

## ZVÝŠENÍ HLUKOVÝCH LIMITŮ NAŘÍZENÍM VLÁDY

Je ve Vaší obci či městě příliš velký hluk a nikdo to neřeší? Připravte se na to, že hluku bude mnohem víc. A s účinností od 1. 7. 2023 to bude zcela legální.

Dle nového nařízení vlády č. 433/2022 Sb.,<sup>1</sup> o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, („nařízení“), ze dne 7. prosince 2022, dochází s účinností od 1. 7. 2023 k výraznému navýšení přípustných hygienických limitů hluku z dopravních staveb.

*Přestože se navýšení hlukových limitů na první pohled „zdá“ být nepatrné, „jen“ o 5 dB, o 8 dB, či maximálně o 13 dB, je potřeba si uvědomit, že nárůst hluku není lineární, ale exponenciální.*

*Navýšení hlukového limitu o 5 dB z 55 dB na 60 dB tak není lineárním navýšením hluku v poměru o cca 10 %, ale násobí se – v tomto případě je přibližně až 3násobný.*

*V některých případech tak dochází až k těžko představitelnému 20násobnému navýšení hlukových limitů!!!*

Tato změna právní úpravy umožní extrémní nárůst hluku ve všech oblastech kolem těchto komunikací, tj. včetně oblastí rezidenčních a klidových.

### Konkrétně dochází k následujícím změnám hlukových limitů:

- 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 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)<sup>2</sup> 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.
- 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

<sup>1</sup> kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Nové nařízení je platné od 1. 1. 2023 a nabývá účinnosti od 1. 7. 2023.

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

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.

## 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/65 dB.

*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 na tyto komunikace původně vůbec nemusel vztahovat. Tj. uplatní se na všechny staré stavby „un block“. 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 od této povinnosti možné zcela upustit, u nových projektů již protihluková opatření nebudou vůbec ukládána.**

Je prokázáno, že obtěžování hlukem této úrovně **má zjevné negativní důsledky na zdraví a psychickou pohodu obyvatel.** Podle ověřených vědeckých studií WHO<sup>3</sup> hluk způsobuje především **kardiovaskulární**

<sup>3</sup> Směrnice pro hlukové limity pro region Evropy, WHO, 2018:  
<https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

**a metabolické poruchy organismu; podrážděnost; má negativní účinky na spánek; vyvolává kognitivní poruchy vnímání; způsobuje poškození sluchu a tinnitus; má nepříznivé dopady na porodnost na kvalitu života, duševní zdraví a pohodu obyvatel. Hygienický hlukový limit 70 dB ve dne a 60 dB v noci nemá v Evropě obdoby, jak je např. konstatováno v publikaci Národní referenční laboratoře pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě.<sup>4</sup>**

Přitom, zavedení institutu staré hlukové zátěže, která je novým nařízením teď zrušena, bylo od počátku míněno jako dočasné, aby bylo možné zrealizovat kompenzační opatření, která v té době nebyla technologicky a finančně proveditelná. Stará hluková zátěž se však aplikovala pouze v konkrétních, výjimečných, případech, a na základě individuálního posouzení a povolení. V mnoha situacích nebylo možné režim staré hlukové zátěže ani uznat, poněvadž pro daný úsek pozemní komunikace či dráhy nebyly splněny poměrně striktní podmínky jeho zavedení. To vše se teď ruší a zvýšení hlukový limit odpovídající staré hlukové zátěži se uplatní i tam.

Nové nařízení sice „ruší“ původní režim staré hlukové zátěže, ale fakticky zavádí stejný (takto již jen nepojmenovaný) nový limit snížený jen o pouhé 2 dB oproti původně výjimečnému a velmi specifickému limitu staré hlukové zátěže, a to na všech komunikacích a drahách umístěných a povolených před 1. 1. 2001, tedy na naprosté většině komunikací a drah v ČR. V případě naplnění nových limitů do legislativního maxima tak dojde k zasažení mnohem rozsáhlejších oblastí a značného počtu občanů hlukem, který bude srovnatelný s původním nepříjemným režimem staré hlukové zátěže.

Dopad změny nařízení měl být podle zákona o veřejném zdraví vyhodnocen studií vlivu hluku na veřejné zdraví, a to pro celé území ČR. To zřejmě v rozporu se zákonem provedeno nebylo.

Lze proto předpokládat, že investoři dopravních staveb budou v rámci úspor spíše cílit na zvýšené limity formou „rekonstrukce“ staveb, místo toho, aby směřovali ke standardům nových dopravních staveb, tedy 60 dB/50 dB (den/noc) u pozemních komunikací a 60 dB/55 dB u drah.

**Fakticky teda jde o zakonzervování měkčího režimu staré hlukové zátěže na většině území ČR bez vyhlídky na zlepšení. Nové nařízení vlády tedy vyvolává dojem, že Ministerstvo dopravy jako hlavní investor dopravních staveb v ČR již nechce nadále investovat do protihlukových opatření na již umístěných komunikacích a drahách. Tento postup je však nepřijatelný.**

---

<sup>4</sup> D. Potužníková a kol., „Stará hluková zátěž je dosud problém,“ Hygiena 64, 164-169 (2019).