

# Hluková zátěž z dopravy – zkušenosti veřejného ochránce práv

**Mgr. Karel Černín, Kancelář veřejného ochránce práv**

Na veřejného ochránce práv se obracejí občané zejména se stížnostmi na hluk ze stávajících dopravních staveb. Přesto jsou některé poznatky využitelné i pro budování staveb nových. Vybral jsem ty, které mohou mít pro plánování budoucích dopravních staveb praktický význam.

## **1. Hygienické limity hluku pro nové stavby**

V minulosti ochránce čelil opakovaným snahám o zvýšení hygienických limitů pro hluk z dopravy. To je nepřijatelné, zejména pokud se jedná o nové stavby. Hluk z dopravy má totiž z hlediska dopadu na veřejné zdraví stejnou povahu jako např. hluk z továrny. Proto se veřejný ochránce práv bude i v budoucnu snahám o privilegované postavení dopravních staveb z hlediska obecných limitů pro hluk bránit.

Zvláštností dopravy je samozřejmě to, že hluk nepůsobí užívání stavby provozovatelem samotným, nýbrž uživateli z řad veřejnosti. Toto specifikum dopravních staveb je však třeba zohlednit nikoliv mírnějšími nároky, ale jiným způsobem financování protihlukových opatření (např. účelovým vázáním výnosů ze silniční daně, dálničních známek, mýta apod.). Nelze samozřejmě přehlížet, že protihluková opatření u dopravních staveb jsou mimořádně nákladná (tunely, zapaštění staveb pod úroveň povrchu, protihlukové zdi, tiché asfalty apod.).

Ochránce také v minulosti bojoval proti tomu, aby se nejistota výpočtu v akustické studii započítávala ve prospěch investora nové stavby, ale naopak v jeho neprospěch. Aktuální nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací se bohužel vydalo opačným směrem, což se může v budoucnu stát předmětem hodnocení ochránce.

## **2. Výjimky z povinnosti dodržet limit**

U nových staveb, zejména silnic, se opakovaně objevuje snaha dosáhnout výjimky z povinnosti dodržet hygienické limity pro hluk. Ochránce již v minulosti kritizoval stanovování tzv. ochranných hlukových pásem u nových staveb pozemních komunikací (konkrétně obchvatu Prahy) jako praxi, která nemá žádnou oporu v zákoně. To uznalo i ministerstvo zdravotnictví a příslušná rozhodnutí podřízeného úřadu zrušilo.

Ve svém sborníku stanovisek Hluková zátěž ochránce uvádí, že v úvahu přichází u nových staveb snad jedině vydání časově omezeného povolení k provozování zdroje hluku, který překračuje hygienické limity. To je však v zákoně určeno zejména pro stávající zdroje hluku. Pro nově umisťovaný zdroj hluku by ho bylo možno využít jen ve zcela výjimečných případech odůvodněných zvláštními okolnostmi (např. umisťování nové dopravní stavby do stísněných podmínek stávající zástavby, kde z vážných a objektivních důvodů nelze hygienické limity dodržet). Časové omezení pak umožňuje pravidelnou revizi, zda se technické, finanční či společenské podmínky nezměnily na tolik, že již je spravedlivé dodržení hygienických limitů pro hluk vyžadovat.

Je také třeba upozornit na dlouhodobou snahu ochránce, aby účastníky řízení o vydání výše zmíněného časově omezeného povolení byly všechny osoby, kterých se zvýšená hluková zátěž překračující hygienický limit může dotknout.

### **3. Objízdne trasy při výstavbě**

Při výstavbě nových dopravních staveb je obvykle třeba svést dopravu dočasně na stávající pozemní komunikace, kde dojde ke zvýšení hluku a mnohdy též k nárůstu počtu stížností. Investor by měl řešit otázku, zda na použité objízdne trase nejsou aplikovány zvláštní (zvýšené) hygienické limity pro starou hlukovou zátěž. Pokud by totiž byly překročeny, měl by provozovatel dané komunikace předem požádat o časově omezené povolení k provozování zdroje hluku zmíněné výše. Dokonce i v případě, že překročeny nebudou, je zde však jedno nebezpečí. Aplikace limitů pro starou hlukovou zátěž je v případě významného zvýšení provozu možná jen v případě, že objízdna trasa slouží jako taková krátkodobě. Objízdka trávající v řádu let (k čemuž někdy dochází u staveb dálnic) tuto podmínku nesplňuje, proto by mohly orgány ochrany veřejného zdraví začít nově požadovat aplikaci standardních hygienických limitů.

Řešením v případě finančně či majetkoprávně náročných staveb, u nichž lze očekávat dlouhou dobu realizace, může být jejich budování po kratších úsecích s krátkodobými objízdkami, případně střídání více objízdnych tras v průběhu výstavby.