

Koridor D8, z. s.
IČO 109 41 002

k rukám Ing. Martina Klečky, Ph.D.

elektronicky se zaručeným podpisem

V Jílovém u Prahy dne 24. dubna 2023

Věc: Právní rozbor hygienických limitů hluku v souvislosti s novelou nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Příloha: *Odůvodnění nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů*

Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.
zapsaná v OR u Krajského soudu v Českých Budějovicích, oddíl C, vložka 21923 • IČO: 018 25 666
č. ú.: 211 864 546/0600 • tel: +420 381 253 990 • e-mail: office@dohnalbernard.cz
www.dohnalbernard.cz

Sídlo a kancelář Tábor
Mgr. Vítězslav Dohnal, ev. č. ČAK 12191
Klokotská 103, PSČ 390 01 Tábor
tel.: +420 776 834 534 • e-mail: dohnal@dohnalbernard.cz

Pobočka Jílové u Prahy
JUDr. Michal Bernard, Ph.D., ev. č. ČAK 14936
Masarykovo nám. 20, PSČ 254 01 Jílové u Prahy
tel.: +420 773 991 250 • e-mail: bernard@dohnalbernard.cz

1. Zadání

Objednatel této analýzy se na naši advokátní kancelář obrátil s žádostí o vypracování právní analýzy ve věci uplatňování hygienických limitů hluku a souvisejících korekcí těchto limitů, a to v souvislosti s nařízením vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, a které vstoupilo v platnost 1. ledna 2023 a nabyde účinnosti 1. července 2023.

Cílem je rozbor odpovídajících ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení o ochraně zdraví“ nebo „nařízení vlády“), novelizované nařízením vlády č. 433/2022 Sb.

Podklady pro tuto analýzu:

- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., v platném znění (tj. ve znění účinném do 30.6.2023)
- nařízení vlády č. 433/2022 Sb.
- důvodová zpráva k nařízení vlády č. 433/2022 Sb.

Tato analýza vychází z právního stavu ke dni 23. dubna 2023.

2. Hlukové hygienické limity

Nařízení vlády č. 433/2022 Sb. (platné od 1. ledna 2023) s účinností od 1. července 2023 **mění hlukové hygienické limity, a to poměrně zásadním způsobem.**

Ministerstvo zdravotnictví v tiskové zprávě novelu nařízení o ochraně zdraví uvedlo následovně: *„Dne 1. ledna 2023 vešlo v platnost nařízení vlády č. 433/2022 Sb., které mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Samotný návrh novely nařízení vlády prošel konzultací mezi zástupci resortu zdravotnictví (Ministerstvo zdravotnictví a Národní referenční laboratoř pro komunální hluk) a resortu dopravy (Ministerstvo dopravy, Ředitelství silnic a dálnic, Správa železnic a Letiště Václava Havla Praha), následně i se svazy městských a obecních samospráv atp. Novelizované nařízení vlády nabývá své účinnosti dne 1. července 2023.“* (viz <https://www.mzcr.cz/novela-narizeni-vlady-o-ochrane-zdravi-pred-nepriznivymi-ucinky-hluku-a-vibraci/>).

Změnu korekcí u hlukových hygienických limitů Ministerstvo zdravotnictví odůvodňuje takto: *„Novela nařízení vlády reaguje především na zachování rozvoje veřejné infrastruktury se zásadou dodržování ochrany veřejného zdraví před hlukem a řeší komplikované až bezvýchodné situace, které svou povahou způsobují negativní dopad do projektového plánování dopravních staveb včetně jejich následného rozvoje.“*

V důvodové zprávě k předmětné novele je pak uvedeno: *„Cílem návrhu je racionalizace a zjednodušení přístupu ochrany veřejného zdraví před hlukem, a to v tom smyslu, aby byl zachován rozvoj veřejné infrastruktury se zásadou dodržování ochrany veřejného zdraví před hlukem. Návrh počítá se sjednocením a zjednodušením správních postupů jednotlivých orgánů ochrany veřejného zdraví. Výsledkem je zpřehlednění celého přístupu k regulaci hluku z dopravy, tedy možnost urychlení projektové přípravy dopravních staveb, tj. silnic, dálnic a drah, při zachování odpovídající ochrany veřejného zdraví před hlukem.“*

Novela nařízení o ochraně zdraví zásadně mění výši hygienických limitů hluku a současně upouští od dělení pozemních komunikací do kategorie I. až III. třídy, přičemž hygienické limity hluku budou platit pro všechny druhy pozemních komunikací bez rozdílu.

Stírá se i rozdíl mezi limity hluku uvnitř a vně ochranného pásma dráhy.

Přehledné **porovnání stávajících a nových hygienických limitů** hluku je obsaženo v tabulce na konci této kapitoly.

2.1 Stávající hygienické limity pro hluk z pozemních komunikací a drah

V současné době platí pro stavby dálnice, silnice I. a II. třídy, místní komunikace I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích, hygienický limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu.

Hygienické limity ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ dle § 12 odst. 3 nařízení o ochraně zdraví se v daném případě třídy stanoví **součtem 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době**, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k nařízení o ochraně zdraví, viz cit:

„Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“

Hluk z dálnic, silnic I. a II. třídy spadá dle tabulky č. 1 části A přílohy č. 3 nařízení o ochraně zdraví do třetí kategorie „*Chráněných venkovních prostor ostatních staveb a chráněných ostatních venkovních prostor*“. 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**.

V daném případě je tedy základní hygienický limit hluku stanoven na **50 dB** pro denní a **40 dB** pro noční dobu. Dále je nutné přičíst korekci dle uvedené tabulky, kdy se využijí korekce ve sloupci 3), který se použije pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Dle této tabulky se k hygienickým limitům hluku připočítává korekce +10 dB. **Výsledná hodnota hygienického limitu hluku pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích je tak 60 dB pro denní a 50 dB pro noční dobu.**

Pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích je dle současné právní úpravy stanovena hodnota hygienického limitu hluku na **55 dB** pro denní dobu a **45 dB** pro noční dobu (korekce + 5 dB k základnímu limitu).

Pro hluk **v ochranném pásmu dráhy** se k základnímu hygienickému limitu připočte korekce uvedena ve sloupci 3 tabulky č. 1 části A přílohy č. 3 nařízení o ochraně zdraví, tedy **+ 10 dB**. Pro noční dobu ale platí na rozdíl od hluku z dopravy na pozemních komunikacích

korekce pouze o – 5dB Hodnota hygienického limitu hluku je tedy na **60 dB** pro denní dobu a **55 dB** pro noční dobu.

Pro hluk **z dopravy na drahách obecně** (tedy vně ochranné pásma dráhy) se použije stejná korekce, jako pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích, tj. **55 dB** pro denní dobu a **50 dB** pro noční dobu (u noční doby korekce pouze - 5 dB).

Zároveň platí poměrně komplikovaný mechanismus korekce tzv. staré hlukové zátěže (+ 15 dB, v krajním případě až + 20 dB), která je koncipována jako ojedinělá výjimka ze standardních hlukových limitů.

2.2 Nové hygienické hlukové limity od 1. července 2023

Předně je třeba upozornit, že novela zcela opouští tzv. starou hlukovou zátěž. Definici staré hlukové zátěže uvedenou v § 2 pod písm. n) nařízení o ochraně zdraví účinném do 30.6.2023 novela ruší, stejně tak ruší ustanovení odstavců 4 až 6 § 12 nařízení o ochraně zdraví, která určovala korekce k hygienickým limitům hluku u staré hlukové zátěže.

Stejně tak novela zcela vypouští definici uceleného úseku a nadále s tímto pojmem nepracuje (srov. § 2 písm. o) nařízení o ochraně zdraví, dle něhož „*uceleným úsekem pozemní komunikace nebo dráhy úsek vymezený podle jiných právních předpisů staničení, a není-li takto ucelený úsek vymezen, považuje se za něj úsek homogenní z hlediska hodnocení hluku*“).

Novela rovněž vypouští definici proluky (srov. § 2 písm. q) nařízení o ochraně zdraví „*prolukou nezastavěný prostor ve stávající souvislé zástavbě včetně nezastavěného nároží, který je určen k zastavění*“).

Výše uvedená opatření, resp. vypuštění pojmů „proluka“ a „ucelený úsek“ souvisí s novelou stavebního zákona, resp. novým stavebním zákonem, v rámci níž byla navržena úprava § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, která upravuje výjimku z hygienického limitu, a to v případě, kdy „již technicky ani organizačně není možné dále účinně snižovat hlukovou zátěž“. (viz Důvodová zpráva k nařízení vlády č. 433/2022 Sb.).

Vypuštění definice uceleného úseku a nastavení rozlišovacího kritéria umístění a povolení rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před / po 31. prosinci 2000 může u řady komunikací nastat **zcela paradoxní situace, že na jednotlivých úsecích té samé komunikace (včetně např. dálnice D8, která též jako jiné významné liniové stavby byla povolována a stavěna po úsecích) budou platit diametrálně odlišné hygienické limity hluku.**

Dále je nutné upozornit, že novela zcela vypouští ustanovení § 20 odst. 5 nařízení o ochraně zdraví, účinném ke dni 30.6.2023, dle něhož „*Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.*“ Tento krok důvodová zpráva odůvodňuje tím, že toto ustanovení

působilo aplikační problémy, jelikož cit.: „*Posuzování účinnosti protihlukových opatření v desetinných hodnotách je z odborného hlediska nesprávné a zatíženo značnou nejistotou.*“

Zůstává tedy otázkou, zda bude nově i rozdíl 0,1 až 0,9 dB též považován za změnu hodnoty hladiny hluku či zda bude posuzován jako zanedbatelný. To zřejmě ukáže až praxe při posuzování nových staveb v rámci povolovacích procesů ukáže, zda bude mít reálný dopad a stavebními budou nuceni realizovat protihluková opatření, či bude stejně jako dosud možné tímto způsobem obejít judikaturou správních soudů vyslovený zákaz navyšovat již nadlimitní hlukovou zátěž.

a) Hluk z dopravy na pozemních komunikacích

Na základě novely se upouští od dělení pozemních komunikací do kategorie I. – III. třídy a nově se upravují hygienické limity hluku zvláště pro „staré“ komunikace vybudované před 1. lednem 2001 se zvýšeným hygienickým limitem a „nové“ komunikace umístěné a povolené rozhodnutím po 31. prosinci 2000.

Ustanovení § 12 odst. 3 nařízení o ochraně zdraví zůstává beze změny, takže základní hygienický limit hluku i nadále činí 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu. K základnímu limitu se opět přičítají korekce stanovené v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3, která však doznala značných změn.

Nově se bude přičítat korekce **+ 10 dB pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích** (a to jak na dálnicích a silnicích a místních komunikacích I. a II. třídy, tak i na silnicích a místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích), které byly **umístěny a povoleny** rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu **po 31. prosinci 2000**.

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích (a to jak na dálnicích a silnicích a místních komunikacích I. a II. třídy, tak i na silnicích a místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích), **které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001 se použije korekce + 18 dB**. Zde je zajímavé, že důvodová zpráva zmiňuje nárůst + 15 dB, finální znění je ale o další 3 dB výše, tedy k dalšímu závažnému nárůstu zřejmě došlo až při schvalování ve Vládě ČR, troufnu si spekulovat že na popud Ministerstva dopravy ČR.

Novela nově zavádí v § 2 pod písm. q) nařízení o ochraně zdraví definici údržby, která zní následovně: *„údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činnost související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy“*.

Korekce + 18 dB se použije rovněž při údržbě, rekonstrukci, modernizaci či zkapacitnění pozemní komunikace související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky (ve smyslu § 2 písm. q) nařízení o ochraně zdraví) **prováděnou po 1. lednu 2001**.

Vzhledem k tomu, že novela úplně vypouští ustanovení vztahující se ke staré hlukové zátěži, konkrétně odst. 4 až 6 § 12 nařízení o ochraně zdraví, použijí se nové korekce i na stavby, resp. na hluk z dopravy, pro něž se doposud používala stará hluková zátěž. Nově se tedy namísto hygienického limitu hluku pro starou hlukovou zátěž pro dálnice, silnice I. a II. třídy, místní komunikace I. a II. třídy ve výši 65 dB (viz § 12 odst. 6 nařízení vlády), resp. 70

dB § 12 odst. 4 nařízení vlády) pro denní dobu a 55 dB, resp. 60 dB pro noční dobu, použije hygienický hlukový limit 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu.

b) Hluk z železniční dopravy

Novela nařízení vlády přináší změnu v podobě nové definice údržby a rekonstrukce drah, nově je v uvedena pod **písm. p) § 2** nařízení o ochraně zdraví a zní následovně: „*údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činnost související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava*“. Novelou tedy zcela vypouští dovětek „*při kterých nedochází ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb,*“ (srov. § 2 písm. r) nařízení o ochraně zdraví, ve znění účinném do 30.6.2023).

U drah se stejně jako u pozemních komunikací použije **korekce + 10 dB pro hluk z dopravy na dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.**

U staveb drah, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001, se použije **korekce + 18 dB. Stejná korekce + 18 dB se použije též u údržby, rekonstrukcí a optimalizací dráhy ve smyslu § 2 písm. p) nařízení o ochraně zdraví.** To může teoreticky souviset s předpokládaným nárůstem hlučnější nákladní dopravy po převedení osobní dopravy na nové trasy vysokorychlostních tratí.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor i v případě hluku z provozu dráhy nadále přičítá korekce **– 5 dB.**

Novela nařízení vlády **ruší rozlišení hygienického limitu hluku v závislosti na ochranném pásmu dráhy** – zavádí tedy jednotný hygienický limit hluku pro železniční dopravu a vypouští hygienické limity hluku zvlášť stanovené pro ochranné pásmo dráhy.

Na sjednocení výše hygienického limitu uvnitř a vně ochranného pásma dráhy by nebylo nic závadného, pokud by se **(a v tom je zjevný účel předkladatele, dle mého spekulativního názoru z důvodu zajištění snadnější přípravy vysokorychlostních tratí)** použily limity platné vně ochranného pásma (logicky přísnější, neboť zde je nejvíce dotčených osob; ochranné pásmo dráhy je úzký pás podél trati, kde pochopitelně nelze dosáhnout adekvátního snížení hlukové zátěže).

Nově se však přísnější hygienické limity hluku z dráhy vně ochranné pásma nepoužijí a bude platit stejný hygienický limit (ten mírnější, tj. 60 dB pro denní dobu a 55 dB pro noční dobu) pro nově budované tratě uvnitř i vně ochranného pásma dráhy.

c) Důvodová zpráva k novele nařízení vlády

Zdůvodnění extrémního nárůstu hlukového limitu, jak činí důvodové zpráva k novele nařízení o ochraně zdraví, považuji za zcela trestuhodné a cynicky technokratické (pomiňme, že limit je ještě o 3 dB vyšší než tvrdí důvodová zpráva) cit. „*Paušální zavedení HL 65/55 dB na starých komunikacích neznamená automatické zvýšení hluku dosud optimisticky omezené stávajícím HL 60/50 dB, protože zvýšení hluku o 5 dB by znamenalo zvýšení intenzity dopravy*

přibližně o více než trojnásobek. Z koeficientů nárůstu intenzity dopravy uvedených v TP 225 Ministerstva dopravy však plyne, že takový nárůst se v budoucnosti nikde nepředpokládá.“

Důvodová zpráva se též opírá o zcela spekulativní tvrzení, která nebyla podložena jediným konkrétním případem, cit: „*Současná právní úprava tohoto ustanovení však nepočítá se situacemi, kdy provozovatel zdroje hluku prakticky vyčerpá veškerých možností k regulaci hluku s tím, že se mu hluk nepodařilo snížit na takovou úroveň, aby byl dodržen hygienický limit upravený nařízením vlády. Nastává tedy paradoxní situace, kdy provozovatel zdroje hluku (např. komunikace) již nemůže provést žádná technologická nebo organizační protihluková opatření, avšak orgán ochrany veřejného zdraví ze své podstaty musí dále od provozovatele zdroje hluku požadovat další (nereálné) snižování hluku, případně jej sankcionovat.*“

Vlastní rozhodnutí není fakticky důvodovou zprávou vůbec zdůvodněno. Tedy bylo přijato bez jakéhokoliv zdůvodnění či podkladu, což ostatně z hlediska podkladů platí pro celou novelu nařízení vlády.

V důvodové zprávě k novele nařízení vlády především chybí jakákoliv analýza spočívající ve vyhodnocení lokalit s nadměrnou hlukovou zátěží, vyhodnocení počtu dotčených obyvatel a zdravotních následků zvýšení hlukových limitů na jedné straně a na straně druhé odhad finanční náročnosti provedení protihlukových či případně jiných kompenzačních opatření nutných k zajištění sociálního smíru na straně druhé.

To, že nebylo provedeno odpovídající vyhodnocení zdravotních rizik novely nařízení vlády, lze považovat za rozpor s ustanovením § 108 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví cit:

„Hygienické limity a požadavky, které upraví prováděcí právní předpisy vydané podle tohoto zákona, Ministerstvo zdravotnictví stanoví na základě hodnocení zdravotních rizik vyplývajících z přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobu života, soudobých vědeckých poznatků, mezinárodních závazků České republiky v této oblasti a doporučení Světové zdravotnické organizace.“ (zvýrazněno autorem).

d) Stručné shrnutí hygienických limitů hluku stávajících a dle novely nařízení vlády

Stručné shrnutí hygienických limitů hluku pro jednotlivé situace platných nyní do 30.6.2023 a od 1.7.2023 po nabytí účinnosti novely nařízení vlády ukazuje níže uvedená tabulka:

	NV 272/2011 Sb. (platné do 30.6.2023)		NV 433/2022Sb. (platné od 1.7.2023)	
	den	noc	den	noc
Základní hygienické limity	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]
dálnice, silnice I. a II. třídy, místní komunikace I. a II. třídy umístěné a povolené před 1.1.2001 (dle informací objednatele např. D8 - Mnetěš, Vražkov)	60	50	68 (+8 dB)	58 (+8 dB)

tramvajové a trolejbusové dráhy vedené po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy, umístěné a povolené před 1.1.2001	60	50	68 (+8 dB)	63 (+13dB)
silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy, účelové komunikace, umístěné a povolené před 1.1.2001	55	45	68 (+13 dB)	58 (+13dB)
silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy, účelové komunikace, umístěné a povolené od 1.1.2001	55	45	60 (+5 dB)	50 (+5 dB)
dráhy umístění před 1.1.2001 (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo)	55	50	68 (+13 dB)	63 (+13dB)
dráhy umístění po 1.1.2001 (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo) - např. novostavby VRT	55	50	60 (+5 dB)	55 (+5 dB)
letecký provoz	beze změny			
stacionární zdroje	beze změny			
vysokoenergetický impulsní hluk	beze změny			
Specifické výjimky				
Korekce +5 dB (dle §12, odst. 6, věta 3)				
velmi komplikované a z důvodů chybějících dat o měření před rokem 2000 problematicky prokazatelné				
Stará hluková zátěž	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]
pozemní komunikace	70	60	68 (-2 dB)	58 (-2 dB)
dráhy	70	65	68 (-2 dB)	63 (-2 dB)

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že i přes mírný pokles (2 dB) u stávající tzv. staré hlukové zátěže lze celkově konstatovat, že počet km na silnici a železnici, kde budou aplikovány výrazně mírnější hlukové limity než je tomu dosud (o 5 - 13 dB) vzroste o tisíce kilometrů silničních a železničních staveb.

Po nabytí účinnosti předmětného nařízení vlády zároveň nebude nic nutit investory řešit v rámci rekonstrukcí komunikací a drah snížení hlukové zátěže, byť právě takové rekonstrukce by měly a mohly být ideální příležitostí pro zvýšení ochrany zdraví dotčených obyvatel před hlukem.

3. Přechodná ustanovení

Co se týče již zahájených řízení a postupů týkajících se protihlukových opatření, dle přechodného ustanovení nařízení vlády č. 433/2022 Sb. se nově stanovené (tj. od 1. července 2023) hygienické limity hluku stanovené podle § 12 odst. 3 a přílohy č. 3 nařízení vlády č. nepoužijí u protihlukových opatření k omezení hluku z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách v řízeních a postupech zahájených a u staveb povolených nebo zkolaudovaných podle jiných právních předpisů přede dnem nabytí účinnosti tohoto

nařízení a řízení a postupy se dokončí podle dosavadních právních předpisů, pokud hluk v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hodnotu hluku, která byla objektivizována měřením v referenčním kontrolním bodě při uvedení daného protihlukového opatření do užívání; tato hodnota hluku zvýšená o 0,5 dB se považuje za hygienický limit hluku po dobu platnosti uvedené podmínky.

Zde vidím obrovské riziko možného zastavování běžících řízení o umístění a povolení protihlukových opatření na základě zpětvzetí žádostí provozovatelů (správců) komunikací a drah, jakmile si spočtou, že nové limity už překračovat nebudou (dle informací od objednatele této analýzy se s obdobným postupem již setkal u nerealizovaných protihlukových stěn u obcí Mnetěš a Vražkov v roce 2001).

Stejně tak se hygienické limity hluku nevyužijí u protihlukových opatření **schválených orgánem ochrany veřejného zdraví formou časově omezeného povolení podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, **přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení**, pokud hluk v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hodnotu hluku, která byla objektivizována měřením v referenčním kontrolním bodě při uvedení daného protihlukového opatření do užívání; tato hodnota hluku zvýšená o 0,5 dB se považuje za hygienický limit hluku po dobu platnosti uvedené podmínky

Lze tak očekávat, že v důsledku výše zmíněného přechodného ustanovení, může dojít ke zpětvzetí žádostí a následnému zastavení již probíhajících řízení o protihlukových opatřeních ze strany správců/vlastníků komunikací tak, aby mohly být využity nové limity hluku.

Značné navýšení přípustnosti vyšší hlukové zátěže přinese zhoršení docílení protihlukových opatření pro obce a města a jejich vymahatelnost, a to nejen do budoucna, ale pravděpodobně již i u řízení zahájených před nabytím účinnosti tohoto nařízení.

4. Závěr

Novela nařízení vlády zásadním způsobem zmírňuje hygienické limity hluku, kde jasným účelem je dle mého názoru umožnění snadnějšího projektování a výstavby pozemních komunikací a drah a developerské výstavby (zmírnění limitu u místních komunikací III. třídy a účelových komunikací), na úkor ochrany veřejného zdraví před hlukem, aniž by důvodová zpráva k novele nařízení vlády přinášela jakékoliv informace či vědecky ověřené závěry a prověření zdravotní nezávadnosti zásadně navýšených hlukových limitů. Ostatně, důvodová zpráva sama bez uzardění odhaluje pravý účel novely cit. *„Nadto dochází ke komplikacím, které svou samotnou povahou způsobují negativní dopad do projektového plánování dopravních staveb, tj. pozemních komunikací a drah, vč. jejich prodražování a zdržování samotné výstavby.“*

Nově bude hygienický hlukový limit pro pozemní komunikace, které byly umístěny a povoleny před 1. lednem 2001, činit 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu. Stejný hlukový limit bude platit i pro modernizaci či zkapacitnění pozemní komunikace prováděné po 1. lednu 2001. Tento limit se uplatní jak pro dálnice či silnice a místní komunikace I. a II. třídy, tak i pro silnice a komunikace III. třídy a účelové komunikace, které byly umístěny a povoleny před 1. lednem 2001, tj. příslušné rozhodnutí o umístění a povolení stavby komunikace nabylo právní mocí do 31. prosince 2000, a samozřejmě takový limit bude zcela nelogicky platit též pro jejich následnou rekonstrukci a modernizaci. Po nabytí účinnosti předmětného nařízení

vlády tedy nebude nic nutit investory řešit v rámci rekonstrukcí komunikací snížení hlukové zátěže, byť právě takové rekonstrukce by měly a mohly být ideální příležitostí pro zvýšení ochrany zdraví dotčených obyvatel před hlukem.

Pro pozemní komunikace pravomocně umístěné a povolené po 31. prosinci 2000, tj. od 1. ledna 2001, bude platit hygienický hlukový limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu.

V důsledku novely tak dojde k razantní změně v hygienických limitech hluku u silnic a místních komunikací III. třídy a účelových komunikací ze stávajících 55 dB, resp. 45 dB na 68 dB, resp. 58 dB pro komunikace umístěné a povolené do 31. prosince 2000 (tj. nárůst o neuvěřitelných 13 dB!), a 60 dB, resp. 50 dB (nárůst o 5 dB) pro komunikace umístěné a povolené od 1. ledna 2001.

Rovněž je třeba zdůraznit, že u provozu dráhy dojde ke zrušení ochranných pásem a bude používán jednotný hygienický limit hluku, který se bude lišit jen v závislosti na době vydání rozhodnutí o umístění a povolení stavby dráhy, tj. 68 dB pro denní dobu / 63 dB pro noční dobu pro stavby dráhy povolené do 31.12.2000 (tj. nárůst o neuvěřitelných 13 dB!), resp. 60 dB pro denní dobu / 55 dB pro noční dobu pro stavby dráhy povolené po 1.1.2001 (tj. nárůst o 5 dB).

Při posouzení nárůstu je třeba zdůraznit, že při exponenciální definici jednotky akustického tlaku - decibelu se jedná o extrémní hodnoty, které nejsou jakkoliv důvodovou zprávou k novele nařízení o ochraně zdraví legitimizovány. Není zde žádný odkaz na změnu dosavadních vědeckých studií, které považují expozici hluku za zdraví škodlivou i při nižších hodnotách (viz např. závěry Světové zdravotnické organizace).

V této souvislosti je třeba dodat, že na výjimkách z hlukových limitů dle § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví se nic nemění, ty mohou být dále povolovány, a tedy i novelou nařízení vlády zakotvené extrémní výše limitů mohou být rozhodnutími krajských hygienických stanic v časově omezeném rozsahu dále navyšovány.

Jedinou drobnou pozitivní změnou je vpuštění ust. § 20 odst. 5 nařízení vlády. Až praxe při posuzování nových staveb v rámci povolovacích procesů ukáže, zda bude mít reálný dopad a stavebními budou nuceni realizovat protihluková opatření, či bude stejně jako dosud možné tímto způsobem obejít judikaturou správních soudů vyslovený zákaz navyšovat již nadlimitní hlukovou zátěž.

Podle důvodové zprávy měla být účinnost této novely navázána na novelu stavebního zákona). V době přijetí novely tohoto nařízení vlády se počítalo s účinností novely stavebního zákona právě od 1.7.2023. Nyní je však projednávána (aktuálně v Senátu Parlamentu ČR) odklad této novely k 1.1.2024. Logickým argumentem je tedy též odložit účinnost této novely nařízení vlády č. 271/2011 Sb. a pokusit se v průběhu této doby ještě apelovat na vládu, aby takto zásadní zhoršení ochrany zdraví před hlukem zmírnila.

JUDr. Michal Bernard, Ph.D.,
advokát