**VII.**

**VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM**

**Návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací**

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra zdravotnictví dne 2. prosince 2015 s termínem dodání stanovisek do 16. prosince 2015. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Resort** | **Připomínky** | **Vypořádání** |
| Ministerstvo dopravy | **Zásadní připomínky:**  **1. 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 nebo dráze, která byla uvedena do provozu před 1. lednem 2001,“. | **Akceptováno částečně – úprava textu dle výsledků jednání.**  Podle upraveného § 2 písm. n) se starou hlukovou zátěží rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb, který existoval již před 1. lednem 2001, je působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby.  Problematika bude dále řešena v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v akčním plánu, který by měl zajistit kontinuitu směřování péče o zdraví. Konkrétně AP č. 5: Snižování zdravotních rizik ze životního a pracovního prostředí, kap. 5.2 Priorita 2 – Vytyčit efektivní a koordinovaný přístup k problematice hluku a neionizujícího záření ze životního prostředí podkap. 5.2.1 Formulování národní strategie k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. V rámci tvorby strategie MZ počítá s širokou diskusí s veřejností. |
| Ministerstvo dopravy | **2. 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 návěstidel 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 navrhujeme 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 § 7 odst. 1 zákona 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 převozné 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 rovněž 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, ve znění pozdějších předpisů, *nebo účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, slouží-li tato komunikace pouze jako spojovací mezi jednotlivými pracovišti areálu a není na ní prováděna jiná pracovní činnost.*“. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády a nevyplývá z poslední novely zákona č. 258/2000 Sb., na niž tento návrh navazuje.  Odůvodnění:  Doprava po účelových komunikacích je i ve stávajícím znění nařízení vlády považována za součást hluku v areálech, protože dopravu v areálech nelze obecně rozlišit od hluku ostatních stacionárních zdrojů. Má jiný režim jízdy- nelze uplatnit výpočtové metody používané pro výpočet hluku na veřejných komunikacích vyšší úrovně. Ve znění navrženém MZ jde pouze o přesun textu z přílohy 3 do výkladu pojmu „stacionární zdroj hluku“, aby tyto zdroje byly obsaženy v jediném společném ustanovení.  Doplněná poslední věta je nadbytečná. Křižovatky, stání a zastavování vlaků ve stanicích a autobusů na autobusových zastávkách se v ustálené hygienické praxi nepovažují za stacionární zdroje. Navrhované rozšíření by zahrnovalo např. i hluk vlaků na odstavných kolejích, kam jsou vlaky odesílány osobou podílející se na řízení provozu nebo z jiných technologických důvodů. Technologických důvodů si může provozovatel zdroje nekontrolovaně vymyslet celou řadu. Doporučuje se zůstat u obecných vyjádření a vycházet ze záměru předkladatele. Příslušný komentář a výklad bude ve  smyslu navrženém MD uveden jako příklad v novelizovaném Metodickém návodu hlavního hygienika pro komunální hluk (MNKom).  MD od připomínky ustoupilo.  **Neakceptováno -** vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády, resp. nevyplývá z poslední novely zákona č. 258/2000 Sb.  Odůvodnění:  Doplněná část poslední věty se vztahuje na účelové komunikace v areálech, které jsou však ve stávajícím znění i v  návrhu MZ zařazeny do stacionárních zdrojů. Zdůvodnění viz výše. Návrh MD je nerealistický, znamenal by nutnost vždy zkoumat, zda se na účelové komunikaci v areálu provozuje i jiná činnost, např. nakládání a vykládání osob, materiálu atd., což v běžné praxi státního zdravotního dozoru není možné. MD navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty hlukových limitů o 5 dB a rozpočítávání na delší referenční časový interval.  MD od připomínky ustoupilo. |
| Ministerstvo dopravy | **3. 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,“.* | **Částečně akceptováno**  Odůvodnění:  Část věty za středníkem je nadbytečná. Konkrétní přístup je zcela pokryt zněním navrženým MZ. Není definováno, co je tichá fasáda. Případný komentář bude uveden v metodickém návodu včetně odkazu na stavební normy.  Rozhodující je, zda okna bez ohledu na počet a umístění v dané místnosti slouží k přímému přirozenému větrání.  Text ustanovení byl upraven. |
| Ministerstvo dopravy | **4. 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 součásti zdrojů dopravního hluku, jak je tomu ve většině evropských zemí, přičemž současně jde o obdobu posuzování hluku z leteckého provozu, kdy se do tohoto hluku bere nejen vzlet a přistání, ale i pojíždění 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.  Ze shora uvedených důvodů požadujeme ustanovení uvést v následujícím znění:  „(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 a dráhách, *včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků,* 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). *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.“.  Dále požadujeme doplnit ustanovení, kterým bude vyjádřen vztah hygienického limitu k dlouhodobé expozici, která jediná koreluje s přímými zdravotními účinky. Přepočet na referenční podmínky požaduje i ČSN ISO 1996-2. Bez této změny bude hrozit posuzování zdroje dopravního hluku za nahodilých podmínek, které nemusejí dostatečně přesně charakterizovat dlouhodobou expozici hluku. | **Akceptováno částečně – úprava textu dle výsledků jednání.**  Hluk ze seřaďovacích nádraží je ponechán jako stacionární zdroj hluku. V noční době došlo k navýšení limitu o 5 dB.  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  **Neakceptováno** – vysvětleno.  Odůvodnění:  Systémově nepatří do nařízení vlády. Doba rozhodná pro stanovení hodnoty určujícího ukazatele hluku je součástí metodiky měření, a proto bude součástí novely  metodického návodu, který stanoví metody měření a hodnocení (MNKom).  MD s vypořádáním souhlasí. |
| Ministerstvo dopravy | **5. K § 11 odst. 2** – zdroje hluku z dopravy by měly mít stejné podmínky z hlediska posuzování. Z tohoto důvodu navrhujeme uvedené ustanovení 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 *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 hluku z leteckého provozu* se přičte další korekce – 5 dB.“. | **Akceptováno**  Druhá věta § 11 odst. 2 bude znít: "V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“. |
| Ministerstvo dopravy | **6.** **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 *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 a dráhách, *včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků,* 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).  *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.“.* | **Neakceptováno – úprava textu dle výsledků jednání.**  Hluk ze seřaďovacích nádraží je ponechán jako stacionární zdroj hluku, ale v noční době došlo k navýšení limitu o 5 dB.  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s  cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  **Neakceptováno -** vysvětleno  Odůvodnění:  Systémově nepatří do nařízení vlády. Doba rozhodná pro stanovení výsledné hodnoty určujícího ukazatele hluku je součástí metodiky měření, a proto bude součástí novely  metodického návodu, který stanoví metody měření a hodnocení (MNKom).  MD s vypořádáním souhlasí. |
| Ministerstvo dopravy | **7. K § 12 odst. 5** –za větu prvnípožadujeme 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 zcela nahodilý a neodstranitelný. Letecký hluk se navíc v dotčených oblastech vyskytuje historicky. 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. Navíc by se provozovatelé letišť dostali do řady neřešitelných situací. | **Částečně akceptováno.**  Odůvodnění:  § 12 odst. 5 neřeší uplatňování korekce na tónovou složku  Korekci na tónovou složku řeší § 12 odst. 3, kde byl text upraven a jehož věta třetí zní: "V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“.  MD s vypořádáním souhlasí. |
| Ministerstvo dopravy | **8. 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.“. | **Akceptováno**  Odůvodnění:  Nařízení vlády se vztahuje na stanovení hygienických limitů hluku a vibrací a na způsob měření a hodnocení hluku a vibrací pro denní a noční dobu. Hodnocení výsledků akustických studií (výpočtů), tj. posuzování změny hodnot určujících ukazatelů hluku, je řešeno formou metodického usměrnění hlavního hygienika z 30.10. 2008. „Náležitosti akustických studií zpracovaných pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem.“ Výpočtové metody budou řešeny samostatně, a to zřejmě metodickým návodem. Do doby, než bude schválena národní výpočtová metodika, nelze hodnocení výpočtů směšovat s hodnocením výsledků akreditovaných či autorizovaných měření hluku a odkazovat na ně v nařízení vlády. |
| Ministerstvo dopravy | **9. 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 nejnižší 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 nesmyslný a nepodložený. | **Akceptováno jinak**  Již při diskusi k  pozměňovacímu návrhu k tomuto paragrafu zákona, bylo MZ ze strany MD ujišťováno, že MD dokáže u zdrojů hluku (pozemní komunikace a dráhy) poskytnout již ve fázi zanesení těchto zdrojů hluku do ÚPD, dostatečně relevantní údaje pro zpracování akustické studie. Na základě tohoto tvrzení MZ tento pozměňovací návrh akceptovalo z důvodu ochrany území pro strategické dopravní zdroje, aby nebylo možné k těmto plánovaným zdrojům bez dalšího stavět chráněnou zástavbu a následně požadovat po provozovateli zdroje hluku ochranu (realizaci protihlukových opatření). Pokud teď MD změnilo svůj odborný názor, nebude možné § 20 odst. 6 aplikovat v praxi, protože není-li zdroj možné kvantifikovat již ve fázi jeho zanesení do ÚPD, není možné zajistit jeho ochranu z hlediska jeho „priority v území“ a bude ponechán stávající stav, tj. provozovatel bude zodpovědný za ochranu všech chráněných prostor, které jsou v území do doby realizace zdroje.  Text a odůvodnění byly upraveny. |
| Ministerstvo dopravy | **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 samovolně. Takovým případem je právě pohyb hodnot okolo limitní hodnoty. Proto předjímat povinnost tvorby výpočtové rezervy může vést k velmi investičně nákladným opatřením. Podle výsledků těchto studií se navrhují 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 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.  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 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. | **Akceptováno**  Text § 21 vypuštěn.  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Ministerstvo dopravy | **11. 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 místnostive 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. | **Akceptováno částečně**  Vypuštěn text „Hotelové pokoje“ bez náhrady.  Ochrana pokojů kolejí a internátů je zajištěna, protože mají charakter „funkčně obdobné stavby“ určené k bydlení, viz znění § 30 odst. 3 zákona. Jedná se o ustálenou praxi.  MD souhlasí s vypořádáním. |
| Ministerstvo dopravy | **12. 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 vlakotvorné 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; opravny vozů (a depa) jsou již podle stávající úpravy chápány jako stacionární zdroje hluku, a proto je jejich uvedení v Příloze 3 nadbytečné. | **Neakceptováno – úprava textu dle výsledků jednání.**  Hluk ze seřaďovacích nádraží je ponechán jako stacionární zdroj hluku, ale v noční době došlo k navýšení limitu o 5 dB.  Může být diskutováno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Ministerstvo dopravy | Připomínky: |  |
| Ministerstvo dopravy | **1. K Příloze č. 3 části A bodu 2** **textu pod tabulkou** – navrhujeme na konec textu doplnit větu „Nepoužije se pro hluk z dopravy na celostátních dráhách.“.  Navrhujeme doplnění textu tak, aby se bod 2 nově vztahoval na dráhy, které nejsou dráhami celostátními (ve smyslu § 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů). Ustanovení bodu 2 se vztahuje především na pozemní komunikace nižšího řádu a významu, tj. silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy a účelové komunikace ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., tedy komunikace s typicky nižší emisí hluku než komunikace vyjmenované pod bodem 3. Obdobný limit hluku by se nově uplatnil u regionálních drah a vleček, analogicky s nižší emisí hluku jako u výše uvedených komunikací; hledisko ochranného pásma dráhy odpadá. | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Navrhovaně znění (dělení drah na celostátní a regionální) by skutečnosti znamenalo navýšení hlukových limitů mimo ochranné pásmo železnice o 5dB.  Bude diskutováno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Ministerstvo dopravy | **2. K Příloze č. 3 části A bodu 3 textu pod tabulkou** – doporučujeme text uvést v následujícím znění:  „3) Použije se pro hluk z dopravy na *celostátních dráhách*, dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.“.  Navrhujeme změnu formulace bodu 3 tak, aby se vztahoval pouze na celostátní dráhy (ve smyslu § 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů). Toto ustanovení (bod 3) se vztahuje především na pozemní komunikace vyššího řádu a významu, tj. zejména dálnice, silnice I. a II. třídy, tedy komunikace s typicky vyšší emisí hluku než komunikace vyjmenované pod bodem 2. Obdobný limit hluku by se tak nově uplatnil u celostátních drah, analogicky s vyšší emisí hluku jako u výše uvedených komunikací; hledisko ochranného pásma dráhy odpadá. Touto úpravou bude odstraněn nelogický zlom limitu na hranici ochranného pásma dráhy. Navrhovanou úpravou by se do nařízení vlády doplnila určitá analogie s členěním pozemních komunikací. Podíl celostátních a regionálních (ostatních) drah je srovnatelný a členění dle kategorií drah je již poměrně ustálené a veřejně dostupné v platném Prohlášení o dráze. | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Navrhované znění (dělení drah na celostátní a regionální) by ve skutečnosti znamenalo navýšení hlukových limitů mimo ochranné pásmo železnice o 5dB.  Bude diskutováno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Ministerstvo dopravy | **3.** Podle článku 39 odst. 2 legislativních pravidel vlády by v paragrafu nebo článku zpravidla nemělo být obsaženo více jak 6 odstavců. Tomuto požadavku některé novelizační body předloženého návrhu nařízení vlády neodpovídají (viz bod 5 a 17). V tomto ohledu by měl být návrh nařízení vlády v souladu s legislativními pravidly vlády upraven. | **Neakceptováno**  Legislativní pravidla vlády nevylučují, aby v jednom paragrafu bylo obsaženo i více odstavců, je-li to účelné.  V uvedených případech doplňovaná ustanovení odstavců svým obsahem bezprostředně navazují na stávající text paragrafů. Není tak účelné tuto úpravu rozdělovat do dvou paragrafů. |
| Ministerstvo dopravy | **4.** Podle článku 55 odst. 1 legislativních pravidel vlády je třeba každou jednotlivou změnu ustanovení právního předpisu uvést v samostatném bodu novely. Tomuto požadavku některé novelizační body předloženého návrhu nařízení vlády neodpovídají (viz bod 6, 9, 13, 20 a 21). V tomto ohledu by měl být návrh nařízení vlády v souladu s legislativními pravidly vlády upraven. | **Neakceptováno**  Jedná se o připomínky legislativně technické povahy, konečná legislativně-technická úprava bude provedena v návaznosti na stanoviska pracovních komisí Legislativní rady vlády. |
| Ministerstvo dopravy | **5.** Upozorňujeme na to, že v ustanovení § 20 odst. 4 (novelizační bod 20) by měla být slova „Nejistoty musejí být uplatněny“ nahrazena slovy „Nejistota musí být uplatněna“, tedy ve slově „Nejistoty“ či „Nejistota“ musí být uvedeno velké písmeno, neboť se tato slova nachází na začátku věty. V případě ustanovení § 20 odst. 4 navíc (s ohledem na velký počet změn) doporučujeme zvážit, zda neprovést všechny požadované změny jedním novelizačním bodem, který by byl uveden slovy „V § 20 odstavec 4 zní:“. | **Akceptováno.** |
| Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy | **K novelizačním bodům 26 a 28:** Doporučujeme v příloze č. 2 a 5 slova „staveb pro předškolní a školní výuku a vzdělávání pro výuku a vzdělávání“ nahradit slovy „staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání“, srov. § 31 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. | **Akceptováno**  Slova „staveb pro předškolní a školní výuku a vzdělávání pro výuku a vzdělávání“ nahrazen slovy „staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání“ |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | **Zásadní připomínky:** |  |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. **K čl. I bodu 9,  § 11 odst. 1:**   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 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 současně platném nařízení vlády 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,…) 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. | **Neakceptováno -** vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele. Zástupci provozovatelů zdrojů hluku budou pozváni k účasti v pracovní skupině k národní strategii Zdraví 2020.  Odůvodnění:  Při regulaci hluku jednotlivých kategorií zdrojů je třeba vycházet z hlediska míry zdravotních rizik expozice a výsledných dlouhodobých zdravotních účinků. Z tohoto hlediska nejsou jednotlivé kategorie zdrojů hluku ekvivalentní. Oproti hluku z dopravy je hluk ze stacionárních zdrojů nejvíce obtěžující a rušivý, což dokumentuje mj. i tzv. hladina společenské tolerance *L*ct, která je pro hluk těchto zdrojů nejnižší. Proto jsou tyto zdroje posuzovány přísněji než dopravní zdroje hluku. Při posuzování zdrojů a zdravotních účinků expozice je třeba vždy vycházet z posouzení ucelených provozních cyklů. U hluku z dopravy jsou těmito cykly denní a noční doba, u stacionárních zdrojů je to doba provozu, která je dána standardní 8 hodinovou pracovní dobou v denní době. V noční době se vzhledem ke zvýšené míře zdravotního rizika daného vysokou rušivosti a obtěžováním posuzuje tzv. nejhlučnější hodina, která rozhoduje o míře rušení a kvalitě spánku. Z tohoto důvodu WHO nedefinovalo pro posuzování vysokého rušení spánku stacionárními zdroji hluku kriteria, která by vycházela z celonoční hodnoty ukazatele *L*n |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. **K čl. I bodu 10, § 11 odst. 2:**   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.  **Odůvodnění:** V současném návrhu **z**ůstává 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 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 nezavdává příčinu ke snížení hlukového limitu, čímž je tento zdroj hluku zvýhodněn. Pro info.: 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. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele. Zástupci provozovatelů zdrojů hluku budou pozváni k účasti v pracovní skupině k národní strategii Zdraví 2020.  Odůvodnění:  Uvedený argument nelze akceptovat, pískající ložisko je známkou technické závady, která musí být odstraněna. Pro posuzování zdravotních účinků je rozhodující dlouhodobý reprezentativní stav provozu daného zdroje. Krátkodobé přechodové stavy a okamžité nestability, včetně poruchových stavů, se neposuzují, protože nejsou z hlediska zdravotních účinků významné.  Zvýšení hladiny akustického tlaku o 3 dB znamená skutečně dvojnásobné zvýšení akustického tlaku, avšak nikoliv zdvojnásobení vjemu subjektivní hlasitosti, který je rozhodující pro vyvolání stresové reakce, která může spouštět negativní reakci lidského organizmu. Zdvojnásobení hladiny akustického tlaku nemá v žádném případě za následek zdvojnásobení zdravotních rizik expozice. |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. **K čl. I bodu 13, § 12 odst. 1:**   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. Ekvivalentní 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 přestanou být neopodstatněně znevýhodňovány stacionární zdroje hluku oproti hluku z dopravy, kde dochází k „zprůměrování“ hlukové zátěže na celou noční, resp. denní dobu. Viz odůvodnění připomínky k § 11 odst. 1. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele. Zástupci provozovatelů zdrojů hluku budou pozváni k účasti v pracovní skupině k národní strategii Zdraví 2020.  Odůvodnění:  Pro posuzování zdravotních účinků je rozhodující dlouhodobý reprezentativní stav provozu daného zdroje. Krátkodobé přechodové stavy a okamžité nestability, včetně poruchových stavů, se neposuzují, protože nejsou z hlediska zdravotních účinků významné. Při regulaci hluku jednotlivých kategorií zdrojů je třeba vycházet z hlediska míry zdravotních rizik expozice a výsledných dlouhodobých zdravotních účinků. Z tohoto hlediska nejsou jednotlivé kategorie zdrojů hluku ekvivalentní. Oproti hluku z dopravy je hluk ze stacionárních zdrojů nejvíce obtěžující a rušivý, což dokumentuje mj. i tzv. hladina společenské tolerance *L*ct, která je pro hluk těchto zdrojů nejnižší. Proto jsou tyto zdroje posuzovány přísněji než dopravní zdroje hluku. Při posuzování zdrojů a zdravotních účinků expozice je třeba vždy vycházet z posouzení ucelených provozních cyklů. U hluku z dopravy jsou těmito cykly denní a noční doba, u stacionárních zdrojů je to doba provozu, která je dána standardní 8 hodinovou pracovní dobou v denní době. V noční době se vzhledem ke zvýšené míře zdravotního rizika daného vysokou rušivosti a obtěžováním posuzuje tzv. nejhlučnější hodina, která rozhoduje o míře rušení a kvalitě spánku. Z tohoto důvodu WHO nedefinovalo pro posuzování vysokého rušení spánku stacionárními zdroji hluku kriteria, která by vycházela z celonoční hodnoty ukazatele *L*n.  Tvrzení o neopodstatněném zvýhodňování některých kategorií zdrojů hluku je čistě intuitivní a nemá oporu v odborných stanoviscích založených na důkazech. |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. **K čl. I bodu 15, § 12 odst. 3:**   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* 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.“  **Odůvodnění:** 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.  Viz odůvodnění připomínky k § 11 odst. 2.  Požadujeme posuzovat všechny zdroje hluku stejným způsobem. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Z hlediska zdravotních rizik expozice hluku nejsou jednotlivé kategorie zdrojů hluku (dopravní, stacionární) ekvivalentní. Proto jsou stanoveny v nařízení vlády rozdílné hygienické limity a referenční časové intervaly. |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | Připomínky: |  |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. Uvést nařízení vlády do souladu se směrnici 2002/49/EU,   Která požaduje při posuzování hluku zavedení deskriptorů (*L*dvn), ve kterých je večerní hluk penalizován 5 dB a noční hluk 10 dB. | **Neakceptováno** - vysvětleno  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Připomínce nelze vyhovět, protože nařízení vlády vychází z jiné koncepce. Směrnice END je určena pro strategické plánování a nikoli pro operativní zdravotní dozor. Nezabývá se účinky hluku na zdraví. Mezní hodnoty ukazatelů hluku pro strategické hlukové mapy jsou stanoveny nikoliv v nařízení vlády, ale ve vyhlášce č. 523/2006 Sb., která stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě.  Penalizace nočního hluku+10 dB ve směrnici END je totožná se snížením hygienického limitu pro noční dobu o +10 dB v nařízení vlády. |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. K čl. I bodu 5: Doporučujeme vypustit jako nadbytečná   slova „za odstavec 5“. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. K čl. I bodu 8: Vzhledem k tomu, že nadpis části třetí je   Uveden velkými písmeny, doporučujeme tuto skutečnost odpovídajícím způsobem promítnout i do textu tohoto bodu, pokud jde o úpravu nadpisu této části. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | 1. K čl. I bodu 22: Doporučujeme za slovo „doplňuje“ vložit   Slovo „nový“. | **Akceptováno** |
| Kancelář veřejného ochránce práv | Ve vztahu k předkládanému návrhu dále musím uvést, že veřejný ochránce práv dlouhodobě po Ministerstvu zdravotnictví požadoval, aby se zabývalo tzv. **sdílenou odpovědností** více provozovatelů zdrojů (nadlimitního) hluku. Domnívám se, že je-li překročení hygienického limitu pro hluk způsobeno provozem více zdrojů, odpovídají jejich provozovatelé za porušení zákona poměrně (podle svého příspěvku ke vzniku protiprávního stavu) a jsou povinni společně přijmout opatření k nápravě. Ministerstvo mi v dopise[[1]](#footnote-1) z 19. listopadu 2012 sdělilo, že eliminace tzv. součtového efektu je pro novelu zákona o ochraně veřejného zdraví připravena s tím, že tuto problematiku je ještě třeba prodiskutovat zejména v rámci vnitřního připomínkového řízení s orgány ochrany veřejného zdraví a dále mezirezortního připomínkového řízení. **Ani zákon ve znění po novele ani tento návrh novely nařízení však problematiku řešení součtového efektu oproti shora uvedenému příslibu vůbec neupravuje.** | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Odůvodnění:  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády daný poslední novelou zákona č. 258/2000 Sb.  „Sdílená odpovědnost“ více provozovatelů zdrojů hluku není upravena zákonem č. 258/2000 Sb. § 30 odst. 1 ukládá povinnost „osobě, která používá, popř. provozuje zdroj hluku …, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem“.  Problematika „sdílené odpovědnosti“ bude diskutována v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. Tato strategie bude zpracována do roku 2018.  Členem pracovní skupiny k národní strategii Zdraví 2020 bude i zástupce Kanceláře veřejného ochránce práv. |
| Kancelář veřejného ochránce práv | Novela nařízení vlády zachovává korekci (navýšení) hlukového limitu pro tzv. **starou hlukovou zátěž** (dále „SHZ“), tedy pro hluk v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb pro pozemní komunikace a dráhy uvedené do provozu před 1. 1. 2001. Institut SHZ považuji dlouhodobě za problematický. Institut SHZ byl zaveden jako pouze dočasný nástroj s tím, že maximální hodnota tolerovatelné SHZ bude postupně (např. v pětiletých cyklech) snižována na podlimitní úroveň. Vzhledem k požadavku na snižování hluku v komunálním prostředí dle Směrnice 2002/49/ES a negativním zdravotním důsledkům nadměrných hlukových imisí tak ponechání institutu SHZ není systémově správným řešením. Tím by mělo být postupné snižování hlukové zátěže, a to např. nahrazením institutu SHZ s dosud platnou korekcí hlukového limitu[[2]](#footnote-2) pevnou hodnotou (například zvýšením hlukového limitu pro tyto zdroje  max. o 5 dB).  2 + 20 dB pro denní dobu v chráněném venkovním prostoru staveb, resp. + 10 dB v noční době, popř. + 5 dB pro dráhy – (viz Příloha č. 3 k nařízení vlády, část A).  Navrhuji, aby byla stávající a přejímaná úprava staré hlukové zátěže z novely nařízení vlády vypuštěna a nahrazena pevně stanovenou hodnotou, a to nižší, než činí dosud platná korekce.  **Tato připomínka je zásadní.** | **Neakceptováno -** vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády daný poslední novelou zákona č. 258/2000 Sb.  Odůvodnění:  Navrhovaný přístup předpokládá širší diskusi se všemi stranami (zástupci provozovatelů zdrojů hluku, občanskou veřejností a dalšími), která bude vedena v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  Členem pracovní skupiny k národní strategii Zdraví 2020 bude i zástupce Kanceláře veřejného ochránce práv. |
| Kancelář veřejného ochránce práv | 1) k čl. I, bodu 23 (§ 21)  Vítám navržený „plánovací“ limit pro hodnocení výsledků výpočtových akustických studií, kdy pro posouzení vypočtených výsledků v akustické studii je limit snížen o 2 dB vůči limitu stanovenému pro hodnocení hodnot naměřených. Doporučuji navrhovanou změnu nařízení vlády přijmout.  **Tato připomínka je zásadní.** | **Neakceptováno -** vysvětleno.  Text § 21 z návrhu nařízení vlády vypuštěn.  Odůvodnění:  Tato problematika bude řešena v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. ČR nemá dosud zavedenu jednotnou národní výpočtovou metodiku pro vypracování hlukových studií. V současné době tedy není možné zajistit kvalitu prostřednictvím certifikačních procedur. MZ předpokládá, že po ověření bude jako národní přijata metodika CNOSSOS-EU, která byla v roce 2015 schválena jako jednotná evropská metodika pro tvorbu strategických hlukových map. Aby mohla být přijata jako národní, je nutné ji ověřit v podmínkách ČR.  Členem pracovní skupiny k národní strategii Zdraví 2020 bude i zástupce Kanceláře veřejného ochránce práv. |
| Ministerstvo vnitra | **K čl. I bodu 1 – k § 2:**   1. Definice s tónovými složkami v písm. b) je vzhledem k pasáži za středníkem nejasná a zavádějící. Každopádně by definice neměla obsahovat právní normu, v tomto případě určení alternativního postupu pro identifikaci předmětného druhu hluku. Definici proto navrhujeme přepracovat a uvedenou pasáž z ní vypustit – v případě potřeby jejího zachování by v upravené podobě mohla být zařazena jinde v textu nařízení vlády jako norma, nikoli však jako součást definice. | **Neakceptováno**  Odůvodnění:  Text před středníkem je definice tónové složky při použití třetinooktávové pásmové analýzy, které odpovídá provozní metodě. Text za středníkem je doplnění definice, v níž se připouští identifikaci tónové složky úzkopásmovou analýzu jako přesnější (podrobnější) laboratorní metodou pro identifikaci přítomnosti tónových složek než je obsaženo v definici před středníkem. Bez textu za středníkem zůstane definice tónové složky vázána pouze na třetinooktávovou analýzu bez možnosti použít analýzu úzkopásmovou. |
| Ministerstvo vnitra | 1. Text v písm. s) svojí formulací nenavazuje na návětí § 2 ani svým obsahem do tohoto výčtu definic nenáleží (viz předchozí připomínka). Doporučujeme jej proto přepracovat a přesunout. Zároveň upozorňujeme, že odkazy na české technické normy v něm obsažené neodpovídají požadavků čl. 45 a Legislativních pravidel vlády. | **Akceptováno**  Problematika uvedená v písm. s) bude přesunuta do novelizovaného Metodického návodu hlavního hygienika pro komunální hluk, který stanoví metody měření a hodnocení. |
| Ministerstvo vnitra | **K úvodní větě:**  Vzhledem k obsahu přílohy č. 5 navrhovaného nařízení doporučujeme do výčtu prováděných zmocňovacích ustanovení doplnit také § 34 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví, který se týká stanovení limitů hluku a vibrací v denní a noční době a dále způsob jejich měření a hodnocení. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo vnitra | **K čl. I bodu 22 – k § 20 odst. 6:**  V závěru nově doplňovaného odstavce je odkazováno na akustickou studii pořízenou podle § 77 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví. V tomto ustanovení, jako ostatně v celém zákoně č. 258/2000 Sb., se však o akustické studii nehovoří. Odkaz je tedy nejasný, a proto doporučujeme ustanovení přepracovat.  O akustických studiích se hovoří i v novém znění § 21, na které tuto připomínku vztahujeme obdobně. | **Neakceptováno**  Odůvodnění:  Již při diskusi k  pozměňovacímu návrhu k tomuto paragrafu zákona, bylo MZ ze strany MD ujišťováno, že MD dokáže u zdrojů hluku (pozemní komunikace a dráhy) poskytnout již ve fázi zanesení těchto zdrojů hluku do ÚPD, dostatečně relevantní údaje pro zpracování akustické studie. Na základě tohoto tvrzení MZ tento pozměňovací návrh akceptovalo z důvodu ochrany území pro strategické dopravní zdroje, aby nebylo možné k těmto plánovaným zdrojům bez dalšího stavět chráněnou zástavbu a následně požadovat po provozovateli zdroje hluku ochranu (realizaci protihlukových opatření). § 77 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. zajišťuje prioritu v území zdrojům hluku zaneseným již v územně plánovací dokumentaci, tj. jedná se o zdroje, které v území ještě nejsou. Z tohoto důvodu je nutné vycházet pouze z akustické studie. Nelze měřit zdroj hluku, který v území dosud neexistuje.  **Akceptováno**  Text § 21 vypuštěn  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Ministerstvo vnitra | **K čl. I bodu 25 – k § 21b:**  Navržené znění je s ohledem na použitou formulaci „V případě fyzické osoby se § 11, 12, 20 a 21 vztahují na ty stacionární zdroje hluku…“ nedostatečně určité a srozumitelné. Že má jít o luk působený fyzickými osoba, resp. stacionárními zdroji jimi vlastněnými či provozovanými, se dozvídáme pouze z nadpisu paragrafu. Ten však nemá normativní význam. Ustanovení proto doporučujeme přepracovat za účelem jeho zpřesnění. | **Akceptováno,** text upraven. |
| ÚV – odbor kompatibility | Předkladatel **nesplnil** formální náležitosti týkající se vykazování souladu se závazky vyplývajícími pro Českou republiku z jejího členství v Evropské unii, jak vyplývají zejména z Legislativních pravidel vlády, v platném znění, a z přílohy k usnesení vlády ze dne 12. října 2005 č. 1304, o Metodických pokynech pro zajišťování prací při plnění legislativních závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii, v platném znění.  V bodě 2 obecné části odůvodnění by podle našeho názoru měl být uveden bod 2 písm. d) přílohy směrnice 1990/270/ES, vůči kterému vnímáme jako implementační bod 3 návrhu, a čl. 4 odst. 5 směrnice 2003/10/ES, vůči kterému vnímáme jako implementační bod 24 návrhu. V návaznosti na výše uvedené požadujeme doplnit rovněž výkaznictví a aktualizovat příslušné srovnávací tabulky v databázi č. 2 ISAPu. | **Akceptováno**  Do textu nařízení a do obecné části odůvodnění se doplňují směrnice 1990/270/ES a směrnice 2003/10/ES |
| Českomoravská konfederace odborových svazů | Obecně k návrhu Českomoravská konfederace odborových svazů projednala návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací na zasedání Legislativní rady ČMKOS dne 15. prosince 2015.  Předložený návrh nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je skoro až „parodií“ na svůj název, když se v něm na místo očekávání snížení hygienických limitů tyto zvyšují.  Nelze od Českomoravské konfederace odborových svazů očekávat, že bude souhlasit se změkčováním hygienických limitů, ať už se je snaží předkladatel „zabalit“ do jakýchkoliv různých demagogických „dobrých důvodů“ a konejšivých slovních spojení, viz „Odůvodnění“ k tomuto návrhu.  Českomoravská konfederace odborových svazů zásadně nesouhlasila již v roce 2011 s přijetím stávajícího nařízení vlády č. 272/2011 Sb., byť bylo navrhovatelem vysvětlováno, že „je třeba sjednocení s přípustnými expozičními limity vibrací uplatňovaných v ČR s hygienickými limity vibrací v ostatních členských zemích EU“. Opakovaně až do omrzení v připomínkových řízeních jsme vysvětlovali, že evropské směrnice (nemáme na mysli Nařízení Evropského parlamentu a Rady) nám udávají jen minimální požadavky na ochranu zdraví při práci, a že samozřejmě můžeme mít hygienické limity přísnější a tím i ochranu zaměstnanců na vyšší úrovni.  Tehdy se jednalo zejména o změkčení hygienických limitů hluku o 5 dB z provozu na pozemních komunikacích v chráněných venkovních prostorech staveb a chráněném venkovním prostoru.  Tímto nařízením vlády se nově zavádí 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, *L*Aeq,8h 70 dB, aniž by tato úprava byla blíže věcně odůvodněna. **S tím zásadně ČMKOS nemůže souhlasit!**  Je nám jasné, že boj s hlukem moderní společnost zhusta poněkud nezvládá… a navrhovaný ústupek je spíše reakcí na běžnou realitu, a hlavně tlakem na úspory, které by vznikly, kdyby pro duševní zátěž bez zvýšených nároků na pozornost a soustředění nebylo nutné provádět finančně náročné snižování hlučnosti.  **Českomoravská konfederace odborových svazů jako ochránce uspokojivých a bezpečných podmínek pro práci nepřipustí snížení dobré ochrany zdraví, kterou představuje pro dotčené zaměstnance současný platný limit 50 dB! Navíc, když tato úprava není podmíněna žádnou harmonizací s právem ES a jde jen o další ústupek zaměstnavatelům a šetření jejich nákladů na úpravu pracoviště na úkor zaměstnanců.**  Ze zdrojů, které jsou veřejně běžně dostupné, lze pro podporu našeho stanoviska uvést např. tzv. Lehmannovo schéma účinků hluku na lidský organismus, z kterého vyplývá, že téměř „jakýkoliv zvýšený“ hluk je určitým způsobem zdravotní zátěží. Čím je hluk silnější, tím větší hrozí nebezpečí zdravotního poškození.  Hladina akustického tlaku A, LA:   * > 120 dB - nebezpečí poškození buněk a tkání * > 90 dB - nebezpečí pro sluchový orgán * > 60 až 65 dB - nebezpečí pro vegetativní systém * > 30 dB - nebezpečí pro nervový systém a psychiku   Lékařské i statistické studie dokazují, že hluk má nepříznivý vliv na lidské zdraví. Sluch prvotně slouží člověku především jako varovný systém. Organismus kvůli tomu reaguje na hluk jako na poplašný signál a spouští celou řadu mechanismů. Dochází například ke:   * zvýšení krevního tlaku * zrychlení tepu * stažení periferních cév * zvýšení hladiny adrenalinu * ztrátám hořčíku.   Hluk má poměrně významný vliv na psychiku jednotlivce a často způsobuje únavu, depresi, rozmrzelost, agresivitu, neochotu, zhoršení paměti, ztrátu pozornosti a celkové snížení výkonnosti. **K poškození sluchu může vést i dlouhodobé vystavování se hluku kolem 70 dB.** Za hlavní příčinu sluchové ztráty není již v současné době považováno stárnutí, ale hluková zátěž. Poškození sluchu je přitom většinou nevratné.  **Českomoravská konfederace odborových svazů dále zásadně nesouhlasí s tím, že materiál byl předložen do připomínkového řízení bez seriozně zpracované RIA**, když vládě bylo uvedeno, že se jedná o technickou změnu nařízení vlády a bylo zamlčeno, do jaké míry se bude nová právní úprava dotýkat bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci.  **Z uvedených důvodů ČMKOS s návrhem nové úpravy nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací nesouhlasí a požaduje ponechat stávající právní úpravu.**  ***Tuto připomínku považuje ČMKOS za zásadní.*** | **Akceptováno**    Ustanovení § 3 odst. 2, kterým měl být nově zaveden 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, *L*Aeq,8h 70 dB, se vypouští. |
| Ministerstvo spravedlnosti | **1. K úvodní větě**  a) Konstatujeme, že § 108 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví stanoví, že k provedení § 30 odst. 1 a 2 vydá Ministerstvo zdravotnictví vyhlášku. Z toho důvodu nelze předmětná ustanovení provádět nařízením vlády, jelikož takový postup by byl v rozporu se zákonným zmocněním. Požadujeme proto, aby byla z úvodní věty návrhu vypuštěna slova „1 až“ a dále aby byla z návrhu vypuštěna problematika související s § 30 odst. 1 a 2 zákona o ochraně veřejného zdraví – v tomto ohledu máme na mysli body 20, 21, 23 až 25 a 27 čl. I. Pokud by předkladatel trval na zachování obsahu předkládaného návrhu, muselo by být nejdříve zmocňovací ustanovení § 108 zákona o ochraně veřejného zdraví novelizováno v tom smyslu, že by provedení § 30 odst. 1 a 2 tohoto zákona bylo ve zmocňovacím ustanovení přesunuto z odstavce prvého do odstavce třetího.  **Tato připomínka je zásadní.** | **Částečně akceptováno.**  Nařízení vlády není vydáno k provedení § 30 odst. 1 a 2 zákona o ochraně veřejného zdraví (zde došlo k chybě na straně předkladatele). Na druhou stranu, kromě § 30 odst. 3 provádí rovněž § 34 odst. 1 zákona. Proto byla úvodní věta nařízení upravena tak, že „Vláda nařizuje podle § 108 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých zákonů, ….., k provedení § 30 odst. 3, § 34 odst. 1 a § 77 odst. 5 zákona, ……“.  MS s vypořádáním souhlasí. |
| Ministerstvo spravedlnosti | b) Kromě výše uvedeného upozorňujeme, že § 108 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví byl novelizován pouze jedenkrát, a to zákonem č. 267/2015 Sb. Z toho důvodu doporučujeme z úvodní věty návrhu vypustit slova „zákona č. 274/2003 Sb., zákona č. 392/2005 Sb., zákona č. 222/2006 Sb. a“. V neposlední řadě podotýkáme, že se ve znění úvodní věty návrhu vyskytuje několikero interpunkčních chyb, které doporučujeme odstranit. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **2. K návětí čl. I**  Upozorňujeme na písařskou chybu spočívající v nadbytečném zopakování slov „o ochraně“, pročež doporučujeme jeden z jejich výskytů vypustit. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **3. K čl. I bodu 1 (§ 1 odst. 2)**  a) Upozorňujeme, že zdůvodnění zrušení § 1 odst. 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., obsažené v odůvodnění k návrhu a založené na argumentu, že výluky z pojmu „hluk“ nově upravuje přímo zákon o ochraně veřejného zdraví, neplatí v případě „sousedského hluku“, uvedeného v písmenu a) předmětného ustanovení. Tento totiž v § 30 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví z pojmu „hluk“ vyloučen není. Z toho vyplývá, že po zrušení § 1 odst. 2 diskutovaného nařízení vlády by se toto na problematiku „sousedského hluku“ nově vztahovalo, což pravděpodobně není záměrem předkladatele, a pokud je, tak by to měl uvést v odůvodnění k návrhu. Z toho důvodu požadujeme, aby předkladatel vyjasnil, zda se předmětné nařízení vlády na problematiku „sousedského hluku“ stejně jako doposud vztahovat nebude, či zda se na ni naopak nově vztahovat bude.  **Tato připomínka je zásadní.** | **Vysvětleno**  Nařízení vlády se na problematiku „sousedského hluku“ stejně jako doposud vztahovat nebude.  Původním záměrem bylo nevztahovat úpravu hluku v zákoně na fyzické osoby, proto nebyl sousedský hluk v nařízení vůbec zmiňován. Na základě projednávání návrhu novely zákona o ochraně veřejného zdraví na Legislativní radě vlády musel předkladatel vztáhnout zákon na všechny osoby, ale sousedský hluk už nebyl zařazen mezi výluky ze zákona. V nařízení vlády je věc řešena v § 2 písm. o) tak, že **„za stacionární zdroje hluku se pro účely tohoto nařízení vlády nepovažují zdroje související s činnostmi spojenými s běžným užíváním bytu, bytového domu, rodinného domu, stavby pro rodinnou rekreaci a pozemků k nim náležejících“.** Tímto byl z působnosti nařízení vlády vyloučen „sousedský hluk“.  MS s vypořádáním souhlasí. |
| Ministerstvo spravedlnosti | b) V souladu s čl. 56 odst. 2 písm. e) Legislativních pravidel vlády (dále jen „LPV“) doporučujeme nahradit slovo „současně“ slovem „zároveň“. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **4. K čl. I bodu 2 (§ 2)**  V odůvodnění k návrhu se o písmenu k) praví, že se v něm obsažená stávající definice doplňuje o upřesnění, že sledovaným obdobím pro hodnocení průměrné expozice hluku se rozumí i „pracovní doba zaměstnanců pracujících na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr“. Upozorňujeme však, že navržené znění předmětného ustanovení je identické se zněním původním, tudíž k odůvodněním deklarovanému doplnění nedošlo. Z toho důvodu doporučujeme buď upravit navržené znění písmena k) nastíněným způsobem, nebo vypustit citovanou pasáž z odůvodnění k návrhu.  Dále konstatujeme, že navržené znění písmena s) nekoresponduje s návětím § 2. Z toho důvodu doporučujeme písmena a) až r) podřadit pod odstavec označený jako odstavec 1 a písmeno s) vyčlenit do samostatného odstavce označeného jako odstavec 2.  V neposlední řadě podotýkáme, že se ve znění § 2 vyskytuje vícero stylistických a gramatických nedostatků, pročež doporučujeme jeho revizi. | **Akceptováno**  Byla provedena změna v odůvodnění.  **Akceptováno jinak**  Problematika uvedená v písm. s) bude přesunuta do novelizovaného Metodického návodu hlavního hygienika pro komunální hluk, který stanoví metody měření a hodnocení  **Neakceptováno,** připomínka není konkrétní. |
| Ministerstvo spravedlnosti | **5. K čl. I bodu 3 (§ 3 odst. 2)**  V souladu s čl. 58 odst. 6 písm. j) LPV doporučujeme nahradit slovo „doplňuje“ slovem „vkládá“. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **6. K čl. I bodu 5 (§ 3 odst. 6 až 9)**  V souladu s čl. 58 odst. 4 písm. a) LPV doporučujeme z návětí bodu 5 čl. I vypustit slova „za odstavec 5“ a slovo „nové“.  V navrženém znění odstavce 9 doporučujeme vložit za slova „se postupuje“ slovo „obdobně“, jelikož vztah uvedený v odstavci 8 se týká „průměrné měsíční expozice hluku“, pročež se na „průměrnou expozici hluku za sledované období delší než 1 měsíc“, upravenou v odstavci 9, nemůže aplikovat doslovně, nýbrž analogicky, přičemž tento posun je vhodné vyjádřit pomocí termínu „obdobně“. Dále pro upřesnění doporučujeme vložit za slovo „expozice“ slovo „zaměstnance“. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **7. K čl. I bodu 6 (§ 8 odst. 2)**  Doporučujeme nahradit slova „na konci odstavce 2“ slovy „v odstavci 2“, jelikož uvedená formulace je v daném případě nadbytečná. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **8. K čl. I bodu 15 (§ 12 odst. 3)**  Doporučujeme ze zrušovaných slov vypustit čárku, neboť tato se v měněném znění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., nevyskytuje. | **Neakceptováno**, změna textu. |
| Ministerstvo spravedlnosti | **9. K čl. I bodu 16 (§ 15 odst. 2)**  S ohledem na skutečnost, že předmětné ustanovení je analogickým ustanovením vůči navrženému znění § 3 odst. 5, doporučujeme stylistické sjednocení spočívající ve:   * vypuštění slova „zaměstnanců“; * vložení slov „na pracovišti“ před slova „za sledované období“; * nahrazení slova „vystaven“ slovem „exponován“. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **10. K čl. I bodu 17 (§ 15 odst. 3 až 8)**  V souladu s čl. 58 odst. 4 písm. a) LPV doporučujeme z návětí bodu 17 čl. I vypustit slovo „nové“.  Vzhledem k tomu, že navržené znění odstavce 3 je analogickou úpravou vůči navrženému znění § 3 odst. 6, doporučujeme stylistické sjednocení spočívající v nahrazení slov „při stanovení průměrné expozice je možné použít“ slovy „podle odstavce 2 se použije“ a v přesunutí slov  „s odlišnou dobou trvání než 8 hodin“ za slovo „směn“.  V odstavcích 4 až 7 doporučujeme vypustit nadbytečnou čárku za slovy „expozice vibracím“, sjednotit stylistiku nahrazením slov „ve kterých“ slovy „při kterých“ a slov „se určí“ slovy „se vypočítá“ a nahradit tečku za vzorcem v odstavci 7 čárkou.  Jelikož je navržené znění odstavce 8 analogickou úpravou vůči navrženému znění § 3 odst. 9, doporučujeme vložit za slova „se postupuje“ slovo „obdobně“ a nahradit slovo „stanovení“ slovem „výpočtu“. | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **11. K čl. I bodu 22 (§ 20 odst. 6)**  Doporučujeme vypustit čárku před slovem „nebo“, jelikož se zde nejedná o poměr vylučovací, nýbrž o poměr slučovací (viz čl. 42 odst. 1 in fine LPV). | **Akceptováno** |
| Ministerstvo spravedlnosti | **12. K čl. I bodům 26 a 28 (přílohy č. 2 a 5)**  Podle odůvodnění k návrhu je účelem těchto změnových bodů úprava terminologie ve shodě s dikcí novelizovaného znění zákona o ochraně veřejného zdraví. Předkladatel zde měl nejspíše na mysli jeho § 30 odst. 3, v němž se stanoví, že chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání. Není však příliš zřejmé, jak přesně předkladatel toto ustanovení promítl do terminologické změny navržené v bodech 26 a 28 čl. I. Přinejmenším doporučujeme v souladu s citovaným ustanovením nahradit slova „staveb pro předškolní a školní výuku“ slovy „staveb pro předškolní a školní výchovu“ a vypustit slova „pro výuku a vzdělávání“, která považujeme za nadbytečná. | **Akceptováno** podle připomínky Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy |
| Hospodářská komora | 1. **Konkrétní zásadní připomínky k předkládanému materiálu:** |  |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 2, k ustanovení § 2 písm. b)**   Navrhujeme doplnit odstavec:  „……..lze použít definici vycházející z úzkopásmové analýzy*; za hluk s tónovými složkami se považuje i řeč živá, či reprodukovaná pronikající z komerčních prostorů (např. restaurační zařízení, přednáškové prostory, zábavní prostory, apod.) šířící se do chráněných vnitřních prostorů přes stavební konstrukci,“*  Odůvodnění:  Vzhledem k praktickým zkušenostem a různému výkladu podmínek při určování hluku s tónovými složkami je třeba jednoznačně definovat, o jakou hladinu akustického tlaku se jedná, zda se jedná o vážená třetinooktávová pásma filtrem A, či nevážená.  I když zákon č. 267/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony z hodnocení vyjímá hlasové projevy lidí, je třeba do tohoto odstavce vložit alespoň problematickou část rušení hlukem právě lidskou řečí a to jak živou, tak i reprodukovanou, např. televizní sportovní přenosy.  K těmto negativním jevům a hlavně rušení osob především v nočních hodinách dochází ve značné míře z provozu např. restauračních zařízení, případně jiných komerčních prostor v rámci přenosu hluku přes stavební konstrukci do chráněných prostor. Jedná se např. o sportovní přenosy a tedy reprodukovaný hlas pomocí mediálních zařízení, a to především po 22 hodině. Pokud nebude toto chráněno nařízením vlády, bude docházet často k neřešitelným situacím, neboť v řadě případů sice stavební konstrukce vyhovuje požadavkové normě ČSN 730532, nicméně hygienický limit splněn není, neboť zdroj zvuku je např. umístěn přímo na dělící konstrukci a měření se provádí vybuzením prostoru. Tím dochází ke značným disproporcím v šíření hluku přes tuto dělící konstrukci. | **Neakceptováno** - vysvětleno  Odůvodnění:  Znění § 2 písm. b) je zcela jasné.  Novela zákona jednoznačně vyjímá hlasové projevy lidí s výjimkou hlasového projevu fyzické osoby jako součásti veřejné produkce hudby v budově. Předpis nižší právní síly, jakým je nařízení vlády, nemůže oblast vyjmutou z dozoru zákonem opět vracet.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády a  navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  HK od připomínky ustoupila. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 2, k ustanovení § 2 písm. n)**   Navrhujeme dotčené písmeno upravit následovně:  *„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,“.*  Odůvodnění:  Z navrhované definice 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. | **Neakceptováno** - vysvětleno  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády, resp. nevyplývá z poslední novely zákona č. 258/2000 Sb., na niž tento návrh navazuje.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Vlastník nebo správce komunikace jsou v tomto případě prostředníkem státu zajišťujícím veřejnou službu, nejde tedy o běžný podnikatelský subjekt. Z tohoto důvodu zákon stanoví jednoznačně jako povinnou osobu odpovědnou za hluk z dopravy správce nebo vlastníka komunikace. Stávající znění bylo odsouhlaseno při dohadovacím řízení mezi MD a MZ v roce 2000. Uvedená argumentace byla odmítnuta již tehdy. Toto znění je zcela jednoznačné a nemění se.  Znění navržené HK by tolerovalo nárůst hlučnosti až do *L*Aeq,*T*70/60 (denní/noční doba) dB odhadem prakticky na 95% dopravní sítě (včetně původních „císařských“ silnic), protože ta byla téměř celá uvedena do provozu před rozhodným datem 1.1.2001. U řady pozemních komunikací nelze ani dohledat, kdy byly uvedeny do provozu.  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v akčním plánu, který by měl zajistit kontinuitu směřování péče o zdraví. Konkrétně AP č. 5: Snižování zdravotních rizik ze životního a pracovního prostředí, kap. 5.2 Priorita 2 – Vytyčit efektivní a koordinovaný přístup k problematice hluku a neionizujícího záření ze životního prostředí podkap. 5.2.1 Formulování národní strategie k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. V rámci tvorby strategie MZ počítá s širokou diskusí s odbornou i laickou veřejností.  HK s vypořádáním souhlasí. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 2, k ustanovení § 2 písm. o) v návaznosti na bod 27, Přílohy č. 3, část A, bod 2**   Navrhujeme dotčená ustanovení upravit následovně:  *„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 převozné 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.“.***  Odůvodnění:  V zájmu jednotného výkladu ustanovení požadujeme doplnit ustanovení § 2 písm. o) tak, aby bylo zřejmé, že např. vlaky stojící u návěstidel 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 navrhujeme 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. | **Neakceptováno –**vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády, resp. nevyplývá z poslední novely zákona č. 258/2000 Sb.  Odůvodnění:  Doprava po účelových komunikacích je i ve stávajícím znění NV považována jako součást hluku v areálech, protože dopravu v areálech nelze obecně rozlišit od hluku ostatních stacionárních zdrojů. Má jiný režim jízdy- nelze uplatnit výpočtové metody používané pro výpočet hluku na veřejných komunikacích vyšších úrovně. Ve znění navrženém MZ jde pouze o přesun textu z přílohy 3 do výkladu pojmu „stacionární zdroj hluku“, aby tyto zdroje byly obsaženy v jediném společném ustanovení.  Doplněná poslední věta je nadbytečná. Křižovatky, stání a zastavování vlaků ve stanicích a na autobusových zastávkách se v ustálené hygienické praxi nepovažují za stacionární zdroje. Navrhované rozšíření by to zahrnovalo např. i hluk vlaků na odstavných kolejích, kam jsou vlaky odesílány osobou podílející se na řízení provozu nebo z jiných technologických důvodů. Technologických důvodů si může provozovatel zdroje nekontrolovaně vymyslet celou řadu. Doporučuje se zůstat u obecných vyjádření a vycházet ze záměru předkladatele. Příslušný komentář a výklad bude ve  smyslu navrženém HK uveden jako příklad v novelizovaném Metodickém návodu hlavního hygienika pro komunální hluk (MNKom).  HK od připomínky ustoupila. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 2, k ustanovení § 2 písm. r)**   Navrhujeme dotčené písmeno upravit následovně:  *„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,“.*  Odůvodnění:  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. | **Akceptováno částečně**  Odůvodnění:  Část věty za středníkem je nadbytečná. Konkrétní přístup je zcela pokryt zněním navrženým MZ. Není definováno, co je tichá fasáda. Případný komentář bude uveden v MNKom včetně odkazu na stavební normy.  Rozhodující je, zda okna bez ohledu na počet a umístění v dané místnosti slouží k přímému přirozenému větrání.  Měření hluku bude probíhat nikoliv v místě 2 m od fasády, ale kdekoli mezi fasádou a dvěma metry od fasády; měřit se bude nikoli před, ale za protihlukovým opatřením (např. prosklená lodžie uvnitř). Tuto problematiku neřeší nařízení vlády, ale bude podrobně řešena v MNKom.  Text ustanovení byl upraven. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 3, k ustanovení § 3 odst. 2**   Navrhujeme doplnit o směrné příklady prací, buď přílohou, prováděcím předpisem nebo metodickým pokyne, aby bylo zabráněno nejasnému či nesprávnému výkladu.  Odůvodnění:  V důvodové zprávě je uvedeno, že hlavním důvodem je snížit počet žádostí na státní dotace na výměnu oken v kancelářích budov z důvodu nadměrného dopravního hluku. V textu se zde naznačuje, že na některých administrativních pracovištích je z povahy komunikačních činností již takové hlukové zatížení, že *„pronikající hluk z dopravy již nemá podstatný vliv na pracovní výkonnost, zdraví a bezpečnost zaměstnanců“.* | **Akceptováno jinak.**  Viz vypořádání k připomínce ČMKOS  HK s vypořádáním souhlasí. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 9, k ustanovení § 11 odst. 1**   Navrhujeme dotčený odstavec doplnit následovně:  *„(1) Určujícími ukazateli hluku jsou ekvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,T a maximální hladina akustického tlaku A LAmax, 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 (LAeq,8h), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu (LAeq,1h). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách,* ***včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků****,* *a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,T stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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.“*  Odůvodnění:  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 součásti zdrojů dopravního hluku, jak je tomu ve většině evropských zemí, přičemž současně jde o obdobu posuzování hluku z leteckého provozu, kdy se do tohoto hluku bere nejen vzlet a přistání, ale i pojíždění 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. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Hluk z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce je zcela odlišný od hluku působeného jízdou vlaku na širé trati, a to subjektivně i objektivně. Rušivost tohoto hluku je v porovnání s běžnou jízdou na širé trati extrémní, a to na úrovni průmyslových zdrojů hluku. Tento hluk navíc může obsahovat výrazné impulsní a tónové složky. Při vlakotvorných pracích se nejvýrazněji projevují kolejové brzdy, které jsou jednoznačně stacionárními zdroji hluku. Seřaďovací nádraží představuje územně omezený areál a není důvod ho z hlediska hluku hodnotit jinak než jiné průmyslové areály. Novela NV proto ponechává již dříve používané znění, které má vyvinout tlak na provozovatele, aby snížil hluk z těchto zařízení alespoň na rozumně dosažitelnou míru.  HK navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty HL až o 20 dB včetně rozpočítávání na delší referenční časový interval.  Odůvodnění:  Systémově nepatří do nařízení vlády. Doba rozhodná pro stanovení hodnoty určujícího ukazatele hluku je součástí metodiky měření, a proto bude součástí novely  metodického návodu, který stanoví metody měření a hodnocení (MNKom).  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  HK bude přizvána k účasti v pracovní skupině k národní strategii Zdraví 2020. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 10, k ustanovení § 11 odst. 2 a 3**   Navrhujeme dotčené odstavce doplnit následovně:  *„(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 LAmax 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.“*  Odůvodnění:  Zdroje hluku z dopravy by měly mít stejné podmínky z hlediska posuzování. | **Akceptováno**  Druhá věta § 11 odst. 2 a 3 bude znít: "V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 10, k ustanovení § 11 odst. 2**   Navrhujeme dotčené ustanovení upravit následovně:  *„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 a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem 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 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 nezavdává příčinu ke snížení hlukového limitu, čímž je tento zdroj hluku zvýhodněn. 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 přestanou být neopodstatněně znevýhodňovány stacionární zdroje hluku oproti hluku z dopravy, kde nedochází ke korekci hlukového limitu v případě hluku s tónovými složkami. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Uvedený argument nelze akceptovat, pískající ložisko je známkou technické závady, která musí být odstraněna. Pro posuzování zdravotních účinků je rozhodující dlouhodobý reprezentativní stav provozu daného zdroje. Krátkodobé přechodové stavy a okamžité nestability, včetně poruchových stavů, se neposuzují, protože nejsou z hlediska zdravotních účinků významné.  Zvýšení hladiny akustického tlaku o 3 dB znamená skutečně dvojnásobné zvýšení akustického tlaku, avšak nikoliv zdvojnásobení vjemu subjektivní hlasitosti, který je rozhodující pro vyvolání stresové reakce, která může spouštět negativní reakci lidského organizmu. Zdvojnásobení hladiny akustického tlaku nemá v žádném případě za následek zdvojnásobení zdravotních rizik expozice.  HK s vypořádáním souhlasí. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 13, k ustanovení § 12 odst. 1**   Navrhujeme dotčený odstavec doplnit následovně:  *„(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 (LAeq,8h), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu (LAeq,1h). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách,* ***včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků****,* *a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,T**stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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.“***  Odůvodnění:  Doplnění navrhujeme z analogických důvodů, které jsou uvedeny v připomínce k ustanovení § 11 odst. 1. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Hluk z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce je zcela odlišný od hluku působeného jízdou vlaku na širé trati, a to subjektivně i objektivně. Rušivost tohoto hluku je v porovnání s běžnou jízdou na širé trati extrémní, a to na úrovni průmyslových zdrojů hluku. Tento hluk navíc může obsahovat výrazné impulsní a tónové složky. Při vlakotvorných pracích se nejvýrazněji projevují kolejové brzdy, které jsou jednoznačně stacionárními zdroji hluku. Seřaďovací nádraží představuje územně omezený areál a není důvod ho z hlediska hluku hodnotit jinak než jiné průmyslové areály. Novela nařízení vlády proto ponechává již dříve používané znění, které má vyvinout tlak na provozovatele, aby snížil hluk z těchto zařízení alespoň na rozumně dosažitelnou míru.  HK navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty hlukových limitů až o 20 dB včetně rozpočítávání na delší referenční časový interval.  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  HK s vypořádáním souhlasí.  **Neakceptováno** – vysvětleno.  Odůvodnění:  Systémově nepatří do nařízení vlády. Doba rozhodná pro stanovení výsledné hodnoty určujícího ukazatele hluku je součástí metodiky měření, a proto bude součástí novely  metodického návodu, který stanoví metody měření a hodnocení (MNKom).  HK s vypořádáním souhlasí. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 13, k ustanovení § 12 odst. 1**   Navrhujeme dotčené ustanovení upravit následovně:  *„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 (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 e~~****E****kvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,T* ***se*** *stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,8h).“*  Odůvodnění:  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. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Pro posuzování zdravotních účinků je rozhodující dlouhodobý reprezentativní stav provozu daného zdroje. Krátkodobé přechodové stavy a okamžité nestability, včetně poruchových stavů, se neposuzují, protože nejsou z hlediska zdravotních účinků významné. Při regulaci hluku jednotlivých kategorií zdrojů je třeba vycházet z hlediska míry zdravotních rizik expozice a výsledných dlouhodobých zdravotních účinků. Z tohoto hlediska nejsou jednotlivé kategorie zdrojů hluku ekvivalentní. Oproti hluku z dopravy je hluk ze stacionárních zdrojů nejvíce obtěžující a rušivý, což dokumentuje mj. i tzv. hladina společenské tolerance *L*ct, která je pro hluk těchto zdrojů nejnižší. Proto jsou tyto zdroje posuzovány přísněji než dopravní zdroje hluku. Při posuzování zdrojů a zdravotních účinků expozice je třeba vždy vycházet z posouzení ucelených provozních cyklů. U hluku z dopravy jsou těmito cykly denní a noční doba, u stacionárních zdrojů je to doba provozu, která je dána standardní 8 hodinovou pracovní dobou v denní době. V noční době se vzhledem ke zvýšené míře zdravotního rizika daného vysokou rušivosti a obtěžováním posuzuje tzv. nejhlučnější hodina, která rozhoduje o míře rušení a kvalitě spánku.  Tvrzení o neopodstatněném zvýhodňování některých kategorií zdrojů hluku je čistě intuitivní a nemá oporu v odborných stanoviscích založených na důkazech. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 21, k ustanovení § 20 odst. 5**   Navrhujeme dotčený odstavec upravit následovně:  *„(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.“*  Odůvodnění:  V zájmu předejití nejasnosti ve výkladu v tom smyslu, zda se změna hodnot určujícího ukazatele hluku zjišťuje měřením, či i výpočtem | **Akceptováno**  Odůvodnění:  Nařízení vlády se vztahuje na stanovení hygienických limitů hluku a vibrací a na způsob měření a hodnocení hluku a vibrací pro denní a noční dobu. Hodnocení výsledků akustických studií (výpočtů), tj. posuzování změny hodnot určujících ukazatelů hluku, je řešeno formou metodického usměrnění hlavního hygienika z 30.10.2008 „Náležitosti akustických studií zpracovaných pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem.“ Výpočtové metody budou řešeny samostatně, a to zřejmě metodickým návodem. Do doby, než bude schválena národní výpočtová metodika, nelze hodnocení výpočtů směšovat s hodnocením výsledků akreditovaných či autorizovaných měření hluku a odkazovat na ně v nařízení vlády. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 22, k ustanovení § 20 odst. 6**   Navrhujeme z ustanovení vypustit slova:  *„nebo oproti hodnotám hluku vypočtených v akustické studii zdroje hluku pořízené podle § 77 odst. 2 zákona.“*  Odůvodnění:  Ustanovení § 77 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů 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 nejnižší 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. | **Akceptováno jinak**  Odůvodnění:  Již při diskusi k  pozměňovacímu návrhu k tomuto paragrafu zákona, bylo MZ ze strany MD ujišťováno, že MD dokáže u zdrojů hluku (pozemní komunikace a dráhy) poskytnout již ve fázi zanesení těchto zdrojů hluku do ÚPD, dostatečně relevantní údaje pro zpracování akustické studie. Na základě tohoto tvrzení MZ tento pozměňovací návrh akceptovalo z důvodu ochrany území pro strategické dopravní zdroje, aby nebylo možné k těmto plánovaným zdrojům bez dalšího stavět chráněnou zástavbu a následně požadovat po provozovateli zdroje hluku ochranu (realizaci protihlukových opatření). § 77 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. zajišťuje prioritu v území zdrojům hluku zaneseným již v územně plánovací dokumentaci, tj. jedná se o zdroje, které v území ještě nejsou. Z tohoto důvodu je nutné vycházet pouze z akustické studie. Nelze měřit zdroj hluku, který v území dosud neexistuje.  Text byl upraven. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 23, k ustanovení § 21**   Navrhujeme dotčené ustanovení vypustit.  V případě nezohlednění požadavku na vypuštění. Navrhujeme dotčené ustanovení doplnit následovně:  *„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.“***  Odůvodnění:  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 navrhují 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 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. | **Akceptováno**  Text § 21 vypuštěn.  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 27, Příloha č. 3, část A bod 1) text pod tabulkou**   V souvislosti s připomínkou k ustanovení § 11 a 12 navrhujeme vypustit slova:  *„a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů“.*  Odůvodnění:  Bude-li akceptována připomínka k ustanovení § 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. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Hluk z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce je zcela odlišný od hluku působeného jízdou vlaku na širé trati, a to subjektivně i objektivně. Rušivost tohoto hluku je v porovnání s běžnou jízdou na širé trati extrémní, a to na úrovni průmyslových zdrojů hluku. Tento hluk navíc může obsahovat výrazné impulsní a tónové složky. Při vlakotvorných pracích se nejvýrazněji projevují kolejové brzdy, které jsou jednoznačně stacionárními zdroji hluku. Seřaďovací nádraží představuje územně omezený areál a není důvod ho z hlediska hluku hodnotit jinak než jiné průmyslové areály. Novela nařízení vlády proto ponechává již dříve používané znění, které má vyvinout tlak na provozovatele, aby snížil hluk z těchto zařízení alespoň na rozumně dosažitelnou míru.  HK navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty hlukových limitů až o 20 dB včetně rozpočítávání na delší referenční časový interval.  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  HK souhlasí s vypořádáním. |
| Hospodářská komora | 1. **Konkrétní zásadní připomínky k aktuálnímu znění nařízení vlády č. 272/2011 Sb.:** |  |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k ustanovení § 12 odst. odst. 5**   Navrhujeme za první větu vložit novou větu, která zní:  *„5)… Hluk s tónovými složkami se pro hluk z leteckého provozu nepovažuje.“*  Odůvodnění:  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. | **Částečně akceptováno.**  Odůvodnění:  § 12 odst. 5 neřeší uplatňování korekce na tónovou složku.  Korekci na tónovou složku řeší § 12 odst. 3, kde byl text upraven a jehož věta třetí zní: "V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“.  HK souhlasí s vypořádáním. |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k Příloze č. 2**   Navrhujeme provést změnu v textu řádku tabulky *„Hotelové pokoje“.* Navrhujeme slova *„Hotelové pokoje“* nahradit slovy *„Koleje a internáty.“*  Odůvodnění:  V zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů je v § 30 odst. 3 specifikováno, co je chráněným vnitřním prostorem staveb. Jsou jím pobytové místnostive 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. | **Akceptováno částečně**  Vypuštěn text „Hotelové pokoje“ bez náhrady.  Ochrana pokojů kolejí a internátů je zajištěna protože mají charakter „funkčně obdobné stavby“ určené k bydlení, viz znění § 30 odst. 3 zákona. Jedná se o ustálenou praxi.  HK souhlasí s vypořádáním. |
| Hospodářská komora | 1. **Doporučující připomínky k předkládanému materiálu** |  |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodu 27 k Příloze č. 3 části A bodu 3 textu pod tabulkou**   Doporučujeme text uvést v následujícím znění:  *„3) Použije se pro hluk z dopravy na* ***celostátních dráhách****, dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.“*  Odůvodnění:  Vložením slov „celostátní dráha“ bude odstraněn zlom limitu na hranici ochranného pásma dráhy, který způsobuje, že často je vyvíjen zbytečný tlak na výstavbu protihlukových stěn. Navrhovanou úpravou by se do nařízení vlády doplnila určitá analogie s členěním pozemních komunikací. Navíc podíl celostátních a regionálních (ostatních) drah je srovnatelný a v současnosti, po převodu některých drah z kategorie celostátní do kategorie regionální, jsou seznamy dle kategorií drah již poměrně ustálené a veřejně dostupné v platném Prohlášení o dráze. | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Navrhovaně znění (dělení drah na celostátní a regionální) by skutečnosti znamenalo navýšení hlukových limitů mimo ochranné pásmo železnice o 5dB.  Bude diskutováno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  Viz vypořádání k připomínce Ministerstva dopravy |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodům 5 a 17, k ustanovení § 6 a 15**   Doporučujeme dotčená ustanovení uvést do souladu s Legislativními pravidly vlády.  Odůvodnění:  Podle Čl. 39 odst. 2 Legislativních pravidel vlády by v paragrafu nebo článku zpravidla nemělo být obsaženo více jak 6 odstavců. V tomto ohledu doporučujeme předkládaný materiál upravit. | Viz vypořádání k připomínce Ministerstva dopravy |
| Hospodářská komora | 1. **Připomínka k bodům 6, 9, 13, k ustanovení § 8, § 11 odst. 1, § 12 odst. 1**   Doporučujeme dotčená i některá další ustanovení uvést do souladu s Legislativními pravidly vlády.  Odůvodnění:  Podle Čl. 55 odst. 1 Legislativních pravidel vlády je třeba každou jednotlivou změnu ustanovení právního předpisu uvést v samostatném bodu novely. Z toho důvodu doporučujeme předkládaný materiál upravit. | Viz vypořádání k připomínce Ministerstva dopravy |
| Ministerstvo životního prostředí | **Doporučující připomínka:**   1. Navrhujeme bod 26 upravit v tomto znění:   26. V příloze č. 2 v posledním řádku tabulky se slova „Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí, mateřských škol a školských zařízení“ nahrazují slovy „Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti jeslí a staveb pro předškolní a školní výuku a vzdělávání“.  Poslední slova bodu 26 "pro výuku a vzdělávání" jsou zřejmě i podle úplného znění návrhu uvedena navíc. | **Akceptováno** |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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“. | Předkladatel bere na vědomí |
| Svaz průmyslu a dopravy | 1. **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY:** |  |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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,“. | **Neakceptováno** - vysvětleno  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády a nevyplývá z poslední novely zákona č. 258/2000 Sb., na niž návrh navazuje.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Vlastník nebo správce komunikace jsou v tomto případě prostředníkem státu zajišťujícím veřejnou službu, nejde tedy o běžný podnikatelský subjekt. Z tohoto důvodu, zákon stanoví jednoznačně jako povinnou osobu odpovědnou za hluk z dopravy správce nebo vlastníka komunikace. Stávající znění bylo odsouhlaseno při dohadovacím řízení mezi MD a MZ v roce 2000. Uvedená argumentace byla odmítnuta již tehdy. Toto znění je zcela jednoznačné a nemění se.  Znění navržené SPD by tolerovalo nárůst hlučnosti až do *L*Aeq,*T*70/60 (denní/noční doba) dB odhadem prakticky na 95% dopravní sítě (včetně původních „císařských“ silnic), protože ta byla téměř celá uvedena do provozu před rozhodným datem 1.1.2001. U řady pozemních komunikací nelze ani dohledat, kdy byly uvedeny do provozu.  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v akčním plánu, který by měl zajistit kontinuitu směřování péče o zdraví. Konkrétně AP č. 5: Snižování zdravotních rizik ze životního a pracovního prostředí, kap. 5.2 Priorita 2 – Vytyčit efektivní a koordinovaný přístup k problematice hluku a neionizujícího záření ze životního prostředí podkap. 5.2.1 Formulování národní strategie k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. V rámci tvorby strategie MZ počítá s širokou diskusí s odbornou i laickou veřejností.  SPD souhlasí s vypořádáním. Zástupce SPD bude přizván do pracovní skupiny k přípravě národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 návěstidel 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 navrhujeme 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 převozné 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.“. | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády a nevyplývá z poslední novely zákona č. 258/2000 Sb.  Odůvodnění:  Doprava po účelových komunikacích je i ve stávajícím znění NV považována jako součást hluku v areálech, protože dopravu v areálech nelze obecně rozlišit od hluku ostatních stacionárních zdrojů. Má jiný režim jízdy- nelze uplatnit výpočtové metody používané pro výpočet hluku na veřejných komunikacích vyšších úrovně. Ve znění navrženém MZ jde pouze o přesun textu z přílohy 3 do výkladu pojmu „stacionární zdroj hluku“, aby tyto zdroje byly obsaženy v jediném společném ustanovení.  Doplněná poslední věta je nadbytečná. Křižovatky, stání a zastavování vlaků ve stanicích a na autobusových zastávkách se v ustálené hygienické praxi nepovažují za stacionární zdroje. Navrhované rozšíření by to zahrnovalo např. i hluk vlaků na odstavných kolejích, kam jsou vlaky odesílány osobou podílející se na řízení provozu nebo z jiných technologických důvodů. Technologických důvodů si může provozovatel zdroje nekontrolovaně vymyslet celou řadu. Doporučuje se zůstat u obecných vyjádření a vycházet ze záměru předkladatele. Příslušný komentář a výklad bude ve  smyslu navrženém SPD uveden jako příklad v novelizovaném Metodickém návodu hlavního hygienika pro komunální hluk (MNKom).  SPD ustupuje od připomínky. |
| Svaz průmyslu a dopravy | „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,“. | **Akceptováno částečně**  Odůvodnění:  Část věty za středníkem je nadbytečná. Konkrétní přístup je zcela pokryt zněním navrženým MZ. Není definováno, co je tichá fasáda. Případný komentář může být uveden v MNKom včetně odkazu na stavební normy.  Rozhodující je, zda okna bez ohledu na počet a umístění v dané místnosti slouží k přímému přirozenému větrání.  Text byl upraven. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 LAeq,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. 278/201Sb. byl uveden limit 60 dB, který doporučujeme zachovat. | **Akceptováno jinak**  Upraveno dle připomínky ČMKOS. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 LAeq,T a maximální hladina akustického tlaku A LAmax,, 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 (LAeq,8h), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu (LAeq,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 LAeq,T stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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 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 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 LAeq,T a odpovídající hladiny ve kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin (LAeq,8h), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu (LAeq,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 LAeq,T se stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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 LAeq,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 (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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 (LAeq,8h) a v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu (LAeq,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 LAeq,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 nezavdává 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). | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Doprava po účelových komunikacích v areálech je i ve stávajícím znění nařízení vlády považována jako součást hluku v areálech, protože dopravu v areálech nelze obecně rozlišit od hluku ostatních stacionárních zdrojů. Má jiný režim jízdy- nelze uplatnit výpočtové metody používané pro výpočet hluku na veřejných komunikacích vyšších úrovně.  Doprava po účelových komunikacích mimo areály je zahrnuta v příloze č. 3 pod poznámkou 2) společně s dopravou na drahách, silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy.  Proto musela být slova „“s výjimkou účelových komunikací“ z § 11 odst. 1 vypuštěna.  **Neakceptováno** – vysvětleno.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Připomínka navrhuje ponechání textu „hluk s výrazně informačním charakterem“, kterým je ve stávajícím NV řeč. Hlasové projevy však byly poslední novelou zákona č. 258/2000 Sb. vyjmuty, resp. jsou zahrnuty pouze jako součást veřejné produkce hudby v budově na kterou je automaticky uplatňována korekce -5 dB.  **Neakceptováno** - vysvětleno.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Doprava po účelových komunikacích v areálech je i ve stávajícím znění nařízení vlády považována jako součást hluku v areálech, protože dopravu v areálech nelze obecně rozlišit od hluku ostatních stacionárních zdrojů. Má jiný režim jízdy- nelze uplatnit výpočtové metody používané pro výpočet hluku na veřejných komunikacích vyšších úrovně.  Doprava po účelových komunikacích mimo areály je zahrnuta v příloze č. 3 pod poznámkou 2) společně s dopravou na drahách, silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy.  Proto musela být slova „“s výjimkou účelových komunikací“ z § 12 odst. 1 vypuštěna.  **Neakceptováno** - vysvětleno.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Připomínka navrhuje ponechání textu „hluk s výrazně informačním charakterem“, kterým je ve stávajícím NV řeč. Hlasové projevy však byly poslední novelou zákona 258/2000 Sb. vyjmuty, resp. jsou zahrnuty pouze jako součást veřejné produkce hudby v budově na kterou je automaticky uplatňována korekce -5 dB.  Reakce na odůvodnění:  Při regulaci hluku jednotlivých kategorií zdrojů hluku je třeba vycházet z hlediska míry zdravotních rizik expozice a výsledných dlouhodobých zdravotních účinků. Z tohoto hlediska nejsou jednotlivé kategorie zdrojů hluku ekvivalentní. Oproti hluku z dopravy je hluk ze stacionárních zdrojů nejvíce obtěžující a rušivý, což dokumentuje mj. i tzv. hladina společenské tolerance *L*ct, která je pro hluk těchto zdrojů nejnižší. Proto jsou tyto zdroje posuzovány přísněji než dopravní zdroje hluku. Při posuzování zdrojů a zdravotních účinků expozice je třeba vždy vycházet z posouzení ucelených provozních cyklů. U hluku z dopravy jsou těmito cykly denní a noční doba, u stacionárních zdrojů je to doba provozu, která je dána standardní 8 hodinovou pracovní dobou v denní době. V noční době se vzhledem ke zvýšené míře zdravotního rizika daného vysokou rzivosti a obtěžováním posuzuje tzv. nejhlučnější hodina, která rozhoduje o míře rušení a kvalitě spánku.  SPD s vypořádáním souhlasí. Zástupce SPD bude přizván do pracovní skupiny k přípravě národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 součásti zdrojů dopravního hluku, jak je tomu ve většině evropských zemí, přičemž současně jde o obdobu posuzování hluku z leteckého provozu, kdy se do tohoto hluku bere nejen vzlet a přistání, ale i pojíždění 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 LAmax, 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 (LAeq,8h), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu (LAeq,1h). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,T stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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.“. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Hluk z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce je zcela odlišný od hluku působeného jízdou vlaku na širé trati, a to subjektivně i objektivně. Rušivost tohoto hluku je v porovnání s běžnou jízdou na širé trati extrémní, a to na úrovni průmyslových zdrojů hluku. Tento hluk navíc může obsahovat výrazné impulsní a tónové složky. Při vlakotvorných pracích se nejvýrazněji projevují kolejové brzdy, které jsou jednoznačně stacionárními zdroji hluku. Seřaďovací nádraží představuje územně omezený areál a není důvod ho z hlediska hluku hodnotit jinak než jiné průmyslové areály. Novela nařízení vlády proto ponechává již dříve používané znění, které má vyvinout tlak na provozovatele, aby snížil hluk z těchto zařízení alespoň na rozumně dosažitelnou míru.  SPD navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty HL až o 20 dB včetně rozpočítávání na delší referenční časový interval.  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí.  SPD s vypořádáním souhlasí. Zástupce SPD bude přizván do pracovní skupiny k přípravě národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz průmyslu a dopravy | K § 11 odst. 2 a 3  Zdroje hluku z dopravy by měly mít stejné podmínky z hlediska posuzování. Z tohoto důvodu uvedená ustanovení navrhujeme 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 LAmax 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.“ | **Akceptováno**  Druhá věta § 11 odst. 2 a 3 bude znít: "V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“ |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 *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 (LAeq,1h). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, včetně železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku A *L*Aeq,*T*stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,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.“. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Hluk z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce je zcela odlišný od hluku působeného jízdou vlaku na širé trati, a to subjektivně i objektivně. Rušivost tohoto hluku je v porovnání s běžnou jízdou na širé trati extrémní, a to na úrovni průmyslových zdrojů hluku. Tento hluk navíc může obsahovat výrazné impulsní a tónové složky. Při vlakotvorných pracích se nejvýrazněji projevují kolejové brzdy, které jsou jednoznačně stacionárními zdroji hluku. Seřaďovací nádraží představuje územně omezený areál a není důvod ho z hlediska hluku hodnotit jinak než jiné průmyslové areály. Novela nařízení vlády proto ponechává již dříve používané znění, které má vyvinout tlak na provozovatele, aby snížil hluk z těchto zařízení alespoň na rozumně dosažitelnou míru.  SPD navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty hlukových limitů až o 20 dB včetně rozpočítávání na delší referenční časový interval.  Může být řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  SPD s vypořádáním souhlasí. Zástupce SPD bude přizván do pracovní skupiny k přípravě národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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. | **Částečně akceptováno** – vysvětleno.  Odůvodnění:  § 12 odst. 5 neřeší uplatňování korekce na tónovou složku.  Korekci na tónovou složku řeší § 12 odst. 3, kde byl text upraven a jehož věta třetí zní: "V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.“.  SPD s vypořádáním souhlasí. Zástupce SPD bude přizván do pracovní skupiny k přípravě národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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.“. | **Akceptováno**  Odůvodnění:  Nařízení vlády se vztahuje na stanovení hygienických limitů hluku a vibrací a na způsob měření a hodnocení hluku a vibrací pro denní a noční dobu. Hodnocení výsledků akustických studií (výpočtů), tj. posuzování změny hodnot určujících ukazatelů hluku, je řešeno formou metodického usměrnění hlavního hygienika z 30.10. 2008. „Náležitosti akustických studií zpracovaných pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem.“ Výpočtové metody budou řešeny samostatně, a to zřejmě metodickým návodem. Do doby, než bude schválena národní výpočtová metodika, nelze hodnocení výpočtů směšovat s hodnocením výsledků akreditovaných či autorizovaných měření hluku a odkazovat na ně v nařízení vlády. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 nejnižší 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. | **Akceptováno jinak**  Již při diskusi k  pozměňovacímu návrhu k tomuto paragrafu zákona, bylo MZ ze strany MD ujišťováno, že MD dokáže u zdrojů hluku (pozemní komunikace a dráhy) poskytnout již ve fázi zanesení těchto zdrojů hluku do ÚPD, dostatečně relevantní údaje pro zpracování akustické studie. Na základě tohoto tvrzení MZ tento pozměňovací návrh akceptovalo z důvodu ochrany území pro strategické dopravní zdroje, aby nebylo možné k těmto plánovaným zdrojům bez dalšího stavět chráněnou zástavbu a následně požadovat po provozovateli zdroje hluku ochranu (realizaci protihlukových opatření). § 77 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. zajišťuje prioritu v území zdrojům hluku zaneseným již v územně plánovací dokumentaci, tj. jedná se o zdroje, které v území ještě nejsou. Z tohoto důvodu je nutné vycházet pouze z akustické studie. Nelze měřit zdroj hluku, který v území dosud neexistuje.  Text byl upraven.  SPD s vypořádáním souhlasí. Zástupce SPD bude přizván do pracovní skupiny k přípravě národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 navrhují 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. | **Akceptováno**  Text § 21 vypuštěn  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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. | **Akceptováno částečně**  Vypuštěn text „Hotelové pokoje“ bez náhrady.  Ochrana pokojů kolejí a internátů je zajištěna protože mají charakter „funkčně obdobné stavby“ určené k bydlení, viz znění §30, odst. 3 zákona. Jedná se o ustálenou praxi.  SPD souhlasí s vypořádáním. |
| Svaz průmyslu a dopravy | 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 vlakotvorné 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. | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Hluk z železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce je zcela odlišný od hluku působeného jízdou vlaku na širé trati, a to subjektivně i objektivně. Rušivost tohoto hluku je v porovnání s běžnou jízdou na širé trati extrémní, a to na úrovni průmyslových zdrojů hluku. Tento hluk navíc může obsahovat výrazné impulsní a tónové složky. Při vlakotvorných pracích se nejvýrazněji projevují kolejové brzdy, které jsou jednoznačně stacionárními zdroji hluku. Seřaďovací nádraží představuje územně omezený areál a není důvod ho z hlediska hluku hodnotit jinak než jiné průmyslové areály. Novela nařízení vlády proto ponechává již dříve používané znění, které má vyvinout tlak na provozovatele, aby snížil hluk z těchto zařízení alespoň na rozumně dosažitelnou míru.  SPD navrhované znění by znamenalo navýšení stávající hodnoty HL až o 20 dB včetně rozpočítávání na delší referenční časový interval.  Může být diskutováno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  SPD od připomínky ustupuje. |
| Svaz měst a obcí ČR | Odůvodnění připomínek:  Tyto změny vycházejí z požadavků unijního práva (směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí) a doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO).  Vzhledem k tomu, že připomínky se týkají velmi podstatně nočního a večerního hluku odkazujeme se i na specifické vyjádření **Společnosti hygieny a komunitní medicíny ČLS JEP z vnitřního připomínkového řízení MUDr. Kožíška:**  *„K závěru, že v naší platné právní úpravě není důsledně a adekvátně uplatňována zásada předběžné opatrnosti v oblasti ochrany veřejného zdraví před environmentálním hlukem, dospěla i nedávná právní analýza provedená Masarykovou univerzitou. Ilustrovat to lze např. na porovnání v ČR přijatých limitů pro dopravní hluk: korekce, která se pro noc uplatňuje pro dopravní hluk u významných komunikací (10 dB), spolu s korekcí na nejistotu měření a odraz chrání populaci pouze v případě překročení hranice 55 dB (a to jen u nových staveb), kterou WHO (Night Noise Guidelines for Europe, 2009) definuje jako hranici velmi závažných rizik pro celou populaci:*  *40 to 55 dB: adverse health effects are observed among the exposed population; many people have to adapt their lives to copewith the noise at night; vulnerable groups are more severely affected.*  *Above 55 dB: the situation is considered increasingly dangerous for public health. Adverse health effects occur frequently, a sizeable proportion of the population is highly annoyed and sleep-disturbed. There is evidence that the risk of cardiovascular disease increases.“* | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Jde o obecnou deklaraci. Uvedený text vychází z chybné interpretace použití nejistot měření i důvodů a smyslu tzv. korekce na odraz, která slouží výhradně pro posouzení hluku pronikajícího dovnitř objektu, nikoliv pro osoby vně objektu.  Zástupci WHO opakovaně prohlašují, že jejich doporučení jsou vědecké a technické povahy a nejsou nijak právně zavazující.  Již 30. 9. 2011 korigovala WHO své postoje k tzv. cílovým či prozatímním cílovým hodnotám, viz zápis závěru Konference subjektů zainteresovaných na hlukové politice EU na pomoc implementaci a hodnocení směrnice END, že:   * Stanovení limitů (NNGL 2009) vzbuzuje u občanů očekávání, že tyto limity mohou být uplatněny v krátké době: limity musí být realistické. * Existuje názor, že použití nižších limitů by mohlo být užitečné při územním plánování v delším časovém období (40 dB).   SMO souhlasí s vypořádáním. |
| Svaz měst a obcí ČR | 1. **Změna ve vyhodnocování**   Zrušuje se ustanovení § 11 odst. 1 věta třetí: *„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 LAeq,T stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,8h).*“  Zrušuje se ustanovení § 12 odst. 1 věta třetí: *„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 LAeq,T stanoví pro celou denní (LAeq,16h) a celou noční dobu (LAeq,8h).“* | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Návrh ruší definici určujících ukazatelů hluku, ale ničím je nenahrazuje. Není zřejmé co autor připomínky má na mysli.  Pro stávající referenční časové intervaly k posouzení zdravotních rizik expozice hluku z dopravy jsou odvozeny mezinárodně uznávané a WHO stanovené křivky vyjadřující závislost odezvy organizmu (přímé zdravotní účinky) na míře expozice.  SMO souhlasí s vypořádáním. |
| Svaz měst a obcí ČR | 1. **Nejistotu měření uplatnit k tíži zdroje nikoli zdraví obyvatel.**   V ustanovení § 20 odst. 4 se slovo *„odečtení“* nahrazuje slovem *„přičtení“*. Ustanovení tak nově zní: *„Výsledná hodnota hladiny akustického tlaku A nepřekračuje hygienický limit, jestliže výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku A po ~~odečtení~~ přičtení hodnoty kombinované rozšířené nejistoty je rovna nebo je nižší než hygienický limit nebo výsledná hladina maximálního akustického tlaku je rovna nebo je nižší než hygienický limit.“*  Zrušuje se ustanovení § 21 v obou variantách:  *„Při hodnocení hluku a vibrací na pracovišti a vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb se uplatňuje kombinovaná rozšířená nejistota měření. Výsledná hodnota určující veličiny hluku a vibrací na pracovišti a vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb prokazatelně splňuje hygienický limit, jestliže je nižší než hygienický limit snížený o kombinovanou rozšířenou nejistotu měření.“* I  *„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.“* | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Odůvodnění:  Rozhodování na horní rozhodovací hladině (nejistota se odečítá od naměřené hodnoty) vychází z dikce § 30 odst. 1 zákona, že hygienické limity hluku nesmějí být překračovány. Nesplnění této podmínky musí být provozovateli nade vší pochybnost prokázáno. Z hlediska statistického to představuje rozhodování na horní rozhodovací hladině.  Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v akčním plánu, který by měl zajistit kontinuitu směřování péče o zdraví. Konkrétně AP č. 5: Snižování zdravotních rizik ze životního a pracovního prostředí, kap. 5.2 Priorita 2 – Vytyčit efektivní a koordinovaný přístup k problematice hluku a neionizujícího záření ze životního prostředí podkap. 5.2.1 Formulování národní strategie k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí. V rámci tvorby strategie MZ počítá s širokou diskusí s odbornou i laickou veřejností.  **Částečně akceptováno**  Odůvodnění:  Autor připomínky směšuje dvě nesouvisející ustanovení - nejde o varianty, ale o dva samostatné paragrafy, a to § 21 a § 21a. § 21 se týká „plánovacího limitu“, resp. zavedení korekce pro akustické studie a § 21a se týká hodnocení hluku a vibrací na pracovištích a vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb.  Text § 21 bude vypuštěn. Bude řešeno v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  SMO souhlasí s vypořádáním. Zástupce SMO bude členem pracovní skupiny pro přípravu národní strategie Zdraví 2020. |
| Svaz měst a obcí ČR | 1. **Úprava nočního limitu**   V příloze č. 3 k nařízení vlády se upravují korekce pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor.  *„Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb* ***a chráněný ostatní venkovní prostor*** *přičítá další korekce ~~-10~~* ***–20*** *dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.“* | **Neakceptováno**    Odůvodnění:  Návrh vede např. pro hluk ze silniční dopravy pro noční dobu k hygienickému limitu 35 dB. Tento požadavek je nesmyslný a nerealistický, protože již při intenzitě průjezdu 1 osobního vozidla za hodinu dosahuje ekvivalentní hladina akustického tlaku ve vzdálenosti nejbližší obytné zástavby hodnot vyšších než 40 dB. Navržený limit by byl překračován již pouhou rezidenční dopravou v obcích. Rigorosní naplnění uvedeného požadavku by prakticky znamenalo zákaz noční dopravy na většině pozemních komunikací v zastavěném území obcí. K vynucení  takového postupu nemají obce žádné nástroje, bez ohledu na to, že je to zcela absurdní.  U stacionárních zdrojů hluku by se jednalo o limit 30 dB, což je v zastavěném území prakticky hodnota hluku pozadí. Akceptace tohoto návrhu by prakticky znamenala zrušení nočního provozu všech zdrojů hluku, např. i tepláren, elektráren, spaloven, pekáren atd.  SMO souhlasí s vypořádáním. |
| Svaz měst a obcí ČR | 1. **Neodečítat odraz od fasády**   Zrušuje se ustanovení § 20 odst. 3 *„V chráněném venkovním prostoru staveb se hladiny akustického tlaku stanovují pro dopadající zvukovou vlnu.“*, následující odstavce se přečíslují.  Zrušuje se Metodický návod pro hodnocení hluku pod č.j.: 62545/2010-OVZ-32.3-1.11.2010., kterým se zavedla tzv. korekce na odraz od fasády „k“ ve výši 2 dB, resp. 3 dB. | **Neakceptováno**    Odůvodnění:  Návrh SMO vychází z nepochopení principu, tj., že institut chráněného venkovního prostoru staveb slouží výhradně k ochraně rezidentů nacházejících se v chráněných místnostech uvnitř stavby. Takto je tento prostor definován novelou zákona. Nepoužívá se pro hodnocení hluku pro osoby nacházející se mimo obytné místnosti (ani uvnitř, ani vně budovy).Pouze dopadající zvuk může pronikat do vnitřního prostoru stavby a působit na osoby v chráněných místnostech.  SMO souhlasí s vypořádáním. |
| Svaz měst a obcí ČR | 1. **Zavedení pojmu večerní hluk**   V příloze č. 3 k nařízení vlády se zavádí tzv. večerní limit hluku pro dobu mezi 18.00 a 22. 00 s korektivem -5 dB. Příloha č. 3 zní:  *Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru*  *….*  *Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.*  *Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb* ***a chráněný ostatní venkovní prostor*** *přičítá další korekce ~~-10~~* ***–20*** *dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.*  ***Pro večerní dobu, tj. mezi 18.00 a 22.00, se pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný ostatní venkovní prostor přičítá další korekce -5 dB. Tato korekce se nesčítá s korekcí pro noční dobu.*** | **Neakceptováno**  Připomínka je nad rámec novely NV.  Navrhovaná úprava je v rozporu se záměrem předkladatele.  Odůvodnění:  Penalizace tzv. večerního hluku je zahrnuta v ukazateli *L*dvn, který se však používá pro hodnocení obtěžování hlukem z celkové 24hod expozice (den-večer-noc). Tento ukazatel se používá pro strategické plánování a nikoliv pro operativní dozor.  Nejsou k dispozici žádné informace o samostatném působení „večerního“ hluku na zdraví. Přímé zdravotní účinky jsou pro hluk z dopravy korelovány vždy jen k hladinám vztaženým k denní (16h) resp. noční (8h) době.  Návrh nemá oporu v odborných poznatcích.  SMO souhlasí s vypořádáním. |
| Svaz měst a obcí ČR | 1. **Stará hluková zátěž**   Zrušuje se ustanovení § 2 písmeno n): *„ starou hlukovou zátěží hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb, který vznikl před 1. lednem 2001 a je působený dopravou na pozemních komunikacích a dráhách“*. Následující body se přečíslují.  Zrušuje se poznámka 4 v Příloze 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.  *Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.*  *Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru*  *Část A*   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | *Druh chráněného prostoru* | *Korekce [dB]* | | | | | *1)* | *2)* | *3)* | *4)* | | *Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní* | *-5* | *0* | *+5* | *+~~15~~* | | *Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní* | *0* | *0* | *+5* | *+~~15~~* | | *Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor* | *0* | *+5* | *+10* | *+~~20~~* |   *Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.*  *Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.*  *Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:*  *1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.*  *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.*  *3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.*  *~~4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a dráhách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdné trasy. Tato korekce se dále použije i v chráněných venkovních prostorech staveb při umístění bytu v přístavbě nebo nástavbě stávajícího obytného objektu nebo víceúčelového objektu nebo v případě výstavby ojedinělého obytného, nebo víceúčelového objektu v rámci dostavby proluk, a výstavby ojedinělých obytných nebo víceúčelových objektů v rámci dostavby center obcí a jejich historických částí.~~* | **Neakceptováno** – vysvětleno.  Připomínka je nad rámec novely nařízení vlády.  Odůvodnění:  Ustanovení § 2 odst. n) nelze zrušit, protože hlučnost z dopravy označovaná jako „stará hluková zátěž“ v území historicky existuje. Jedná se o analogii „staré ekologické zátěže“, která bude postupně snižována podle technických a finančních možností státu. Strategie postupného snižování staré hlukové zátěže bude řešena v rámci Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020, v národní strategii k ochraně veřejného zdraví před účinky hluku z komunálního prostředí s cílem vytvoření celospolečenské strategie snižování a řízení hluku ze životního prostředí.  SMO od připomínky ustupuje. |
| Ministerstvo financí | Bez připomínek | **-** |
| Pardubický kraj | Bez připomínek | **-** |
| Úřad vlády – Místopředseda vlády pro vědu, výzkum a inovace | Bez připomínek | **-** |
| Úřad vlády – Vedoucí Úřadu vlády | Bez připomínek | **-** |
| Český telekomunikační úřad | Bez připomínek | **-** |
| Ministerstvo zahraničních věcí | Bez připomínek | **-** |
| Hlavní město Praha | Bez připomínek | **-** |
| Ministerstvo zemědělství | Bez připomínek | **-** |
| Česká národní banka | Bez připomínek | **-** |
| Ústecký kraj | Bez připomínek | **-** |
| Kraj Středočeský | Bez připomínek | **-** |
| Kraj Zlínský | Bez připomínek | **-** |
| Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě | Bez připomínek | **-** |
| Akademie věd | Bez připomínek | **-** |
| Jihočeský kraj | Bez připomínek | **-** |
| Olomoucký kraj | Bez připomínek | **-** |
| Úřad pro zahraniční styky a informace | Bez připomínek | **-** |
| Liberecký kraj | Bez připomínek | **-** |
| Ministerstvo obrany | Bez připomínek | **-** |
| Konfederace umění a kultury | Bez připomínek | **-** |
| Český báňský úřad | Bez připomínek | **-** |
| Asociace samostatných odborů | Bez připomínek | **-** |
| Ministerstvo pro místní rozvoj | Bez připomínek | **-** |
| Královéhradecký kraj | Bez připomínek | **-** |
| Ministerstvo kultury | Bez připomínek | **-** |
| Technologická agentura ČR | Bez připomínek | **-** |
| Kraj Vysočina | Bez připomínek | **-** |
| Kraj Jihomoravský | Bez připomínek | **-** |
| Ministerstvo financí | Bez připomínek | **-** |

V Praze 24. května 2016

Vypracoval: Mgr. Jan Šporcr Podpis: ……………………………..

1. [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#footnote-ref-2)