255	16	17
					6.9.2016	20 <sup>00</sup> -20 <sup>30</sup>	150	6	3
					6.9.2016	20 <sup>30</sup> -21 <sup>00</sup>	127	9	5
					6.9.2016	21 <sup>00</sup> -21 <sup>30</sup>	110	1	4
					6.9.2016	21 <sup>30</sup> -22 <sup>00</sup>	78	3	3
						Σ	13219	1122	1234

V následující tabulce 3 je uvedeno srovnání intenzit dopravy z oficiálního sčítání ŘSD a intenzit přepočtených ze sčítání během měření. Intenzity dopravy ŘSD pochází ze sčítání v r. 2010 a byly na r. 2016 přepočítány pomocí výhledových koeficientů.

**Tab. 3: II/602 – úsek 6-6031– porovnání intenzit dopravy**

Interval	2016 – oficiální sčítání ŘSD – přepočet z r. 2010 pomocí výhledových koeficientů		2016 – sčítání během měření 6. září 2016	
	OA	NA	OA	NA
DEN (6 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup> )	10538	1353	13219	2356
NOC (22 <sup>00</sup> - 6 <sup>00</sup> )	765	136	501	83
<b>Celkem za 24 h</b>	<b>11303</b>	<b>1490</b>	<b>13720</b>	<b>2439</b>

### **Komentář:**

Jak vyplývá z tabulky č. 3 – intenzity dopravy v denní době během měření hluku byly výrazně vyšší než intenzity dopravy získané z oficiálního sčítání dopravy dle ŘSD. Bylo to dáno komplikovanou dopravní situací na dálnici D1. Naopak v noční době byly při měření hluku 6. 9. 2016 zjištěny intenzity dopravy nižší než přepočtené intenzity z oficiálního sčítání dopravy ŘSD. To může být způsobeno tím, že problém na dálnici D1 již nebyl a přepočet na rok 2016 vychází ze sčítání v roce 2010, kdy byl pravděpodobně úsek dálnice D1 exit Brno západ – Kývalka ještě zpoplatněn.

K výsledkům porovnání intenzit dopravy uvádíme následující: Poslední oficiální sčítání dopravy pro Ředitelství silnic a dálnic proběhlo v roce 2010. Oficiální intenzitu dopravy pro aktuální rok tak lze vypočítat pouze pomocí výhledových koeficientů růstu dopravy. Tyto koeficienty počítají s jakýmsi průměrným celorepublikovým nárůstem dopravy, nezohledňují však aktuální vývoj situace v dopravě na konkrétním místě. Od roku 2010 tak mohlo na silnici II/602 vlivem různých okolností dojít ke změně tras kamionové i osobní dopravy a tím ke změně složení dopravního proudu na posuzovaném úseku komunikace. Především je dálnice D1 v úseku Kývalka – Brno **od začátku roku 2016 bez poplatku**, což by mělo příznivě ovlivňovat intenzity na silnici II/602.

## 7 Rozbor a shrnutí výsledků měření

Dle normy CSN ISO 1996-2 lze u měřicích bodů ve venkovním prostoru uplatnit korekci na dopadající hluk. Výše korekce se stanovuje dle kritérií B.1 až B.6 a je uvedena v příloze B.3. Pokud podmínky nejsou splněny, použije se korekce +2 dB, pokud jsou podmínky splněny, použije se maximální korekce +3 dB. Korekce se odečte od výsledné hodnoty hladiny akustického tlaku A změřené v daném hodnoceném místě.

Níže uvedený rozbor stanovuje, jakých hodnot hluku je na jednotlivých místech dosaženo:

- **limit je prokazatelně nepřekročen** (naměřená hladina minus nejistota měření je rovna nebo nižší než limit);
- **limit je prokazatelně překročen** (naměřená hladina minus nejistota měření je vyšší než limit).

### 7.1 MM1: 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofonu 2 m

#### Chráněný venkovní prostor staveb – denní doba

CHVePS: Ekvivalentní hladina akustického tlaku A:

$$L_{Aeq,16h} = 74,4 \text{ dB}$$

Korekce na dopadající zvuk:

$$K_{DZ} = -2,0 \text{ dB}$$

Výsledná ekv. hladina akustického tlaku A po korekci na dopadající zvuk:

$$L_{Aeq16h} = (72,4 \pm 2,0) \text{ dB}$$

#### Hodnocení:

**Limit 73 dB** pro denní dobu pro chráněný venkovní prostor staveb stanovený KHS v rámci časově omezeného povolení pro tento úsek silnice II/602 je **prokazatelně nepřekročen**.

Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích s korekcí na starou hlukovou zátěž pro denní dobu pro chráněný venkovní prostor staveb ve výši 70 dB je **prokazatelně překročen**. Je však nutné zohlednit, že k tomuto výsledku napomohla komplikovaná dopravní situace na dálnici D1.

#### Chráněný venkovní prostor staveb – noční doba

CHVePS: Ekvivalentní hladina akustického tlaku A:

$$L_{Aeq,8h} = 62,8 \text{ dB}$$

Korekce na dopadající zvuk:

$$K_{DZ} = -2,0 \text{ dB}$$

Výsledná ekv. hladina akustického tlaku A po korekci na dopadající zvuk:

$$L_{Aeq,8h} = (60,8 \pm 2,0) \text{ dB}$$

#### Hodnocení:

**Limit 66 dB** pro denní dobu pro chráněný venkovní prostor staveb stanovený KHS v rámci časově omezeného povolení pro tento úsek silnice II/602 je **prokazatelně nepřekročen**.

Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích s korekcí na starou hlukovou zátěž pro noční dobu pro chráněný venkovní prostor staveb ve výši 60 dB je **prokazatelně nepřekročen**.





**AKUSTING, spol. s r. o.**  
**Laboratoř akustických měření**  
**CEJL 76, 602 00 BRNO**



**zkušební laboratoř č. 1483, akreditovaná ČIA**  
**podle normy ČSN EN ISO/IEC 17025:2005**

IČO: 27679748

DIČ: CZ27679748

Tel., fax: [REDACTED]

e-mail: akusting@akusting.cz

http: www.akusting.cz

**Protokol o měření hluku č. 65B/16**

## **II/602 Bosonohy**

### **Měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb**

Číslo zakázky: **16 132**

Objednatel: **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,  
příspěvková organizace kraje se sídlem Žerotínovo nám.  
449/3, 602 00 Brno**

Datum převzetí objednávky: **15. dubna 2016**

Datum a doba měření: **21. září 2016; 08<sup>00</sup> – 24<sup>00</sup>  
22. září 2016; 00<sup>00</sup> – 08<sup>00</sup>**

Datum vystavení protokolu: **19. října 2016**

Počet výtisků: **5**

Výtisk č.: **1 2 3 4**

Počet stran: **12**

Měřili: [REDACTED]

Asistence: [REDACTED]

Vypracoval a hodnocení provedl: [REDACTED]

Schválila: [REDACTED]

Prohlášení: **Výsledky akustického měření se vztahují pouze na měřený objekt. Protokol o měření lze reprodukovat pouze jako celek, jinak pouze se souhlasem Laboratoře akustických měření.**

**AKUSTING, spol. s r.o. je společnost certifikovaná dle ČSN EN ISO 9001:2009 a ČSN EN ISO 14001:2005.**

## **OBSAH**

<b>1</b>	<b>LEGISLATIVA .....</b>	<b>3</b>
1.1	Použité zkušební postupy .....	3
1.2	Související předpisy .....	3
<b>2</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH MĚŘIDEL .....</b>	<b>3</b>
3.1	Základní měřidla .....	3
3.2	Pomocná měřidla .....	4
<b>4</b>	<b>POUŽITÁ METODIKA MĚŘENÍ.....</b>	<b>4</b>
4.1	Metodika měření.....	4
4.2	Základní nastavení přístrojů .....	6
4.3	Měřené veličiny .....	6
4.4	Stanovené hodnoty.....	6
4.5	Zkušební podmínky .....	6
<b>5</b>	<b>URČENÍ HLUKOVÝCH LIMITŮ .....</b>	<b>7</b>
5.1	Limitní hlukové hodnoty z dopravy po pozemních komunikacích .....	7
<b>6</b>	<b>VÝSLEDKY MĚŘENÍ HLUKU .....</b>	<b>8</b>
6.1	Místa měření .....	8
6.2	Nejistota měření .....	8
6.3	Hladiny akustického tlaku A .....	8
6.4	Intenzity dopravy .....	10
<b>7</b>	<b>ROZBOR A SHRNUÍ VÝSLEDKŮ MĚŘENÍ .....</b>	<b>11</b>
7.1	MM1: 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofону 2 m.....	12

## 1 Legislativa

### 1.1 Použité zkušební postupy

- 1 ČSN ISO 1996-1: Akustika. Popis, měření a hodnocení hluku prostředí. Část 1: Základní veličiny a postupy pro hodnocení. Český normalizační institut; srpen 2004
- 2 ČSN ISO 1996-2: Akustika - Popis, měření a posuzování hluku prostředí - Část 2: Určování hladin hluku prostředí. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví; srpen 2009.
- 3 HEM-300-11.12.01-34065: Metodická opatření. Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí. Ministerstvo zdravotnictví - hlavní hygienik České republiky; prosinec 2001.
- 4 Metodický návod pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb; Ministerstvo zdravotnictví – hlavní hygienik ČR; listopad 2010.

### 1.2 Související předpisy

- 1 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ze dne 24. srpna 2011 ve znění pozdějších předpisů.
- 2 Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ze dne 14. července 2000 včetně novelizace zákonem č. 274/2003 Sb., ze dne 7. srpna 2003, zákonem č. 392/2005 Sb., ze dne 27. září 2005 a zákonem č. 267/2015 Sb., ze dne 16. září 2015.
- 3 Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy, RNDr. Miloš Liberko a kol.; edice PLANETA 2005.
- 4 Metodika měření hluku silniční dopravy - Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy. Ing. Jan Kozák, CSc., RNDr. Miloš Liberko. Praha; listopad 1995.

## 2 Seznam použitých zkratk a symbolů

$L_{A\text{ eq},T}$	/dB/	- ekvivalentní hladina akustického tlaku vážená filtrem A
$L_{pA\text{ max}}$	/dB/	- maximální hladina akustického tlaku vážená filtrem A
$L_{A\text{ max}}$	/dB/	- výsledná maximální hladina akustického tlaku A pro danou místnost včetně rozšířené nejistoty měření
$L_{pA\text{ min}}$	/dB/	- minimální hladina akustického tlaku vážená filtrem A
$L_{AN,T}$	/dB/	- procentní (distribuční) hladina akustického tlaku A překročená v N% doby z měřeného časového intervalu T)
$K_{DZ}$	/dB/	- korekce na dopadající zvuk
CHVePS		- chráněný venkovní prostor staveb (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., ve znění novely tohoto zákona)
OA, NA, LNA		- osobní automobily, nákladní automobily, lehké nákladní automobily (dodávky) (uváděno u výsledků sčítání dopravy při měření)
NS		- návěsové soupravy

## 3 Seznam použitých měřidel

### 3.1 Základní měřidla

Zvukoměr:	CR: 171B, v. č. G066551, ověř. list 8012-OL-10222-15 z 25. 6. 2015, platnost do 24. 6. 2017
Mikrofon:	UK 224, v. č. 20046572, ověř. list 8012-OL-10223-15 z 18. 6. 2015, platnost do 17. 6. 2017

Třída přesnosti měřidel: 1 (pásmové filtry ověřeny pro kmitočtová pásma 1/3-okt. v rozsahu 16 Hz -16 kHz)  
 Akustický kalibrátor: CR:515, v. č. 65804, kalibr. list 8012-KL-10224-15 z 18. 6. 2015, platnost do 18. 6. 2017  
 Výrobce přístrojů: CIRRUS, GB

### 3.2 Pomocná měřidla

Stáčecí metr: JOBI, i. č. SM-145-06, kalibr. list KL-P06892/2016, kalibrace 29. 6. 2016, platnost do 28. 6. 2026  
 Commetr: C 3120, v. č. 08900341, kalibr. list 9288F/08, kalibrace 8. 12. 2008, platnost do 7. 12. 2018  
 Anemometr EXTECH: 45158, v. č. 09596, kalibr. list 5012-KL-RS079-08, kalibrace 27. 10. 2008, platnost do 26. 10. 2018

## 4 Použitá metodika měření

### 4.1 Metodika měření

Měření proběhlo na měřicím místě MM1 po dobu 24 hodin. Ukládání hodnot do paměti přístrojů bylo v 30 minutových intervalech. Po dobu měření hluku byla zaznamenávána intenzita dopravy na hodnoceném úseku komunikace II/602, ulice Pražská, Bosonohy. Byly porovnány intenzity sečtené během měření s intenzitami získanými z údajů Ředitelství silnic a dálnic ČR a na základě toho byly výsledky měření vyhodnoceny.

V této zprávě jsou vypsány přehledně nejdůležitější údaje; podrobnější informace jsou uloženy v databázi laboratoře Akusting. Údaje o průměrné intenzitě dopravy, byly převzaty ze sčítání dopravy poskytnutého Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a. s. (sčítání dopravy v roce 2010) a přepočteny pomocí koeficientů na aktuální rok 2016; vše je shrnuto v tabulce 1.

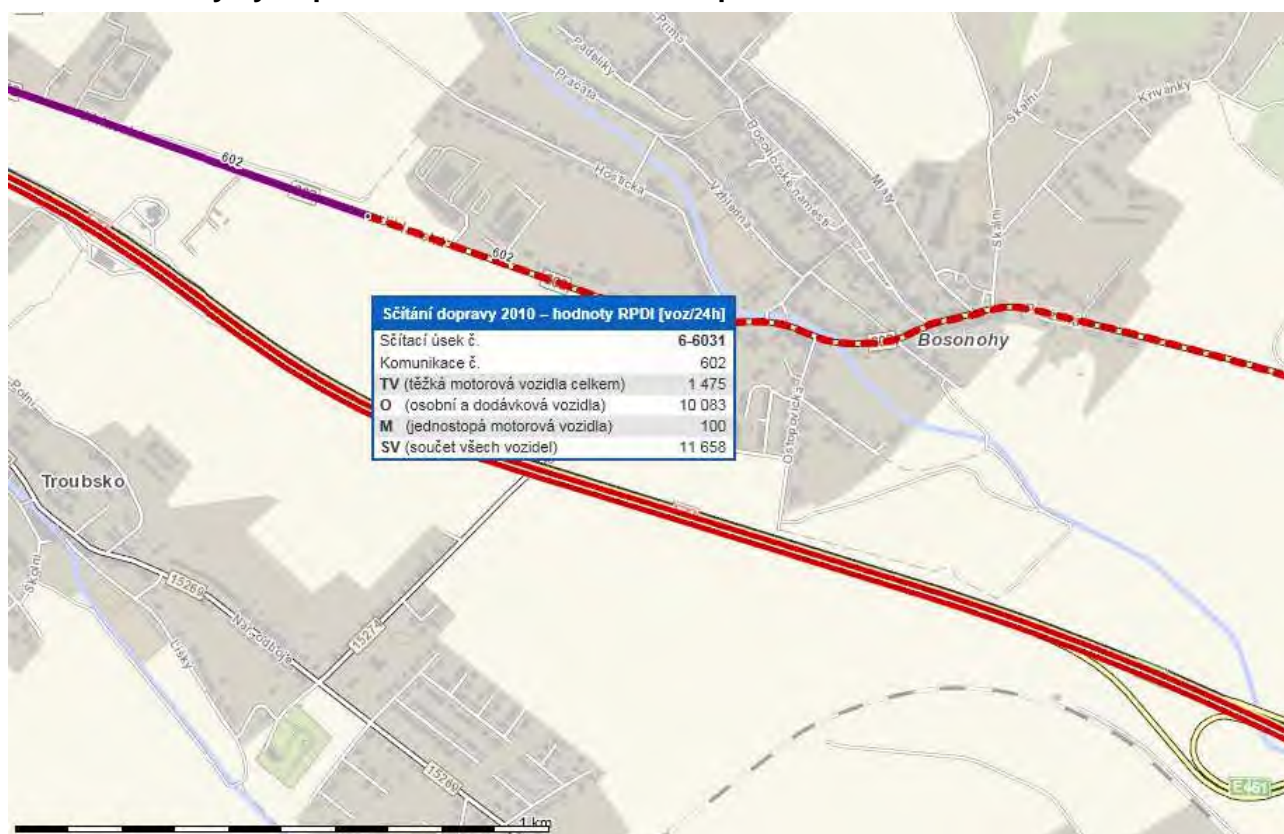
**Tab. 1: Intenzita dopravy na II/602 – úsek 6-6031**

Intenzity dopravy **převzaté z [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)**, sčítání z roku 2010 a přepočtené pro rok 2016:

II/602 Sč.úsek.: 6-6031	Sčítání 2010			
	OA	NA	NS	Celkem
24 h	10183	1335	140	11658
Den (6 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup> )	9494	1215	125	10834
Noc (22 <sup>00</sup> - 6 <sup>00</sup> )	689	120	15	824
II/602 Sč.úsek.: 6-6031	Přepočet pro rok 2016			
	OA	NA	NS	Celkem
Koef. přepočtu	1,11	1,01	1,01	
24 h	11303	1348	141	12793
Den (6 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup> )	10538	1227	126	11892
Noc (22 <sup>00</sup> - 6 <sup>00</sup> )	765	121	15	901

Dálnice D1 v úseku Kývalka – Brno je **od začátku roku 2016 bez poplatku**, což příznivě ovlivňuje intenzity na silnici II/602. Naopak pokud se vytvoří na dálnici D1 kolona, je silnice II/602 řidiči využívána jako objízdná trasa.

Obr. 1: Grafický výstup z www.rsd.cz s intenzitami pro rok 2010



Obr. 2: Situace v místě měření – měřicí bod MM1



## 4.2 Základní nastavení přístrojů

K měření byl použit zvukoměr s 1/3 oktávovým filtrem Cirrus, typ 171B.

Měřicí přístroj byl na začátku a na konci měření přezkoušen kalibrátorem. Na mikrofonu byl nasazen kryt proti větru.

Nastavení mikrofonů:           FRONTAL (čelní dopad zvuku)           Časová konstanta: FAST

## 4.3 Měřené veličiny

Hlavní měřené veličiny:

- ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$ ,  $L_{A\text{ eq,T}}$

Doplňující měřené veličiny:

- maximální hladina akustického tlaku  $A$ ,  $L_{pA\text{ max}}$
- minimální hladina akustického tlaku  $A$ ,  $L_{pA\text{ min}}$
- distribuční hladiny  $L_{A90,T}$

## 4.4 Stanovené hodnoty

Hlavní deskriptor hluku:

- průměrná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$ ,  $\bar{L}_{A\text{ eq,T}}$

Při měření hluku hodnocených zdrojů byly vyloučeny všechny rušivé zdroje, které nesouvisely se zadaným úkolem (např. výstražné houkání sanitek, průlet vrtulníku a letadla apod.).

## 4.5 Zkušební podmínky

### 4.5.1 Charakteristika prostoru

Silnice II/602 je hlavním průtahem městskou částí Brno – Bosonohy. Podle dodaných podkladů byl hygienický limit nejvíce překračován na ulici Pražské v úseku Troubská – konec obytné zástavby od Brna. Komunikace je v posuzovaném úseku obousměrná, vesměs s oboustrannou řadovou zástavbou 1-2podlažích rodinných domů.

### 4.5.2 Charakteristika měřených zdrojů

Dopravní hluk z provozu na pozemních komunikacích v okolí, převládá hluk z komunikace II/602. Nejvyšší dovolená rychlost byla v obci na omezenou dobu pro účely měření hluku snížena na  $40\text{ km.h}^{-1}$ .

### 4.5.3 Povaha hluku

Proměnný dopravní hluk. Zjištěné intenzity dopravy jsou uvedeny u výstupů z měření.

### 4.5.4 Zbytkový hluk (hluk pozadí)

Zbytkový hluk nebyl v průběhu měření zjišťován. Hladiny  $L_{pA\text{ min}}$  a  $L_{A90,T}$  vypovídají o jeho dostatečném odstupu.

### 4.5.5 Umístění mikrofonu

Měřicí místo MM1 bylo zvoleno ve vzdálenosti 2 m od uliční fasády RD Pražská 226/104, ve výšce 2 m nad terénem (ve středu okna). Zvolené místo odpovídá nejvíce zatíženému výpočtovému bodu V16 v hlukové studii z 10/2015 (Ecological Consulting a.s.).

### 4.5.6 Klimatické podmínky

21. – 22. září 2016	Denní doba	Noční doba
Teplota vzduchu:	$t = (7 - 17) ^\circ\text{C}$	$t = (7 - 11) ^\circ\text{C}$
Vlhkost vzduchu:	$\varphi = (54 - 100) \%$	$\varphi = (90 - 100) \%$
Rychlost větru:	$v = (0 - 1) \text{ m.s}^{-1}$	$v = (0 - 1) \text{ m.s}^{-1}$

## 5 Určení hlukových limitů

### 5.1 Limitní hlukové hodnoty z dopravy po pozemních komunikacích

#### 5.1.1 Chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb

Určujícím ukazatelem hluku je (podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., vč. změny č. 217/2016 Sb., část třetí: Hluk v chráněných vnitřních prostorech staveb, v chráněných venkovních prostorech staveb a chráněném venkovním prostoru, § 12: Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru), ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$ .

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  stanoví pro celou denní ( $L_{Aeq,16h}$ ) a celou noční dobu ( $L_{Aeq,8h}$ ).

Limity ve venkovním prostoru je třeba dodržet v místech, které jsou stanoveny § 30 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění novely tohoto zákona:

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významným z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Pro ostatní stavby (mimo lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní) platí:

Pro hluk z dopravy na drahách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu §7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 55 / 45$  dB

Pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích a pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 60 / 50$  dB

Pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 70 / 60$  dB

**Komentář k časově omezenému povolení:** Měření hluku bylo prováděno za účelem splnění podmínek časově omezeného povolení č.j. KHSJM 515855/2016/BM/HOK ze dne 11.4.2014. V dokumentu je stanoveno maximální možné překročení hygienického limitu 70/60 dB pro posuzovaný úsek komunikace II/602. Pro úsek komunikace v části ul. Pražská v úseku Troubská – konec obytné zástavby od Brna platí max. nedodržení limitu 70 dB pro denní dobu ve výši 3 dB a max. nedodržení limitu 60 dB pro noční dobu ve výši 6 dB. Pro daný úsek komunikace tak platí limit ve výši:

Denní / noční doba (6 – 22 / 22 - 6 h) :  $L_{Aeq,T} = 73 / 66$  dB

Uvedené časově omezené povolení platí do 30.12.2020 včetně.

Pozn: Hygienické limity zde uvedené, jsou vyjádřeny obecně a slouží pro základní informaci – ze strany zpracovatele se jedná pouze o návrh. Určení příslušných hygienických limitů, které se vztahují k danému chráněnému venkovnímu prostoru nebo chráněnému venkovnímu prostoru staveb, je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

**Komentář:** V nařízení vlády č. 217/2016 Sb Sb., § 20, je uvedeno následující konstatování: „Výsledná hodnota hladiny akustického tlaku A prokazatelně nepřekračuje hygienický limit, jestliže výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku A po odečtení hodnoty kombinované rozšířené nejistoty je rovna nebo je nižší než hygienický limit“. To znamená, že pro konstatování prokazatelného překročení limitu musí být překročen stanovený limit s připočtenou nejistotou.

## 6 Výsledky měření hluku

### 6.1 Místa měření

**MM1** 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofonu 2 m

Obr. 4: Fotografie místa měření **MM1**



### 6.2 Nejistota měření

#### 6.2.1 Hluk z dopravy

Pro technickou třídu přesnosti se uvádí největší směrodatná odchylka  $\sigma = 2$  dB. Nejistotu měření stanovujeme na  $\pm 2$  dB.

### 6.3 Hladiny akustického tlaku A

V následujících tabulkách jsou uvedeny hodnoty naměřené v jednotlivých časových intervalech.

**MM1** 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofonu 2 m  
**NOČNÍ DOBA**

Paměť	Čas spuštění	Interval T (s)	$L_{A\ eq,T}(dB)$	$L_{pAmax}(dB)$	$L_{pAmin}(dB)$	$L_{A90,T}(dB)$
178	21.9.2016 22:00	0:30:00	65,2	78,6	37,6	42,1
179	21.9.2016 22:30	0:30:00	66,0	89,3	36,8	40,2
180	21.9.2016 23:00	0:30:00	63,1	82,8	34,8	38,0
181	21.9.2016 23:30	0:30:00	61,3	84,0	35,0	38,3
182	22.9.2016 0:00	0:30:00	62,2	85,2	33,2	37,3
183	22.9.2016 0:30	0:30:00	57,0	81,4	29,1	32,6
184	22.9.2016 1:00	0:30:00	58,0	82,3	30,2	32,1
185	22.9.2016 1:30	0:30:00	58,2	80,5	32,5	34,9
186	22.9.2016 2:00	0:30:00	56,8	83,2	33,0	35,3
187	22.9.2016 2:30	0:30:00	57,4	84,8	35,9	38,1
188	22.9.2016 3:00	0:30:00	58,8	81,2	33,9	37,4
189	22.9.2016 3:30	0:30:00	61,5	86,5	35,3	38,0
190	22.9.2016 4:00	0:30:00	63,1	84,5	39,1	41,3
191	22.9.2016 4:30	0:30:00	65,5	87,1	40,5	42,9
192	22.9.2016 5:00	0:30:00	66,8	87,5	40,7	44,2
193	22.9.2016 5:30	0:30:00	70,4	93,5	42,4	50,2
<b>Průměrná <math>L_{A\ eq,8h}</math></b>			<b>63,8</b>			



**MM1 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofonu 2 m**
**DENNÍ DOBA**

Paměť	Čas spuštění	Interval T (s)	$L_{A\ eq,T}(dB)$	$L_{pAmax}(dB)$	$L_{pAmin}(dB)$	$L_{A90,T}(dB)$
194	22.9.2016 6:00	0:30:00	70,7	95,2	47,5	52,9
195	22.9.2016 6:30	0:30:00	73,7	97,5	50,2	59,6
196	22.9.2016 7:00	0:30:00	73,7	94,1	49,7	60,6
197	22.9.2016 7:30	0:30:00	73,7	92,7	46,7	60,8
150	21.9.2016 8:00	0:30:00	74,4	91,2	48,8	59,7
151	21.9.2016 8:30	0:30:00	73,8	89,4	47,6	58,2
152	21.9.2016 9:00	0:30:00	75,0	102,5	48,7	59,3
153	21.9.2016 9:30	0:30:00	75,0	95,0	43,6	58,2
154	21.9.2016 10:00	0:30:00	76,1	97,5	46,6	61,5
155	21.9.2016 10:30	0:30:00	75,7	93,2	49,6	62,6
156	21.9.2016 11:00	0:30:00	75,4	93,2	47,0	59,2
157	21.9.2016 11:30	0:30:00	74,7	91,6	47,9	57,6
158	21.9.2016 12:00	0:30:00	72,9	88,8	42,6	55,0
159	21.9.2016 12:30	0:30:00	72,9	92,1	43,5	57,2
160	21.9.2016 13:00	0:30:00	72,6	92,7	43,0	56,5
161	21.9.2016 13:30	0:30:00	72,4	89,3	41,2	54,7
162	21.9.2016 14:00	0:30:00	73,1	98,7	45,7	57,1
163	21.9.2016 14:30	0:30:00	73,3	93,2	49,4	57,8
164	21.9.2016 15:00	0:30:00	73,2	93,2	48,4	59,1
165	21.9.2016 15:30	0:30:00	72,9	90,8	50,5	59,8
166	21.9.2016 16:00	0:30:00	73,4	97,9	47,4	58,1
167	21.9.2016 16:30	0:30:00	72,5	91,7	48,4	58,1
168	21.9.2016 17:00	0:30:00	72,0	89,8	48,7	58,0
169	21.9.2016 17:30	0:30:00	71,8	84,8	48,7	58,9
170	21.9.2016 18:00	0:30:00	72,5	90,7	51,6	57,8
171	21.9.2016 18:30	0:30:00	72,5	89,1	41,8	57,6
172	21.9.2016 19:00	0:30:00	70,7	90,2	46,6	53,5
173	21.9.2016 19:30	0:30:00	70,2	85,9	26,6	53,3
174	21.9.2016 20:00	0:30:00	70,0	85,6	45,2	50,6
175	21.9.2016 20:30	0:30:00	69,2	87,3	43,4	48,0
176	21.9.2016 21:00	0:30:00	67,7	85,2	39,3	45,8
177	21.9.2016 21:30	0:30:00	66,2	83,1	37,8	41,7
<b>Průměrná <math>L_{A\ eq,16h}</math></b>			<b>73,1</b>			

Pozn.: Zeleně prosvětlené jsou buňky, kdy jsou výsledky měření ovlivněny drobným deštěm a mokrou silnicí.

## 6.4 Intenzity dopravy

Během měření bylo souběžně prováděno sčítání dopravy na hodnoceném úseku komunikace II/602. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 2: II/602 – úsek 6-6031- intenzity dopravy během měření hluku

datum	čas	OA	LNA	NA	datum	čas	OA	LNA	NA
21.9.2016	22 <sup>00</sup> -22 <sup>30</sup>	87	1	1	22.9.2016	6 <sup>00</sup> -6 <sup>30</sup>	247	8	12
21.9.2016	22 <sup>30</sup> -23 <sup>00</sup>	46	2	8	22.9.2016	6 <sup>30</sup> -7 <sup>00</sup>	424	24	22
21.9.2016	23 <sup>00</sup> -23 <sup>30</sup>	42	2	1	22.9.2016	7 <sup>00</sup> -7 <sup>30</sup>	492	20	25
21.9.2016	23 <sup>30</sup> -24 <sup>00</sup>	19	1	1	22.9.2016	7 <sup>30</sup> -8 <sup>00</sup>	498	28	29
22.9.2016	0 <sup>00</sup> -0 <sup>30</sup>	17	3	3	21.9.2016	8 <sup>00</sup> -8 <sup>30</sup>	378	12	34
22.9.2016	0 <sup>30</sup> -1 <sup>00</sup>	17	1	0	21.9.2016	8 <sup>30</sup> -9 <sup>00</sup>	433	15	26
22.9.2016	1 <sup>00</sup> -1 <sup>30</sup>	14	1	1	21.9.2016	9 <sup>00</sup> -9 <sup>30</sup>	410	61	46
22.9.2016	1 <sup>30</sup> -2 <sup>00</sup>	7	0	1	21.9.2016	9 <sup>30</sup> -10 <sup>00</sup>	390	58	55
22.9.2016	2 <sup>00</sup> -2 <sup>30</sup>	3	0	3	21.9.2016	10 <sup>00</sup> -10 <sup>30</sup>	436	60	79
22.9.2016	2 <sup>30</sup> -3 <sup>00</sup>	7	1	1	21.9.2016	10 <sup>30</sup> -11 <sup>00</sup>	484	51	67
22.9.2016	3 <sup>00</sup> -3 <sup>30</sup>	8	2	5	21.9.2016	11 <sup>00</sup> -11 <sup>30</sup>	387	47	67
22.9.2016	3 <sup>30</sup> -4 <sup>00</sup>	15	1	3	21.9.2016	11 <sup>30</sup> -12 <sup>00</sup>	430	27	57
22.9.2016	4 <sup>00</sup> -4 <sup>30</sup>	26	8	4	21.9.2016	12 <sup>00</sup> -12 <sup>30</sup>	370	39	32
22.9.2016	4 <sup>30</sup> -5 <sup>00</sup>	38	5	11	21.9.2016	12 <sup>30</sup> -13 <sup>00</sup>	338	25	44
22.9.2016	5 <sup>00</sup> -5 <sup>30</sup>	83	4	10	21.9.2016	13 <sup>00</sup> -13 <sup>30</sup>	369	28	35
22.9.2016	5 <sup>30</sup> -6 <sup>00</sup>	178	9	15	21.9.2016	13 <sup>30</sup> -14 <sup>00</sup>	358	33	41
	<b>Σ</b>	607	41	68	21.9.2016	14 <sup>00</sup> -14 <sup>30</sup>	411	43	41
					21.9.2016	14 <sup>30</sup> -15 <sup>00</sup>	440	31	39
					21.9.2016	15 <sup>00</sup> -15 <sup>30</sup>	454	37	31
					21.9.2016	15 <sup>30</sup> -16 <sup>00</sup>	500	26	31
					21.9.2016	16 <sup>00</sup> -16 <sup>30</sup>	484	20	22
					21.9.2016	16 <sup>30</sup> -17 <sup>00</sup>	476	16	24
					21.9.2016	17 <sup>00</sup> -17 <sup>30</sup>	496	19	17
					21.9.2016	17 <sup>30</sup> -18 <sup>00</sup>	453	15	17
					21.9.2016	18 <sup>00</sup> -18 <sup>30</sup>	421	6	4
					21.9.2016	18 <sup>30</sup> -19 <sup>00</sup>	354	3	7
					21.9.2016	19 <sup>00</sup> -19 <sup>30</sup>	257	14	9
					21.9.2016	19 <sup>30</sup> -20 <sup>00</sup>	242	6	8
					21.9.2016	20 <sup>00</sup> -20 <sup>30</sup>	150	2	6
					21.9.2016	20 <sup>30</sup> -21 <sup>00</sup>	126	1	8
					21.9.2016	21 <sup>00</sup> -21 <sup>30</sup>	104	2	4
					21.9.2016	21 <sup>30</sup> -22 <sup>00</sup>	88	1	2
						<b>Σ</b>	11900	778	941

V následující tabulce 3 je uvedeno srovnání intenzit dopravy z oficiálního sčítání ŘSD a intenzit přepočtených ze sčítání během měření. Intenzity dopravy ŘSD pochází ze sčítání v r. 2010 a byly na r. 2016 přepočítány pomocí výhledových koeficientů.

**Tab. 3: II/602 – úsek 6-6031– porovnání intenzit dopravy**

Interval	2016 – oficiální sčítání ŘSD – přepočet z r. 2010 pomocí výhledových koeficientů		2016 – sčítání během měření 21. - 22. září 2016	
	OA	NA	OA	NA
DEN (6 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup> )	10538	1353	11900	1719
NOC (22 <sup>00</sup> - 6 <sup>00</sup> )	765	136	607	109
<b>Celkem za 24 h</b>	<b>11303</b>	<b>1490</b>	<b>12507</b>	<b>1828</b>

### **Komentář:**

Jak vyplývá z tabulky č. 3 – intenzity dopravy v denní době během měření hluku byly vyšší než intenzity dopravy získané z oficiálního sčítání dopravy dle ŘSD. Naopak v noční době byly při měření hluku 21. – 22. 9. 2016 zjištěny intenzity dopravy nižší než přepočtené intenzity z oficiálního sčítání dopravy ŘSD. To může být způsobeno např. tím, že přepočet na rok 2016 vychází ze sčítání v roce 2010, kdy byl pravděpodobně úsek dálnice D1 exit Brno západ – Kývalka ještě zpoplatněn. Intenzita dopravy na silnici II/602 je v každém případě ovlivňována aktuální dopravní situací na dálnici D1.

K výsledkům porovnání intenzit dopravy uvádíme následující: Poslední oficiální sčítání dopravy pro Ředitelství silnic a dálnic proběhlo v roce 2010. Oficiální intenzitu dopravy pro aktuální rok tak lze vypočítat pouze pomocí výhledových koeficientů růstu dopravy. Tyto koeficienty počítají s jakýmsi průměrným celorepublikovým nárůstem dopravy, nezohledňují však aktuální vývoj situace v dopravě na konkrétním místě. Od roku 2010 tak mohlo na silnici II/602 vlivem různých okolností dojít ke změně tras kamionové i osobní dopravy a tím ke změně složení dopravního proudu na posuzovaném úseku komunikace. Především je dálnice D1 v úseku Kývalka – Brno **od začátku roku 2016 bez poplatku**, což by mělo příznivě ovlivňovat intenzity na silnici II/602.

## **7 Rozbor a shrnutí výsledků měření**

Dle normy CSN ISO 1996-2 lze u měřicích bodů ve venkovním prostoru uplatnit korekci na dopadající hluk. Výše korekce se stanovuje dle kritérií B.1 až B.6 a je uvedena v příloze B.3. Pokud podmínky nejsou splněny, použije se korekce +2 dB, pokud jsou podmínky splněny, použije se maximální korekce +3 dB. Korekce se odečte od výsledné hodnoty hladiny akustického tlaku A změřené v daném hodnoceném místě.

Níže uvedený rozbor stanovuje, jakých hodnot hluku je na jednotlivých místech dosaženo:

- **limit je prokazatelně nepřekročen** (naměřená hladina minus nejistota měření je rovna nebo nižší než limit);
- **limit je prokazatelně překročen** (naměřená hladina minus nejistota měření je vyšší než limit).

## 7.1 MM1: 2 m před fasádou RD Pražská 226/104, výška mikrofonu 2 m

### Chráněný venkovní prostor staveb – denní doba

CHVePS: Ekvivalentní hladina akustického tlaku A:	$L_{Aeq,16h}$	=	73,1 dB
Korekce na dopadající zvuk:	$K_{DZ}$	=	-2,0 dB
Výsledná ekv. hladina akustického tlaku A po korekci na dopadající zvuk:	$L_{Aeq,16h}$	=	<b>(71,1 ± 2,0) dB</b>

#### Hodnocení:

**Limit 73 dB** pro denní dobu pro chráněný venkovní prostor staveb stanovený KHS v rámci časově omezeného povolení pro tento úsek silnice II/602 **je prokazatelně nepřekročen.**

Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích **s korekcí na starou hlukovou zátěž** pro denní dobu pro chráněný venkovní prostor staveb **ve výši 70 dB je prokazatelně nepřekročen.**

### Chráněný venkovní prostor staveb – noční doba

CHVePS: Ekvivalentní hladina akustického tlaku A:	$L_{Aeq,8h}$	=	63,8 dB
Korekce na dopadající zvuk:	$K_{DZ}$	=	-2,0 dB
Výsledná ekv. hladina akustického tlaku A po korekci na dopadající zvuk:	$L_{Aeq,8h}$	=	<b>(61,8 ± 2,0) dB</b>

#### Hodnocení:

**Limit 66 dB** pro denní dobu pro chráněný venkovní prostor staveb stanovený KHS v rámci časově omezeného povolení pro tento úsek silnice II/602 **je prokazatelně nepřekročen.**

Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích **s korekcí na starou hlukovou zátěž** pro noční dobu pro chráněný venkovní prostor staveb **ve výši 60 dB je prokazatelně nepřekročen.**

#### Hodnocení vlivu snížení rychlosti dopravním značením:

Podrobným porovnáním výsledků měření z protokolu 65A/16 a 65B/16 lze dospět k závěru, že **snížení nejvýše dovolené rychlosti z 50 km.h<sup>-1</sup> na 40 km.h<sup>-1</sup> nemá na hluk v CHVePS pozitivní vliv** (spíše naopak). Porovnáme-li totiž výsledky měření hluku v intervalech, kdy byly porovnatelné intenzity dopravy v obou etapách měření (např. 4<sup>30</sup> – 5<sup>00</sup> nebo 7<sup>30</sup> - 8<sup>00</sup>), jsou výsledky měření v případě snížené rychlosti o 0,2 až 0,5 dB vyšší.

**Krajský soud v Brně**

Rooseveltova 16

601 95 Brno

Ke sp. zn. 29 A 85/2016

V Brně dne 26. května 2017

**ŽALOBCE:**

[REDACTED]

**ŽALOVANÝ:**

**Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje**

se sídlem Brno, Jeřábkova 4, PSČ 602 00

**OSOBA ZÚČASTNĚNÁ NA ŘÍZENÍ:**

**Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, IČO 70932581,**  
se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, Veverí, 602 00 Brno, zapsaná v obchodním rejstříku  
vedeném u Krajského soudu v Brně, oddíl Pr, vložka 287, zastoupen

[REDACTED]

**DOPLNĚNÍ VYJÁDŘENÍ OD OSOBY ZÚČASTNĚNÉ NA ŘÍZENÍ**

Elektronicky  
přílohy dle textu

[REDACTED]

[REDACTED]

I.

REKAPITULACE SOUDNÍHO ŘÍZENÍ

Společnost **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje**, IČO 70932581, se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 602 00 Brno, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Brně, oddíl Pr, vložka 287, zastoupena [REDAKCE] (dále jako „**SUS JMK**“ nebo „**Osoba zúčastněná na řízení**“) využila dne 9. 3. 2017 svého práva a přihlásila se do shora specifikovaného řízení jako osoba zúčastněná na řízení.

Současně daný den učinila vyjádření se ke sporu mezi Žalobcem a Žalovanou. SUS JMK na tomto místě v plném rozsahu odkazuje na své vyjádření ze dne 9. 3. 2017.

Důkazy:

- Soudním spisem č. j. 29 A 85/2016;
- S výhradou dalších důkazů;

II.

DOPLNĚNÍ VYJÁDŘENÍ OSOBY ZÚČASTNĚNÉ NA ŘÍZENÍ VE VĚCI

SUS JMK tímto doplňuje své vyjádření ze dne 9. 3. 2017 směrem k aktivní legitimaci Žalobce. Ve vyjádření ze dne 9. 3. 2017 konkrétně SUS JMK uvedla: „*Konečně se SUS JMK se vyjadřuje též k otázce aktivní legitimace Žalobce k podání žaloby. Žalobce ve svém podání uvádí, že je aktivně legitimován, přičemž uvádí, že vystavení nadlimitního hluku samo o sobě představuje závažný zásah do ústavně zaručených práv dotčených vlastníků, jakož i má zásadní dopad na lidské zdraví a celou řadu dalších aspektů lidského života jako pracovní aktivitu apod. Konečně Žalobce odkazuje na judikaturu ESLP, dle níž představuje zásah do práv stěžovatele situace, kdy stát nebyl schopen efektivně ochránit stěžovatele proti důsledkům nadlimitního hlukového zatížení. V konkrétním případě byl naměřen hluk z dopravy ve výši 69,0 dB a 67,1 dB v denní době, což je méně než v tomto posuzovaném případě. SUS JMK je názoru, že Žalobce není v daném případě aktivně legitimován. Žalobce totiž toliko tvrdí teoreticky v úvahu možné důsledky nadlimitního hluku. Hovoří však v rovině tvrzení, nikoliv v důkazní rovině. To platí zejména o tvrzeních týkajících se lidského zdraví a dále v rovině tvrzení o snížené hodnotě nemovitosti. Tuto skutečnost musí Žalobce prokázat. Konečně, argumentace rozsudky ESLP není dle názoru SUS JMK přílehavá, když prosté porovnání naměřených hlukových limitů bez bližšího zkoumání celkové situace včetně i v minulosti proběhnuvších řízení neobstojí.*“

SUS JMK na tomto místě cituje závěry judikatury Ústavního soudu, konkrétně nálezy Ústavního soudu ze dne 11. 1. 2011, sp. zn. I. ÚS 451/11, dle něhož: „*Právní úprava tzv. sousedského práva (de lege lata v § 127 obč. zákoníku) představuje regulaci kolize dvou (více) subjektivních práv, typicky práv vlastnických. V takové situaci je nutnou podmínkou konečného rozhodnutí sporu využití všech možností minimalizace zásahu do některého z nich. Tento příkaz k optimalizaci lze normativně odvodit z čl. 4 odst. 4 Listiny, podle kterého základních práv a svobod musí být šetřeno při používání ustanovení o mezích základních práv a svobod, tudíž analogicky rovněž v případě jejich omezení v důsledku jejich vzájemné kolize (srov. nálezy Ústavního soudu sp.zn. Pl. ÚS 41/02 a Pl. ÚS 34/04). Při aplikaci právní úpravy sousedského práva při kolizi dvou vlastnických práv je nezbytné zohlednit že ustanovení § 127 obč. zákoníku*“

je na úrovni jednoduchého práva výronem regulace vlastnického práva v Listině základních práv a svobod, především v jeho sociálně ekonomickém pojetí vyjádřeném lapidárně převzetím tzv. Hedemannovy koncepce v čl. 11 odst. 3 Listiny: "Vlastnictví zavazuje.", s navazujícím zákazem jeho zneužití na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. **Zákonodárce, resp. ústavodárce, tak respektoval nepopíratelný poznatek, že vlastnictví neznamená absolutní svobodu vlastníka při výkonu jednotlivých oprávnění tvořících obsah vlastnického práva, ale že vlastníková svoboda je vymezena zákonem, že vlastnictví lze vykonávat jen v jeho mezích. Tato hlediska obecné soudy nezohlednily v posuzované věci, neboť nedostatečně vzaly v úvahu specifika obecného užívání místní pozemní komunikace ve vlastnictví obce a důsledky automobilového provozu na její okolí, a tím nerespektovaly podmínku pro rozlišení přípustných a nepřípustných zásahů do vlastnického práva, tj. "míru přiměřenou poměrům". Tato podmínka, z pohledu testu proporcionality, je souladná s ústavními principy omezení základního práva na ochranu majetku. Ústavní soud má tedy za to, že obecné soudy v situaci kolize dvou základních práv neodůvodněně preferovaly ochranu vlastnického práva vedlejších účastníků, jako vlastníků nemovitostí bezprostředně sousedících s pozemní komunikací, čímž současně zasáhly ústavně nekonformním způsobem do vlastnického práva stěžovatele. Pro danou věc je též právně významné, že obec, jakožto vlastník místní komunikace, je povinna strpět obecné užívání této komunikace bez možnosti regulovat provoz na ní. Takové oprávnění náleží (s výjimkami stanovenými v § 24 odst. 8 zák. č. 13/1997 Sb. týkajících se případů, kdy hrozí nebezpečí z prodlení) - a to i v případě uzavření či částečného uzavření místní komunikace ve smyslu § 24 odst. 2 tohoto zákona, příslušnému silničnímu správnímu úřadu; s vlastníkem pozemní komunikace je žádost o uzavírku pouze projednána. Analogicky lze poukázat na vyloučení odpovědnosti obce za škody vyplývající z provozu na pozemních komunikacích, jež je přímo zakotveno v § 27 odst. 4 zák. č. 13/1997 Sb., podle něhož platí, že vlastník dálnice, silnice, místní komunikace nebo chodníku odpovídá podle obecných právních předpisů vlastníkům sousedních nemovitostí za škody, které jim vznikly v důsledku stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto komunikací; neodpovídá však za škody vzniklé vlastníkům sousedních nemovitostí v důsledku provozu na těchto pozemních komunikacích. S přihlédnutím k těmto skutečnostem je pojmově vyloučeno, aby vlastníkově pozemní komunikace byla uložena povinnost zdržet se rušení hlukem pocházejícím z provozu na ní "mechanickou" aplikací § 127 obč. zákoníku."**

Byť se citované rozhodnutí dotýká primárně nároků stěžovatele soukromoprávní povahy, některé závěry jsou použitelné též v této věci. Především je to nutnost poměřovat existující kolizi vlastnických práv. Současně je to však také možnost jednotlivce domáhat se ochrany svého vlastnického práva. V daném případě lze analogicky tuto skutečnost uvést k tomu, že správní žalobu je oprávněn podat ten, kdo byl krácen na svých právech příslušným rozhodnutím, v tomto případě rozhodnutí Žalované.

Ke shora uvedenému je nutné dodat časový sled událostí. Dle příslušného listu vlastnictví došlo k nabytí vlastnického práva Žalobce k dotčené nemovitosti, v níž bydlí, v roce 2004, konkrétně na základě kupní smlouvy ze dne 29. 4. 2004, právní účinky ke dni 30. 4. 2004. Lze se důvodně domnívat, že Žalobce využil určitého časového období před samotnou realizací koupě ke zjišťování podrobností o dané lokalitě. Jinými slovy se jeví málo pravděpodobným, že realizaci takto významnému úkonu, kterým koupě rodinného domu bezpochyby je, učinil „ze dne na den“. **Pokud tedy Žalobce učinil přípravu před koupí nemovitosti, potom bezpochyby musel nabýt povědomí o tom, že kupuje nemovitost v místě, které bezprostředně sousedí s dálnicí**

**D1 a velmi frekventovanou silnicí č. II/602.** Povědomost Žalobce s takovým stavem je patrná z komunikace mezi ním a SUS JMK, v níž uvádí, že k údajnému překračování hlukových limitů v dané lokalitě, způsobených frekventovaným provozem na zmíněných pozemních komunikacích, dochází již od roku 2001.

Důkazy:

- Mailovou komunikací Žalobce se SUS JMK;
- List vlastnictví k nemovitosti;
- S výhradou dalších důkazů;

Optikou shora citovaného rozhodnutí je tak nutné posuzovat, do jaké míry byl vlastně Žalobce krácen na svých právech, když vlastnické právo není bezbřehé a vždy je nutné je posuzovat s dalšími právy. Přitom je třeba posuzovat konkrétní okolnosti případu, např. skutečnost, zda se Žalobce přestěhoval do místa s výraznými imisemi z dopravy či nikoliv. **SUS JMK je názoru, že případné překračování hlukových limitů, avšak v souladu s příslušnými rozhodnutími příslušným orgánů státní správy, tj. daný projednávaný případ, není jednak zásah do vlastnického práva Žalobce nad míru přiměřenou poměrům a jednak se nejedná o krácení na právech Žalobce tak, jak úspěšné podání správní žaloby podmiňuje zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném znění.** Z tohoto důvodu také namítá SUS JMK nedostatek aktivní legitimace Žalobce.

Konečně SUS JMK odkazuje na judikaturu Nejvyššího soudu ČR, konkrétně rozhodnutí ze dne 28. 1. 2015, sp. zn. 22 Cdo 636/2014, dle něhož: *„Důležitým vodítkem pro posouzení, zda jde o imisi (§ 1013 odst. 1 ObčZ), je zjištění, že rušení přesahuje limity uvedené ve veřejnoprávních předpi-sech; jestliže však příslušný státní orgán udělí v rámci své pravomoci výjimku umožňující překročení těchto limitů, nejde z hlediska veřejného práva o nepovolený výkon vlastnického práva a samotná okolnost, že rušení přesahuje uvedené limity, nestačí pro vyslo-ve--ní závěru, že jde o rušení nad míru přiměřenou poměrům.“*

SUS JMK tak, byť není v pozici Žalované, nýbrž toliko v pozici osoby zúčastněné na řízení, se i nadále přiklání k názoru Žalované, aby byla žaloba pro její nedůvodnost v plném rozsahu zamítnuta.

Správa a údržba silnic Jihomoravského  
kraje, příspěvková organizace kraje



Krajský soud v Brně

Rooseveltova 16

601 95 Brno

Ke sp. zn. 29 A 85/2016

V Brně dne 15. srpna 2017

**ŽALOBCE:**

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**ŽALOVANÝ:**

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje  
se sídlem Brno, Jeřábkova 4, PSČ 602 00

**OSOBA ZÚČASTNĚNÁ NA ŘÍZENÍ:**

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, IČO 70932581,  
se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, Veverčí, 602 00 Brno, zapsaná v obchodním rejstříku  
vedeném u Krajského soudu v Brně, oddíl Pr, vložka 287, zastoupena [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**ZASLÁNÍ PROTOKOLU ZE ZKOUŠKY OD OSOBY ZÚČASTNĚNÉ NA ŘÍZENÍ**

Elektronicky  
přílohy dle textu

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

I.

**REKAPITULACE SOUDNÍHO ŘÍZENÍ**

Společnost **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje**, IČO 70932581, se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 602 00 Brno, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Brně, oddíl Pr, vložka 287, zastoupena [REDAKCE] (dále jako „**SUS JMK**“ nebo „**Osoba zúčastněná na řízení**“) využila dne 9. 3. 2017 svého práva a přihlásila se do shora specifikovaného řízení jako osoba zúčastněná na řízení.

Současně daný den učinila vyjádření se ke sporu mezi Žalobcem a Žalovanou. SUS JMK na tomto místě v plném rozsahu odkazuje na své vyjádření ze dne 9. 3. 2017. V neposlední řadě potom SUS JMK učinila vyjádření dne 26. 5. 2017. Taktéž v tomto případě SUS JMK plně odkazuje na dané vyjádření.

Důkazy:

- Soudním spisem č. j. 29 A 85/2016;
- S výhradou dalších důkazů;

II.

**ZASLÁNÍ PROTOKOLU O ZKOUŠCE „MĚŘENÍ HLUKU“**

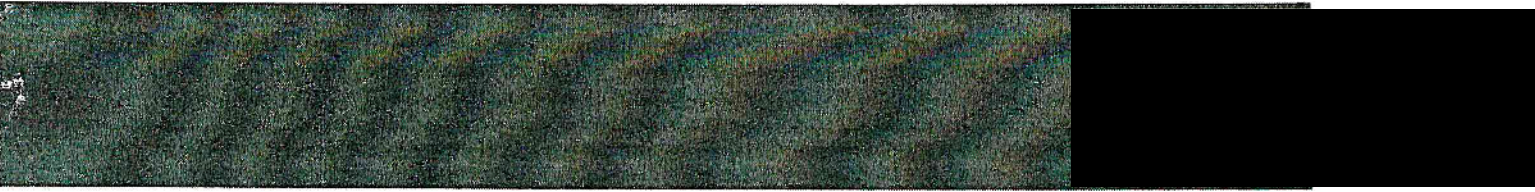
SUS JMK nadepsanému soudu sděluje, že nechala vypracovat odborné posouzení toho, zda dochází na předmětném místě, tj. nemovitost Žalobce na ulici Pražská 29, k překračování hlukových limitů dle rozhodnutí Žalované, které bylo Žalobce pro jeho údajnou nezákonnost napadeno. Měření hluku proběhlo v období od 17. 5. 2017 do 18. 5. 2017, a to nepřetržitě od 11:00 hod dne 17. 5. 2017 do 11:00 hod dne 18. 5. 2017. Jednalo se o měření v pracovních dnech, kdy je frekvence vozidel nejvyšší.

Měření hluku provedla Zkušební laboratoř ATELIER DEK akreditovaná Českým institutem pro akreditaci, o.p.s. pod číslem 1565 (dále jako „**ATELIER DEK**“).

Výsledkem měření hluku byla skutečnost, že výsledná hladina akustického tlaku činila v denní době, tj. v čase od 6:00 do 22:00 hod, 68,6 dB +/- 1,7 dB (vyjadřuje tzv. nejistotu měření dle metodických tabulek) a v noční době, tj. od 22:00 hod do 6:00 hod, 61,4 +/- 1,7 dB.


Důkazy:

- Měřením hluku zkušební laboratoří ATELIER DEK akreditovaná Českým institutem pro akreditaci, o.p.s. pod číslem 1565;
- S výhradou dalších důkazů;



SUS JMK tak v reakci na shora uvedené má za to, že z měření vyplývá, že hluk na ulici Pražská, konkrétně v místě Pražská 29, je v souladu se stanovenými limity dle rozhodnutí. V podrobnostech odkazuje SUS JMK na obsah měření hluku od ATELIER DEK.

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje



Od: **Lenka Zivelova <lenka.zivelova@khsbrno.cz>** Komu: Prav Oddeleni <prav.oddeleni@khsbrno.cz>

Doručeno: Čt 13.09.18, 14:09 Stáří: 8 min 11 sek Velikost: 8.70 KB

Předmět: **[Fwd: dotaz k šetření - hluk z dopravy na II/602 v ul. Pražská / Bosonohy (spis. zn. 5245/2017/VOP/TM)]**

----- Přeposlaná zpráva -----

Od:

Komu: [lenka.zivelova@khsbrno.cz](mailto:lenka.zivelova@khsbrno.cz) <[lenka.zivelova@khsbrno.cz](mailto:lenka.zivelova@khsbrno.cz)>

Odesláno: Wed Sep 12 16:16:30 2018

Předmět: dotaz k šetření - hluk z dopravy na II/602 v ul. Pražská /  
Bosonohy (spis. zn. 5245/2017/VOP/TM)

Vážená paní doktoro,

po delší době si Vás dovoluji oslovit s dotazem týkajícím se ČOP na silnici II/602 v Bosonochách, viz Vaše sdělení ze dne 11. prosince 2017 (č. j: KHSJM 68945/2017/BM/PRAV, spis. zn: S-KHS JM 65132/2017).

Zajímá mne, zda a jak případně se změnil stav věci ohledně plnění podmínky ČOP, kterou uvádíte v odpovědi pod bodem 7 - zpráva SÚS jako správce silnice o plnění podmínky č. 5 aktuálního ČOP aneb zpráva o projektové přípravě pro položení tichého asfaltu.

Mohu poprosit o informaci, zda KHS má od Vašeho posledního sdělení k dispozici nějaké nové informace, ideálně ve formě zprávy SÚS o plnění uvedené podmínky?

Předem děkuji (tel. jsem Vás právě nezastihl, proto emailem; zítra budu na tel. celý den, pokud byste měla chvíli, děkuji).

P.S. o správním žalobě, rozsudku KS ve věci ČOP i kasační stížnosti k NSS vím, naše šetření se ale týká i jiného okruhu témat, než žaloba.

Právnick

odbor stavebního řádu a životního prostředí  
Kancelář veřejného ochránce práv  
Údolní 39, 602 00 Brno

[www.ochrance.cz](http://www.ochrance.cz)<<http://www.ochrance.cz/>> | Facebook<<https://www.facebook.com/verejny.ochrance.prav>> |  
Twitter<<https://twitter.com/ochranceprav>>

[[https://eso.ochrance.cz/image/kancelar\\_logo.png](https://eso.ochrance.cz/image/kancelar_logo.png)]

Tento e-mail může obsahovat důvěrné informace chráněné zákonem. Pokud nejste oprávněným příjemcem, oznamte to prosím odesílateli a pak e-mail smažte. Jakékoliv neoprávněné kopírování, zveřejnění nebo šíření je přísně zakázáno. Kancelář veřejného ochránce práv zpracovává Vaše osobní údaje za podmínek popsanych na svých webových stránkách <https://www.ochrance.cz/kancelar-vop/ochrana-osobnich-udaju>


This e-mail may contain confidential/legal privileged information. If you are not the intended recipient, please notify the sender immediately and delete this e-mail. Any unauthorized copy, disclosure or distribution is strictly forbidden. Office of the Public Defender of Rights process your personal data under the conditions described in details on our website <https://www.ochrance.cz/en/office/personal-data-protection/>

----- Konec zprávy -----

--

odborný rada  
JUDr. Lenka Živělová  
vedoucí oddělení právního  
pracoviště Brno

Přílohy:

 **image001.png**  
Obrázek PNG  
3.10 KB

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

---

Číslo jednací: **KHSJM 50283/2018/BM/PRAV**  
Spisová značka: S-KHSJM 65132/2017

Vyřizuje: JUDr. Lenka Živělová  
Telefon: 541 126 413  
E-mail: lenka.zivelova@khsbrno.cz

Datovou zprávou

Veřejný ochránce práv

Údolní 39

602 00 BRNO

ID datové schránky: jz5adky

V Brně dne 17. září 2018

**Ke sp. zn.: 5245/2017/VOP/TM**

Vážený pane magistře,

k Vašemu dotazu ze dne 12.09.2018, zaevidován pod č.j. KHSJM 50065/2018/BM/PRAV, ve věci, vedené Vaším úřadem pod sp. zn. 5245/2017/VOP/TM, kdy se dotazujete, *zda a jak případně se změnil stav ohledně plnění podmínky ČOP, která byla uvedena v odpovědi (č.j. KHSJM 68945/2017/BM/PRAV ze dne 11.12.2017) pod bodem 7 – zpráva SÚS jako správce silnice o plnění podmínky č. 5 aktuálního ČOP aneb zpráva o projektové přípravě pro položení tichého asfaltu, zda má Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně od posledního sdělení k dispozici nějaké nové informace, ideálně ve formě zprávy SÚS o plnění uvedené podmínky*, Vám sděluji, že Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně ke shora uvedenému nové informace nemá.

Ing. David Křivánek, v.r.  
ředitel  
Krajské hygienické stanice  
Jihomoravského kraje se sídlem v Brně

Za správnost vyhotovení: Bc. Petra Sojková

**Rozdělovník**

Adresát - Veřejný ochránce práv, se sídlem Údolní 39, 602 00 BRNO, ID datové schránky: 1z5adky  
KHS JmK - spis



## Zpráva o šetření ve věci obtěžování hlukem ze silnice v ul. Pražská v Brně-Bosonohách

██ (dále také „stěžovatel“), brojí proti „hlukové výjimce“, která platí do konce roku 2020 pro silnici v ulici Pražská v Brně-Bosonohách, u níž bydlí.

Proti hlukové výjimce podal ještě před podáním podnětu ochránci správní žalobu.<sup>1</sup>

I přestože mi zákon o veřejném ochránci práv umožňuje podnět odložit, pokud věc, které se týká, je projednávána soudem nebo již byla soudem rozhodnuta, rozhodl jsem se podnět prošetřit, protože jde o opakovanou stížnost v této věci a protože již v minulosti ochránce šetřením postupu orgánu ochrany veřejného zdraví zjistil pochybení.

### A. Shrnutí závěrů

Zjistil jsem, že Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně **pochybila** tím, že v roce 2016 **povolila v pořadí již třetí hlukovou výjimku, aniž dostatečně zjistila skutkový stav.**

Zjistil jsem zároveň, že KHS **nedostatečně kontroluje** plnění **podmínek** stanovených rozhodnutím o hlukové výjimce.

### B. Skutková zjištění

Stěžovatel bydlí u frekventované silnice II. třídy (II/602) v ul. Pražská v městské části Brno-Bosonohy (dále také „silnice“). Vlastníkem komunikace je Jihomoravský kraj.

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále také „KHS“) jako orgán ochrany veřejného zdraví pro silnici již v minulosti vydala na žádost Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje<sup>2</sup> jako správce komunikace (dále také „správce komunikace“) postupně dvě časově omezená povolení nadlimitního zdroje hluku (dále také „ČOP“ nebo „hluková výjimka“).

První ČOP z roku 2006 bylo rok poté zrušeno odvolacím orgánem, druhé ČOP<sup>3</sup> KHS vydala v roce 2010 s platností na 5 let (tedy do konce roku 2015).

Ve druhém ČOP (dále také „2. ČOP“) KHS stanovila podmínky spočívající v provedení následujících protihlukových opatření (dále také „PHO“):

- **výměna oken** u objektů s rizikem nadlimitní expozice chráněného vnitřního prostoru staveb (termín do 31. 12. 2012),
- **snížení rychlosti o 10 km/h** (termín do dne 31. 12. 2011),

1 Správní soud v prvním stupni žalobě vyhověl. Žaloba byla následně napadena kasační stížností k Nejvyššímu správnímu soudu (o ní dosud kasační soud nerozhodl).

2 Příspěvková organizace Jihomoravského kraje.

3 Rozhodnutí KHS ze dne 15. 11. 2010, č.d. BM/52934/2010/HOK, čj. 9934/2010/BM/HOK.



- **výměna** klasického asfaltového krytu vozovky za gumoasfaltový (dále také „tichý asfalt“, termín do 31. 12. 2015).

Stěžovatel v podnětu namítal, že za platnosti 2. ČOP byla splněna pouze podmínka výměny oken na nejzatíženějších místech (k PHO v podobě trvalého snížení rychlosti ani k výměně povrchu vozovky za „tichý asfalt“ nedošlo).

**KHS** i přesto **v roce 2016 vydala** další, v pořadí již **3. ČOP<sup>4</sup>** (s platností do 30. 12. 2020) mj. s těmito podmínkami:

- předložit KHS zprávu o ověření účinnosti snížení rychlosti jízdy v noční době na silnici v ul. Pražská přechodnou úpravou provozu a v případě prokázání účinnosti tohoto opatření dokladovat KHS zahájení postupu k trvalé úpravě provozu (termín do 31. 10. 2016);<sup>5</sup>
- do konce platnosti ČOP předložit KHS výsledky měření hluku z dopravy na silnici (mj. v předemětných úsecích ul. Pražská) dokladující, že po realizaci navržených PHO (výměna krytu vozovky,<sup>6</sup> případně snížení rychlosti jízdy v noční době) je v nejzatíženějších chráněných venkovních prostorech staveb zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku.<sup>7</sup>

KHS v 3. ČOP tedy jako podmínky mj. zopakovala i již dříve nerealizovaná PHO, a to snížení rychlosti a výměnu krytu vozovky za „tichý asfalt“.

Stěžovatel namítal také právní pochybení spočívající v nesprávné aplikaci korekce hlukového limitu stanovené pro tzv. starou hlukovou zátěž.

### **C. Právní hodnocení**

Správní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.<sup>8</sup>

Veřejnou mocí se rozumí taková moc, která autoritativně rozhoduje o právech a povinnostech subjektů, ať již přímo, nebo zprostředkovaně. Subjekt, o jehož právech nebo povinnostech rozhoduje orgán veřejné moci, není v rovnoprávném postavení s tímto orgánem a obsah rozhodnutí tohoto orgánu nezávisí od vůle subjektu.<sup>9</sup>

Podle § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví<sup>10</sup> platí, že pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku, nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat na základě hlukové výjimky vydané na žádost této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví hlukovou výjimku vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk bude omezen na rozumně dosažitelnou míru.

4 Rozhodnutí KHS ze dne 11. 4. 2016, čj. KHSJM 15855/2016/BM/HOK, sp. zn. S-KHSJM 56190/2015.

5 Podmínka č. 4.

6 S předpokládanou účinností až -5 dB.

7 Podmínka č. 5.

8 Ustanovení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (zásada materiální pravdy).

9 Usnesení Ústavního soudu – senátu ze dne 25. 11. 1993, sp. zn. II. ÚS 75/93.

10 Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně veřejného zdraví“).



Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na PHO a jejich přínosem ke snížení hlukové zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku.

*Žádost musí mj. obsahovat popis zdroje hluku, změřené (popřípadě vypočtené) hodnoty hluku v referenčních kontrolních bodech,<sup>11</sup> v chráněných prostorech uvedených v § 30 odst. 3, odhad počtu fyzických osob vystavených nadlimitnímu hluku, důvod překročení hygienického limitu, návrh nadlimitní hodnoty hluku nebo vibrací a doby trvání povolení, přehled provedených a navrhovaných protihlukových opatření, rámcový harmonogram jejich provedení, odhad jejich účinnosti a skutečnosti svědčící o omezení hluku na rozumně dosažitelnou míru.*

Právní institut **ČOP neslouží k legalizaci trvalé hlukové zátěže** přesahující hlukový limit, **ale** pouze k legalizaci **dočasného (přechodného)** nevyhovujícího stavu.

**Úlohou KHS je** všemi nástroji **přimět provozovatele** nadlimitního zdroje hluku k co nejrychlejšímu **snížení hlučnosti**, a to nejpozději před skončením platnosti vydaného ČOP. KHS za tím účelem sice konkrétní PHO nenavrhuje, její role ve správním řízení vedeném o žádosti o vydání ČOP však není pasivní (KHS neplní úlohu pouhého formálního „ověřovatele s úředním razítkem“, jenž rozhodne o žádosti s návrhem PHO bez uplatnění nástrojů, které jí zákon poskytuje). Je to právě orgán ochrany veřejného zdraví, kdo **chrání** veřejný zájem (veřejné zdraví). V případě jeho ohrožení uplatní nástroje vrchnostenského orgánu, které povedou k jeho ochraně. Jedním z těchto nástrojů je i možnost **zamítnutí žádosti o vydání ČOP**.

ČOP je z pohledu veřejného ochránce práv velmi kontroverzní zákonný nástroj a je třeba je užívat uvážlivě. Orgány ochrany veřejného zdraví při jeho užití nejčastěji chybují mj. tím, že:

- **vyžadují** v podmínkách povolení realizaci pouze těch **opatření, která žadatel sám navrhne**. Orgány ochrany veřejného zdraví často uvádějí, že jejich úkolem není navrhovat PHO; to je však nezbavuje povinnosti posoudit opatření navržená žadatelem o hlukovou výjimku a v případě jejich nedostatečnosti požadovat opatření další;
- **průběžně nekontrolují** provádění navržených PHO (to by měly činit zejména v případě obdržení odůvodněné stížnosti ze strany veřejnosti s výčtem konkrétních vad a nedostatků provedených protihlukových opatření, jinak se výkon státního dozoru stává pouze formálním aktem bez jakéhokoliv reálného přínosu pro ochranu veřejného zdraví);
- **nevyužívají možnost odejmout ČOP** při nesplnění požadovaných PHO v podmínkách povolení ve stanoveném termínu.

Mezi nejběžnější PHO ke snížení hluku z pozemních komunikací patří:

- **urbanisticko-architektonická** (s výjimkou projektu výstavby **obchvatu** v tomto případě nepřipadají v úvahu);

---

<sup>11</sup> Referenčním kontrolním bodem se rozumí místo, které bylo měřením nebo výpočtem vyhodnoceno jako nejvíce zasážené zdrojem hluku.





- **urbanisticko-dopravní** (např. vyloučení či minimalizování tranzitní a těžké nákladní dopravy v blízkosti obytných souborů);
- **dopravně-organizační** aneb změna organizace dopravy (omezení rychlosti všech nebo jen nákladních vozidel, případně jen v noční době, uzavírky, snížení intenzity dopravy zákazem vjezdu nákladních vozidel, zřizováním objížděk a určením jednosměrných ulic, zpoplatnění užití silnice, snížení sazeb zpoplatnění za užití dálničních a rychlostních komunikací ve večerním a nočním období jako motivační opatření k vyvedení nákladní automobilové dopravy na dálniční a rychlostní komunikace);
- **stavebně-technická (akustické clony** [protihlukové stěny, včetně mobilních a/nebo nízkých, zemní valy, vegetační pásy], vedení trasy v zářezu, tubusu nebo tunelu, opatření na objektech [zvukotěsná okna,<sup>12</sup> protihlukové fasády], **nízkohlučné povrchy** [gumoasfaltový povrch vozovky neboli „tichý asfalt“], kvalitní údržba již existující komunikace, včetně jejího povrchu, zabezpečení podmínek pro plynulý pohyb vozidel, poměrová kontrola dodržování rychlosti v inkriminovaných úsecích).

V šetřeném případě kromě výměny oken v nejexponovanějších objektech a zrušení zpoplatnění části nedaleké dálnice D1 (mj. v úseku u Brna-Bosonoh)<sup>13</sup> již k žádnému dalšímu trvalému<sup>14</sup> PHO nedošlo.<sup>15</sup>

Beru v potaz rekonstrukci silnice v roce 2008–2010, v jejímž rámci byl mj. položen nový živičný povrch (nešlo však o „tichý asfalt“), a šířkové uspořádání silnice bylo omezeno dopravními ostrůvky a autobusovými zastávkami. Vzhledem k frekventovanému průjezdu vozidel tak správce komunikace (i KHS) dovozují, že skutečná průměrná rychlost automobilové dopravy je vzhledem ke zpomalovacím prvkům fakticky již omezena i bez přijetí dalších PHO (viz část C.1).

Z důvodu stísněného uličního prostoru zde není možná ochrana obytné zástavby protihlukovou stěnou, tubusem nebo tunelem.

Z celkového množství PHO jsou možnosti provedení PHO na uvedené silnici v části přiléhající bezprostředně k obytné zástavbě značně omezené.<sup>16</sup>

Zabýval jsem se tedy především tím, zda KHS jako orgán ochrany veřejného zdraví 3. ČOP vydala v souladu se zákonem o ochraně veřejného zdraví, principy dobré správy a základními zásadami činnosti správních orgánů, tedy zda mj. vycházela ze spolehlivě zjištěného skutkového stavu a zda s přihlédnutím ke všem možnostem zavedení účinných

---

12 S více skly nebo s mezivrstvou speciálního plynu.

13 Které zna menalo návrat části dopravního toku ze silnice na dálnici D1.

14 K dočasnému PHO viz níže.

15 V současné době je zpracován investiční záměr obchvatu, zpracovává se a schvaluje a aktualizace Územního plánu města Brna. V projektu jsou vyznačeny plochy pro předpokládané využití území dle aktuálního stavu návrhu a aktualizace ÚP, kde se počítá s obchvatem městské části Bosonohy. Správce komunikace se na zpracování investičního návrhu obchvatu aktivně podílí.

16 Projekt plánovaného **obchvatu** městské části Brno-Bosonohy jako patrně neúčinnějšího PHO byl z důvodu již dříve soudem zrušených Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje odložen.



PHO stanovila takové podmínky (PHO<sup>17</sup>), které sníží hlukovou zátěž na rozumně dosažitelnou míru.

Zároveň jsem se zabýval tím, zda a jak KHS průběžnou realizaci stanovených PHO kontroluje.

### C.1 Snížení nejvyšší povolené rychlosti v předmětném úseku silnice

**Snížení nejvyšší povolené rychlosti vozidel** patří (např. spolu se snížením intenzity provozu) k aktivním dopravně-organizačním PHO ke snížení hluku z pozemní automobilové dopravy. Využívá se zejména **u komunikací, kde není možno realizovat z finančních nebo prostorových důvodů** pasivní PHO, např. **výstavbu protihlukových clon nebo výměnu krytů vozovek** za „tichý asfalt“.

Při realizaci tohoto PHO dochází ke snížení valivého hluku, tj. hluku na styku pneumatiky kola vozidla a povrchu vozovky, který vzniká v důsledku jejich vzájemného tření.<sup>18</sup> Snížení rychlosti z 50 km/h na 40 km/h sníží hluk o cca 1,2–2 dB.<sup>19</sup>

KHS uvedla, že z prověřené dopravní situace (instalované zpomalovací prvky atd.) vyplývá skutečná průměrná rychlost automobilové dopravy v denní době 30–40 km/h. Nicméně neupřesnila, zda jde o nekvalifikovaný odhad či objektivizované zjištění.

Dále jsem vyrozuměl, že správce komunikace trvalé snížení rychlosti nerealizoval z důvodu opakovaného nesouhlasu Magistrátu města Brna, odboru dopravy (dále také „odbor dopravy“), jako orgánu příslušného ke stanovení místní úpravy provozu.<sup>20</sup>

Správce komunikace v letech 2011–2013 každý rok opakovaně a dále před vydáním 3. ČOP v roce 2016<sup>21</sup> žádal odbor dopravy o stanovení místní (trvalé) úpravy provozu na silnicích II. a III. třídy na území města Brna spočívající ve snížení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h pro všechna vozidla po 24 hodin denně. Tyto žádosti odbor dopravy opakovaně zamítl s odůvodněním, že nelze vyloučit negativní, opačný efekt snížení rychlosti.<sup>22</sup> Zároveň odbor dopravy uvedl, že silnice uvedené v žádosti správce komunikace (tj. i předmětná silnice) jsou určeny pro regionální a nadregionální dopravní spojení, přičemž v důsledku tohoto PHO by mohlo dojít k významnému snížení kapacity silnic a výraznému zhoršení plynulosti silničního provozu na nich.<sup>23</sup>

Proti žádnému ze zamítavých rozhodnutí odboru dopravy se správce komunikace **neodvolal**.

17 Zaměřil jsem se na jednotlivá PHO, tedy zda byla ze strany SÚS navržena ta nejvhodnější vzhledem k rozumně dosažitelné míře, s přihlédnutím k obvyklým, obecně uznávaným opatřením k ochraně před hlukem.

18 Valivý hluk začíná dominovat již od 30 km/h a jeho závislost na rychlosti je uváděna v odborné literatuře. Viz zdroje dostupné na internetu, např. publikace OECD „SPEED MANAGEMENT“; dostupná na <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speed.pdf>, str. 45 a násl., a další.

19 Viz též žádost správce komunikace o vyjádření a následné stanovení místní úpravy provozu ze dne 20. 11. 2013, zn. 22/2013/Čá.

20 Ve smyslu § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

21 Přesné datum žádosti mi není známo.

22 Zvýšení hluku a významné zvýšení emisí vlivem jízdy vozidel na nižší převodový stupeň při vyšších otáčkách motoru.

23 Viz rozhodnutí odboru dopravy ze dne 4. 12. 2013, zn. MMB/0432481/13, sp. zn. 5400/OD/MMB/0432481/13R.



V roce 2016 odbor dopravy již dokonce ani nevydal formálně rozhodnutí o zamítnutí žádosti, ale pouze předchozí rozhodnutí z roku 2013 ručně dopsanou poznámkou na kopii tohoto rozhodnutí aktualizoval pro rok 2016.<sup>24</sup>

Při snížení nejvyšší povolené rychlosti je nutné zajistit plynulost dopravy a podpořit neagresivní styl jízdy řidičů. Vzhledem k tomu, že odbor dopravy argument zhoršené plynulostí dopravy a zhoršené dopravní obslužnosti nepodložil bližším zdůvodněním, domnívám se, že jde spíše o nekonkrétní obavy.

Sám správce komunikace však snížení nejvyšší povolené rychlosti aktivně neprosazoval a nehájil. Zejména proti negativním rozhodnutím odboru dopravy nepodal odvolání. Opakované návrhy na zavedení tohoto PHO proto považuji spíše za formální postup směřující toliko ke splnění náležitostí pro podání žádosti o ČOP.

Správce komunikace nicméně v souladu s podmínkami<sup>25</sup> 3. ČOP zajistil zkušební dočasné omezení rychlosti na 40 km/h v noční době<sup>26</sup> pro účely ověření účinnosti tohoto PHO měření hluku. Po pouhých 18 dnech<sup>27</sup> však od PHO upustil. Důvodem měl být jeho údajně malý efekt.

K tomu KHS odkázala na výsledky dvou ověřovacích měření hluku (před a během provedení PHO).<sup>28</sup> Vyplývá z nich, že zjištěné hodnoty se od sebe liší pouze nepatrně, přičemž uvedené snížení nejvýše dovolené rychlosti nemá na hodnocený hluk pozitivní vliv (spíše naopak).<sup>29</sup>

Výsledky měření před provedením PHO ve formě snížení nejvyšší povolené rychlosti nepovažuji za zcela reprezentativní, neboť toto měření proběhlo za mimořádné situace na nedaleké dálnici D1, kdy kvůli její neprůjezdnosti byla část dopravy odkloněna právě na předmětnou silnici.<sup>30</sup> Na druhou stranu lze předpokládat, že pokud by bylo měřeno za standardní situace, byly by hodnoty zjištěné měření hluku na silnici v denní době před zavedením PHO ještě nižší než ty zjištěné měření za mimořádné situace.<sup>31</sup> Prokazatelný přínos PHO ke snížení hluku by tak byl patrně ještě menší.<sup>32</sup> Proto skutečně nelze vyloučit opačný efekt tohoto PHO, popřípadě efekt nevýznamný.

---

24 Uvedl doslova, že „rozhodnutí není důvod revidovat, stanovisko OD MMB se v dané věci nemění“, viz písemnost OD MMB ze dne 11. 1. 2016.

25 Viz podmínka č. 5.

26 Osazením 16 ks mobilních dopravních značek.

27 PHO bylo zavedeno ve dnech 12.–30. 9. 2016.

28 Provedených na objednávku SÚS.

29 Nárůst hluku v noční době během zkušebního zavedení PHO je nicméně v rozmezí tzv. nehodnotitelné změny; viz blíže porovnání výsledků měření z protokolu 65A/16 a 65B/16 (konkrétně str. 12 protokolu o měření č. 65B/16).

30 Mimořádná situace platila po většinu denní doby.

31 V takovém případě pak nelze vyloučit, že by i hodnoty zjištěné v denní době měření **před** zavedením PHO byly **nižší** (nebo v pásmu tzv. nehodnotitelné změny) **než** ty zjištěné **během zavedení PHO**.

32 Kladný efekt PHO by bylo možno konstatovat, pokud by hodnoty z měření během zavedení PHO byly nižší alespoň o cca 1,2–2 dB oproti hodnotám před zavedením PHO.



Musím nicméně zdůraznit, že pro skutečnou objektivitu takového závěru absentují dvě podmínky:

- (1) standardní podmínky měření,
- (2) účinná kontrola dodržování nejvyšší povolené rychlosti.

Ke druhému bodu uvádím (a přisvědčuji v tomto námitce stěžovatele), že hodnoty zjištěné zavedením tohoto PHO osazením prostého dopravního značení omezujícího sice rychlost v noční době, avšak bez účinného kontrolního nástroje, jakým je například poměrové měření rychlosti, nelze brát jako relevantní data bez dalšího.

*Shrnuji, že závěr ohledně nízkého účinku snížení nejvyšší povolené rychlosti nepovažuji za průkazný, neboť skutečný účinek tohoto PHO nebyl dosud objektivně a prokazatelně ověřen.*

**KHS při hodnocení návrhu PHO pro vydání 3. ČOP, jakož i při následné kontrole plnění podmínek tohoto PHO, vycházela z nedostatečně zjištěného skutkového stavu.**

## C.2 Položení protihlukového koberce („tichého asfaltu“)

**Během platnosti ČOP** provozovatel či vlastník zdroje hluku **musí** dle podmínek ČOP **provést** efektivní **PHO**, která povedou k co nejrychlejšímu **snížení hlučnosti na rozumně dosažitelnou míru**, pokud možno pod stanovený limit.

**KHS zároveň průběžně kontroluje** plnění stanovených podmínek již vydaného ČOP vyžádáním informací od provozovatele zdroje. **Pokud** provozovatel zdroje hluku stanovené **podmínky ČOP neplní** nebo je-li ohroženo veřejné zdraví, **může** orgán ochrany veřejného zdraví **ČOP odejmout**.<sup>33</sup>

3. ČOP ve výčtu podmínek, jež jsou součástí výroku tohoto rozhodnutí, sice výslovně podmínku provedení nového povrchu vozovky v provedení „tichý asfalt“ nestanoví, požadavek na jeho provedení v období do konce platnosti 3. ČOP však lze dovodit z podmínky č. 5 nepřímo.<sup>34</sup>

S ohledem na požadavek na srozumitelnosti a vykonatelnosti rozhodnutí<sup>35</sup> nepovažuji takto „skrytě“ formulovanou podmínku za příliš šťastnou.

Odůvodnění 3. ČOP uvádí, že v předmětném úseku silnice nebyla (za platnosti 2. ČOP) realizována výměna běžného krytu za „tichý asfalt“ z důvodu dřívějšího provedení komplexní opravy povrchu vozovky v letech 2008–2010 a s tím, že účinnost zpomalovacích prvků<sup>36</sup> a vysoká kvalita provedené rekonstrukce budou dostatečné i v provedení

33 Ustanovení § 84 odst. 1 písm. l) zákona o ochraně veřejného zdraví.

34 Předložení výsledků měření hluku dokladující, že po realizaci navržených protihlukových opatření (**výměna krytu vozovky s předpokládanou účinností až -5 dB**, případně snížení rychlosti jízdy v noční době) je v nejzatíženějších chráněných venkovních prostorech staveb zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku.

35 Výrok musí být jasný, určitý, srozumitelný a proveditelný.

36 V rámci této rekonstrukce byly do průjezdního úseku silnice zařazeny i zpomalovací prvky, např. dopravní ostrůvky, ostrůvky pro bezpečný přechod chodců, zúžení vozovky a lomení silničních obrub podél komunikace.