



V Chodounech dne 15.5.2023

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

118

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 milionů 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).

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

- 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
- 65 % dálnic

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

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

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>.

takové 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 u v současné době projednávaného 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 stavěna po úsecích) budou platit diametrálně odlišné hygienické limity hluku.

Na závěr tohoto apelu nám dovoluňte vyjádřit naše obrovské rozhořčení nad přijetím tohoto nařízení, které bere možnost investorům dopravních staveb zákonným způsobem vynaložit prostředky do efektivních protihlukových opatření. Nadměrný hluk sice nikam nezmizel, ale problém se „vyřešil“ tak, že jen více hluku má být nově legální.

Pokud by nařízení vlády č. 433/2022 vstoupilo 1.7.2023 v platnost, nevidíme po tomto datu jakýkoliv důvod se účastnit jakékoliv setkání se Správou Železnic v důsledku absolutní ztráty důvěry v mandát, který reprezentuje u přípravy VRT.

Za obce sdružené ve spolku rozVRTaná krajina z.s. jejich starostové:

OBEC TRNOVANY
TRNOVANY 37
412 01 LITOMĚŘICE

Obec Trnovany
starostka Bc. Martina Čechová

OBEC KŘEŠICE
Nádražní 84
411 48 KŘEŠICE
IČO: 263851 ①

Obec Křešice
starosta Michal Mančal

Obec Žitenice
starostka Erna Vaňousková

OBEC ŽITENICE
POHOŘANSKÁ 118
411 41 ŽITENICE
IČ: 00264725 DIČ: CZ00264725

Obec Chodouny
starostka Marie Cimrová

OBEC CHODOUNY
411 71 Chodouny 20
IČO: 00263699
-2-

Obec Hrobce
starostka Ing. Kateřina Hlaváčová

OBEC HROBCE
411 83 Hrobce 14
IČ: 00 263 664

Obec Židovice
starosta Ing. Miloslav Krejtný

OBEC ŽIDOVICE
Židovice 78
411 83 Hrobce
IČ: 00526479
-1-

Obec Polepy
starosta Zbyněk Hodys



OBEC POLEPY
Polepy 112
411 47 Polepy
IČ: 00264202
tel.: +420 416 738 702
e-mail: info@obec-polepy.cz

Obec Travčice
starosta Pavel Štroš



Obec Libotenice
starostka Ing. Lada Rejšková



Obec Kleneč
starosta Bc. Aleš Kraus



Obec Černěves
starostka Jitka Dyrnková

