



Številka: 00104-293/2017/6

Datum: 29. 6. 2017

Odgovor na poslansko vprašanje Nade Brinovšek v zvezi z vplivom hrupa na zdravje ljudi

Poslanka Državnega zbora Republike Slovenije, Nada Brinovšek, je na Vlado Republike Slovenije naslovila pisno poslansko vprašanje v zvezi z vplivom hrupa na zdravje ljudi, v katerem sprašuje sledeče:

- Kakšno je stališče Ministrstva za okolje in prostor glede meritev škodljivih vplivov hrupa na zdravje ljudi?
- Zakaj je opuščena vpliv nenadnih sunkov hrupa na cestah z malo ali skoraj nič prometa, zlasti ponoči?
- Ali po mnenju pristojnega ministrstva ta vrsta izpostavljenosti hrupu ni škodljiva?
- Kakšno je stališče Ministrstva za zdravje glede omenjene problematike?
- Kolikšna je najvišja dovoljena stopnja hrupa, ki je še "neškodljiva" zdravju ljudi?

Vlada Republike Slovenije v nadaljevanju podaja odgovor.

K prvi alineji:

V skladu z Zakonom o varstvu okolja (ZVO-1) je namen varstva okolja spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti. Povzročitelj onesnaževanja je dolžan izvesti ukrepe, potrebne za preprečevanje in zmanjševanje onesnaževanja, tako da njegove emisije ne presegajo predpisane mejne vrednosti.

Za namen preprečevanja onesnaženja okolja s hrupom je Vlada Republike Slovenije sprejela:

- Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10), ki določa stopnje zmanjševanja okolja s hrupom, mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju, ukrepe zmanjševanja emisije hrupa v okolje in vsebino okoljevarstvenega dovoljenja,
- Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04), ki določa metode ocenjevanja hrupa v okolju, kartiranje obremenjenosti poseljenih območij s hrupom, ter pripravo operativnega programa varstva pred hrupom in
- Pravilnik o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08), ki določa obratovalni monitoring za vire hrupa.

Obratovalni monitoring virov hrupa se izvaja z meritvami ali modelnim izračunom z uporabo računskih metod. Obratovalni monitoring lahko izvaja pooblaščen izvajalec ocenjevanja hrupa, ki je pravna oseba, ki v skladu z zakonom, ki ureja varstvo okolja, pridobi pooblastilo za izvajanje prvega ocenjevanja hrupa in obratovalnega monitoringa.

Ocenjevanje hrupa zaradi cestnega in železniškega prometa se izvaja z modelnim izračunom na podlagi računskih metod, in sicer se za hrup zaradi obratovanja cest uporablja francoska

metoda ocenjevanja »NPMB-Routes-96« in francoski standard »XPS 31-133«, za hrup zaradi obratovanja železniških prog pa nizozemska metoda »RMR«.

Monitoring hrupa iz ostalih virov hrupa se izvede z merjenjem ravni hrupa na mestih ocenjevanja hrupa v skladu s standardom SIST ISO 1996-1,2 z upoštevanjem popravkov zaradi ravni hrupa ozadja in impulznega hrupa ter popravkov zaradi poudarjenih tonov.

Obratovalni monitoring se izvede, ko je vir hrupa v stanju največje zmožljivosti obratovanja, pri čemer je treba oceniti hrup, ki ga povzroča vir hrupa, za vsako mesto ocenjevanja v obliki kazalcev hrupa $L_{(dan)}$, $L_{(večer)}$, $L_{(noč)}$ in kombiniranim kazalcem dan-večer-noč $L_{(dvn)}$.

Obratovalni monitoring za ceste in železnice se izvaja vsakih pet let. Obratovalni monitoring za ostale vire hrupa, pa praviloma vsake tri leta.

S predlaganim Osnutkom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ki je bila v javni obravnavi v aprilu 2017, se v ničemer ne spreminjajo niti ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje onesnaževanja okolje niti metodologija ali frekvenca meritev škodljivih vplivov hrupa na zdravje ljudi, tako da ureditev zadevnih vsebin ostaja nespremenjena.

K drugi alineji:

Ocenjevanje hrupa zaradi cestnega in železniškega prometa je urejeno z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2002/49/ES z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa in Priporočilom Komisije 2003/613/ES z dne 6. avgusta 2003 v zvezi z navodili o revidiranih začasni računskih metodah industrijskega hrupa, hrupa letališč, hrupa cestnega in železniškega prometa ter s hrupom povezanih emisijskih podatkov in se izvaja s pomočjo modelnega izračuna na podlagi računskih metod. Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/49/ES z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa je bila v naš pravn red prenesena z Zakonom o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15 in 30/16), Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04), Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10) in Pravilnikom o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08). Za modelni izračun hrupa zaradi obratovanja cest se uporablja francoska metoda ocenjevanja »NPMB-Routes-96« in francoski standard »XPS 31-133«, za modelni izračun hrupa zaradi obratovanja železniških prog pa nizozemska metoda »RMR«. Zgoraj navedena direktiva in priporočila Komisije, v katerih je predpisana metodologija modelnega izračuna hrupa cest in železnic, ne vključujeta nenadnih sunkov hrupa oziroma koničnih ravni hrupa L_1 , zaradi česar predmetne materije naša zakonodaja ne ureja.

K tretji alineji:

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10) določa zaradi varstva naravnega in življenjskega okolja pred hrupom mejne vrednosti konične ravni hrupa L_1 , ki jo povzroča obratovanje letališča, helikopterskega vzletišča, objekta za pretovor blaga, naprave ali obrata.

S predlaganim Osnutkom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ki je bila v javni obravnavi v aprilu 2017, se mejne vrednosti koničnih ravni hrupa in virov hrupa, ki morajo biti skladni z njimi, ne spreminjajo.

K četrti alineji:

Hrup različno vpliva na zdravje in počutje ljudi, odvisno od jakosti hrupa in drugih lastnosti hrupa, kot so frekvenca, poudarjeni toni, impulzi in prekinitve... Odvisno pa je tudi od

posameznika samega (npr. njegovega počutja, aktivnosti, ki je motena, in zdravstvenega stanja...), pogojev v okolici, predvsem je pomemben hrup iz ozadja.

Mnenje stroke je, da občasne motnje zaradi hrupa cestnega prometa predstavljajo manjšo grožnjo za zdravje kot hrup zelo obremenjenih cest, je pa pomembno, da se tudi taki primeri dosledno obravnavajo na lokalni ravni.

K peti alineji:

Hrup različno vpliva na zdravje in počutje ljudi, saj so negativni vplivi odvisni od številnih lastnosti hrupa (jakosti hrupa, frekvenca, poudarjeni toni, impulzi in prekinitve) in drugih vplivov (npr. razlike med posamezniki, kako zaznajo zvok in kako se nanj odzovejo), zato ni mogoče postaviti ene stopnje hrupa, ki bi bila primerna za vse primere oziroma bi opredelila škodljivost hrupa na zdravje ljudi.