



Název materiálu:	Stanovisko k Návrhu nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
Jméno:	Václav Trejbal
Telefon:	+602 227 268
e-mail:	vtrejbal@spcr.cz

A. OBECNÁ PŘIPOMÍNKA

Vzhledem k tomu, že většina námi uplatňovaných připomínek jsou výslednými připomínkami vycházejícími z jednání řady odborníků, včetně zástupců dotčených podnikatelských subjektů, uplatňuje Svaz průmyslu a dopravy v řadě případů totožné připomínky jako jiné organizace. Na těchto připomínkách panuje mezi dotčenými stranami shoda, a proto požadujeme jejich řádné zohlednění. Cílem je příprava kvalitní právní úpravy, která nebude limitovat investiční rozvoj a atraktivitu v ČR při respektování základních podmínek ochrany zdraví.

Bez ohledu na výše uvedené doporučujeme předloženou novelu přepracovat za široké účasti zainteresovaných subjektů a zcela akceptovat směrnice EU. Kromě toho se jeví jako velice účelné svěřit řešení problematiky komunálního hluku do kompetence MŽP (tak jak je tomu ve většině zemí EU – kromě nových členských států), čímž odpadnou komplikace s dvoukolejností – např. posuzování vlivu (EIA) provádí MŽP, zatímco schvalování výstavby, kde není EIA požadováno, provádí obecně MZ. MZ by zůstala kompetence k řešení problematiky pracovního hluku. Znamenalo by to změnu kompetenčního zákona, nicméně bylo by možné zpracovat zákon „o hluku“, stejně jako v ČR jsou v platnosti další zákony, např. „o ochraně ovzduší“, nebo „o odpadech“.

B. ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY:

K §2 písm. n)

Z vymezení pojmu „stará hluková zátěž“ není zcela zřejmé, zda se jedná o hluk působený v daném prostoru dopravou pouze před rozhodným datem, nebo o hluk působený v daném prostoru dopravou, jejíž provoz byl k danému datu zahájen. V současné době se na základě interních směrnic provádí posouzení a analýza, zda hluk, který byl generovaný dopravou před rozhodným datem, je stejný anebo nižší oproti současnému, či výhledově posuzovanému stavu. Otázka případného navýšení hluku je potom předmětem sporů a různých výkladů jednotlivých orgánů ochrany veřejného zdraví a tedy nejednotného přístupu k uplatňování této korekce, což přináší nejednotnost v rozhodování. Hluk působený dopravou je dán především tím, že vozidla se pohybují po pozemní komunikaci, či dráze. Pokud tam tyto liniové stavby byly před rozhodným datem, tak tam byl i hluk, je tam i v současné době a bude i v budoucnu, přičemž jeho intenzita se v čase může měnit. Provozovatel, či vlastník tohoto zdroje hluku nemůže ovlivnit intenzitu dopravy na těchto liniových stavbách ani její přirozený nárůst a tedy ani hluk s tím spojený. Pojem „stará hluková zátěž“ by se tedy měl vztahovat na stavbu a na datum jejího uvedení do provozu. Požadujeme upravit ustanovení § 2 písm. n) následujícím způsobem:



„n) starou hlukovou zátěží hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb, jehož příčinou je provoz na pozemní komunikaci či dráze, která byla uvedena do provozu před 1. lednem 2001,“.

K § 2 písm. o) v návaznosti na Přílohu č. 3 část A bod 2

V zájmu jednotného výkladu ustanovení požadujeme doplnit ustanovení § 2 písm. o) tak, aby bylo zřejmé, že např. vlaky stojící u nástupišť nebo auta u semaforů (např. při jednosměrném provozu v obcích) nelze považovat za stacionární zdroje hluku. Dále požadujeme doplnit uvedené ustanovení v tom smyslu, že za stacionární zdroj hluku není považován hluk, jehož příčinou je doprava v areálech sloužících vymezeným činnostem, pokud je provozována po účelových komunikacích ve smyslu § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). V návaznosti na tuto požadovanou změnu dále navrhuje doplnit Přílohu č. 3 část A bod 2 tak, aby se korekce tam uvedené vztahovaly i na účelové komunikace ve smyslu § 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, slouží-li tyto komunikace pouze jako spojovací mezi jednotlivými pracovišti areálu a není na nich prováděna jiná pracovní činnost. V rámci vyhrazených bezpečnostních prostor na letišti je několik účelových komunikací, které slouží k přemísťování vozidel různých složek pracujících na letišti. Tyto komunikace mají stejný charakter provozu jako komunikace v paragrafu 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Neprobíhá na nich vykládka ani nakládka či jiná pracovní činnost a nejsou veřejně přístupné. Hluk z těchto komunikací je naprosto upozaděn leteckým provozem, takže limity pro stacionární zdroje pouze komplikují výstavbu či „přeložky“ těchto účelových komunikací, aniž by existoval pozorovatelný hlukový dopad na chráněné prostory v blízkosti letiště. Ustanovení § 2 písm. o) by tak mohlo znít:

„o) stacionárními zdroji hluku zejména stavby, objekty, provozovny a areály sloužící průmyslové a zemědělské výrobě, obchodní a administrativní činnosti a službám, včetně dopravy v těchto areálech, *nejde-li o dopravu po účelových komunikacích*, nepohybující se stroje a zařízení pevně fixované na své místo nebo ty, jejichž akční rádius je při pracovním nasazení omezen, dále přenosné a převozní stroje a zařízení, které se při svém použití jako celek nepohybují; za stacionární zdroje hluku se pro účely tohoto nařízení nepovažují zdroje související s činnostmi spojenými s běžným užíváním bytu, bytového domu, rodinného domu, stavby pro rodinnou rekreaci a pozemků k nim náležejících; *za stacionární zdroje hluku se pro účely tohoto nařízení nepovažují dopravní prostředky při jejich zastavení nebo stání vyvolaném signální nebo návěstní technikou, pokynem osoby podílející se na řízení provozu nebo jinými technologickými důvody nemajícími příčinu v osobě ovládající dopravní prostředek,*“

Příloha č. 3 část A bod 2 by pak mohl znít:

„2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, *nebo účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, slouží-li tato komunikace pouze jako spojovací mezi jednotlivými pracovišti areálu a není na ní prováděna jiná pracovní činnost.*“.

K § 2 písm. r)

Je třeba zohlednit, že větrání vnitřního chráněného prostoru může být zajištěno přirozenou cestou, např. z méně hlučné, anebo tzv. „tiché fasády“, nebo může být zajištěno jiným způsobem. Je-li v chráněném prostoru (obytná nebo pobytová místnost) další okno např. na boční fasádu či odvrácenou fasádu a je-li již na boční fasádě limit splněn, čemuž tak může být (boční fasáda bývá o 3-5 dB tišší), potom nelze prostor před okny směrem ke zdroji hluku považovat za významný. V nastíněném případě může být větráno na hlukově méně exponované fasádě, pokud taková existuje. Z tohoto důvodu požadujeme upravit znění uvedeného ustanovení následujícím způsobem.

„r) prostorem významným z hlediska pronikání hluku prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby; nelze-li v tomto prostoru dodržet stanovené hygienické limity, přičemž větrání navazujícího chráněného vnitřního prostoru je zajištěno nebo umožněno jiným způsobem, při kterém jsou stanovené hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor stavby dodrženy, nepovažuje se takový prostor z hlediska pronikání hluku za významný,“.

K §3, odst. 2

Navrhujeme změnit úpravu druhé věty odstavce takto:

„Hygienický limit ustáleného a proměnného hluku pro pracoviště, na němž je vykonávána práce spojená s duševní zátěží, avšak bez zvýšených nároků na pozornost a soustředění, se rovná $L_{Aeq,8h}$ **60 dB.**“

Odůvodnění: Navrhovaný limit 70 dB považujeme za příliš benevolentní. Původní limit 50 dB byl zase příliš přísný. V dřívějším NV č. 148/2006 Sb., které bylo zrušené Nařízením vlády č. 278/2015 Sb. byl uveden limit 60 dB, který doporučujeme zachovat.

Komplexní připomínka k §11, odst. 1 a 2 a k § 12 odst. 1 a 3:

Navrhujeme znění odstavců upravit takto:

§ 11 odst. 1: „Určujícími ukazateli hluku jsou ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ a maximální hladina akustického tlaku $A L_{Amax}$, případně odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. Ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ se v denní době stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$). V případě hluku z leteckého provozu se hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb vztahuje na charakteristický letový den.“

§ 11 odst. 2: „Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk pronikající vzduchem zvenčí a pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu součtem základní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce -5 dB.“

§ 12 odst. 1: „Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ a odpovídající hladiny ve 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 ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ se stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).“

§ 12 odst. 3: „Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle 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 a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem, se přičte další korekce -5 dB.“

Odůvodnění: V současném návrhu zůstává zachován princip (stejný jako v současné platné legislativě, tj. NV č. 272/2011 Sb.), při kterém jsou jednotlivé zdroje hluku posuzovány odlišným způsobem. Zatímco hluk z dopravy (silniční, železniční, letecká) se průměruje na celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$), tak pro

hluk z ostatních zdrojů (stacionární zdroje tj. průmyslová zařízení, elektrárny, teplárny,...) je hluk posuzován v denní době pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$) a v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$), čímž jsou tyto zdroje hluku oproti dopravě znevýhodněny.

Výše navrženou úpravou ustanovení přestanou být neopodstatněně znevýhodňovány stacionární zdroje hluku oproti hluku z dopravy, kde dochází k „zprůměrování“ hlukové zátěže na celou noční, resp. denní dobu.

Požadujeme posuzovat všechny zdroje hluku stejným způsobem.

V současném návrhu rovněž zůstává zachován princip, při kterém jsou jednotlivé zdroje hluku posuzovány odlišným způsobem. Zatímco na hluk z dopravy (silniční, železniční, letecká) není uplatňována korekce v případě hluku s tónovými složkami -5 dB k hlukovému limitu pro základní hladinu akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}} = 40$ dB, pro ostatní zdroje (průmyslová zařízení, elektrárny, teplárny atd.) je tato korekce uplatňována.

V současnosti navrhovaným zněním jsou znevýhodňovány stacionární zdroje hluku, protože např. „pískání“ ložiska v pásovém dopravníku, které vytváří tónovou složku, vede k tomu, že hlukový limit je při kontrolním měření snížen o 5 dB, ale pískání stejného ložiska v kole tramvaje nezavádá příčinu ke snížení hlukového limitu, čímž je tento zdroj hluku zvýhodněn. Přičemž navýšení o 3 dB znamená navýšení u zdroje o 100% akustického výkonu (jako by byly např. místo jedné, dvě elektrárny vedle sebe), v případě snížení o 3 dB se jedná o pokles na polovinu akustického výkonu, čili tato korekce může být pro stacionární zdroje fatální.

Výše navrženou úpravou ustanovení přestanou být neopodstatněně znevýhodňovány stacionární zdroje hluku oproti hluku z dopravy, kde nedochází ke korekci hlukového limitu v případě hluku s tónovými složkami.

Pokud nebude akceptována tato principiální změna vedoucí ke sjednocení posuzování všech zdrojů hluku stejným způsobem, navrhujeme v předmětných ustanoveních alternativní úpravy, které jsou ve vztahu k definování intenzity dopravy v § 11 odst. 1 a § 12 odst. 1 relevantní i v případě akceptování této komplexní připomínky (viz níže).

K § 11 odst. 1

Požadujeme ustanovení upravující stanovení ekvivalentní hladiny akustického tlaku doplnit tak, aby pod hluk z dopravy na dráhách výslovně spadal hluk pocházející z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků. Jedná se o standardní součást železničního provozu, která je nutná pro technologii provozu na železnici. Tyto vlakotvorné práce nelze přesunout mimo stávající železniční tratě a požadavek na splnění limitu hluku pro 8 hodin v denní době nebo dokonce v 1 nejhlučnější hodině v noční době, navíc s limitem 40 dB je technicky nereálný a v praxi neřešitelný. Stanice, které zajišťují vlakotvorné práce, byly bez výjimky k tomuto účelu určeny v minulosti, jedná se tedy o dlouhodobě existující hluk ve stávající zástavbě charakteru určité staré hlukové zátěže. Na sanaci hluku jsou vynakládány vysoké finanční prostředky, přičemž vzhledem k velmi přísnému limitu hluku není vůbec zřejmé, zda i po provedení těchto opatření jej bude možné dodržet. To v důsledku může vést k ukládání sankcí, zákazu provozu zdroje hluku či opakovaným žádostem o vydávání časově omezeného povolení. Proto navrhujeme přistoupit k posuzování těchto zdrojů jako součástí zdrojů dopravního hluku, jak je tomu ve většině evropských zemí, přičemž současně jde o období posuzování hluku z leteckého provozu, kdy se do tohoto hluku bere nejen vzlet a přistání, ale i pojiždění letounu po pojezdových dráhách. Ministerstvo dopravy dopisem náměstka č. j. 40/2015-910-UPR/3 ze dne 29. ledna 2015 požadovalo právní úpravu problematiky hluku z vlakotvorných stanic.

Obdobně jako je posuzován hluk z leteckého provozu na tzv. charakteristický letový den, tedy na dlouhodobý průměr, bylo by vhodné takovýmto způsobem hodnotit především hluk z železniční dopravy a případně i ze silniční. Jedná se především o eliminaci případných výkyvů zdroje hluku (intenzity, sezónní výkyvy) při krátkodobých měření a jejich hodnocení. Tento požadavek vychází z toho, že hygienický limit vychází z dlouhodobé hlukové zátěže.

Ze shora uvedených důvodů požadujeme ustanovení uvést v následujícím znění:

„(1) Určujícími ukazateli hluku jsou ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ a maximální hladina akustického tlaku A_{Lmax} , případně odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. Ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ se v denní době stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($LA_{eq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($LA_{eq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanoví pro celou denní ($LA_{eq,16h}$) a celou noční dobu ($LA_{eq,8h}$). Hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb se v případě hluku z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách vztahuje na roční průměrnou denní intenzitu dopravy na pozemních komunikacích a dráhách a v případě hluku z leteckého provozu se hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb vztahuje na charakteristický letový den.“

K § 11 odst. 2 a 3

Zdroje hluku z dopravy by měly mít stejné podmínky z hlediska posuzování. Z tohoto důvodu uvedená ustanovení navrhuje uvést v následujícím znění:

„(2) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk pronikající vzduchem zvenčí a pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a hluku z leteckého provozu se přičte další korekce - 5 dB.

(3) Hygienický limit maximální hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk šířící se ze zdrojů uvnitř objektu součtem základní maximální hladiny akustického tlaku A_{Lmax} se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného vnitřního prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a hluku z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB. Za hluk ze zdrojů uvnitř objektu, s výjimkou hluku ze stavební činnosti, se pokládá i hluk ze zdrojů umístěných mimo tento objekt, který do tohoto objektu proniká jiným způsobem než vzduchem, zejména konstrukcemi nebo podložím.“

K § 12 odst. 1

Z analogických důvodů, které jsou uvedeny v připomínce č. 4 (k § 11 odst. 1) požadujeme ustanovení § 12 odst. 1 uvést v následujícím znění:

„(1) Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ a odpovídající hladiny ve kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($LA_{eq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($LA_{eq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanoví pro celou denní ($LA_{eq,16h}$) a celou noční dobu ($LA_{eq,8h}$). Hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb se v případě hluku z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách vztahuje na roční průměrnou denní intenzitu dopravy na pozemních komunikacích a dráhách a v případě hluku z leteckého provozu se hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb vztahuje na charakteristický letový den.“

K § 12 odst. 5

Za větu první požadujeme vložit novou větu, která zní: „Hluk s tónovými složkami se pro hluk z leteckého provozu neuvažuje.“. Zdroje hluku z dopravy by měly mít stejné podmínky z hlediska posuzování. Výskyt tónových složek u leteckého provozu je nahodilý a neodstranitelný. Letecký hluk se navíc v dotčených

oblastech vyskytuje historicky a naprostá většina takto zasaženého území je v ochranném hlukovém pásmu, kde se překročení limitů pro venkovní prostor předpokládá. Aplikace korekce na tónové složky by se neúměrně prodražila a zkomplikovala zpracování naměřených dat (zpracovává se každá naměřená událost zvlášť) a přitom by nepřinesla kýžený efekt vzhledem k existenci ochranného hlukového pásma.

K § 20 odst. 5

V zájmu předejití nejasnosti ve výkladu v tom smyslu, zda se změna hodnot určujícího ukazatele hluku zjišťuje měřením, či i výpočtem, požadujeme uvedené ustanovení upravit následujícím způsobem.

„(5) Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele hluku v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, *zjištěné výpočtem nebo měřením*, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Toto ustanovení se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.“.

K § 20 odst. 6

Z ustanovení požadujeme vypustit slova „, nebo oproti hodnotám hluku vypočteným v akustické studii zdroje hluku pořízené podle § 77 odst. 2 zákona“. Ustanovení § 77 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) stanoví, že v případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Postup podle věty první se nepoužije u záměrů, jejichž součástí je veřejná produkce hudby. Hlukové studie pro územně plánovací dokumentaci se pohybují z hlediska vstupních dat a výsledků logicky na nejvyšší úrovni přesnosti. Proto se akustické studie v jednotlivých fázích územního plánování opakují a zpřesňují v souladu se zpřesňováním územně plánovací dokumentace. Navíc takovéto modely ani nelze ve většině případů kalibrovat, či kontrolovat měřením. Proto tento požadavek, kdy ve výsledku bude porovnávána takto získaná hodnota tzv. prvním akustickým přiblížením např. s výslednou hodnotou získanou měřením, je nesmyslná a nepodložená.

10. K § 21

Požadujeme vypuštění tohoto ustanovení. Kvalita akustických studií je závislá na kvalitě a odborné erudici jejich zpracovatelů. Většina kvalitních zpracovatelů si výpočtovou rezervu vytvoří pro určité případy automaticky. Takovým případem je právě pohyb hodnot okolo limitní hodnoty. Proto předjímat dopředu povinnost tvorby výpočtové rezervy může vést k velmi investičně nákladným opatřením. Podle výsledků těchto studií se navrhuje a následně realizují protihluková opatření. Každý takovýto záměr musí projít kolaudačním procesem a kontrolním měřením, na základě čehož se rozhodne o povolení či nepovolení provozování stavby. Je tedy rizikem investora, jakého zpracovatele akustické studie si vybere anebo či ze zákona bude leckdy zbytečně vynakládat zvýšené investiční náklady. Požadovaná rezerva (- 2dB) totiž vyžaduje takřka dvojnásobné náklady na protihluková opatření.

V případě nezohlednění požadavku na vypuštění §21 požadujeme uvést toto ustanovení v následujícím znění:

„Při hodnocení výsledků výpočtových akustických studií vypracovaných pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem v mimopracovním prostředí se k hygienickým limitům hluku stanoveným podle § 11 a 12 přičítá korekce -2,0 dB. Nejistota výpočtu se při hodnocení vypočtených hodnot neuplatňuje. *Toto ustanovení se nepoužije pro výpočet hranic ochranného hlukového pásma letišť ve smyslu § 31 odst. 3 zákona.*“.

V současné době na základě trendu výsledků několikaletých měření a výpočtů lze stanovit izofony z leteckého provozu velmi přesně bez relativně vysoké nejistoty, a to zejména při rozšiřování infrastruktury letiště. V tomto případě není potřeba zavádět rezervu.

Navržené znění § 21 by bez požadovaného dovětku rozšiřovalo zřizované území ochranného hlukového pásma o 2 dB při zachování stejného provozu. Tím by se významně rozšířila plocha, kde by mohlo docházet k překračování hygienického limitu hluku z leteckého provozu pro chráněné venkovní prostory. Při leteckém provozu na letišti Praha-Ruzyně se může jednat o posunutí limitní izofony ve směru osy RWY až o cca 1,5 km v denní době a cca 2,5 km v noční době. Při projednávání nového rozsahu ochranného hlukového pásma v případě změny infrastruktury je rozšíření tohoto pásma pro okolí neakceptovatelné, neboť dojde ke změně rozšíření plochy ochranného hlukového pásma nejen na základě změny provozu, ale navíc i na základě změny právní úpravy.

V praxi by mohly nastat zcela paradoxní situace, kdy např. při návrhu opatření na snížení hluku o 2 dB v existující zástavbě by musela být navržena další dodatečná protihluková opatření z hlediska „plánovacího“ limitu sníženého o 2 dB, což by vedlo k nedůvodnému zvětšování rozsahu protihlukových opatření a tím i nákladů. Lze si představit i případ, kdy by provozovatelé zdroje hluku tuto situaci raději řešili pouze pomocí měření hluku, tj. bez modelování hluku. Přitom právě hlukové studie umožňují zhodnotit hlukovou situaci v širším území.

K příloze č. 2

Požadujeme provést změnu v textu řádku tabulky „Hotelové pokoje“. Slova „Hotelové pokoje“ požadujeme nahradit slovy „Koleje a internáty“. V zákoně je v § 30 odst. 3 specifikováno, co je chráněným vnitřním prostorem staveb. Jsou jím pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a *obytné místnosti* ve všech stavbách.“ Hotelové pokoje nejsou pobytovými místnostmi ani obytnými místnostmi ve smyslu zákona v návaznosti na § 3 písm. i) vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb., a nejsou tedy chráněným vnitřním prostorem staveb. Z tohoto důvodu by neměly mít definovaný ani hygienický limit v chráněném vnitřním prostoru staveb. Na druhé straně, koleje a internáty se mohou uvažovat jako prostory dlouhodobě obytné a těm by měl být přiznán hygienický limit pro chráněný vnitřní prostor staveb.

K příloze č. 3 části A bodu 1) textu pod tabulkou

V souvislosti s připomínkou k § 11 a 12 požadujeme vypustit slova „a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů“. Bude-li akceptována připomínka k § 11 a 12, je třeba provést i související úpravu textu na tomto místě nařízení vlády. Dále je nutné zmínit, že prohlídka vlaků a oprava vozů je nejednoznačné slovní spojení, u kterého navíc není jasná souvislost s ochranou zdraví proti hluku; hluk z opraven vozů (a dep) jsou již podle stávající úpravy chápány jako stacionární zdroje hluku, a proto je jejich uvedení v Příloze 3 nadbytečné.

V Praze dne 16. prosince 2015