

Úřad vlády ČR
Předseda vlády ČR
Prof. Petr Fiala
nábřeží Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1

Na vědomí:

Ministerstvo zdravotnictví
Palackého náměstí 375/4
128 01 Praha 2

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Společné stanovisko samospráv k nařízení vlády č. 433/2022 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Vážený pane předsedo,

v prosinci 2022 schválila VAŠE vláda nařízení vlády č. 433/2022 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které má začít platit od 1. července 2023. I přestože deklarovaným cílem je snaha opustit režim „staré hlukové zátěže“ (dále jen SHZ), který byl historicky přijímán jen jako přechodné opatření a pro velmi specifické případy, mimo jiné i z důvodu jeho zřejmých zdravotních rizik¹, tak výsledná podoba nařízení vlády současné hlukové limity naopak výrazně zhoršuje.

Režim SHZ už totiž nebude výjimkou jako doposud, kterou je ve zvláštních případech možné použít, ale stává se novou normou (byť kosmeticky snižené o 2 dB) pro další tisíce kilometrů silnic a železnic na celém území naší republiky, kdy vědecky prokázaným rizikům budou nově a trvale vystaveny miliony občanů České republiky, kteří kolem dopravních staveb žijí.

Tam, kde ještě do 30. června teoreticky mohly města a obce protihluková opatření požadovat, od 1. července nebude investory nic nutit k jejich realizaci.

Křivka hluku neroste lineárně, ale EXPONENCIÁLNĚ!

- Přírůstek o 5 dB se rovná 3násobné navýšení hluku (např. zvýšení z 55 dB na 60 dB NENÍ NÁRŮSTEM "jen" o cca 10 % hluku navíc).
- Zvýšení o 8 dB se rovná 6násobné navýšení hluku.
- Zvýšení o 13 dB se rovná 20násobnému navýšení hluku.

Kde nově bude možné mít 3x - 20x více hluku?

- 100 % drážní infrastruktury (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo)
- 100 % silnic III. třídy a účelových komunikací
- 99 % silnic I. a II. třídy
- 35 % dálnic (popř. 65% dálnic - po zohlednění, že SHZ byla jen dočasný nástroj, který je rušen)

*Pro přesnější rozdělení kolik více hluku je možné pro jaké typy dopravních staveb, přikládáme **přílohu č. 1***

¹ D. Potužníková a kol., „Stará hluková zátěž je dosud problém,“ Hygiena 64, 164-169 (2019).

I přestože toto nařízení vlády takto výrazně útočí na ochranu veřejného zdraví před hlukem, tak **důvodová práva k novele nařízení vlády nepřináší jakékoliv informace či vědecky ověřené závěry a prověření zdravotní nezávadnosti takto zásadně navýšených hlukových limitů** ve prospěch ulehčení výstavby liniových staveb a developerské výstavby.

Ve schvalovacím procesu nebyl předložen ani jeden konkrétní případ, který by dokazoval, že jediná možnost snížení hluku u dopravních staveb je zvýšení hlukového limitu.

Skutečnost, že nebylo provedeno odpovídající vyhodnocení zdravotních rizik považujeme za rozpor s ustanovením § 108 odst. 4. zákona o ochraně veřejného zdraví, kdy samo Ministerstvo zdravotnictví na svých stránkách k nepříznivým účinkům hluku uvádí, že hladina hluku **LA > 60 až 65 dB** má možné **nebezpečí pro vegetativní systém**.²

Kosmeticky snížená SHZ o 2 dB má nyní pro stavby povolené před 1.1.2001 tyto hodnoty:

silnice 68/58 dB (den/noc)	Příčemž nebezpečí pro vegetativní systém znamenají hodnoty 60 až 65 dB²
železnice 68/63 dB (den/noc)	

Je rovněž prokázáno, že obtěžování hlukem této úrovně **má zjevné negativní důsledky na zdraví a psychickou pohodu obyvatel**. Podle ověřených vědeckých studií WHO³ hluk způsobuje především:

- **kardiovaskulární a metabolické poruchy organismu;**
- **má negativní účinky na spánek a podrážděnost;**
- **vyvolává kognitivní poruchy vnímání;**
- **způsobuje poškození sluchu a tinnitus;**
- **má nepříznivé dopady na porodnost na kvalitu života, duševní zdraví a pohodu obyvatel.**

Není proto překvapivé, že realizace protihlukových opatření je vysoce nákladově efektivní. Studie Evropské komise z roku 2021 ukázala, že existuje návratnost 10 euro ve společenských výhodách za každé 1 euro vynaložené na konkrétní protihlukové opatření.⁴

Vámi schválené nařízení vlády jde ale přesně opačným směrem, legalizace vyšších hodnot hluku, které zcela ohrozí vymahatelnost protihlukových opatření pro obce a města, a to nejen do budoucna, ale pravděpodobně již i u řízení zahájených před nabytím účinnosti tohoto nařízení a **umožní extrémní nárůst hluku ve všech oblastech kolem dopravních staveb, včetně oblastí rezidenčních a klidových.**

Současně po nabytí účinnosti předmětného nařízení vlády zároveň nebude nic nutit investory řešit v rámci rekonstrukcí komunikací a drah snížení hlukové zátěže, byť právě takové

² <https://www.mzcr.cz/nepriznive-ucinky-hluku-na-cloveka/>

³ Směrnice pro hlukové limity pro region Evropy, WHO, 2018: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

⁴ European Commission, Directorate-General for Environment, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. et al., Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU: Phenomena project, Publications Office, 2021. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>.

rekonstrukce by měly a mohly být ideální příležitostí pro zvýšení ochrany zdraví dotčených obyvatel před hlukem.

Vzhledem k navázání účinnosti této novely na novelu stavebního zákona, tímto žádáme, aby se stejně jako v současné době projednávaném odkladu stavebního zákona (aktuálně v Senátu Parlamentu ČR) k **1. 1. 2024 posunula účinnost této novely a současně byla provedena její revize, která vědecky prokáže, že je možné takto zásadní zhoršení ochrany zdraví před hlukem schválit.** Současně žádáme o prověření, že vypuštění definice uceleného úseku a nastavení rozlišovacího kritéria umístění a povolení rozhodnutím před a po 31. prosinci 2000 nenastane u řady komunikací zcela paradoxní situace, že na jednotlivých úsecích té samé komunikace (včetně většiny dálnic, které též jako jiné významné liniové stavby byly povolovány a stavěny po úsecích) budou platit diametrálně odlišné hygienické limity hluku.

Na závěr tohoto apelu nám dovoluňte vyjádřit naše obrovské rozhořčení nad přijetím tohoto nařízení, které jde naprosto proti naší veškeré komunikaci s vedením Ministerstva dopravy. **Již přes dva roky 30 měst a obcí kolem dálnice D8, kde žije přes 40 tisíc lidí a přes které prochází 35 km plánované VRT Podřipsko jednotně deklaruje, jak je pro nás zásadní spolu s VRT rovněž vyřešit v tuto chvíli nedostatečnou protihlukovou ochranu obyvatel žijících kolem dálnice D8.**

Místo toho, aby investoři dopravních staveb museli realizovat protihluková opatření, tak výrazně změřené a změkčené hlukové limity jim tuto povinnost odnímají. Nadměrný hluk sice nikam nezmizel, ale problém se „vyřešil“ tak, že jen více hluku má být nově legální.

Proto, pokud by nařízení vlády č. 433/2022 vstoupilo 1. 7. 2023 v platnost, nevidíme po tomto datu jediný důvod vést jakoukoliv diskuzi o plánování VRT Podřipsko s Ministerstvem dopravy a jím řízenou Správu Železnic v důsledku absolutní ztráty důvěry v dosavadní jednání.

