

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

a všechna ministerstva

OTEVŘENÝ DOPIS PŘEDSEDOVI VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

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

Vážený pane předsedo vlády České republiky,

v prosinci r. 2022 schválila vláda nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále také jako „novela nařízení vlády“ nebo „nařízení vlády“). To má nabýt účinnosti dne 1. 7. 2023. I přesto, že deklarovaným cílem této novely nařízení vlády je snaha opustit režim tzv. „staré hlukové zátěže“ (dále také jako „SHZ“), který byl historicky přijímán jen jako přechodné a mimořádné opatření a pouze pro velmi specifické případy, mimo jiné i z důvodu jeho zřejmých zdravotních rizik¹, výsledná podoba nařízení vlády ve skutečnosti v širokém rozsahu současné hlukové limity výrazně navyšuje.

Tam, kde ještě do 30. 6. 2023 teoreticky mohla města a obce požadovat protihluková opatření, nebude od 1. 7. 2023, díky tomuto nařízení vlády, investory nic nutit k jejich realizaci.

Je důležité upozornit na to, že křivka hluku neroste lineárně, ale EXPONENCIÁLNĚ.

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

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

- až na 100 % drážní infrastruktury (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo)
- až na 100 % silnic III. třídy a účelových komunikací
- až na 99 % silnic I. a II. třídy
- až na 35 % dálnic (popř. 65 % dálnic – při zohlednění, že SHZ byla jen dočasné opatření)

Pro přesnější rozdělení kolikanásobné navýšení hluku bude možné od 1.7. 2023 pro konkrétní typy dopravních staveb očekávat, přikládáme přílohu č. 1.

Režim SHZ již totiž nebude nadále jen výjimkou jako doposud, kterou bylo možné použít jen ve zvláštních případech, ale touto novelou nařízení vlády se stává fakticky novou normou (byť sníženou o 2 dB) pro další tisíce kilometrů silnic a železnic na celém území naší republiky. Vědecky prokázaným rizikům takto zásadně navýšených hlukových limitů na zdraví tak budou nově a trvale vystaveny miliony občanů České republiky, kteří kolem dopravních staveb žijí.

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

I přesto, že předmětné nařízení vlády výrazně ohrožuje ochranu veřejného zdraví před hlukem, ve prospěch ulehčení výstavby liniových staveb a developerské výstavby, **důvodová zpráva k novele nařízení vlády nepřináší žádné informace či vědecky ověřené závěry týkající se dopadů takto zásadně navýšených hlukových limitů na lidské zdraví ani jakékoliv jiné prověření jejich zdravotní nezávadnosti** (nevyhodnocení zdravotních rizik považujeme za přímé porušení ustanovení § 108 odst. 4. zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví). Ve schvalovacím procesu také nebyl předložen ani jeden konkrétní případ, který by dokazoval, že jediná možnost snížení hluku u dopravních staveb je zvýšení hlukových limitů (**více o zdravotních rizicích v příloze č. 1**).

Vážený pane předsedo vlády ČR, vážený pane prof. Fialo,

žádáme Vás, abyste aktivně konal a v této podobě nabytí účinnosti nového nařízení vlády zabránil. Vzhledem k navázání účinnosti nového nařízení vlády na novelu stavebního zákona (u kterého byl již schválen odklad účinnosti v Senátu Parlamentu ČR), Vás tímto žádáme, abyste se nejprve osobně zasadil o **odložení účinnosti nařízení vlády č. 433/2022 Sb. nejméně k 1. lednu 2024, příp. na dobu pozdější.**

Dále Vás žádáme, **abyste v době odložené účinnosti zajistil provedení kompletní revize nařízení vlády č. 433/2022 Sb., která vědecky a v souladu se zákonem o ochraně veřejného zdraví prokáže a řádně podloží, že takto zásadní zhoršení ochrany zdraví před hlukem je skutečně možné schválit.**

Současně Vás žádáme o prověření, že **vypuštěním definice “uceleného úseku” a nastavením rozlišovacího kritéria umístění a povolení stavby 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 ještě vyjádřit naše obrovské zklamání a rozhořčení nad přijetím tohoto nařízení vlády, které jde zcela proti naší veškeré dosavadní komunikaci s vedením Ministerstva dopravy ČR. **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, jenž v podstatě kopíruje z hlediska výškového řešení nekvalitně postavenou a současně protihlukově neřešenou dálnici D8 navazující v Praze na Proseckou radiálu, jednotně deklaruje, jak je pro nás zásadní spolu s VRT vyřešit rovněž dlouhodobě trvající zcela nedostatečnou protihlukovou ochranu obyvatel žijících kolem dálnice D8.**

Namísto toho Ministerstvo dopravy ČR přináší průlomové navýšení přípustných hlukových limitů. Nadměrný hluk logicky nikam nezmizel a „problém se vyřešil“ tak, že podstatně více hluku z dopravy má být pro naše občany nově zcela legitimní. Nyní, místo toho, aby investoři dopravních staveb museli realizovat protihluková opatření, výrazně změněné a změkčené hlukové limity jim tuto povinnost fakticky odnímají. S tím se není možné smířit!

S přihlédnutím k výše uvedenému musíme s politováním konstatovat, že pokud by nařízení vlády č. 433/2022, které bude mít pro obce a města v ČR z hlediska přípustnosti hlukové zátěže fatální důsledky, vstoupilo dne 1. července 2023 v účinnost, velice obtížně budeme hledat po tomto datu jediný důvod k vedení další diskuze o plánování VRT Podřipsko s Ministerstvem dopravy ČR a jím řízenou Správou železnic v důsledku ztráty důvěry ve všechna dosavadní proběhlá jednání, kde jsme byli doposud konstruktivním partnerem.

Ve Veltrusech dne 17.5.2023

KORIDOR B



OBEC PŘEDBOJ
Hlavní 18, Předboj
250 72 Kojetice u Prahy
IČ: 00240630

[Handwritten signature]

OBEC HUSINEC
U Radnice 64, Řež
250 68 Husinec
IČO: 00240231
Tel.: 220 940 309

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

KORIDOR B

 <p>OBEC VELIKÁ VES</p> <p><i>Dhkg</i></p>	 <p>OBEC NELAHOZEVEŠ</p> <p><i>[Signature]</i></p>
 <p>OBEC DRÍNOV</p> <p><i>[Signature]</i></p>	 <p>MĚSTO ODOLENA VODA Delší náměstí 14 6 PSC 250 70 - Odolena Voda IČ 00240559</p> <p><i>[Signature]</i></p>
<p>OBEC ZLOSYŇ 277 44 pošta Vojkovice okres Mělník</p> <p><i>[Signature]</i></p>	 <p>MĚSTO Bohušovice nad Ohří</p> <p><i>[Signature]</i></p>
 <p>Obec Mnetěš</p> <p><i>[Signature]</i></p>	 <p>OBEC ŮSTÍ NAD LABEM SE SÍDLEM OBECNÍ ÚŘAD ŮSTÍ Nádražní 208 208 01 Ůstí Tel.: 315 720 111 E-mail: obc@ustinadlabem.cz</p> <p><i>[Signature]</i></p>
<p>OBČANÉ PRO LEPŠÍ BUDYŇSKO, Z. S.</p> <p><i>[Signature]</i></p>	<p><i>[Signature]</i></p>
<p>Obec Vražkov 13 01 Vražkov IČ: 00264644</p> <p><i>[Signature]</i></p>	 <p>OBEC HROBCE 411 83 Hrobce 14 IČ: 00 263 664</p> <p><i>[Signature]</i></p>

KORIDOR B

 <p>OBEC CERNOUČEVY</p> <p><i>[Signature]</i></p>	<p>Hlasý Kozomínova z.s.</p> <p><i>[Signature]</i></p>
 <p>OBEC SEDLEC Praha-východ</p> <p><i>[Signature]</i></p>	<p>FILIP VOČÁTEK <i>[Signature]</i></p> <p>Město Veltrusy Palackého 9, 277 46 Veltrusy IČO: 00237272 www.veltrusy.cz ①</p>
<p>OBEC PANENSKÉ BŘEZANY</p> <p><i>[Signature]</i></p>	
<p>Pro podnikání v cizí</p> <p><i>[Signature]</i></p>	
<p>OBEC STRAŠKOV - VOBOCHODY</p> <p><i>[Signature]</i></p>	
<p>SPOLEK ZDRAVÍ ADRIANUS Z.S.</p> <p><i>[Signature]</i></p>	

KORIDOR B

 **OBEC ŽIDOVICE**
Židovice 7/II
411 83 Hrobce
IČ: 00526479

[Handwritten signature]

 **OBEC HROBCE**
411 83 Hrobce 14
IČ: 00 263 664

[Handwritten signature]

 **OBEC Kleneč**

OBEC KLCHOV
[Handwritten signature]

[Handwritten signature] **OBEC ŽENĚNÝ**

Obec Oleško
Oleško 5
412 01 Litoměřice
IČ: 00526070
-2-

[Handwritten signature]

Obec Dušníky
Dušníky č. p. 65
413 01 Roudnice nad Labem
IČO: 00263583

[Handwritten signature]

Příloha č. 1.

ZVÝŠENÍ HLUKOVÝCH LIMITŮ NAŘÍZENÍM VLÁDY č. 433/2022

Je důležité upozornit na to, že křivka hluku neroste lineárně, ale **EXPONENCIÁLNĚ**

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

Bohužel právě takto výrazné navýšení hluku nařízení vlády ve skutečnosti přináší!

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

- až na 100 % drážní infrastruktury (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo)
- až na 100 % silnic III. třídy a účelových komunikací
- až na 99 % silnic I. a II. třídy
- až na 35 % dálnic (popř. 65 % dálnic – při zohlednění, že SHZ byla jen dočasné opatření)

ZDE je přesné rozdělení kolikanásobné navýšení hluku je možné pro konkrétní typy dopravních staveb očekávat:

1. Na všechny **silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy a na všechny účelové komunikace** umístěné a povolené **po 31. 12. 2000** se již nebude nadále vztahovat snížený hygienický limit 55 dB/45 dB (den/noc), nýbrž nový, o 5 dB zvýšený limit **60 dB/50 dB**. Toto umožňuje až **3násobný** nárůst hluku v oblasti kolem těchto komunikací.
2. Na všechny **železniční dráhy** (a pravděpodobně také na tramvajové a trolejbusové linky) ¹ umístěné a povolené **po 31. 12. 2000** se již nebude vztahovat ochranné pásmo, mimo které platil snížený hygienický limit 55/50 dB (den/noc). Ochranné pásmo se ruší a povolený vyšší limit, který se původně uplatňoval jen v bezprostředním okolí drah, se uplatní všude bez omezení. Na všechny dráhy povolené po 31. 12. 2000 se tak bude vztahovat limit **60/55 dB**, což představuje až cca **3násobný** nárůst hluku v okolí drah.
3. Na starší **silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy a účelové komunikace** umístěné a povolené **před 1. 1. 2001**, na které se nevztahoval limit staré hlukové zátěže 70 dB/60 dB (den/noc), se již nebude nadále vztahovat snížený hygienický limit 55 dB/45 dB, nýbrž nový limit **68 dB/58 dB**, což představuje navýšení o celých 13 dB, tj. cca až **20násobný** nárůst hluku kolem těchto komunikací.
4. Na **dálnice, silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. a II. třídy** umístěné a povolené **před 1. 1. 2001**, na které se nevztahoval limit staré hlukové zátěže 70 dB/60 dB (den/noc), se již nebude nadále vztahovat hygienický limit 60 dB/50 dB, nýbrž **68 dB/58 dB**, což představuje cca **6násobný** nárůst hluku kolem těchto komunikací.
5. Na **dráhy** umístěné a povolené **před 1. 1. 2001**, na které se nevztahoval limit staré hlukové zátěže 70 dB/65 dB (den/noc), se nově bude vztahovat limit **68 dB/63 dB** a to všude, namísto původních 60 dB/55 dB v ochranném pásmu resp. 55 dB/50 dB mimo ochranné pásmo. To představuje **6násobné**, resp. až **20násobné** navýšení hluku kolem drah.
6. K poměrně malému snížení dojde pouze u pozemních komunikací a drah, kterým byl přiznán limit staré hlukové zátěže 70 dB/60 dB resp. 70 dB/65 dB. Nově dojde ke snížení o 2 dB, tedy o cca 37 % neboli na 0,67násobek původního stavu, tj. na 68 dB/ 58 dB.

¹ Znění nařízení je v tomto nejasné, ale pojem „dráhy“ bude pravděpodobně zahrnovat tramvaje i trolejbusy, s nimiž jinak pracují Přílohy 2 a 3 Nařízení.

ZDRAVOTNÍ RIZIKA

Skutečnost, že nebylo provedeno odpovídající vyhodnocení zdravotních rizik považujeme za **přímé porušení ustanovení § 108 odst. 4. zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví**, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako "zákon o ochraně veřejného zdraví"), a to, ačkoliv samo Ministerstvo zdravotnictví ČR na svých stránkách k nepříznivým účinkům hluku uvádí, že hladina hluku **LA > 60 až 65 dB** představuje možné **nebezpečí pro vegetativní systém**.²

Kosmeticky snížená SHZ o 2 dB má nyní pro dopravní stavby povolené a umístěné před 1. 1. 2001 tyto hodnoty:

silnice 68/58 dB (den/noc)	Příčemž dle MZ ČR 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 přímé negativní důsledky na fyzické i psychické zdraví obyvatel**. Podle ověřených vědeckých studií WHO³ nadměrný hluk výrazně zvyšuje riziko:

- kardiovaskulárních a metabolických poruch organismu;
- narušení spánku, spánkové deprivace a podrážděnosti;
- kognitivních poruch vnímání;
- poškození sluchu a tinnitu;
- nepříznivých dopadů na porodnost, 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

Zjednodušeně řečeno ušetření 1 eura na protihlukových opatření znamená do budoucna výdaj ve výši 10 eur na řešení zdravotních následků souvisejících s jejich neprovedením.

„VEDOUCÍ STÁTNÍ INVESTOR“

Jsme přesvědčeni o tom, že při řešení negativních dopadů jednotlivých státních investičních záměrů je nezbytné zcela změnit v České republice přístup. **Při souběhu více dopravních staveb v rámci daného území obvykle jednotlivé státní instituce odkazují jedna na druhou**. Problémy a jejich řešení se odkládají a dochází tak k prohlubování existujících a vytváření nových budoucích problémů.

Ze strany investorů dopravních staveb chybí koordinace a potřebná komunikace založená na společném zájmu skutečně zodpovědně řešit dotčená území. **Takto výše popsaná výzva** je nyní v nařízení vlády č. 433/2022 „navržena k řešení“ **jen změkčením hlukových limitů**, namísto vytvoření odpovídajícího legislativního prostředí, které bude reflektovat nutnost při projektování VRT **realizací komplexních protihlukových opatření v součinnosti více státních investorů**.

Z tohoto důvodu rovněž po Vládě ČR žádáme vytvoření odpovídajícího legislativního prostředí k ustanovení „VEDOUCÍHO STÁTNÍHO INVESTORA“, protože příprava VRT či úpravy současné železniční a silniční sítě mají být navenek zastřešeny jedním subjektem, který bude všechny záměry v území koordinovat s ostatními investory dopravních staveb.

Není zájmem obcí a jejich obyvatel řešit, zdali konkrétní detail u takto významného souběhu dvou liniových staveb (na příkladu dálnice D8 a VRT Podřipsko) patří výlučně pod Správu železnic, Ředitelství silnic a dálnic nebo někoho dalšího.

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>.

ZÁVĚRY:

Nařízení vlády legalizuje tzv. starou hlukovou zátěž. Ta se přitom měla podle původního znění nařízení vlády, které se tímto ruší, uplatňovat jen dočasně, na některé dopravní stavby postavené před 1. 1. 2001. Než se provedou dostatečná protihluková opatření na těchto starých dopravních stavbách, byly povoleny hladiny hluku ve výši 70 dB/60 dB resp. 70 dB/65dB.

Pozn.

Režim staré hlukové zátěže byl uznán, pokud byly zároveň splněny následující podmínky:

- a) *Komunikace existovala před 1. 1. 2001.*
- b) *V roce 2000 byl na této komunikaci překročen limit dle NV 272/2011 Sb. bez započtení korekce pro starou hlukovou zátěž.*
- c) *V době posuzování nedošlo o zvýšení hluku o více než 2 dB oproti roku 2000.*

Tento hlukový limit vždy byl a stále je považován za významné zdravotní riziko. Institut staré hlukové zátěže se sice ruší, jak avizuje důvodová zpráva k novému nařízení, neruší jej ale paradoxně s tím, že by se měla stará hluková zátěž již definitivně odstranit, **ale s tím, že se nově bude již standardně uplatňovat v podstatě na VĚTŠINU dopravních staveb v ČR (s menší korekcí 2 dB) a v podstatě již navždy.**

Podle nařízení se totiž ty nové, zvýšené hlukové limity, které se mají uplatňovat na dopravní stavby umístěné a povolené před 1. 1. 2001, **budou na tyto stavby uplatňovat bez ohledu na jejich v minulosti či kdykoliv v budoucnu prováděné jakékoliv rekonstrukce, opravy či úpravy.**

Všechny „staré“ komunikace tak zůstanou zakonzervovány fakticky v režimu staré hlukové zátěže bez vyhlídky na zlepšení, a to i přesto, že se původně režim staré hlukové zátěže ani natyto komunikace původně vůbec nemusel vztahovat. Tj. uplatní se na všechny staré stavby „unblock“. Tato vysoká hluková zátěž se teda uplatní v mnohem širším měřítku než doposud. **Tam, kde byly hlukové limity překračovány a byla stanovena povinnost, např. ve stavebním povolení, vybudovat protihlukovou stěnu, která doposud vybudována nebyla, bude nově odtéto povinnosti možné zcela upustit, u nových projektů již protihluková opatření nebudou vůbec ukládána.**