



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb. a nařízení vlády č. 241/2018 Sb.
Č. J.	70/2022
DATUM ZPRACOVÁNÍ	30. června 2022
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	<a href="mailto:jsebesta@spcr.cz">jsebesta@spcr.cz</a>

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) navrhuje úpravy hlukových limitů tak, aby byl zajištěn jednotný přístup. Je třeba srovnat podmínky s okolními členskými státy v limitech pro integrovaná zařízení alespoň na hodnoty 55 dB ve dne a 45 dB v noci. A zároveň je třeba sjednotit měření u všech druhů hlukových zátěží pomocí „zprůměrování“ hlukové zátěže na celou noční, resp. denní dobu či pomocí korekcí hlukového limitu v případě hluku s tónovými složkami. Dále žádáme zajištění právní jistoty tím, že metodika bude součástí nařízení vlády. Také žádáme úpravu přechodných ustanovení.

## OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

### 1. K podmínkám pro integrovaná zařízení

Požadujeme narovnat podmínky s dalšími státy, tzn. upravit limit pro integrovaná zařízení alespoň na hodnoty 55 dB ve dne a 45 dB v noci.

#### Odůvodnění:

Hlukové limity vycházejí z nařízení vlády 272/2011 Sb., a vyhlášky č. 272/2011 Sb. Vyhláška následně stanovuje v § 2 odst. 4 hlukové limity ve venkovním prostředí, kde pro integrovaná zařízení (průmysl) je stanoven limit 50 dB ve dne a 40 dB v noci. Stanovené limity pro průmysl jsou velmi přísné, až nerealistické. Okolní země mají tyto limity vyšší – např. na Slovensku platí limit 55 dB ve dne a 45 dB v noci, což jsou hodnoty, které stále neohrožují zdraví (k tomu dle WHO a EEA dochází až při 65 dB ve dne a 55 dB v noci). Obdobně je tomu v Polsku a rovněž dalších zemích EU.

**Tato připomínka je zásadní.**

### 2. Ke starým hlukovým zátěžím

Stávající § 31 stanoví, že *pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, s výjimkou hluku z leteckého provozu, nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na žádost této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková nebo antivibrační opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných*

*nadlimitnímu hluku nebo vibracím*. Stávající paragrafové znění z velké části umožňuje subjektivní výklad jednotlivých orgánů ochrany veřejného zdraví. Podmínky pro časově omezené povolení by měly být zcela jasně definovány, tak aby šlo o jednoznačně měřitelné veličiny. Vágní ustanovení neposkytuje právní jistotu pro investora. Důrazně upozorňujeme, že zrušením institutu staré hlukové zátěže dojde k navýšení požadavků na protihlukovou ochranu a u některých staveb či úseků tratí k nereálným podmínkám při jejich modernizaci nebo rekonstrukci.

**Tato připomínka je zásadní.**

### **3. K metodickému stanovisku**

Nařízení vlády by mělo být co nejvíce jednoznačné, aby nedávalo prostor pro odchylné právní výklady. Metodický návod vnímáme z hlediska právní váhy jako méněcenný a právně nezávazný, který v případě soudních pří nemůže obstát.

Odstavec 1 § 20 říká, že při měření hluku a vibrací a při hodnocení hluku a vibrací se postupuje podle metod a terminologie týkajících se oborů elektroakustiky, akustiky a vibrací, obsažených v příslušných českých technických normách. Při jejich dodržení se výsledek považuje za prokázaný.

Ze zkušeností z praxe hygienické stanice postupují podle příslušného Metodického pokynu MZd, ve kterém jsou některé technické normy zcela pomíjeny. Navíc tento metodický pokyn neprochází klasickým připomínkováním a odborná veřejnost se tak k němu nemá možnost vyjádřit. V praxi to pak znamená, že si hygienické stanice nastaví vlastní podmínky bez možnosti případného zásahu/posouzení odborné veřejnosti. Součástí metodického pokynu je mj. také nejistota měření 2 dB.

Požadujeme, aby se příslušný metodický pokyn stal součástí tohoto nařízení vlády, aby mohl být řádně připomínkovan a mohla být např. upravena nejistota měření 2 dB v zájmu sjednocení např. s Německem (3 dB).

**Tato připomínka je zásadní.**

## **KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY**

### **4. K § 2 písm. o)**

Nerozumíme důvodu zavedení podmínky přítomnosti seřaďovacích nádraží na internetových stránkách SŽ a požadujeme proto vypuštění následující části textu „*uvedených na internetových stránkách Správy železnic*“. Pokud předkladatel požadavku z pádných důvodů nemůže vyhovět (prosíme o jejich uvedení), pak přinejmenším -požadujeme ujištění přímo v textu, že do seznamu seřaďovacích nádraží budou moci být na žádost žadatele (provozovatele/vlastníka) doplněna bez jakýchkoliv podmínek a nákladů i soukromá nádraží, která neslouží veřejné dopravě nebo nejsou veřejně přístupná, a která budou moci využít výjimky stanovené pro seřaďovací nádraží.

Zároveň žádáme o stanovení mechanismu, jak žadatel (provozovatel/vlastník) může tato nádraží do seznamu doplnit.

#### Odůvodnění:

Není nám jasný důvod pro zavedení této podmínky v definici. Navržené znění vyvolává dojem, že bude odlišně přístupováno k jednotlivým seřaďovacím nádražím a výjimku tak nebudou v důsledku moci využít všechna a za stejných podmínek. Pokud předkladatel požadavku z pádných důvodů nemůže vyhovět (prosíme o jejich uvedení), pak je třeba zajistit, aby všichni provozovatelé/vlastníci měli možnost doplnit svá seřaďovací nádraží do seznamu bez jakýchkoliv podmínek a nákladů. Hluk z vlakových prací je stejný, ať už se jedná o rozřaďovací nádraží, které provozuje státní organizace či někdo jiný. Při akceptaci připomínky by došlo k zavedení stejných podmínek a zabránění znevýhodnění provozovatelů podnikových vleček a rozřaďovacích nádraží, o kterých je v novém písm. n) jasně řečeno, že jsou stacionárním zdrojem hluku.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **5. K § 11 odst. 1**

Požadujeme posuzovat všechny zdroje hluku stejným způsobem.

Požadujeme upravit znění následovně: „*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 nejhluchnějších hodin ( $L_{Aeq,8h}$ ), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ( $L_{Aeq,1h}$ ). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a dráhách 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.*“.

#### 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. elektrárny, teplárny, průmyslové provozy apod.) je hluk posuzován v denní době pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ( $L_{Aeq,8h}$ ) a v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ( $L_{Aeq,1h}$ ), čímž jsou tyto zdroje hluku znevýhodněny.

Výše navrženou úpravou ustanovení přestanou být znevýhodňovány stacionární zdroje tím, že bude i zde docházet k „zprůměrování“ hlukové zátěže na celou noční, resp. denní dobu.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **6. K § 11 odst. 2**

Požadujeme posuzovat všechny zdroje hluku stejným způsobem.

Požadujeme upravit znění následovně: „*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, dráhách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“*

#### Odůvodnění:

V současném návrhu 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 (elektrárny, teplárny atd.) je tato korekce uplatňována.

V současném platném znění 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 nezavdává příčinu ke snížení hlukového limitu. Pro informaci: 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 dojde k narovnání situace, kdy ne u všech zdrojů hluku dochází ke korekci hlukového limitu v případě hluku s tónovými složkami.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **7. K § 11 odst. 4**

Hygienický limit maximální hladiny akustického tlaku  $A$  se stanoví pro hluk šířící se ze zdrojů uvnitř objektu součtem základní maximální hladiny akustického tlaku  $A_{L_{Amax}}$ . Tento limit je jediný, který se posuzuje tímto způsobem. Měl by být posuzován analogicky jako ekvivalentní hladina akustického tlaku.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **8. K § 12 odst. 1**

Požadujeme posuzovat všechny zdroje hluku stejným způsobem.

Požadujeme upravit znění následovně: „*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 dráhách a pro hluk z leteckého provozu se eEkvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  **se** stanoví pro celou denní ( $L_{Aeq,16h}$ ) a celou noční dobu ( $L_{Aeq,8h}$ ).“*

#### Odůvodnění:

Výše navrženou úpravou ustanovení dojde k narovnání situace, kdy ne u všech zdrojů hluku dochází k „zprůměrování“ hlukové zátěže na celou noční, resp. denní dobu.

Viz odůvodnění připomínky k § 11 odst. (1).

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **9. K § 12 odst. 3**

Požadujeme posuzovat všechny zdroje hluku stejným způsobem.

Požadujeme upravit znění následovně: *„Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  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, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“~~*

Odůvodnění:

Výše navrženou úpravou ustanovení dojde k narovnání situace, kdy ne u všech zdrojů hluku dochází ke korekci hlukového limitu v případě hluku s tónovými složkami.

Viz odůvodnění připomínky k § 11 odst. (2).

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **10.K § 22 odst. 2**

Příprava velkých investičních celků trvá v řádech několika let. Řízení o vydání územního rozhodnutí následně trvá několik měsíců, přičemž účastníci řízení se mohou proti rozhodnutí odvolat. Nastavení přechodného ustanovení striktně k datu účinnosti této právní úpravy bude znamenat, že hluková studie včetně závazného stanoviska příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví budou zastaralé a prodlouží, již v současnosti, jeden z nejdelších povolovacích procesů na světě. Přechodné ustanovení by mělo být nastaveno úměrně délce povolovacího procesu v ČR.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **11.K § 22 odst. 3**

V předposlední větě požadujeme uvést místo slova „užívání“, slovo „ke kolaudaci“. V rámci některých staveb (např. železničních) není měření prováděno po uvedení do užívání, ale až po dosažení projektované rychlosti, tedy před kolaudací.

Dále nesouhlasíme s hodnotou 0,5 dB, která se považuje za maximální nárůst hodnoty hygienického limitu hluku po dobu platnosti podmínky ČOP. Takto nízká hodnota se považuje za nehodnotitelnou změnu,

pohybující se v intervalu 0,1 – 0,9 dB viz § 20 odst. 5. Za prokazatelné navýšení hluku se považuje dle § 20 odst. 6 hodnota větší než 2 dB.

**Tato připomínka je zásadní.**

**12.K Příloze č. 3: Zrušení limitu pro ochranné pásmo dráhy**

Nově navržené limity pro tratě před rokem 2001 a po roce 2001 včetně bude velmi obtížné splnit. V blízkosti železničních tratí je velmi často stará obytná zástavba, kterou lze velmi těžko chránit, navíc když trať byla v daném území realizována jako první. V návaznosti na návrh zrušení SHZ by odpovídajícím novým limitem měla být hodnota 65/60 dB, nikoliv 60/55 dB. Limit 60/55 dB je v praxi nereálný a z hlediska návrhů PHO v mnoha případech neprojednatelný.

**Tato připomínka je zásadní.**

**13.K Příloze č. 3 odst. 3**

Dokládání územních rozhodnutí, územních souhlasů a stavebních povolení vydaných před 1. 1. 2001 bude ze strany vlastníka dráhy značně problematický. Převážná část železniční infrastruktury byla povolena a vystavěna v 19. století. Navrhujeme znění doplnit o možnost dokladovat povolení stavby jiným adekvátním institutem (čestné prohlášení apod.).

**Tato připomínka je zásadní.**

**14.K Příloze č. 3 poslednímu odst.**

Předpokládáme, že znění se vztahuje pouze na silniční komunikace, bez vazby na železniční infrastrukturu.

**Tato připomínka je zásadní.**