

ZAJIŠTĚNÍ POŽADAVKŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY

Ing. Rudolf Zelinka
SZDC, Ředitelství, Odbor provozuschopnosti, Praha

1. ÚVOD – OBECNÉ PŘEDPOKLADY

Životní prostředí lze definovat mnoha způsoby, např. jako soubor všech vnějších podmínek, biotických i abiotických, které obklopují jedince, populace nebo jiné živé systémy vyššího řádu, poskytují jim všechny faktory nezbytné pro přirozenou existenci a vytvářejí komplexní integrovaný a dynamický obousměrný systém, který je předpokladem dalšího vývoje všech organismů. Člověk je součástí přirozených i kulturních (umělých) ekosystémů a nemůže bez nich existovat.

Znečišťování životního prostředí je důsledkem cílevědomé nebo neuvážené civilizační činnosti člověka. Jedná se o každé vnášení cizorodých fyzikálních, chemických nebo biologických látek a činitelů, narušování přirozených biotopů a snižování biodiverzity, které vedou k destabilizaci ekosystémů. Mezi činnostmi ohrožující životní prostředí bohužel patří i doprava, z nichž železnice je právem považována za prostředek trvale udržitelné mobility. I zde však zůstává řada environmentálních problémů.

Ochrana životního prostředí (dále OŽP) je jednou ze základních podmínek existence lidské společnosti; je to cílevědomá činnost, regulovaná mezinárodními úmluvami, dvou a vícestrannými mezistátními dohodami a právními úpravami jednotlivých států. Evropské společenství této problematice přisuzuje prvořadý význam a usměřňuje ochranu životního prostředí rozsáhlým systémem právních předpisů.



Obr. 1 Ilustrační foto

V případě posuzování dané problematiky ve vztahu k železniční dopravní cestě (dále ŽDC) musí pokračovat trend omezování negativních vlivů z provozu na životní prostředí, tj. snižování produkovaného znečištění, vytipování a potlačování ekologických rizik, odstraňování zdrojů znečišťování a sanace starých i nově vzniklých ekologických zátěží.

K tomu účelu je třeba se držet nastavené koncepce, která je vedena zejména v návaznosti na požadavky legislativy v jednotlivých oblastech OŽP v ČR; současně by se mělo reflektovat nové uspořádání v železničním sektoru, případně pružně reagovat na jeho postupný vývoj.

Důsledkem podcenění problematiky OŽP mohou být zvýšené poplatky a sankce ze strany orgánů státní správy a následně i pokles určité prestiže železniční dopravy, jež je považována v současnosti za jednu z nejšetrnějších k životnímu prostředí.

2. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V PODMÍNKÁCH SŽDC

Ochrana životního prostředí v podmínkách Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC) je zabezpečena na dvou úrovních, a to ekology na Odboru provozuschopnosti – oddělení životního prostředí, kteří mají mj. na starosti metodické vedení ekologů na jednotlivých organizačních jednotkách SŽDC (dále OJ SŽDC), a to zejména ekologů Správ dopravní cesty (dále SDC), Stavebních správ a dalších OJ SŽDC, kteří pak mají na starosti praktické vedení agendy OŽP.

3. ZÁKLADNÍ OBLASTI TÝKAJÍCÍ SE PROBLEMATIKY OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V PODMÍNKÁCH SŽDC

Problematiku OŽP je třeba chápat jako specializovanou a průřezovou; souvisí s komplexní činností SŽDC, kdy SŽDC musí zabezpečit v rámci OŽP několik, dalo by se říci základních, oblastí OŽP, jež souvisejí s provozem a provozuschopností ŽDC. Náplň jednotlivých „základních“ oblastí OŽP, na které je nutno cíleně zaměřit v podmínkách SŽDC pozornost, jsou zejména:

- **oblast vodního hospodářství** - zásobování vodou a odvádění odpadních vod, zpracování a aktualizace havarijních plánů, zpracování provozních a manipulačních řádů a spolupráce při tvorbě povodňových plánů; řešení havárií a havarijních úniků, zajištění správného nakládání se závadnými látkami a další povinnosti vycházející ze zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění;
- **oblast ochrany ovzduší** (kotelny a technologie) - evidence v SW EisProW, plnění pravidelné oznamovací a ohlašovací povinnosti vůči státní správě, autorizované měření stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší i dalších povinností dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění;
- **oblast odpadového hospodářství** - sledování produkce a zajišťování předání vyprodukovaných nebezpečných a ostatních odpadů, plnění pravidelné oznamovací a ohlašovací povinnosti vůči státní správě, aktualizování Plánů odpadového hospodářství SŽDC v rámci jednotlivých krajů, řešení problematiky dřevěných železničních pražců, evidence polychlorovaných bifenyly (PCB), odstraňování černých skládek a další požadavky zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění;

- **oblast ochrany přírody a krajiny** - údržba doprovodné zeleně a hubení nežádoucí vegetace (ořez a kácení stromů a keřů v období vegetačního klidu a chemické, popř. mechanické hubení plevelů ve vegetačním období), zajišťování podkladů a komunikace se státní správou, a plnění dalších povinností vyplývajících ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění;
- **oblast ochrany veřejného zdraví** (hluk a vibrace) – jednání s orgány ochrany veřejného zdraví, řešení stížností obyvatel na hluk a vibrace, zajišťování optimalizace a efektivního užívání stavebních úprav na ŽDC při ochraně obyvatelstva před hlukem (protihlukové stěny a pod.) v rámci rekonstrukce tratí a další činnosti související se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Dále je průřezově řešeno:

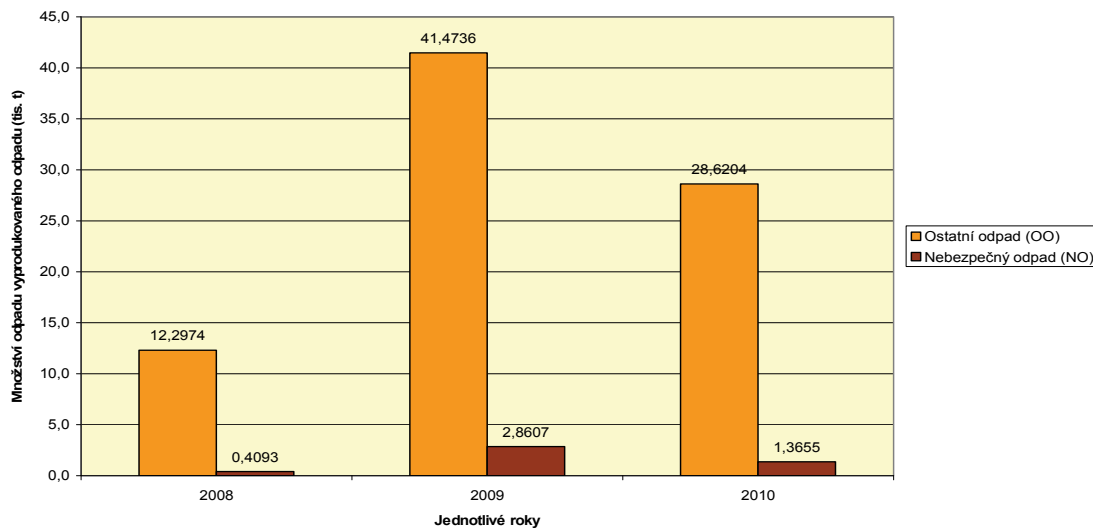
- připomínkování dokumentací staveb a technologií a spolupráce při realizaci investic s dopadem do životního prostředí;
- sledování a kontrola projektů staveb na ŽDC v rámci investiční činnosti z hlediska OŽP;
- údržba a rozvíjení systému environmentálního managementu jakosti (ISO 14000 – vybraná pracoviště SDC severovýchodní Čechy – Liberec a Stavební správy), sledování a aktivní účast na řešení problematiky OŽP v národní (Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zemědělství, ředitelství České inspekce životního prostředí atp.) a nadnárodní úrovni (UIC, CER aj.);
- školení zaměstnanců OJ SZDC v jednotlivých oblastech ochrany životního prostředí;
- efektivní využívání softwarové podpory a systému vnitřní legislativy;
- důraz na vnitřní systém environmentálního účetnictví (vykazování nákladů souvisejících s problematikou ŽP) a reportingu;
- zpětná vazba, čili kontrolní činnost a navrhování opatření ke zlepšení stavu.

Při bližším pohledu na jednotlivé výše uvedené oblasti životního prostředí lze konstatovat, že v praxi se jedná například u budov o řešení **vodohospodářské problematiky** (pitná voda - studny, odpadní voda - stav kanalizací, ČOV apod.). V neposlední řadě je součástí vodohospodářské problematiky i řešení havárií, havarijních úniků a následných sanací pozemků, které Odpor provozuschopnosti - oddělení životního prostředí, řeší ve spolupráci s místně příslušnými jednotkami požární ochrany Hasičské záchranné služby Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (JPO HZS SZDC).

Dále se jedná o záležitosti kolem dodávek tepla projevující se v **ochraně ovzduší**, tj. stav kotelen včetně druhů paliv, optimalizace spotřeby atd. Postup při odstraňování technických a technologických závad i při realizaci dalších opatření včetně potřebných investic, je v této oblasti sledován prostřednictvím autorizovaného měření emisních limitů, které vyplývá z příslušné právní úpravy.

Přirozeně je třeba řešit i otázky **odpadového hospodářství** s důrazem na třídění odpadů včetně sledování obsahu PCB ve stykových transformátorech, tlumivkách, dále pak stále aktuální problematiku starých dřevěných železničních pražců. SŽDC byla v roce 2010 pokutována Českou inspekcí životního prostředí za prodej použitých dřevěných železničních pražců třem právníkům osobám a po podaném odvolání uloženou sankci potvrdilo i Ministerstvo životního prostředí (dále MŽP) jako odvolací orgán. Rozhodnutí však byla vydána bez jakéhokoli odborného posudku, kterým by svůj přístup orgány ochrany životního prostředí podepřely. Až následně – poté, co SŽDC podala správní žalobu proti rozhodnutí MŽP v únoru 2011 – zadalo MŽP zpracování odborné studie na dané téma, která byla postoupena SŽDC v lednu 2012. Některé závěry této studie jsou však pro SŽDC nepřijatelné a budou uvedeny v oponentní zprávě. Následné společné jednání na MŽP za účasti i zástupců z Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu (problematika pražců jako „výrobků“) a SŽDC by mělo přinést jasný závěr a návrh dalšího postupu, na kterém bude panovat shoda napříč resorty. Cílem SŽDC vždy bylo především předcházet vzniku odpadů, s čímž souviselo i opětovné, resp. opakované uvádění dřevěných pražců na trh, a to i k jinému než původnímu účelu využití, vždy však v souladu s evropským nařízením o chemických látkách (tzv. REACH), které takový postup umožňuje, což ve svém vyjádření potvrdila i Evropská komise (společné vyjádření DG Environment a DG Enterprise a Industry z ledna 2011). Do doby vyřešení problematiky dalšího nakládání s dřevěnými pražci však nadále platí zákaz prodeje pražců, pokud nejsou použity k původnímu účelu.

Produkce odpadů SŽDC v letech 2008 až 2010



Obr. 2 Graf produkce odpadů*

Provoz na železničních tratích pak přináší problematiku týkající se **oblasti ochrany veřejného zdraví** (akustika: snižování hluku a vibrací). V roce 2001 došlo k zásadní změně právního přístupu k hlukové problematice v životním prostředí; tehdy vstoupil v platnost zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a návazné nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které bylo opakovaně novelizováno. Základní hygienické limity hluku (dále HLH) v komunálním prostředí byly v uplynulém desetiletí zpřísnovány. Zejména v případě dopravního hluku vzniklého v minulosti je obtížné realizovat požadovaná

opatření, a to mnohdy i po zohlednění tzv. korekce na starou hlukovou zátěž ze železniční dopravy (dále SHZ) ve výši +10 dB.

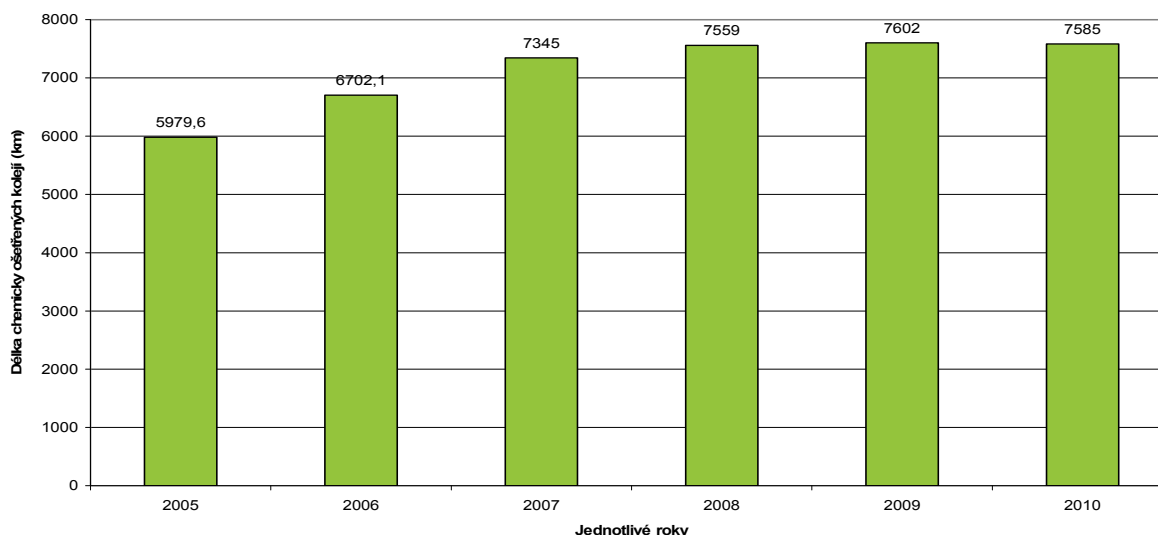
Zákon č. 258/2000 Sb. však pro takové situace zavádí institut časově omezených povolení provozování zdroje hluku, kdy provozovatel takového zdroje nemá v daném okamžiku možnost snížit hladinu hluku pod úroveň HLH. Jedná se však o poměrně zdoluhavý proces správního řízení. Nedílnou součástí zákona je i část upravující sankce. SZDC má vydáno několik takových povolení. V praxi se lze často setkat i se situacemi, kdy není technicky možné dodržet HLH pro chráněný venkovní prostor staveb (objekty u přejezdů apod.). V rámci přípravy dopravních staveb musejí tak být (ve vazbě na znění nařízení vlády platné od června 2006) prakticky vždy navržena a následně realizována opatření vedoucí k dodržení HLH v chráněném venkovním prostoru staveb. Tento stav si vyžádal pochopitelný nárůst nákladů na protihluková opatření především ve formě protihlukových stěn (PHS), neboť efektivní možnosti protihlukové ochrany – vedoucí ke snížení hluku ve venkovním prostoru – jsou limitovány (mnohdy venkovní prostor řady obytných objektů efektivně ochránit ani nelze: např. obytné stavby u přejezdů; obdobně, v případě jednotlivě nesouvisle rozmístěných domů je jejich ochrana ve formě PHS často neefektivní: vysoké náklady a jejich dopad ve formě snížení hlukové zátěže se promítne pouze u několika málo objektů). Rozsah budovaných PHS tak v posledních cca 6 letech výrazně narostl, když bylo k počátku roku 2011 evidováno na tratích SZDC již více než 180 km PHS v řádově mnoha stovkách úseků (přitom na počátku minulého desetiletí nebylo tohle číslo ani třetinové). Pro srovnání v Evropě bylo do roku 2007 vybudováno celkem cca 1 000 km protihlukových stěn (mimo ČR pak zejména v Německu, Rakousku, Švýcarsku, Nizozemí nebo Itálii).



Obr. 3 Zkušební využití Harvestoru a plošinového vozu při kácení*

Údržba tratí je spojena s tématy **ochrany přírody a krajiny**, tj. problematikou hubení nežádoucí vegetace - plevelů anebo kácení a ořez nežádoucích dřevin (stromů a keřů) a souvisejících činností. Postupy SZDC při kácení dřevin, které jsou častým zdrojem ohrožení dráhy (zvláště při nepříznivých povětrnostních podmínkách ve spojení s větrem, sněhem nebo námrazou) se zkomplikovaly po novele zákona o ochraně přírody a krajiny platné od prosince 2009, kdy v případě kácení (včetně kácení z provozních důvodů) „u železničních drah“ již není možné kácení pouze předem „oznámit“ orgánu ochrany přírody (a vyčkat, zda bude či nebude na oznámení reagovat). V případě požadavku na kácení dřevin s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí a keřů s plochou nad 40 m² je vždy třeba podat žádost o jeho povolení. Vlastní povolení může orgán ochrany přírody vydat až po dohodě s drážním správním úřadem (takže v důsledku tato změna podstatně rozšířila správní agendu DÚ); jedná se tedy o klasické správní řízení o žádosti SZDC.

Množství chemicky ošetřených kolejí proti nežádoucí zeleni v letech 2005 - 2010



Obr. 4 Graf množství chemicky ošetřených kolejí*

Orgány ochrany přírody (obce a města) vzhledem k aktuální právní úpravě vydávaná povolení ke kácení často spojují s nařizováním náhradní výsadby, což znamená další nárůst nákladů SZDC. Zde je jediným opravným prostředkem odvolání SZDC k místně příslušnému krajskému úřadu, což však celou záležitost prodlužuje. Např. Jihomoravský kraj přistupuje při odvolání k problematice rozumně, kdy rozhodnutí obcí o náhradní výsadbě za dřeviny skácené z provozních důvodů ruší. Snad jediným pozitivem této novely je spojení povinností právnických a fyzických osob, což znamená, že kácení stromů do stanoveného obvodu a stanovené plochy keřového porostu již nemusí SZDC při zajišťování provozuschopnosti dráhy ohlašovat ani žádat o jejich pokácení, jako tomu bylo dříve (vždy nutnost alespoň ohlášení) a může kácet okamžitě, tedy nejlépe v době vegetačního klidu.

Nadále rovněž platí ustanovení, že „povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda

značného rozsahu“ – v takovém případě postačí oznámit tuto skutečnost orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení.

SŽDC se v uplynulém roce pokusila o **získání prostředků z Operačního programu životní prostředí** (dále OPŽP) – Prioritní osy 6 Zlepšování stavu přírody a krajiny, kdy v rámci XXVII. výzvy k podávání žádostí o poskytnutí podpory z OPŽP s cílem využít až 90% spolufinancování z OPŽP bylo připraveno několik projektů SŽDC pro podoblasti podpory 6.6 Prevence sesuvů a skalních řícení (největší rozsah), 6.3 Obnova krajinných struktur a 6.5 Podpora regenerace urbanizované krajiny. Projektové žádosti byly na podzim 2011 Státním fondem životního prostředí po formální stránce schváleny a výsledná úspěšnost žádostí SŽDC bude známa na konci března 2012.

Jen velmi nesnadno lze striktně oddělit problematiku OŽP od jednotlivých činností SŽDC, jejichž prostřednictvím je zajišťována provozuschopnost ŽDC, kdy každodenní provoz na železnici ve větší či menší míře přináší negativní dopady na životní prostředí, a to zejména ve svém bezprostředním okolí. Proto je třeba věnovat OŽP patřičnou pozornost.

4. SLOVO ZÁVĚREM

Stav životního prostředí a s ním související ochrana životního prostředí má podstatný vliv na kvalitu lidského života, kdy – ať chceme nebo nechceme – okolní prostředí na nás působilo, působí a působit bude. Je jen na nás, zda to budou vlivy negativní a nebo pozitivní a sami můžeme ovlivnit to, jaké životní podmínky si kolem sebe vytvoříme.

Proto je třeba nadále vykonávat všechny naše činnosti nejen v souladu s technickými, popř. technologickými požadavky, ale i se zřetelem na ochranu životního prostředí, a to třeba i efektivním využíváním evropských finančních nástrojů pro oblast životního prostředí. Proto i sama SŽDC se snaží minimalizovat, případně předcházet veškerým negativním dopadům na své okolí a životní prostředí.

Lektoroval: Ing. Jiří Šídlo, SŽDC, Praha