

# STARÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ JE DOSUD PROBLÉM

## HISTORICAL NOISE BURDEN IS STILL AN ISSUE

DANA POTUŽNÍKOVÁ<sup>1</sup>, TOMÁŠ HELLMUTH<sup>1</sup>, ALEŠ JIRÁSKA<sup>1</sup>, DAVID KRESL<sup>1</sup>,  
LUBOMÍR PÍŠA<sup>1</sup>, VÍTĚZSLAV KŘIVÁNEK<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě, Ústí nad Orlicí,  
Česká republika

<sup>2</sup>Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno, Česká republika

### SOUHRN

Dne 30. 7. 2016 nabyla účinnosti novela nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Novela v § 12 stále obsahuje možnost přiznání korekce na tzv. „starou hlukovou zátěž“ a upravuje podmínky, za kterých je možné korekci +20 dB k základní ekvivalentní hladině akustického tlaku  $A L_{Aeq,T}$  50 dB přiznat. Korekce na starou hlukovou zátěž byla zavedena v roce 2000 jako analogie snižování starých ekologických zátěží v životním prostředí. Příspěvek se zabývá analýzou problémů, které institut „staré hlukové zátěže“ přináší v praxi 19 let po jeho zavedení do právního systému v ochraně veřejného zdraví před hlukem v životním prostředí.

*Klíčová slova:* stará hluková zátěž, zákonodárství, hygienické limity hluku, hluk – snižování

### SUMMARY

On 30 July 2016, the Government Decree No. 272/2011 Coll., On health protection against adverse effects of noise and vibrations, became effective. The amendment in § 12 still includes the possibility of granting a correction to the so-called “old noise load” and adjusts the conditions under which a +20 dB correction can be admitted to the baseline sound pressure level  $A L_{Aeq,T}$  50 dB. Correction to the old noise load was introduced in 2000 as an analogy to the reduction of old ecological burdens in the environment. This paper deals with the analysis of problems that the “historical noise burdens” institute brings in practice 19 years after its introduction into the legal system in the field of public health protection against environmental noise.

*Key words:* historical noise burden, legislation, public health noise limits, noise reduction

<https://doi.org/10.21101/hygiena.a1724>

### Úvod

Aplikace korekce +20 dB na „starou hlukovou zátěž“ přináší v praxi čím dál více dohadů a nejasností, které vedou k mnoha dotazům směrem k celé hygienické službě, tj. nejen k místně příslušným krajským hygienickým stanicím, ale i zdravotním ústavům, Národní referenční laboratoři pro komunální hluk a na Ministerstvo zdravotnictví. Neustálé přeformulování prakticky při každé novele nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, vedené snahou zpřesnit formulace pro aplikaci co nejvíce, vedly ve svém důsledku k velmi komplikovanému, nepřehlednému a ze strany hygienické služby obtížně přezkoumatelnému systému a způsobu posuzování přiznání této korekce. Článek se zaměřuje na rozbor celé situace a vychází z praktických zkušeností hygienické služby.

o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (1). Institut SHZ byl zaveden v analogii s jinými starými ekologickými zátěžemi životního prostředí proto, aby bylo možno *dočasně a za stanovených podmínek právně legalizovat určitý omezený nadlimitní stav blučnosti*, který vznikl v podstatě historicky, a na jehož řešení ve smyslu nových právních předpisů nemá společnost v daný moment dostatečné technické možnosti a finanční prostředky. Hluk měl být snižován postupně podle možných a dostupných technických a také finančních možností státu. Hodnota korekce měla být rovněž v průběhu času postupně snižována až na nulovou korekci, tj. zrušení korekce.

### Stávající právní úprava

Následnými legislativními procesy došlo od roku 2000 postupně ke změně původního smyslu zavedení SHZ. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále NV č. 272/2011 Sb.) (2), § 2, písm.

### Smysl zavedení korekce na starou hlukovou zátěž

Korekce na starou hlukovou zátěž (dále SHZ) byla zavedena v roce 2000 nařízením vlády č. 502/2000 Sb.,

n) se „SZH rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo dráhách, který existoval již před 1. lednem 2001 (rozhodné datum) a překračoval hodnoty hygienických limitů (dále HL) stanovených k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby.“ Korekci na SHZ tedy nelze aplikovat na hluk z leteckého provozu, ze stacionárních (průmyslových zdrojů) a na vnitřní chráněné prostory staveb.

Pokud tedy hluk existující v chráněných venkovních prostorech k rozhodnému datu („starý stav“) překračoval hodnotu HL stanovených k tomuto datu, ale nepřekročil HL s korekcí pro SHZ, tj. 70 dB v denní a 60 dB v noční době, pak je tento stav tolerován, a to do té doby, než se prokazatelně zvýší o více než 2,0 dB (§ 12 odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.) (2), což se považuje za nově vzniklý stav. Tolerování starého stavu je tedy považováno pouze za dočasné. Dále je třeba mít na paměti, že limit SHZ (základní hladina + korekce na SHZ) představuje standardní hygienický limit hluku stejně jako ostatní HL stanovené podle NV č. 272/2011 Sb.

Korekci na SHZ lze pro chráněné venkovní prostory uplatnit pouze tehdy, jsou-li *současně splněny tři podmínky*:

- Komunikace *existovala* před 1. 1. 2001. Pro pozemní komunikace a dráhy uvedené do provozu po 1. 1. 2001 nelze režim SHZ uvažovat.
- V roce 2000 *byl překročen HL* (prokazuje se v posuzovaném chráněném venkovním prostoru, resp. v chráněném venkovním prostoru staveb). Jde o HL stanovený podle NV č. 272/2011 Sb. bez korekce na SHZ.
- V době posuzování (tj. např. v roce 2019) *nedošlo ke zvýšení hluku* v posuzovaném chráněném venkovním prostoru o více než 2,0 dB oproti stavu v roce 2000.

### Důsledky

Vlivem změn původního textu v průběhu legislativního procesu došlo ke změně smyslu SHZ, což sebou přineslo v aplikační praxi nepřijemné důsledky, které jsou velkou komplikací při jejím uplatňování. Důsledkem přetrvávání původně dočasného institutu SHZ po dobu již téměř 20 let, postupného přeformulování za účelem zpřesňování výkladu pojmu SHZ a následně její nesprávné aplikaci v praxi je několik absurdit.

### Absurdita dvou různých způsobů řešení nadlimitní SHZ

Absurdita spočívá v rozdílném postupu posuzování nadlimitní SHZ, tj. v případě, že hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  pro denní dobu  $L_{Aeq,16h}$  překračuje 70 dB nebo pro noční dobu  $L_{Aeq,8h}$  překračuje 60 dB. Nadlimitní SHZ tak představuje stav, který již nelze v žádném případě tolerovat a je třeba bez odkladu přijmout opatření pro snížení hluku na požadovaný HL. Otázkou je, jaký HL to má být. Podle autorského výkladu Ministerstva zdravotnictví ČR je nutné v takovém případě stanovit HL podle toho, zda v době posuzování došlo od roku 2000 k navýšení hlučnosti o méně jak 2 dB, či o více jak 2 dB. Tím dochází ke dvěma rozdílným situacím:

- Došlo-li k navýšení hlučnosti* o více jak 2 dB, je provozovatel zdroje hluku povinen provést taková pro-

tihluková opatření, aby po jejich realizaci nepřekračoval hluk hodnoty HL stanovených podle NV č. 272/2011 Sb. *bez korekce na SHZ* (2). Což znamená, že dojde-li od roku 2000 k navýšení hlučnosti o více než 2 dB, nelze již korekci na starou hlukovou zátěž přiznat a musí se stanovit HL bez korekce na SHZ.

- Nedošlo-li k navýšení hlučnosti* většinu než 2 dB, tzn., že hluková zátěž zůstala stejná nebo dokonce poklesla, ale stále je nadlimitní, postačí provozovateli provést taková protihluková opatření, aby došlo ke snížení hlučnosti na hodnotu hygienického limitu pro SHZ, tj. pro denní dobu  $L_{Aeq,16h} = 70$  dB, pro noční dobu  $L_{Aeq,8h} = 60$  dB. Což znamená, že korekci na starou hlukovou zátěž lze stále přiznat.

Výsledkem pouhého právního výkladu je tak prakticky nepřímé zavedení standardního hygienického limitu  $L_{Aeq,16h} = 70$  dB v denní a  $L_{Aeq,8h} = 60$  dB v noční době, který nemá v Evropě obdoby, a se kterým v systému HL explicitně nevažovalo ani NV č. 272/2011 Sb. Takovouto aplikací uplatňování korekce na SHZ je však mj. popřen její původní smysl, a to dočasnost této „staré“, historicky vzniklé ekologické zátěže s cílem postupně snižovat historicky vzniklou hlukovou zátěž obyvatel hlukem z pozemní dopravy.

Hlavní absurditou je, že tatáž nadlimitní SHZ, která představuje výrazná zdravotní rizika, je řešena dvojím způsobem pouze na základě administrativního přístupu. Z hlediska odborného je zcela irelevantní, zda tato nadlimitní zátěž vznikla v důsledku navýšení nebo nenavýšení hladiny hluku vzhledem k situaci k rozhodnému datu. Nadlimitní SHZ představující vysoké zdravotní riziko je třeba řešit jedním způsobem, a to snížením hluku na HL, který odpovídá situaci, kdy korekci na SHZ již nelze uplatnit.

### Absurdita vzniklá v důsledku posunu izofon

Z podmínky b) v odst. Absurdita dvou různých způsobů řešení nadlimitní SHZ dále vyplývá, že *SHZ lze aplikovat pouze pro chráněné venkovní prostory, které se nacházejí v území v okolí komunikace do vzdálenosti ohraničené průběhem kritické izofony, tj. izofony odpovídající příslušnému HL v roce 2000*. Při navýšení hluku z komunikace k datu posouzení až do výše 2,0 dB (což je krajní situace, kdy lze o přiznání SHZ ještě uvažovat) dojde k posunu kritických izofon směrem od komunikace hlouběji do chráněné zástavby. Tím se však v nadlimitně zatíženém území mohou nově ocitnout chráněné objekty, které v roce 2000 ležely v území podlimitním. SHZ podle definice nemůže být pro tyto objekty vůbec uvažována.

Výsledkem je pak absurdní situace, kdy chráněné stavby umístěné blízko komunikace, a tedy více exponované hlukem, mají nárok na přiznání korekce na SHZ, a jsou tedy z hlediska legislativy „v pořádku“ a není třeba pro ně přijímat žádné protihlukové opatření, zatímco chráněné stavby vzdálené, a to i podstatně, od komunikace a méně zatížené hlukem, tuto možnost nemají, a z hlediska legislativy nesplňují zákonné požadavky na nepřekračování HL. U těchto, méně hlukem zatížených staveb, je tedy nutné přijmout protihluková opatření, např. instalaci oken s vyšším stupněm neprůzvučnosti. Znamená to, že u více zatížených staveb blíže ke komunikaci není nárok na protihluková opatření, kdežto u vzdálenějších a méně zatížených ano. Vysvětlit tuto situaci dotčeným obyvatelům je pak velmi náročná komunikace rizik...

## Absurdita zdravotní

Během 19 let existence institutu SHZ významně postoupil i výzkum zdravotních účinků dlouhodobé expozice dopravnímu hluku a trvalá legalizace hlukové zátěže ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A L_{Aeq,16h} = 70$  dB v denní a  $L_{Aeq,8h} = 60$  dB v noční době *v současné době již jednoznačně postrádá opodstatnění z hlediska ochrany zdraví před závažnými účinky*, zejména v oblasti jednoznačně prokázaného významného zvýšení výskytu kardiovaskulárních onemocnění (3).

### Další problémy

Aplikace korekce na SHZ v praxi sebou přináší několik dalších zásadních problémů, které vycházejí z toho, že původní záměr dočasný institutu SHZ dnes již přetrvává 19 let a je přežitý. Sama konstrukce prokázání uplatnění korekce je složitá, problematická a netransparentní. Komplikované je i stanovení HL v rámci státního zdravotního dozoru při řešení podnětů podaných na hluk.

### Chybná aplikace pojmu „ucelený úsek“

Podle NV č. 272/2011 Sb. § 2 písm. o) je „uceleným úsekem úsek pozemní komunikace nebo dráhy vymezený podle jiných právních předpisů staničením, a není-li takto ucelený úsek vymezen, považuje se za něj úsek homogenní z hlediska hodnocení hluku.“ (2). V § 12 odst. 4 NV č. 272/2011 Sb. je pak uvedeno, že hygienický limit stanovený pro SHZ se vztahuje na ucelené úseky pozemní komunikace nebo dráhy (2). Ustanovení o uceleném úseku se mylně interpretuje tak, že korekci na SHZ lze údajně přiznat na všechny chráněné stavby nacházející se v okolí uceleného úseku komunikace bez ohledu na jejich vzdálenost od komunikace, tedy teoreticky do nekonečna, a to i pro chráněné stavby, které původně nebyly nadlimitně zatíženy, a u nichž z definice nelze SHZ přiznat (viz odstavec Absurdita vzniklá v důsledku posunu izofon). To je ovšem také v rozporu s výše uvedenou podmínkou ad b) odst. 2.

Dále zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (dále zákon č. 258/2000 Sb.) (4) v § 30 odst. 1 jasně stanoví, že hygienické limity stanoví prováděcí právní předpis, kterým je NV č. 272/2011 Sb., pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Pojem „ucelený úsek“ v zákoně uveden není. Mylná interpretace pojmu ucelený úsek tak představuje snahu aplikovat korekci na SHZ i tam, kde to je proti dikci zákona č. 258/2000 Sb. Z výše uvedeného pak dále vyplývá, že korekci na SHZ nelze paušálně přiznat pro „ucelený úsek“ vymezený staničením, ale pouze pro celý homogenní úsek, tj. úsek, ve kterém je stejná doprava (složení a intenzita dopravního proudu), komunikace má z hlediska vlivu na hlučnost stejné parametry (šířka, sklon, povrch, povolená rychlost) a zástavba je takového typu, kdy není nutné posuzovat jednotlivé chráněné prostory, resp. stavby, tedy v případě souvislé zástavby. To je převážně městský typ zástavby.

Znamená to, že korekci na SHZ nelze paušálně přiznat pro celý úsek v případě rozptýlené zástavby, kde je třeba zkoumat každý jednotlivý objekt a jeho chráněné prostory (objekty nejsou umístěny na stejné stavební čáře, zástavba je částečně oboustranná, objekty mají různé výšky apod.),

tj. kde se nejedná o homogenní úsek z hlediska umístění a typu zástavby.

### Identifikace všech chráněných venkovních prostor (staveb)

Zákon č. 258/2000 Sb. v § 30 odst. 1 stanovuje, že hygienické limity se stanoví pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory stavby a chráněné venkovní prostory staveb (4). Z dikce zákona je tedy jasné, že i v případě SHZ je nutné posoudit odpovídající chráněné prostory, resp. stanovit hodnoty HL k chráněným prostorům.

V případě chráněného venkovního prostoru je nutné v katastru nemovitostí u všech pozemků kolem posuzované stavby zjistit, zda se jedná o chráněný venkovní prostor v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb. § 30 odst. 3 (4, 5).

V případě chráněného venkovního prostoru staveb je nutné zjistit, např. v archivu stavebního úřadu z projektové dokumentace stavby, zda se za fasádou objektu nachází chráněný vnitřní prostor staveb a jak je tento chráněný vnitřní prostor větrán, tj. zda se v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., § 30 odst. 3 skutečně jedná o chráněný venkovní prostor staveb (5).

*V praxi to znamená identifikaci všech staveb v okolí posuzované komunikace (silnice nebo dráhy) a všech chráněných venkovních prostor kolem posuzované stavby, a to jak v roce 2000, tak k datu posouzení.*

A aby nebyla situace omezena pouze na výše popsané postupy, je zde ještě komplikace ve formě § 77 zákona č. 258/2000 Sb. (5), který zavedl tzv. „prioritu v území“, která znamená, že povinnost zajistit ochranu před hlukem má stavebník stavby, která je do území zatíženého hlukem umístěována jako druhá (myšleno druhá po zdroji hluku). *V praxi to znamená zjistit u všech staveb v okolí posuzované komunikace (silnice nebo dráhy) a všech jejich chráněných venkovních prostor stavby, zda byly umístěny před nebo po účinnosti této novely, tj. před nebo po 15. 12. 2015. Dochází tak k situacím, kdy např. při přístavbě jedné obytné místnosti na stávajícím rodinném domě či patře bytového domu má každou část této stavby za povinnost chránit před hlukem jiná povinná osoba – část provozovatel zdroje hluku (u chráněných prostor stavby umístěných do 15. 12. 2015), část sám stavebník (umístěných po 15. 12. 2015).*

### Stanovení hodnot určujících ukazatelů hluku ke každému chráněnému venkovnímu prostoru staveb

Jak je výše uvedeno, hygienické limity se stanovují pro chráněné venkovní prostory, což v souladu s § 30 odst. 3. zákona č. 258/2000 Sb. (5) v praxi znamená, že v případě chráněného venkovního prostoru staveb je nutné posoudit všechny fasády posuzovaných objektů včetně střech v případě, že jsou v objektu pod střechou chráněné vnitřní prostory. *V případě vícepodlažního objektu je pak nutné posoudit všechna podlaží.* Ke každému takto identifikovanému chráněnému prostoru staveb je nutné stanovit v souladu s § 12 odst. 4 NV č. 272/2011 Sb. hodnotu určujícího ukazatele hluku ( $L_{Aeq,16h}$  a  $L_{Aeq,8h}$ ) pro rok 2000, aby bylo možné posoudit, zda v roce 2000 byl hygienický limit překračován (2). Dále pak totéž pro rok, kdy je posuzována možnost přiznání korekce na SHZ, tj. např. rok 2019. Z porovnání rozdílů těchto hodnot (v roce 2000 a v roce posouzení) je pak buď korekce na SHZ přiznána, či nikoliv. Pokud korekci na SHZ již přiznat nelze



(rozdíl hodnot určujících ukazatelů hluku v roce 2000 a např. v roce 2019 je větší než 2,0 dB), stanoví se hygienický limit postupem podle § 12 odst. 6 NV č. 272/2011 Sb., příloha č. 3 (2), tj. je nutné posoudit možnost přiznání případné korekce +5 dB k hygienickému limitu.

A rovněž se musí zohlednit, kdy byl objekt s chráněným prostorem do území umístěn, protože u objektů umístěných po 15. 12. 2018 logicky nelze korekci na SHZ aplikovat.

Z výše uvedeného vyplývá, že *postup posouzení, zda korekce na SHZ lze přiznat a jaký hygienický limit vlastně stanovit, je komplikovaný a zdoluhavý a v praxi vede například k tomu, že na jednom objektu je na jedné straně domu (fasádě) korekce na SHZ přiznána a na dalších stranách ne. Dochází i k situacím, že u vícepodlažních domů je na jedné straně domu (fasádě) korekce na SHZ přiznána pouze v některých podlažích.*

### Vstupní data pro rok 2000

Narizení vlády č. 272/2011 Sb. v § 12 odst. 4 stanovuje, že: „Stará hluková zátěž  $L_{Aeq,16h}$  pro denní dobu a  $L_{Aeq,8h}$  pro noční dobu se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 poskytnutých správcem popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy“ (2).

U silniční dopravy se standardně vychází z Celostátního sčítání dopravy, které probíhá v pětiletých cyklech na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a na vybraných úsecích silnic III. třídy České republiky a je veřejně dostupné na webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD) (6, 7). Úkolem Celostátního sčítání dopravy je zjištění aktuálních informací o intenzitách na dálniční a silniční síti v České republice s ohledem na získání základních dopravních a inženýrských podkladů pro projektovou činnost v oboru pozemních komunikací. Získaná data se využívají i pro prognózování vývoje zatížení silniční sítě (8, 9). *Problémem je však nedostupnost sčítání dopravy pro prakticky celou síť pozemních komunikací III. třídy, které jsou ve vlastnictví krajů či obcí.* V případech, kdy nejsou údaje CSD pro danou komunikaci k dispozici, stanovuje se intenzita a skladba dopravy pro rok 2000 na základě údajů z dopravního průzkumu podle TP 225 s použitím přepočtových koeficientů. Věrohodnost těchto koeficientů vzhledem ke zpětnému výpočtu však není dosud ověřena. Je pochopitelné, že použití těchto koeficientů zvyšuje podstatně celkovou nejistotu stanovení. O zpřesnění se pokouší postup uvedený v publikaci Ministerstva dopravy Manuál 2018 (10), který však neposkytuje jednoznačné výsledky, jež mohou být poplatné záměrům uživatele.

U železniční dopravy je situace jednodušší, tam je schopna údaje o složení a intenzitě vlakové dopravy kompletně poskytnout Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

### Přepočet vstupních dat skladby dopravy

Problém vstupních dat pro posouzení situace v roce 2000 je i ve změně metodiky pro sčítání dopravy, ke které došlo po roce 2005. Následkem toho se data z Celostátního sčítání dopravy 2000 musí přeskupit podle nového způsobu zařazení vozidel do jednotlivých kategorií. V tomto ohledu panuje značná nejednotnost, především co se týče kategorie lehkých nákladních vozidel. I zde se Manuál 2018 pokouší nabídnout jednotný způsob paušálního dělení kategorie lehkých nákladních vozidel, který je však v rozporu s jednotnou evropskou

výpočtovou metodikou CNOSSOS-EU. Podpora dělení podle metodiky CNOSSOS-EU vychází i z měření současné situace. Je však otázka, zda zmíněné postupy odpovídají i situaci v roce 2000.

### Výpočet hodnot určujících ukazatelů hluku

Jak je výše uvedeno, pro vytvoření podkladů, na jejichž základě se rozhoduje o možnosti přiznání korekce na SHZ, se prakticky vychází pouze z vypočtených hodnot určujících ukazatelů hluku. Vzhledem k tomu, že ČR v současné době nemá svoji národní referenční výpočtovou metodiku, znamená to, že zpracovatelé výpočtu mohou použít kteroukoliv z dostupných metodik implementovaných v komerčních produktech (např. výpočtové software LimA, Cadna A, Sound PLAN, IMMI). Výsledné hodnoty vypočtené podle různých metod, ale i stejných metod v různých komerčních produktech se pochopitelně více méně liší, a to i s ohledem na to, jak zpracovatel použitou metodu zvládá.

### Nejistoty stanovení určujících ukazatelů hluku

Výše popsané postupy vnašejí, vedle zjevných absurdit, do celého procesu stanovení určujících ukazatelů hluku, jak k rozhodnému datu, tak k datu posouzení, významné nejistoty, které lze shrnout následovně:

- nejistota geografických podkladů polohopisu a výškopisu,
- nejistota parametrů objektů a prvků modelu (vlastnost fasád objektů a povrchu clon, odrazivost terénu, výška objektů a akustických clon),
- nejistota stanovení intenzity a skladby dopravy, zejména zpětně k roku 2000,
- nejistota vstupních podkladů o emisi hluku modelovaných zdrojů hluku,
- nejistota vyplývající z vlastností výpočtového standardu,
- nejistota vyplývající z použitých meteorologických dat,
- nejistota způsobená zpracovatelem modelu v procesu uživatel/nástroj,
- nejistota způsobená použitým predikčním softwarem,
- nejistota vyplývající ze zjednodušení modelů hlukové situace pro urychlení výpočtu,
- a v neposlední řadě skutečnost, že v ČR není dosud zavedena jednotná výpočtová metodika pro výpočet hluku z dopravy, což je úkol pro Ministerstvo zdravotnictví, v jehož gesci je ochrana zdraví před hlukem.

Výsledné nejistoty výpočtu tak dosahují hodnoty řádu nejméně několika jednotek dB. Nicméně, korektní porovnání výsledné vypočtené hodnoty s hygienickým limitem vyžaduje nejistoty řádově do jednoho dB. Je otázka, zda výsledek výpočtu stanovený s poměrně vysokou nejistotou lze vůbec použít pro spolehlivé a objektivní porovnání s hygienickým limitem.

### Možnosti zachování SHZ

Narizení vlády č. 272/2011 Sb. v § 12 odst. 5 stanovuje, že hygienický limit SHZ zůstává zachován např. i pro krátkodobé objízdné trasy, přičemž tento pojem není dále vyložen. Je na správním uvážení orgánu ochrany veřejného zdraví, na odborné erudici jednotlivých úředníků KHS, aby dokázali situaci posoudit a vyhodnotit, přičemž musí vyhodnotit zdravotní rizika – § 2 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb. (4, 5), tj. kromě krátkodobosti vycházejt ještě z expozice osob.

Dále korekce na SHZ zůstává např. po položení nového povrchu vozovky. Problémem je, že obrusné směsi se sníženou hlučností, tzv. nízkohlučné povrchy mají technologicky různé receptury, které se poměrně rychle vyvíjejí, a tento faktor je v různých výpočtových metodikách zohledněn různou hodnotou koeficientů pro použitý kryt vozovky, které se při výpočtu používají. Je proto nutné, aby v rámci ČR byla k dispozici dostatečně velká databáze hlučnosti povrchů vozovky se zaměřením na vývoj jejich hlučnosti v čase ověřený měřením v terénu (10–13), pro možnost posouzení dopadů hluku do území.

### Právní hlediska

Bez ohledu na předchozí je třeba vycházet ze skutečnosti, že SHZ je pouze dalším hygienickým limitem stanoveným platnou právní úpravou. Uznání SHZ není vázáno na rozhodování orgánu ochrany veřejného zdraví, při dodržení zvýšeného limitu a splnění zákonných podmínek je na uplatnění zákonný nárok. Aplikovat znamená posoudit, zda jsou naplněny požadavky a fakticky tolerovat zvýšenou hlukovou zátěž.

Pokud jde o řadu hygienických limitů daných právní úpravou formou korekcí, byly předmětem zkoumání Ústavního soudu. Nález Ústavního soudu ze dne 18. prosince 2018 Sp. zn. Pl. ÚS 4/18, ve věci návrhu na zrušení některých ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. konstatoval, že český systém ochrany před hlukem je založen na stanovení závazných celostátních pevných hlukových limitů. Limity jsou u návrhem dotčeného hluku z dopravy pojímány jako dlouhodobé a jejich překročení je odvozeno z průměrů za denní či noční dobu ve vnitřních prostorech obydlí, kde lidé legitimně očekávají nejvyšší míru ochrany před vnějším hlukem a kde se také většinou nejčastěji zdržují, a kde jim česká právní úprava zaručuje značně vysoký standard ochrany před hlukem, a tedy i citovaných základních práv.

Protože přiznání SHZ není správním rozhodnutím, nelze se proti případnému negativnímu stanovisku bránit řádnými opravnými prostředky. Lze využít institut stížnosti podle § 175 správního řádu (zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů) podání na nesprávný úřední postup orgánu ochrany veřejného zdraví.

Negace přiznání SHZ musí být ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví odborně i právně podložena, správní orgán musí být veden zásadou legitimního očekávání (§ 2 odst. 4 správního řádu). Při posuzování skutkově shodných nebo podobných případů nesmí vznikat nedůvodné rozdíly.

Opačně je dána možnost při přiznání, tedy spíše toleranci SHZ bránit se ze strany obyvatel žalobou v občanskoprávním řízení.

### Závěr

Institut staré hlukové zátěže je již po 19 letech existence překonaný, protože ztratil svůj původní smysl (dočasnost), některé postupy nemají ani odborné odůvodnění, další postupy vedou k nejednoznačným a vzájemně neporovnatelným výsledkům a v některých případech umožňují dosáhnout výsledku podle záměru uživatele.

Jeho aplikace v praxi je v důsledku opakovaných novel legislativních předpisů složitá, problematická a ne-transparentní a má za následek i časté dezinterpretace (1, 2) jak na straně provozovatelů zdrojů hluku, tak na straně hygienické služby, kdy některé důsledky vedou až k odborně nezdůvodnitelným absurditám.

Celý proces posouzení možnosti přiznání korekce na SHZ provázejí velké nejistoty vycházející zejména z (ne) dostupnosti a kvality dat pro rok 2000.

Uplatnění tohoto institutu je logicky, odborně i právně problematické v rámci zákona č. 258/2000 Sb., který je založen na právně závazných hygienických limitech, kdy stanovené (vypočtené) hodnoty určujících ukazatelů hluku, jejichž nejistoty jsou v tomto případě řádu jednotek dB, jsou používány ke stanovení hodnot právně závazných hygienických limitů a posouzení jejich překročení, přičemž překročení již o jednu desetinu dB znamená porušení zákonné povinnosti a možné sankce pro provozovatele (4, 5).

Trvalá legalizace hlukové zátěže ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A L_{Aeq,16h} = 70$  dB v denní a  $L_{Aeq,8h} = 60$  dB v noční době v současné době již jednoznačně postrádá opodstatnění z hlediska ochrany zdraví před závažnými účinky, zejména v oblasti jednoznačně prokázaného významného zvýšení výskytu kardiovaskulárních onemocnění (3).

Výše popsané skutečnosti vedou jednoznačně k závěru, že je nutné překonat *institut staré hlukové zátěže nahradit jednoznačným, transparentním, jednoduchým a právně dobře uchopitelným systémem při zohlednění posledních vědeckých poznatků v oblasti vlivu dopravního hluku na zdraví.*

#### Poděkování:

*Tento článek byl vytvořen s podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu ETA, projektu TL02000258 ([www.tacr.cz](http://www.tacr.cz)).*

*Střet zájmů: žádný.*

#### LITERATURA

1. Nařízení vlády č. 502 ze dne 27. 11. 2000, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Sběrka zákonů ČR. 2000;částka 146:7962-86.
2. Nařízení vlády č. 217 ze dne 15. 6. 2016, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Sběrka zákonů ČR. 2016;částka 84:3290-6.
3. Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2018.
4. Zákon č. 258 ze dne 14. července 2000 o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Sběrka zákonů ČR. 2000;částka 74:3622-62.
5. Zákon 267 ze dne 16. září 2015, 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. Sběrka zákonů ČR. 2015;částka 108:3260-303.
6. Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Praha: ŘSD ČR; 2019 [cit. 2019-09-18]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>.
7. Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Praha: ŘSD ČR; 2019 [cit. 2019-09-18]. Celostátní sčítání dopravy 2010. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>.
8. ceskedalnice.cz [online]. 2019 [cit. 2019-09-18]. Intenzity dopravy. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/intenzity-dopravy/>.

9. Prognóza intenzit automobilové dopravy. Technické podmínky 225 [online]. Plzeň: EPID; 2018 [cit. 2019-09-18]. Dostupné z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_225\\_2018.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_225_2018.pdf).
10. Ládyš L a kol. Výpočet hluku z automobilové dopravy - aktualizace metodiky. Manuál 2018. Praha: EKOLA Group; 2019.
11. Křivánek V, Marková P. Změna hlučnosti povrchů vozovek na území ČR sledovaná metodou CPX. Hygiena. 2015;60(4):137-42.
12. Křivánek V, Marková P, Stryk J, Jedlička J, Špička L, Effenberger K. Dlouhodobé hodnocení hlučnosti povrchů vozovek: certifikovaná metodika. Brno: Centrum dopravního výzkumu; 2017.
13. Křivánek V, Marková P, Effenberger K. Dlouhodobá změna hlučnosti povrchů pozemních komunikací a jejich hodnocení. Hygiena. 2019;64(1):5-9.

*Došlo do redakce: 21. 6. 2019*

*Přijato k tisku: 18. 9. 2019*

*Ing. Dana Potužníková, Ph.D.  
Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě  
Tvardkova 1191, 562 01 Ústí nad Orlicí  
Česká republika  
E-mail: [dana.potuznikova@zuova.cz](mailto:dana.potuznikova@zuova.cz)*