



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

Číslo jednací: KHSJM 20684/2023/BM/HOK  
Spisová značka: S-KHSJM 79533/2021

Vyřizuje: MVDr. Ivana Fajkošová  
Tel.: 545 113 016  
Email: [ivana.fajkosova@khsbrno.cz](mailto:ivana.fajkosova@khsbrno.cz)

Datovou zprávou

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

V Brně dne 11. dubna 2023

## ROZHODNUTÍ

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně jako místně a věcně příslušný správní úřad v ochraně veřejného zdraví (dále také jen „orgán ochrany veřejného zdraví“ nebo „KHS JmK“) podle § 78 odst. 1 písm. b) a § 82 odst. 1 a odst. 2 písm. a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), v řízení podle § 31 odst. 1 a 2 zákona č. 258/2000 Sb. vydává

**časově omezené povolení**

do 31.12.2028 včetně

státní organizaci Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000, IČO: 709 94 234 (dále také „účastník řízení“ nebo „Správa železnic“), k provozu zdroje hluku – **vlakotvorná stanice Brno – Maloměřice, k. ú. Maloměřice, Brno** (dále také „vlakotvorná stanice“), při němž dochází k nedodržení hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále také „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“), pro chráněné venkovní prostory staveb  $L_{Aeq,8h} = 45$  dB pro denní dobu a  $L_{Aeq,1h} = 40$  dB pro noční dobu a pro chráněné vnitřní prostory staveb  $L_{Aeq,1h} = 25$  dB pro noční dobu v případě hluku s tónovými složkami a pro chráněné venkovní prostory staveb  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB pro denní dobu a  $L_{Aeq,1h} = 45$  dB pro noční dobu v případě hluku bez tónové složky.

Udělení časově omezeného povolení váže orgán ochrany veřejného zdraví v souladu s § 99 zákona č. 258/2000 Sb. na splnění takto stanovených podmínek:

- Po dobu platnosti časově omezeného povolení nebude hluk s tónovou složkou z provozu vlakotvorné stanice překračovat hygienický limit hluku, který je stanoven nařízením vlády č. 272/2011 Sb.
  - pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní dobu  $L_{Aeq,8h} = 45$  dB o více než:
    - 15 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 412/1;
    - 13 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 656/18;
    - 11 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 449/2, 741/27 a 662/20;
    - 10 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 755/5 a 744/9;
    - 9 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 742/25;

- **7 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 747/21, 746/19, 745/11 a 758/29;
- **5 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 857/3, 847/4, 848/6, 854/9 a Jarní 844/17;
- **4 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 851/12, 850/10, 849/8, 846/2, Jarní 845/15, 843/19, Podzimní 757/17 a Hádecká 251/33;
- **3 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Kulkova 900/20, Jarní 844/30, Podzimní 794/15 a 653/22;
- **2 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 858/1, 855/7, 856/5, 852/14, Jarní 846/13, 888/38, Podzimní 643/34, Hádecká 336/31, 196/29 a 603/27;
- **1 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 853/11, Jarní 859/11, Rázusova 321/18, Podzimní 642/24 a Obřanská 115/22;

b) a pro chráněné venkovní prostory staveb a pro noční dobu  $L_{Aeq,1h} = 40$  dB o více než:

- **23 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 412/1;
- **20 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 656/18;
- **18 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 449/2, 741/27, 662/20, 755/5;
- **17 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 744/9;
- **16 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 742/25;
- **15 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 747/21;
- **14 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 745/11, 746/19 a 758/29;
- **13 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 857/3 a Jarní 844/17;
- **12 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 847/4, 848/6, 854/9, 851/12, Hádecká 251/33 a Jarní 845/15;
- **11 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 850/10, 849/8, 846/2, Podzimní 757/17 a Jarní 843/19;
- **10 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 858/1, 855/7, 856/5, Kulkova 900/20, Jarní 884/30, 846/13, Podzimní 794/15, 653/22, Hádecká 336/31 a 196/29;
- **9 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Švestková 852/14, 853/11, Jarní 888/38, 859/11, Podzimní 643/34, 642/24 a Hádecká 603/27;
- **8 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Rázusova 321/18, Mateří 604/1a, Jarní 952/40, 885/32, Podzimní 766/31, 794/15, 669/38, 644/36, Hádecká 665/22 a Obřanská 115/22;
- **7 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Hádecká 602/25, Mateří 623/1, Podzimní 1066/39, 688/33, 663/35, 664/37, Rázusova 620/16, 462/56, 597/76, 563/52, 327/48, 617/14, 375/74 a 606/80;
- **6 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Borky 557/33, 554/27, 447/32, Hádecká 177/20, 245/14, 127/10, 136/8, 102/6, Jarní 886/34, 867/5a, Mateří 772/1b, Obřanská 415/21, 253/25, 206/33, 207/35, 452/23, Podzimní 778/41, 657/28, 666/30, 654/32, Rázusova 1060/46, 398/64, 607/58, 338/66, 816/54, 584/44 a Slaměnickova 842/21;
- **5 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Borky 548/15, 549/17, 550/19, 551/21, 552/23, 553/25, 555/29, 556/31, Hádecká 172/18, 169/16 180/21, 352/9, Jarní 860/9, 862/5, Mateří 531/17, Obřanská 208/37, 187/19, 114/20, Podzimní 667/40, Proškově náměstí 73/24, 72/26, 47/14, Rázusova 424/24, 544/40, 545/38, 547/34, 546/36, 337/68, 526/60, 381/62 a Selská 258/10;
- **4 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Jarní 887/36, 882/26, 883/28, 881/24, Mateří 562/11, 560/13, 527/15, 568/9, 569/7, 564/5, 587/19, Proškově náměstí 68/30, 239/15, Rázusova 296/2, 295/4, 457/42 a Selská 1124/82;
- **3 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Borky 1004/7, Jarní 981/11a, 880/22, 863/3, Obřanská 112/14, Plíže 616/1, Rázusova 292/10, 320/20, 425/26, Selská 1071/114, 9/67 a Slaměnickova 963/21a;
- **2 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Čtvery hony 1045/2, Dolnopolská 164/25, Hamry 90/8, 85/2, 83/6, Jarní 864/1, Krasová 600/12, 414/4, Obřanská 609/41, 116/24, 166/31, Proškově náměstí 70/28, Rázusova 293/8, 376/72, 294/6 a Babická 612/3;

- **1 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Jarní 876/14, 865/5c, Krasová 1059/6, 410/8, Obřanská 385/174, 123/18, Proškovo náměstí 1039/10, 79/22a, 74/23, Rázusova 1033/22a, 319/22, Obřanská 385/174 a 123/18;
  - c) a pro chráněné vnitřní prostory staveb a pro noční dobu  $L_{Aeq,1h} = 25$  dB o více než:
    - **11 dB**, a to v chráněných vnitřních prostorech staveb na adrese Podzimní 412/1.
2. Po dobu platnosti časově omezeného povolení nebude hluk bez tónové složky z provozu vlakové stanice překračovat hygienický limit hluku, který je stanoven nařízením vlády č. 272/2011 Sb.:
- a) pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní dobu  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB o více než:
    - **2 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 412/1 a 449/2;
  - b) pro chráněné venkovní prostory staveb a pro noční dobu  $L_{Aeq,1h} = 45$  dB o více než:
    - **10 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 412/1 a 449/2;
    - **5 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 1066/39;
    - **4 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 662/20 a 778/41;
    - **3 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 656/18 a Babická 612/3;
    - **2 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 642/24, 653/22, 744/9, Babická 599/7 a 249/21;
    - **1 dB**, a to v chráněných venkovních prostorech staveb na adrese Podzimní 745/11, Babická 611/5, 522/9, 261/13, 889/15, Krasová 600/12 a Hrubinky 379/3.
3. Každoročně, nejpozději do 30. 11. kalendářního roku po dobu platnosti tohoto povolení, předloží účastník řízení orgánu ochrany veřejného zdraví písemnou zprávu o aktuálním vývoji realizace navrhovaných protihlukových opatření k eliminaci nadlimitní hlučnosti – stavba „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice“ a individuální protihluková opatření (výměna oken a nucená výměna vzduchu v nadlimitně zatížených obytných místnostech), případně dalších.  
Současné bude účastník řízení písemně garantovat, že navrženou technologií nucené výměny vzduchu (přívod a odvod vzduchu) je zajištěno v předemných obytných místnostech při zavřených oknech plnohodnotné nucené větrání splňující minimální požadavky dle platných norem a předpisů a není snížena dostatečná neprůzvučnost exponovaného obvodového pláště s tím, že provozem nuceného větrání lze předpokládat nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., pro denní i noční dobu.
4. Nejpozději do 31.12.2024 včetně budou orgánu ochrany veřejného zdraví předloženy výsledky měření hluku z maximálního provozu vlakové stanice dokladující, že po realizaci a během provozu navržených individuálních protihlukových opatření (výměna oken s minimální neprůzvučností  $R_w = 40$  dB a plnohodnotná nucená výměna vzduchu v nadlimitně zatížených obytných místnostech) je v nejzatíženějších chráněných vnitřních prostorech staveb zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku, které jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., pro denní i noční dobu.  
Měření hluku v referenčních kontrolních bodech bude provedeno držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c zákona č. 258/2000 Sb.
5. Nejpozději do 31.12.2028 včetně budou orgánu ochrany veřejného zdraví předloženy výsledky měření hluku z maximálního provozu vlakové stanice dokladující, že po realizaci navrhovaného protihlukového opatření (stavba „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice“) je v referenčních kontrolních bodech zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněné venkovní a vnitřní prostory staveb a pro denní i noční dobu, příp. nejvyšší možné snížení hlukové zátěže.  
Měření hluku v referenčních kontrolních bodech bude provedeno držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c zákona č. 258/2000 Sb.

## O d ů v o d n ě n í

### **I. Podání žádosti**

Orgánu ochrany veřejného zdraví byla dne 15.12.2021 doručena žádost ve věci „Žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz vlakové stanice Brno-Maloměřice, k. ú. Maloměřice“ (dále také „žádost“), která byla KHS JmK zaevidována pod č. j. KHSJM 79533/2021/BM/HOK a je vedena ve spise zn. S–KHSJM 79533/2021.

K tomu, aby KHS JmK mohla žádost komplexně posoudit ve smyslu právních předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví, bylo třeba odstranit nedostatky předložené žádosti, které spočívaly v chybějících náležitostech stanovených v § 31 odst. 1 a 2 zákona č. 258/2000 Sb. KHS JmK proto vyzvala žadatele přípisem, č. j. KHSJM 01060/2022/BM/HOK, ze dne 10.01.2022, aby tyto nedostatky odstranil, určila lhůtu k provedení úkonu, tj. k odstranění nedostatků podání, a usnesením č. j. KHSJM 01260/2022/BM/HOK rozhodla o přerušení řízení do 31.03.2022 (včetně).

KHS JmK byl dne 31.03.2022 doručen dokument, č. j. KHSJM 18448/2022/BM/HOK, s částečným doplněním chybějících náležitostí a se žádostí o prodloužení doby přerušení řízení, a to do 31.12.2022. Dne 22.12.2022 byl doručen dokument nazvaný „Doplněná žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz vlakové stanice Brno-Maloměřice, k. ú. Maloměřice“ s přílohami uloženými na CD nosiči, zaevid. pod č. j. KHSJM 76777/2022/BM/HOK. Protože bylo třeba opět odstranit nedostatky předložené žádosti, které spočívaly v chybějících náležitostech stanovených § 31 odst. 1 a 2 zákona č. 258/2000 Sb., vyzvala KHS JmK žadatele přípisem, č. j. KHSJM 02087/2023/BM/HOK, ze dne 09.01.2023, aby tyto nedostatky odstranil, určila lhůtu k provedení úkonu, tj. k odstranění nedostatků podání, a to do 31.03.2023.

Dne 29.03.2023 byla KHS JmK doručena doplněná žádost s přílohami na CD nosiči, zaevidovaná pod č. j. KHSJM 19125/2023/BM/HOK.

Orgán ochrany veřejného zdraví vycházel při posouzení žádosti zejména z následujících podkladů:

- „Žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz vlakové stanice Brno-Maloměřice, k.ú. Maloměřice“ ze dne 29.03.2023,
- Protokol o autorizovaném měření evidenční číslo G2020/22 „Měření hluku z vlakových prací a provozu kolejových brzd seřaďovacího nádraží Brno-Maloměřice v okolních CHVPS a CHVnPS“, ze dne 31.10.2022, zpracovaný Akson s.r.o., Třebořov 3, 569 33 Třebořov – autorizovaná laboratoř Akson - měření a snižování hluku, se sídlem Helceletova 235/9, 602 00 Brno-Stránice (dále také jen „Akson s.r.o.“),
- Hluková studie „Modelování hluku z vlakových prací a provozu kolejových brzd v areálu seřaďovacího nádraží Brno-Maloměřice v okolních CHVPS“, ze dne 28.11.2022, zpracovatel Akson s.r.o.,
- Kolejové schéma ŽST Brno-Maloměřice,
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2019,
- Staniční řád stanice Brno-Maloměřice ze dne 11.12.1987,
- Přehledná situace Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice, Projektový stupeň - ZP, příloha E.1 Výkresy, měřítko 1:5000, listopad 2021, zpracovatel SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3,
- ŽST Brno-Maloměřice, ŽST Brno-Maloměřice - plochy a ŽST Brno-Maloměřice, plochy – legenda.

### **II. Rekapitulace předchozích řízení v dané věci**

Rozhodnutím KHS JmK ze dne 09.12.2016, č. j. KHSJM 70256/2016/BM/HOK, sp. zn. S-KHSJM 61006/2016, byl na základě žádosti povolen provoz zdroje hluku – vlakové stanice Brno – Maloměřice, k. ú. Maloměřice, Brno, při němž docházelo k nedodržení stanovených hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní dobu  $L_{Aeq,8h} = 45$  dB a noční dobu  $L_{Aeq,1h} = 40$  dB, a to na dobu do 31.12.2021. Výše uvedené rozhodnutí KHS JmK bylo vázáno na 4 stanovené podmínky.

Každoročně, nejpozději do 30. 11. kalendářního roku po dobu platnosti tohoto rozhodnutí, měl účastník řízení předložit orgánu ochrany veřejného zdraví písemnou zprávu o aktuálním vývoji přípravy realizace plánovaných aktivních a pasivních protihlukových opatření a výsledku celkové analýzy technického a konstrukčního provedení kolejových brzd, včetně vyhodnocení. Tato podmínka 2 byla účastníkem řízení plněna, když pravidelně v daném termínu předkládal orgánu ochrany

veřejného zdraví písemnou zprávou o aktuálním stavu přípravy realizace protihlukových opatření a výsledku analýzy kolejových brzd s tím, že plánovaná investice byla v roce 2017 schválena a zařazena do plánu investic. Stavba nazvaná „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice“ byla zařazena do plánu přípravy investiční výstavby pro rok 2018, v roce 2019 byl vysoutěžen projektant pro zpracování záměru projektu a dokumentaci pro územní rozhodnutí, který koncem roku 2020 odevzdal návrh upraveného záměru projektu k připomínkovému řízení. Záměr projektu však neprošel schvalovacím procesem a musel být kompletně přepracován, což situaci zkomplikovalo. Následně musel být zpracován a odevzdán záměr projektu po připomínkách, zpracován oponentský posudek a do konce ledna roku 2022 měl být záměr projektu schválen.

Dále nejpozději do 31.08.2017 měl účastník řízení předložit orgánu ochrany veřejného zdraví výsledky měření hluku z předmětného zdroje dokladující v nejzatíženějších objektech k bydlení (Podzimní 1, Podzimní 2, Slaměnickova 21 a Hádecká 33 v Brně) nepřekročení hygienického limitu hluku stanoveného nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněné vnitřní prostory staveb a pro noční dobu. V případě zjištění nadlimitní hlukové zátěže v chráněných vnitřních prostorech staveb, měl být předložen návrh protihlukových opatření zajišťující předpoklad nepřekročení hygienického limitu hluku stanoveného nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněné vnitřní prostory staveb, včetně termínu realizace. Tuto povinnost stanovenou v podmínce 3 účastník řízení v požadovaném termínu splnil, a to předložením přípisu „Splnění podmínek časově omezeného povolení k provozování nadměrného zdroje hluku“ ze dne 13.07.2017 s příloženým dokladem „Protokol o autorizovaném měření hluku č. 17/14“, ze dne 19.04.2017, zpracovaného společností Ekological Consulting a.s.

Před koncem platnosti tohoto rozhodnutí předložil účastník novou žádost, která byla postupně doplňována, a to ve smyslu konkrétnější podoby rozsáhlejších opatření k vyřešení nadlimitní situace v dané lokalitě.

V předmětné lokalitě byla již dříve provedena následující protihluková opatření.

Vyjma pravidelné údržby byl ve vlakové stanici zahájen zkušební provoz protihlukového zařízení tzv. mazníku Bremex-Annsys. Toto zařízení aplikovalo na boky kol vozů projíždějících přes kolejové brzdy speciální přípravek, který obsahoval vysoký podíl pevných částic. Po aplikaci vytvořil přípravek na povrchu ošetřených ploch ochranný film, který měl během brzdění potlačovat pískání a zároveň významně snižovat mechanické opotřebení brzdnicových listů. Zkušební provoz zařízení se neosvědčil. Mazník aplikoval buď příliš velké množství přípravku a vozy kolejovou brzdou projížděly, jelikož jednopásové kolejové brzdy osazené v žst. Brno-Maloměřice nemají dostatečný brzdnicový účinek, nebo naopak příliš málo a k odstranění tónové složky nedošlo vždy. Při aplikaci menšího množství přípravku se navíc ucpávaly aplikační trysky. Dále zde byl problém v samotné aplikaci suspenze na kola odvěsů, kdy stačila drobná odchylka rychlosti odvěsu oproti přesně stanovené hodnotě, a suspenze bylo naneseno buď málo, nerovnoměrně, nebo příliš. Mazací zařízení mělo za cíl odstranit pískání, tj. tónovou složku, což se prokázalo jako možné, nicméně vzhledem k parametrům osazených kolejových brzd a tehdejší nedokonalosti zařízení jako velmi problematické a nevhodné, a proto došlo k jeho odstranění. Nedošlo k vyhodnocení zařízení akreditovaným měřením hluku (snížení hluku), jelikož se zkušební provoz zaměřoval zejména na odstranění pískání, což se nepodařilo. Uvedené problémy mazníku byly způsobeny jeho konstrukcí, ovládáním a konstrukcí samotných kolejových brzd, kdy nešlo dostatečně regulovat množství aplikovaného přípravku a automaticky upravovat brzdnicový účinek kolejových brzd na základě hmotnosti a rychlosti jednotlivých odvěsů. V současné době je již obsluha kolejových brzd v modernizovaných vlakových stanicích do značné míry automatizovaná, aby docházelo k optimalizování přitlačných sil kolejových brzd na základě hmotnosti a rychlosti vagonů, také aplikace přípravku mazníkem je dobře regulovatelná, aby nedocházelo k problémům, které v minulosti způsobily jeho odstranění. V modernizovaných vlakových stanicích jsou navíc osazeny výkonnější kolejové brzdy nebo případně více sledů brzd, takže je brzdnicová síla více rozložena. I na základě zkušebního provozu je možné konstatovat, že mazník je v žst. Brno-Maloměřice možné před kolejové brzdy umístit až po rekonstrukci samotných kolejových brzd (navýšení brzdnicového účinku, osazení více pásů kolejových brzd, automatizace ovládání kolejových brzd), a to proto, aby byla zajištěna řádná funkce kolejových brzd.

Dalším protihlukovým opatřením snižujícím akustické zatížení u zástavby nacházející se v okolí vlakové stanice Brno-Maloměřice jsou protihlukové stěny nacházející se po celé délce západní části vlakové stanice Brno-Maloměřice s výškou 3,5 m nad temenem kolejnice. Minimální vzduchová neprůzvučnost protihlukových stěn  $\Delta L_{AR}$  je 25 dB a pohltivost dílců je kategorie A3 (8-11 dB). Uvedené protihlukové stěny chrání před hlukem z vlakové stanice Brno-Maloměřice zejména ulice Mateříd, Plíže, Rázusova a Borky.

### III. Obsah nyní podané žádosti

Správa železnic nyní žádá o vydání 2. časově omezeného povolení (dále také „ČOP“).

Předmětným zdrojem hluku je provoz vlakové (seřaďovací) stanice Brno-Maloměřice v k. ú. Maloměřice. Hluk vzniká při vlakových, seřaďovacích pracích (dále také „VP“) a provozu kolejových brzd (dále také jen „KB“).

Vlaková stanice Brno-Maloměřice se řadí do kategorie vlakových stanic pro dálkovou vlakovou dopravu. Vlaková stanice Brno-Maloměřice je vlastněna státem a Správa železnic plní funkci správce. Správa železnic vznikla dne 01.01.2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. K datu 01.01.2020 se Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, přejmenovala na Správu železnic.

První návrhy vybudování nové ústřední nákladní stanice brněnského železničního uzlu v prostoru Maloměřic se začaly objevovat již okolo roku 1935, začátkem čtyřicátých let pak stavba byla započata. Celé území východně od Maloměřic o rozloze cca 630 000 m<sup>2</sup> (včetně depa, cca 2000 m na délku a 400 m v největší šířce) bylo vyhrazeno budoucí ústřední nákladní stanici Brno-Maloměřice. Seřaďovací nádraží spolu s novým dvoukolejovým spojením do Tišnova bylo dokončeno cca v roce 1953. Vzhledem k datu dokončení seřaďovacího nádraží nejsou k dispozici žádné dokumenty s tímto datem, které by dokládaly jeho uvedení do provozu. Předmětné údaje se nenachází v žádném aktuálním dokumentu, jako je např. Prohlášení o dráze. Poslední zmínka o žst. Brno-Maloměřice jako o vlakové stanici je v příloženém Prohlášení o dráze z roku 2019. Součástí přílohy tohoto dokumentu je část Staničního řádu stanice Brno-Maloměřice ze dne 11.12.1967, ve kterém jsou kolejové brzdy zmiňovány a je tedy patrné, že zdroj hluku byl uveden do provozu před 01.11.2011. KHS JmK je známo, že se příslušná ministerstva dohodla, že aktuální seznam vlakových stanic poskytne MD ČR každoročně MZ ČR a ten bude následně zveřejněn na webu Národní referenční laboratoře pro komunální hluk (náhrada za uvedení v platném prohlášení o dráze).

Z pohledu dnešního provozu se jedná o stanici zatíženou převážně nákladní dopravou a vlakovou činností, čemuž odpovídá i skutečnost, že stanice je dopravním bodem bez obsluhy cestující veřejnosti osobní dopravou – stanice je vybavena pouze dvojicí veřejně nepřístupných služebních nástupišť. Důkazem orientace stanice na potřeby nákladní dopravy je mimo rozsáhlé kolejiště také její vybavenost středně velkým seřaďovacím nádražím a depem kolejových vozidel.

Z pohledu celorepublikové sítě železniční dopravy patří ŽST Brno-Maloměřice svojí velikostí (a také výkonům) k těm největším stanicím, ve stávajícím stavu je vybavena rozsáhlým kolejištěm o celkovém počtu téměř sta kolejí různého charakteru a určení:

- dopravní koleje – vjezdová skupina (10x kolej), směrová skupina (23x kolej), odjezdová skupina (5x kolej),
- manipulační koleje – staniční skupina (10x kolej), výtahové a přísunové (6x kolej), strojové (10x kolej), spojovací (3x kolej), odvrtné (2x kolej), účelové (4x kolej), ostatní (13x kolej).

Do železniční stanice, potažmo staničního kolejiště, je navíc zaústěno celkem pět železničních vlečků a jedno účelové kolejiště Správy železnic. Rozsáhlé kolejiště stanice je z hlediska stavění vlakových cest a odpovědnosti za volnost vlakové cesty rozděleno do celkem sedmi obvodů, z hlediska organizace posunu pak do celkem jedenácti obvodů. Mimo uvedené staniční kolejiště je souběžně v bezprostřední blízkosti se západní a severní částí stanice veden tranzitní průtah čtyř kolejí ze směru Česká Třebová (dvě koleje: T1 a T2) a Havlíčkův Brod (dvě koleje: T1a a T2a), který v jihozápadní části stanice pokračuje směrem odb. Brno-Židenice, spolu se dvěma kolejemi pro nákladní dopravu (pouze ze ŽST Brno-Maloměřice, dvě koleje T4 a T6), a jednou manipulační kolejí (pouze ze ŽST Brno-Maloměřice, kolej T8). Základní konfigurace stanice je paralelní, ze západu směrem na východ (v žádosti uvedeno podrobně).

Součástí přílohy je kolejové schéma ŽST Brno-Maloměřice, ze kterého je patrná její rozsáhlost a složitost, a také mapa zájmové lokality s vyznačenými provozovateli nebo majiteli jednotlivých částí vlakové stanice Brno-Maloměřice. Vlakové práce probíhají zejména na kolejích 101 – 123, viz kolejové schéma ŽST Brno-Maloměřice, což kilometricky odpovídá žkm 158,560 – 161,580. Součástí přílohy je také ortofotomapa s vyznačenou lokalitou mezi žkm 185,560 – 161,580, kde jsou vyznačeny

koleje T1a, T1, T2 a T2a, které slouží primárně pro osobní dopravu, a dopravní koleje 101-123, kde probíhá většina vlakotvorných prací. Účastník řízení uvádí, že územní rozsah žst. Brno-Maloměřice, kde mohou probíhat vlakotvorné a seřadovací práce, odpovídá přiloženým mapám bez kolejí T1a, T1, T2 a T2a. Součástí přílohy je taktéž mapa s majetkovými vztahy v předmětné lokalitě.

Vlakotvorné stanice provozované Správou železnic představují veřejně přístupnou infrastrukturu v majetku státu, která je využívána pro potřeby dopravců. Jedná se o součásti železničních stanic bez fyzického i jiného ohraničení (tím se podstatně liší např. od areálů vozoven či dep). Stát, jako vlastník převážné části železniční infrastruktury, která je součástí vlakotvorných stanic, podporuje přepravu jednotlivých vozových zásilek, např. prostřednictvím výrazné slevy na poplatku za použití železniční dopravní cesty. Tím sleduje udržení stávajícího rozsahu nákladní železniční dopravy a brání nárůstu hlukové více zatěžující silniční dopravy. Je zřejmé, že trendem posledních desetiletí je nárůst přepravy ucelených vlaků; ostatně, tento typ cargo přeprav nad jednotlivými vozovými zásilkami již ve většině evropských zemí převažuje. Na síti Správy železnic tvoří přeprava tzv. jednotlivých vozových (nebo též kusových) zásilek s vazbou na provádění řadících prací v uzlových stanicích stále poměrně významný podíl cargo přeprav.

Technické vybavení vlakotvorné stanice Brno-Maloměřice je výsledkem vývojového trendu, který započal v devadesátých letech minulého století jako reakce na pokles přepravy a potřeby řazení vlaků. Dominantním zdrojem hluku je ovšem provoz KB při rozposunování nákladních vlaků. KB byly vybudovány v roce 1971, nicméně stejně jako u zmiňovaného seřadovacího nádraží, není k dispozici žádný dokument o jejich uvedení do provozu. KB slouží pro regulaci rychlosti rozpouštěných vozů a jsou soustředěny pouze do 1 sledu a to tak, že před každým výhybkovým rozvětvením svazku je umístěna dvojice pneumatických jednokolejnicových KB typu JKB-U v délce cca 25,7 m. Vzhledem k tomu, že jsou KB soustředěny pouze do 1 sledu a na jeden kolejnicový pás, dochází v nich k intenzivnímu brzdění, které je hlavním zdrojem hlukové zátěže způsobené provozem spádoviště. Naměřená hladina hluku v prostoru spádoviště dosahuje v průběhu brzdění hodnot 100 dB a více. Ve většině případů se jedná o hluk s tónovou složkou.

#### Popis a rozbor akustické situace

Vzhledem k finanční nákladnosti investiční akce související s modernizací žst. Brno-Maloměřice a skutečnosti, že u ní došlo k průtahům, nedošlo na KB k zásadním zásahům, které by zapříčinily výraznější snížení emisí hluku oproti podkladům, které byly KHS JmK předloženy v letech 2016 a 2017. Technologie KB zůstala nezměněna.

Pro co nejpřesnější zmapování akustického zatížení okolí žst. stanice bylo provedeno autorizované měření hluku ve 14 lokalitách (MM), viz příložený „Protokol o autorizovaném měření evidenční číslo G2020/22“ ze dne 31.10.2022, zpracovaný Akson s.r.o. Zvlášť byly posuzovány vlakotvorné práce s využitím hnacích vozidel (VP) a průjezd přes kolejové brzdy (KB). V označených místech (MM č. 6, 8 a 9) nebylo možné, s ohledem na velkou vzdálenost od zdroje a vysokou hladinu zbytkového hluku, stanovit hodnotu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A vlakotvorných prací s pomocí hnacího vozidla v nejhůrší noční hodině ( $L_{Aeq,1h}$ ) přímo měřením. Byla použita hodnota z akustického modelu lokality. Vzhledem k aktuálnímu zjištění, že se v nejbližším bytovém domě nacházejí i obytné místnosti (dříve bylo vycházeno z jiných informací), které jsou orientovány směrem k žst. Brno-Maloměřice, bylo přistoupeno i k měření hluku v jednom chráněném vnitřním prostoru stavby. Na všech měřicích místech reprezentující chráněné venkovní a vnitřní prostory staveb byl při použití kolejové brzdy zaznamenán výskyt diskrétní tónové složky ve frekvenčních pásmech od 2,0 kHz do 6,3 kHz.

Dále byla zpracována hluková studie „Modelování hluku z vlakotvorných prací a provozu kolejových brzd v areálu seřadovacího nádraží Brno-Maloměřice v okolních CHVPS“ ze dne 28.11.2022, zpracovatel Akson s.r.o. Účelem hlukové studie je posouzení hluku z provozu seřadovacího nádraží Brno-Maloměřice, identifikace zdrojů hluku v areálu seřadovacího nádraží, stanovení oblasti nadlimitního zatížení hlukem, odhad počtu osob zasažených nadlimitním hlukem a návrh možných opatření pro snížení hluku na rozumnou míru. Jednalo se především o posouzení hluku z vlakotvorných prací a z provozu kolejových brzd seřadovacího nádraží v městské části Brno-Maloměřice v nejbližších chráněných venkovních a vnitřních prostorech staveb. Podkladem byla měření provedená společností Aksons.r.o. (autorizovaný protokol o měření evidenční číslo G2020/22) a technické měření na lávce pro chodce nad areálem nádraží Maloměřice (most v km 160,510).



Výpočty hluku byly provedeny v programu Cadna A, verze 2022, vypočtené hodnoty neobsahují odraz hluku od posuzované fasády, tj. jedná se pouze o přímou dopadající složku hluku. Nebyl modelován hluk sousedních průmyslových areálů, hluk z dopravy po veřejných komunikacích a hluk z provozu na dráze (průjezdy vlaků bez ohledu na použitou kolej). Nejistota výpočtu  $\pm 3$  dB do vzdálenosti 300 m od zdroje hluku. Výpočty hlukové zátěže odpovídají žádaným ekvivalentním hladinám akustického tlaku.

Odhad počtu osob exponovaných nadlimitním hlukem, který je způsoben provozem vlakové stanice, byl v hlukové studii vyčíslen ve vztahu k chráněným venkovním prostorům staveb. Podél hranice areálu seřadovacího nádraží Brno-Maloměřice se nachází obytná zástavba, ve většině případů se jedná o byty v rodinných domech, ojediněle o bytové domy (ubytovny s možností krátkodobého a dlouhodobého ubytování nebyly do součtu zasažených osob zahrnuty). Celkový počet zasažených osob byl získán na základě dat českého statistického úřadu ze sčítání obyvatel, domů a bytů, které proběhlo v roce 2021, v dané oblasti je udáván průměrný počet obyvatel na jeden byt – 2,07. Odhadovaný počet osob exponovaných nadlimitním hlukem z KB a VP v noční době je celkem 546 osob (z toho VP – 62 a KB – 526) a v denní době jde o celkem 132 osob (VP 19 a KB 132).

U chráněných vnitřních prostor staveb v předmětné lokalitě se doposud neuvažovalo, že by u nich mohlo docházet k překračování stanovených hygienických limitů hluku, a to vzhledem k neprůzvučnosti standardních plastových oken a hodnotě hluku. Standardní neprůzvučnost plastových oken je  $R_w = 30$  dB, což by mělo zajistit dodržení limitů hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb. Tato skutečnost byla potvrzena měřením hluku č. 17/14, které bylo provedeno společností Ecological Consulting a.s. na adrese Podzimní 2, k. ú. Maloměřice, Brno, a to i přesto, že není rodinný dům speciálně chráněn proti vnikání hluku do chráněných vnitřních prostor stavby z venkovního prostoru. Na základě aktuálního zjištění v bytovém domě na ulici Podzimní 412/1 (majitel Statutární město Brno) – směrem k žst. Brno-Maloměřice má 5 bytových jednotek orientována okna obytných místností (byt č. 4 – obytná kuchyň 12,34 m<sup>2</sup>, byt č. 5 – obytná místnost 9,95 m<sup>2</sup>, byt č. 6 – obytná kuchyň 12,67 m<sup>2</sup>, byt č. 7 obytná kuchyň 15,27 m<sup>2</sup> a byt č. 9 – obytné místnosti 13,93 m<sup>2</sup> a pokoj 21,62 m<sup>2</sup>). Z nově provedeného měření hluku v bytě č. 6 v 2. NP bytového domu Podzimní 412/1, viz příložený „Protokol o autorizovaném měření evidenční číslo G2020/22“, vyplývá překročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory stavby a noční dobu o 0,6 dB. Toto překračování odpovídalo hodnotě hluku v chráněném venkovním prostoru stavby  $54,4 \pm 2,0$  dB. Dle hlukové studie dosahují v 2. NP bytového domu hodnoty hluku velikosti  $61,3 \pm 3,0$  dB a v 3. NP  $62,4 \pm 3,0$  dB v noční době. V noční době může být nadlimitním hlukem v chráněných vnitřních prostorech staveb zasaženo odhadem 10 obyvatel.

#### Stanovení hygienických limitů hluku

Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin  $L_{Aeq,8h}$ , v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu  $L_{Aeq,1h}$ . Hlukem s tónovými složkami se dle § 2 písm. b) nařízení vlády č. 272/2011 Sb. rozumí hluk, v jehož kmitočtovém spektru je hladina akustického tlaku v třetinooktávovém pásmu, případně i ve dvou bezprostředně sousedících třetinooktávových pásmech, o více než 5 dB vyšší než hladiny akustického tlaku v obou sousedních třetinooktávových pásmech a v pásmu kmitočtu 10 Hz až 160 Hz je ekvivalentní hladina akustického tlaku v tomto třetinooktávovém pásmu vyšší než hladina prahu slyšení stanovená pro toto kmitočtové pásmo v příloze č. 1 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku se stanoví součtem základní hladiny hluku  $L_{Aeq,T}$  50 dB a korekcí, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Dle pravidla 1) uvedeného v tabulce č. 1 se v případě chráněného venkovního prostoru stavby použije příslušná korekce pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB. Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Dle Odborného doporučení pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí z roku 2018, zpracovaného Národní referenční laboratoří pro komunální hluk, se seřadovacím nádražím rozumí železniční stanice zajišťující vlakové práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů; jejich seznam je uveden v platném „Prohlášení o dráze celostátní a



regionální“, které vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Provoz seřaďovacích nádraží se považuje za stacionární zdroj hluku. Dále se uvádí, že text Prohlášení lze nalézt na <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-szdc/prohlaseni-RRRR.html>, kde RRRR představuje příslušný letopočet (např. 2017). Aktuálně bylo na úrovni příslušných ministerstev dohodnuto, že seznam vlakotvorných stanic poskytne MD ČR každoročně MZ ČR a následně bude zveřejněn na webu Národní referenční laboratoře pro komunální hluk (aktuální seznam nebyl zatím zveřejněn).

KHS JmK upřednostnila konzistentní postup při stanovení hygienických limitů hluku ve věci předmětného zdroje hluku a akceptovala, že daná železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce patří na seznam seřaďovacích nádraží. Při stanovení hygienického limitu hluku pro noční dobu byla dále akceptována skutečnost, že vlakotvorná stanice byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, proto k základní hladině akustického tlaku  $L_{Aeq,T} = 50$  dB byla přičtena korekce +5 dB, dále pak korekce -10 (noční doba) a -5 dB (tónová složka).

Pokud se území (areál) železniční stanice považuje za seřaďovací nádraží, pak se tento areál považuje za stacionární zdroj hluku podle § 2 písm. p) nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Pokud jsou tímto územím vedeny i tzv. průjezdné koleje, tedy koleje, po nichž jezdí vlaky zajišťující i běžnou osobní přepravu cestujících, posuzuje se hluk z provozu na těchto kolejích jako hluk z dopravy na železničních drahách

Pro úplnost KHS JmK uvádí, že seřaďovacím nádražím se dle § 2 písm. n) novelizovaného nařízení vlády 272/2011 Sb. s účinností od 01.07.2023 rozumí železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, prohlídku vlaků a opravy vozů.

Pro hluk s tónovými složkami z provozu železniční stanice zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů (stacionární zdroj hluku), byl pro chráněné venkovní prostory staveb stanoven hygienický limit hluku v denní době  $L_{Aeq,8h} = 45$  dB a hygienický limit v noční době  $L_{Aeq,1h} = 40$  dB. Pro hluk ze stejného zdroje hluku, ale bez tónové složky, byl pro chráněné venkovní prostory staveb stanoven hygienický limit hluku v denní době  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB a v noční době  $L_{Aeq,1h} = 45$  dB.

K vážnosti důvodů, pro které nelze hygienické limity hluku dodržet, uvádí účastník řízení skutečnost, že v současné době nejsou známa žádná provozní opatření, která by byla realizovatelná a zaručila nepřekročení hygienických limitů hluku.

Příložená hluková studie zmiňuje dvě možná protihluková provozní opatření – rovnoměrné rozložení odvěsů v noční době a snížení hmotnosti spouštěných odvěsů. Ani jedno z navrhovaných provozních opatření nelze realizovat, a to zejména z technologických důvodů, kdy je potřeba rozřazovat a následně seřaďovat požadované vlakové soupravy, aby mohly pokračovat dále v jízdě. Dle Správy železnic zde není prostor pro výraznější rozkládání počtu odvěsů v čase, a také zde není možnost překládat náklad vozů, a tím snižovat jejich hmotnost.

Mezi vlakotvorné stanice spadající do stejné kategorie jako vlakotvorná stanice Brno-Maloměřice, tzn. pro dálkovou vlakotvorbu, se řadí Havlíčkův Brod, Kolín, Kralupy nad Vltavou, Olomouc, Plzeň a Přerov. Přesun vlakotvorných činností do jiné z uvedených stanic není možný, jak z logistického hlediska, tak z hlediska kapacitního. Správa železnic, jako správce a provozovatel dráhy, postupuje při svých činnostech podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“). SŽ tak musí naplňovat mj. požadavky § 22 zákona o drahách, odst. 1 písm. a), který ukládá povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Dále podle § 23 písm. a) zákona o drahách musí SŽ umožnit dopravci s platnou licencí, přidělenou kapacitou dopravní cesty a platným osvědčením dopravce provozovat na základě smlouvy drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. V dané souvislosti je dále zásadní ustanovení § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“), kdy pro organizování drážní dopravy je podle stavebního uspořádání dráhy, jejího technického vybavení a technologických postupů řízení drážní dopravy provozovatel dráhy povinen stanovit dopravní propustnost jednotlivých úseků dráhy, přičemž nejnižší hodnota dopravní propustnosti se rovná maximální kapacitě dopravní cesty dráhy. Provozovatel dráhy je přitom povinen drážní dopravu organizovat tak, aby kapacita dopravní cesty dráhy byla co nejvíce využita. Pokud by Správa železnic, jako provozovatel dráhy, omezila využití částí infrastruktury, např. omezením provozu kolejových brzd na spádovišti, fakticky by tím snížila její kapacitu. Tím by došlo k porušení § 21 odst. 1 vyhlášky

č. 173/1995 Sb., neboť Správa železnic by neumožnila využít kapacitu, kterou dopravní cesta fakticky má. Z tohoto důvodu není možné, aby provozovatel dráhy tímto způsobem omezil dostupnost infrastruktury. Dodržení stanovených hygienických limitů hluku může být zajištěno pouze realizací navrhovaných protihlukových opatření.

Účastník řízení navrhuje následující protihluková opatření.

Uvedená protihluková opatření se zabývají zejména snížením hluku z kolejových brzd – aktivní a pasivní protihluková opatření. Aktivní protihluková opatření zabraňují vzniku hluku a řadí se mezi ně např. technické a konstrukční provedení KB, úprava třecích poměrů mezi brzdnými trámcí a kolem vozu nebo technicko-organizační opatření. Pasivní protihluková opatření nezabraňují vzniku hluku, ale pouze jeho šíření, a v tomto případě se sem řadí např. protihlukové stěny, nízké protihlukové clony nebo protihluková opatření realizovaná na objektech k bydlení (nucená výměna vzduchu, zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště atd.).

V rámci Záměru projektu investiční akce „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice“ je pro snížení hlukové zátěže v předemné lokalitě uvažováno následující:

- doplnění srázové KB a dalších sledů KB – sníží se tím potřebná intenzita brzdění rozložením brzdění spouštěných odvěsů do více sledů KB v celé délce rozpouštěcí oblasti, čímž dojde ke snížení vjezdové rychlosti do jednotlivých KB, což povede k optimalizaci brzdění v závislosti na jízdnicích a traťových podmínkách a zaplněnosti směrůvých kolejí (rozmístěním KB se vytvoří zároveň podmínky pro instalaci automatizačního systému ovládání spádovištního zařízení),
- instalace doplňkového kolejového zařízení aplikující na boky kol projíždějících vozů speciální protihlukový přípravek, který během brzdění účinně potlačuje hluk a zároveň významně snižuje mechanické opotřebení brzdnicových lišt,
- rekonstrukce stávajících údolních KB,
- umístění vysoce pohltivých protihlukových stěn podél všech kolejových srázových a údolních brzd (minimální přesah 2 m před a za brzdou),
- rekonstrukce železničního svršku,
- výměna kompresorové stanice za novou,
- zajištění nuceného větrání u cca 8 obytných objektů umístěných ve svahu nad prostorem s kolejovými brzdami (nutnost realizace je doporučeno ověřit měřeními po dokončení stavby),
- vybudování nového systému regulace rychlosti spouštěných odvěsů vyhovující pro automatizaci spádoviště úrovně 3 v souladu s TNŽ 34 2660, aby systém zajišťoval automatickou regulaci rychlosti odvěsů na rozřadovacím zhlaví i ve směrůvých kolejích.

Všechna výše uvedená protihluková opatření jsou součástí plánované stavby, nicméně vzhledem ke skutečnosti, že se týkají technologie nebo celkového uspořádání železniční stanice, nemohou být realizována zvlášť, a to s výjimkou nucené výměny vzduchu. Vzhledem k charakteru hluku jsou nejúčinnější protihluková opatření přímo u zdroje hluku, a proto nejsou známa žádná dílčí opatření, která by byla realizovatelná nezávisle na výše uvedené stavbě.

Realizace výše uvedených protihlukových opatření významně sníží stav hlučnosti v celém okolí. Po dokončení rekonstrukce se předpokládá odstranění tónové složky hluku (stanoven mírnější hygienický limit hluku bez korekce na hluk s tónovou složkou), přesto je snížení hlučnosti pod 45 dB během nejhlučnější noční hodiny velmi problematické u objektů na ulici Podzimní, které jsou umístěny ve svahu nad kolejíštěm. U těchto objektů navrhuje Správa železnic možnost zajištění nucené výměny vzduchu. Přesné parametry jednotlivých protihlukových opatření, která budou následně v rámci stavby realizována, budou vycházet z hlukové studie a měření hluku, které budou zpracovány v rámci dokumentace předemné stavby.

Vzhledem k míře překračování hygienických limitů hluku v chráněných vnitřních a venkovních prostorech stavby bytového domu na adrese Podzimní 412/1 navrhuje Správa železnic provedení výměny stávajících oken za okna s vyšší hodnotou vzduchové neprůzvučnosti, a to minimálně  $R_w = 40$  dB a osazení tří systémů nucené výměny vzduchu. V současnosti je podána žádost o zařazení akce do investičního plánu na Generálním ředitelství Správy železnic a následně musí Ministerstvo dopravy ČR akci schválit do plánu investic. Po zařazení do plánu investic může Správa železnic zahájit přípravu této investiční akce – výběrové řízení na projektanta a zhotovení projektu. Dále bude následovat výběrové řízení na zhotovitele stavby a samotná realizace. Vzhledem k tomuto procesu je velmi obtížné stanovit termín realizace individuálních protihlukových opatření, v současné době je odhadován do 31.12.2024.

Dále jsou uvedeny možné útlumy jednotlivých výše uvedených protihlukových opatření. Osazením více sledů brzd nebo např. osazením KB vícepásových dojde ke snížení přítláčných sil, čímž by mělo dojít ke snížení hlučnosti a eliminaci jeho tónové složky. U těchto opatření je uvažováno s útlumem v průměru 5 dB. Dalším možným aktivním protihlukovým opatřením je opětovné použití protihlukového zařízení Bremex Annsys, tzv. „mazníku“. Tato technologie je založená na ošetření brzdových ploch modifikátorem tření vyvinutým speciálně pro KB. Zařízení omezuje hluk přímo u zdroje a snižuje pravděpodobnost výskytu tónové složky. U tohoto opatření můžeme uvažovat s útlumem až 12,9 dB. Za nejúčinnější pasivní protihlukové opatření lze považovat nízké protihlukové clony, které jsou koncipovány a schváleny jako doplňková součást KB. Toto opatření zčásti pohlcuje vzniklý hluk a zabráňuje jeho šíření do okolí. Nízké protihlukové clony by měly být osazeny co nejbližší ke koleji. Hluková clona bude jednostranně pohltivá (ze směru od zdroje), kategorie pohltivosti A4 ( $DL_{\alpha} > 11 \text{ dB}$ ); kategorie neprůzvučnosti B3 ( $DL_R > 24 \text{ dB}$ ). Jedná se o pasivní protihlukové opatření, které z části zabráňuje šíření pískání KB ve směru k chráněným objektům. V případě instalace protihlukových clon lze očekávat maximální útlum hluku z kolejových brzd v rozsahu 5-8 dB ve směru kolmém na protihlukové clony, ve směru podél bude útlum výrazně nižší. Součtem jednotlivých protihlukových opatření můžeme docílit útlumu hluku až 17,9 dB. Všechna navrhovaná protihluková opatření jsou vyhodnocována nejenom z hlediska účinnosti, ale také z hlediska provozně ekonomického. Zejména aktivní protihluková opatření jsou velmi nákladná. Náklady na realizaci protihlukových opatření jsou odhadovány na 535.700.000 Kč bez rizikové složky. Celkové investiční náklady stavby „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice“ jsou v této chvíli odhadovány na 2.736.047.000 Kč. Součástí přílohy žádosti jsou Přehledná situace stavby v měřítku 1:5000 a Situace stavby v měřítku 1:500, ve kterých jsou již navrženy nové sledy KB včetně dalších protihlukových opatření.

Vzhledem k velikosti finančních nákladů a komplexnosti celé stavby je plánování a následná realizace stavby časově náročný proces, který zapříčinil zpoždění celé stavby, a účastník řízení tak zdůvodňuje rozpor oproti původním předpokladům v předchozí žádosti „Žádost o vydání časově omezeného povolení provozování zdroje hluku – provoz vlakové stanice Brno-Maloměřice, k.ú. Maloměřice“ č. j. 18123/2016-SŽDC-OŘ BNO-OPS, doručené KHS JmK dne 24.10.2016. Časový harmonogram realizace protihlukových opatření bude záviset zejména na vyhodnocení technického a konstrukčního provedení KB s tím, že budou v první fázi realizována aktivní protihluková opatření a následně protihluková opatření pasivní. Obytné místnosti s realizovanou plnohodnotnou nucenou výměnou vzduchu nemají definován chráněný venkovní prostor stavby ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., protože je nevýznamný z hlediska pronikání hluku zvenčí do obytných místností.

Účastník řízení se dále zabýval hodnocením snížení hluku na rozumně dosažitelnou míru, čímž se rozumí poměr mezi náklady na protihluková opatření a jejich přínosem na snížení hlukové zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku. Pro navrhovaná protihluková opatření vypočten KostenNutzen Index KNI = 76, což by dle švýcarské metodiky mohl být považován za málo efektivní návrh protihlukových opatření. V žádosti se uvádí, že při stanovení finančních nákladů bylo vycházeno z výpočtu stavebních nákladů, který je součástí dokumentace Záměru projektu stavby, náklady budou zpřesňovány, takže je nelze považovat za konečné, a proto může dojít i ke změně ukazatele KNI. Navíc vynaložené náklady se netýkají pouze zlepšení hlukové situace, ale i parametrů týkajících se např. provozu a kapacity.

Shrnutí vývoje přípravy realizace předmětné stavby řešící mimo jiné odstranění nadměrné hlukové zátěže a aktuální předpokládaný harmonogram její realizace:

2017 – schválení investice, její zařazení do plánu investic a vypsání soutěže na zhotovitele projektové dokumentace stavby.

2018 – akce „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice byla zařazena do plánu přípravy investiční výstavby pro rok 2018.

2019 – vysoutěžení projektanta na zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní řízení.

2020 – do 31.08.2020 byl projektantem, který byl v roce 2019 vysoutěžen, odevzdán návrh upraveného Záměru projektu k připomínkovému řízení (termín 30.11.2020 pro konečné odevzdání Záměru projektu). Schvalovací proces Záměru projektu měl trvat 4 měsíce s termínem duben 2021.

2021 – Vzhledem ke skutečnosti, že Záměr projektu předložený na konci roku 2020 neprošel schvalovacím procesem a musel být kompletně předělán, byl nový termín odevzdání Záměru projektu po připomínkách stanoven 30.11.2021. Následovalo zpracování oponentského posudku Záměru projektu.

2022-2023 – záměr projektu měl být schválen do 29.01.2022, ale k nákladnosti investice si Ministerstvo dopravy ČR vyžádalo doplnění předložených informací. Záměr projektu byl o požadované informace doplněn dne 13.10.2022. V současné době se záměr projektu nachází v centrální komisi, kde by mělo dojít k jeho projednání a schválení cca do 28.04.2023. Není stanovena žádná lhůta, do které musí být rozhodnuto.

2023 – termín vypsání výběrového řízení na projekt stavby je do 30.06.2023, termín podpisu smlouvy na projekt (územní, stavební řízení a realizaci stavby) je 02.10.2023.

2025 – termín odevzdání projektu je 30.06.2025 a schválení dokumentace je 31.12.2025.

Říjen 2026 až prosinec 2028 – realizace stavby.

Vzhledem ke skutečnosti, že doposud nebyl schválen záměr projektu Centrální komisí, jsou výše uvedené termíny odhadovány. Centrální komise nemá stanovenou lhůtu, do které se musí k předmětnému záměru projektu vyjádřit, a proto se její rozhodnutí může nadále odkládat, na což nemá Správa železnic žádný vliv.

Účastník řízení navrhuje s ohledem na výše uvedené důvody, nákladnost protihlukových opatření a nutnost jejich investiční přípravy, vydání časově omezeného povolení na dobu do 31.12.2028, dokdy budou provedena navrhovaná protihluková opatření.

#### Účastník řízení žádá:

- 1) v případě hluku s tónovou složkou o povolení překračování stanoveného hygienického limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku
  - pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní dobu, a to až na hodnotu  $L_{Aeq,8h} = 60$  dB, resp. překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,8h} = 45$  dB o hodnoty 1 – 15 dB a pro noční dobu, a to až na hodnotu  $L_{Aeq,1h} = 63$  dB, resp. překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,1h} = 40$  dB o hodnoty 1 – 23 dB,
  - pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro noční dobu, a to až na hodnotu  $L_{Aeq,1h} = 36$  dB, resp. překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,1h} = 25$  dB o hodnotu 11 dB,
- 2) v případě hluku bez tónové složky o povolení překračování stanoveného hygienického limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku
  - pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní dobu, a to až na hodnotu  $L_{Aeq,8h} = 52$  dB, resp. překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB o hodnotu 2 dB a pro noční dobu, a to až na hodnotu  $L_{Aeq,1h} = 55$  dB, resp. překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,1h} = 45$  dB o hodnoty 1 – 10 dB,

Při provozu vlakové stanice dochází nebo je riziko nedodržení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb v ul. Podzimní, Švestková, Jarní, Hádecká Slaměnkova, Kulkova Proškovo náměstí, Rázusova, Borky, Selská, Obřanská, Mateří, Plíže, Čtvery hony, Dolnopolní, Hamry, Krasová, Babická, Hrubínky a Purkyňovo náměstí.

Účastník řízení žádá po dobu platnosti časově omezeného povolení o možnost překročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní a vnitřní prostory staveb nejvýše o hodnoty uvedené ve výroku rozhodnutí. Míra překročení hygienických limitů hluku, o které účastník řízení žádá, odpovídá předloženým odborným podkladům (akustická studie a měření hluku).

Z předložené žádosti je zřejmé následující – identifikace (popis) zdroje hluku, při jehož provozu nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet; návrh hygienického limitu, nadlimitní hodnoty hluku a doby trvání povolení, důvod překročení hygienického limitu, to vše podložené vyhodnocením hluku z předmětného zdroje; odhad počtu fyzických osob vystavených nadlimitnímu hluku, přehled provedených a navrhovaných protihlukových opatření, rámcový harmonogram jejich provedení, odhad jejich účinnosti a skutečnosti svědčící o omezení hluku na rozumně dosažitelnou míru. Orgán ochrany veřejného zdraví posoudil a akceptoval vážnost v návrhu uvedených důvodů, pro něž nelze hygienické limity hluku dodržet, i předložené údaje svědčící o tom, že hluk bude omezen na rozumně dosažitelnou míru.

Navrženými opatřeními lze předpokládat splnění stanovených hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní a vnitřní prostory staveb dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ale skutečnou efektivitu těchto opatření na snížení hlukové zátěže je nutné ověřit kontrolním měřením hluku po jejich realizaci (viz stanovené podmínky 4 a 5), které dle § 32a zákona č. 258/2000 Sb. může provést pouze držitel osvědčení o akreditaci nebo držitel autorizace podle § 83c zákona č. 258/2000 Sb.

Vzhledem k výše uvedenému bylo ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výrokové části a za stanovených podmínek. Podmínky pro vydání časově omezeného povolení zdroje hluku jsou orgánem ochrany veřejného zdraví stanoveny v souladu s § 99 zákona č. 258/2000 Sb., a to na základě posouzení předloženého návrhu dle § 31 odst. 1 a 2 zákona č. 258/2000 Sb., ve spojení s § 11 odst. 1 a 2 a příl. č. 2 § 12 odst. 1 a 3 a příl. č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

### **Poučení o odvolání**

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

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

#### Rozdělovník:

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