

Návrh principů řešení problematiky hluku na silnicích II. a III. tř. v Jihomoravském kraji

Brno, červen 2010



Návrh principů řešení problematiky hluku na silnicích II. a III. třídy v Jihomoravském kraji do roku 2020

1. Úvod

Základní pojmy a definice:

Povinná osoba – vlastník nebo správce pozemní komunikace (JM kraj, SÚS JMK).

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (KHS JMK) – věcně a místně příslušný správní úřad v ochraně veřejného zdraví.

Zákon 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví – stanovuje mj. základní povinnosti povinné osoby při řešení nadměrného hluku a vibrací vznikajících na pozemních komunikacích.

Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací – stanovuje mj. hygienické limity hluku.

Hygienické limity hluku – vyjadřují se ekvivalentní hladinou akustického tlaku A. Stanoví se součtem základní hladiny akustického tlaku A (50 dB pro venkovní prostor, 40 dB pro vnitřní prostor) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Decibel (dB) – vyjadřuje v logaritmické formě poměr mezi intenzitami dvou zvuků. Nejmenší uchem rozlišitelná změna zvuku je 1 decibel (1 dB).

Chráněný venkovní prostor staveb – prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely.

Chráněný vnitřní prostor staveb – obytné a pobytové místnosti, s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování.

Chráněný venkovní prostor – nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť.

Akčním plánem podle zákona č. 258/2000 Sb., se rozumí plán obsahující opatření, jejichž účelem je ochrana před škodlivými a obtěžujícími účinky hluku, včetně snížení hluku. Tyto akční plány pro silnice II. a III. tř. zpracoval Krajský úřad v roce 2008 na podkladě strategických hlukových map předaných Ministerstvem zdravotnictví. Vzhledem k chybám a nedostatkům v podkladech ministerstva a vzhledem k jiným hlukovým limitům a metodikám používaných ze zákona v akčních plánech, mohou tyto sloužit pro praktickou realizaci opatření pouze jako orientační podklad.

Přehled protihlukových opatření:

Aktivní:

Snížení rychlosti – účinné opatření, které zajistí pokles hladiny hluku cca o 1,2 dB při snížení rychlosti o 10 km/hod. a cca 2,5 dB při snížení rychlosti o 20 km/hod.

Snížení intenzity dopravy, nebo alespoň omezení těžké nákladní dopravy – jedná se většinou o změnu organizace dopravy spojené s výstavbou nové komunikace. Pokles hladiny hluku je až o 3,5 dB.

Výměna krytu vozovky za tzv. drenážní koberec - pohlcuje hluk vznikající na styku kola s vozovkou – dokáže po realizaci snížit hlukové zatížení cca o 3 dB.

Pasivní opatření:

Protihlukové zdi – je nutno je vybudovat mezi vozovkou a chráněnou zástavbou. Pohlcují nebo odrážejí hluk. Navrženy jsou na základě projektové dokumentace z různých materiálů a z různých tvarů a výšek. Ve stísněném prostoru zastavěného území je lze použít pouze výjimečně. Při správném navržení lze docílit útlumu až cca 10 dB.

Výměna oken – při nemožnosti realizace výše uvedených protihlukových opatření v chráněném venkovním prostředí, umožňuje zákon 258/2000 Sb. ve druhém pořadí zajistit snížení nadměrného hluku alespoň v chráněném vnitřním prostoru staveb, prostřednictvím výměny méně kvalitních oken za kvalitní s vyšší vzduchovou neprůzvučností cca 35 dB. Toto opatření se jeví v současnosti jako nejrealnější.

Úvodní popis problematiky

Automobilová doprava na pozemních komunikacích je závažným zdrojem hluku. Hluková zátěž z automobilové dopravy vzniká souhrnem tří hlavních zdrojů:

- hluku na styku kola vozidla s vozovkou
- hluku motorové trakce
- aerodynamického hluku

Zákon 258/2000 Sb. poněkud nelogicky stanovil, že odpovědným za snížení hluku z automobilové dopravy na komunikacích a v chráněném venkovním a vnitřním prostředí staveb je vlastník nebo správce pozemních komunikací (povinná osoba), nikoliv výrobce nebo provozovatel automobilů. Přitom povinná osoba může ovlivnit výši hluku pouze v případě styku kola s vozovkou.

Je třeba konstatovat, že toto postavení vlastníka pozemních komunikací je výjimečné i v rámci zákona č. 258/2000. Vlastníci ostatní dopravní infrastruktury (dráhy, letiště) mají vždy s uživatelem této infrastruktury smluvní vztah, který umožňuje vznikající externalitu (v tomto případě hluk) internalizovat (zvýšením poplatku za využití infrastruktury). Vlastník pozemních komunikací (s výjimkou vlastníka autobusových nádraží) žádný smluvní vztah s uživatelem nemá a v souladu se zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, musí uživateli obecné užívání pozemní komunikace (tedy m.j. jízdu vozidlem) bezplatně umožnit.

V období 2000 – 2002 vlastníci nebo správci pozemních komunikací přistupovali k hlukové problematice a k aplikaci zákona 258/2000 Sb. značně pasivně, protože předpokládali, že

zákonodárce si uvědomí, že argumentace dopravních odborníků „vždyť ta komunikace (stavba) nehlučí“ bude vyslyšena a tato nelogičnost v odpovědnosti za řešení hluku na komunikacích bude odstraněna. V roce 2003 už bylo zřejmé, že tuto změnu nelze očekávat a právě naopak první případy soudních sporů naznačovaly nutnost začít se s touto problematikou intenzivně zabývat. V roce 2006 v nařízení vlády č. 148/2006 Sb. a ve vyhlášce č. 523/2006, zákonodárce znovu potvrdil, že vlastník nebo správce komunikace bude muset i přes enormní nedostatek finančních prostředků na údržbu a opravy komunikací kalkulovat i s náklady na řešení hlukové problematiky.

Na základě této situace KHS JMK podstatně zintenzívnila svou činnost na úseku ochrany před nadměrným hlukem z dopravy na pozemních komunikacích a svůj tlak na vlastníka nebo správce komunikací neváhá znásobit využitím zákonných finančních sankcí, které mohou docílit výše až 2 mil. Kč pro jeden případ. Velký vliv na tuto sankční činnost mají i dotčení obyvatelé, kteří svými stížnostmi a peticemi nutí všechny zúčastněné na důsledné dodržování zákona 258/2000 Sb.

Zákonodárce však na druhé straně je si vědom nemožnosti okamžitého řešení dlouhodobě zanedbaného stavu na úseku nadměrného hluku z dopravy a umožnil v § 31 zákona 258/2000 Sb., aby povinná osoba v případě neschopnosti okamžitého řešení této problematiky požádala o dočasné povolení provozování nadlimitního zdroje hluku. Toto povolení může KHS JMK udělit za předpokladu, že povinná osoba podá žádost, v níž se zaváže v určitém časovém období několika roků, realizovat protihluková opatření za podmínky jejich dostatečné účinnosti a přiměřené ekonomické náročnosti.

Zpracování žádostí o časově omezené povolení provozování nadlimitního zdroje hluku a následně získání tohoto povolení od KHS JMK jsou v současnosti i pro blízkou budoucnost hlavní náplní povinné osoby na úseku řešení nadměrného hluku.

2. Shrnutí stávající situace a stávajících postupů při řešení nadměrné hlukové zátěže

SÚS JMK jako povinná osoba se v současnosti zabývá 2 okruhy problémů v řešení nadměrné hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích:

A/ Operativní odstraňování jednotlivých případů negativního působení nadměrné hlukové zátěže z dopravy na obyvatele přilehlé zástavby.

Tuto činnost vyvolávají většinou stížnosti postižených obyvatel adresované buď KHS JMK nebo SÚS JMK. Postup při operativním řešení spočívá v změření hlukové zátěže v těchto lokalitách a v případě překročení povolených limitů potom následuje návrh opatření. Podle zákona 258/2000 Sb. je nutno snížit hluk nejdříve ve venkovním chráněném prostředí a pokud toto není možné, je nutno zajistit dodržení hlukových limitů ve vnitřním chráněném prostředí staveb. Většinou není možno realizovat protihluková opatření v chráněném venkovním prostředí staveb z důvodu jejich prostorové a finanční náročnosti. Následuje proto opatření na snížení hlukové zátěže ve vnitřním chráněném prostoru staveb. Reálné protihlukové opatření je **výměna hlukově nevyhovujících oken za kvalitní okna** s dostatečnou vzduchovou neprůzvučností min. 35 dB. Po výměně oken následuje kontrolní hlukové měření, potvrzující dostatečný hlukový útlum. Veškerá tato činnost je pod kontrolou KHS JMK.

B/ Příprava ucelených výhledových protihlukových opatření pro silnice II. a III. třídy na území města Brna – spočívá v **I. fázi ve zpracování příslušné dokumentace:**

- podrobných hlukových studií, které detailně řeší určitý úsek
- studie proveditelnosti, která shrnuje závěry podrobných hlukových studií
- žádosti o časově omezené provozování nadlimitního zdroje hluku pro silnice II. a III. třídy na území města Brna.

- rozhodnutí KHS JMK o časově omezeném povolení k provozu na silnicích II. a III. třídy na území města Brna .

Podrobněji je obsah této agendy popsán v následujícím odstavci č. 3 Návrh principu řešení hlukové problematiky v letech 2010 – 2020.

Ve II. fázi potom bude následovat realizace navržených protihlukových opatření.

V současnosti probíhá tento proces pro 58 ulic o délce 43,5 km na území města Brna, po kterých jsou vedeny trasy silnic II. a III. třídy. Jsou zpracovány podrobné hlukové studie pro 17 ulic a byly zpracovány žádosti o časově omezené povolení pro 10 ulic. KHS JMK vydala pro tyto ulice rozhodnutí, kterým povoluje časově omezené provozování automobilové dopravy na těchto ulicích i při překročení hlukových limitů do 31. 12. 2015. Pro všech 58 ulic bude tímto způsobem připravena příslušná dokumentace do 30. 6. 2011. Časově omezené provozování automobilové dopravy je podmíněno realizací stanovených protihlukových opatření a povinností následných měření jejich účinnosti. Nejčastěji se jedná o povinnost výměny oken.

Další lokalitou pro kterou se připravuje ucelené řešení nadměrného hluku z automobilové dopravy je Kuřim. Ve výběrovém řízení byl vybrán zhotovitel, který má připravit příslušnou dokumentaci do konce srpna 2010.

Realizace protihlukových opatření v současnosti ve větším měřítku neprobíhá. Hlavní příčinou je nedostatek finančních prostředků. Protihluková opatření jsou realizována u rekonstrukcí silnic, kde byla stanovena na základě hlukových studií v rámci stavebního řízení (např. stavba II/377 Rájec.- Bořitov)

3. Návrh principů řešení hlukové problematiky v letech 2010 až 2020

Podobně jak je popsáno v předešlém odstavci by mělo na základě zákona 258/2000 Sb. probíhat v letech 2010 až 2020 řešení hlukové problematiky i na dalších úsecích silnic II. a III. třídy na území Jihomoravského kraje.

Postup bude následující:

A/Výběr komunikací, které budou z hlediska nadměrného hluku řešeny

Selekce bude provedena z hlediska výše překročení hlukových limitů, počtu postižených obyvatel v přílehlé zástavbě a dopravního zatížení komunikací. Předběžné odhady ukazují, že řešení hlukové problematiky bude nutno realizovat **pro cca 80 km z celkového počtu 3 800 km silnic II. a III. třídy na území Jihomoravského kraje (nejsou zde započítány délky silnic na území města Brna).**

B/ Zpracování podrobných hlukových studií

Pro vybrané komunikace dle bodu 1 budou zpracovány podrobné hlukové studie, v nichž budou detailně zmapovány hlukové poměry především v chráněném venkovním prostředí staveb, včetně grafických příloh a fotodokumentace. Hluková zátěž bude stanovena výpočtem pomocí hlukového modelu, ověřeného v některých charakteristických místech přímým měřením hluku. Součástí studií bude i předběžný návrh protihlukových opatření.

C/ Zpracování studie proveditelnosti

Účelem studie proveditelnosti je zpracovat ucelený materiál, dávající přehled o stávajících hlukových poměrech na vytypovaných úsecích silnic II. a III. třídy v JM kraji a navrhuje nutná

opatření na snížení negativních vlivů nadměrného hluku z dopravy, včetně stanovení hlavních zásad pro realizaci těchto opatření a stanovení pořadí jejich naléhavosti. Vychází se z výše uvedených podrobných studií, které budou převedeny do souhrnných příloh pro územní celky, nebo dopravní tahy.

Ve studii budou podrobněji doplněna protihluková opatření pro chráněný venkovní prostor staveb. Součástí studie bude i vyčíslení finančních nákladů na jednotlivá protihluková opatření a časové harmonogramy jejich realizace.

Tato studie je velice důležitý materiál pro jednání s orgány státní správy a samosprávy, které v přehledné a souhrnné formě dostanou informace týkající se financování a realizace protihlukových opatření na silnicích II. a III. třídy. Na základě toho mohou zvolit patřičnou strategii a schválením studie proveditelnosti zároveň deklarují zodpovědnost za realizaci jejich závěrů.

D/ Podání žádosti o povolení časově omezeného provozování nadlimitního zdroje hluku pro silnice II. a III. třídy na území Jihomoravského kraje

Vzhledem k finanční i technické náročnosti většiny používaných protihlukových opatření na komunikacích, jejich vlastníci pravděpodobně využijí možností, které umožňuje §31 zákona 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví, kdy žadatel v žádosti o povolení provozování nadlimitního zdroje hluku prokazuje **nemožnost okamžitého odstranění nadlimitní hlukové zátěže a navrhuje snížení této zátěže na rozumně dosažitelnou míru**, v určitém časovém limitu. Navrhovatel v řízení předkládá příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví – KHS JMK dokumentaci, ve které dokládá možnost provedení opatření pro zjištěný počet postižených obyvatel, účinnost opatření a termín jejich realizace. Součástí žádosti musí být i posouzení, zda navrhovaná opatření jsou z hlediska finančních nákladů přiměřená a zajistí omezení hluku na rozumně dosažitelnou míru.

Součástí žádosti musí být přílohy, které potvrzují vlastnické vztahy k posuzovaným komunikacím a podrobné tabulky pro jednotlivé úseky komunikací, dokumentující překročení hlukových limitů v denním a nočním intervalu, termíny realizace protihlukových opatření a počty hlukově postižených osob. V průběhu doby řešení hlukové problematiky bude podáno postupně, dle naléhavosti, několik žádostí.

E/ Vydání rozhodnutí o časově omezeném povolení k provozu silnic II. a III. třídy na území Jihomoravského kraje

Na základě výše uvedených žádostí a po jejich náročném a detailním projednávání s KHS a event. doplňování ze strany žadatele, vydá KHS pro každou žádost samostatně Rozhodnutí o časově omezeném povolení provozu na silnicích II. a III. třídy na území JM kraje.

Zde jsou stanoveny podrobné podmínky za kterých se vydává časově omezené povolení – do kdy a v jakém rozsahu musí být realizována protihluková opatření, o kolik musí být snížena hluková zátěž a jakým způsobem musí být toto snížení prokázáno.

V případě, že žadatel v průběhu doby zjistí, že některá protihluková opatření není možno realizovat, nebo není možno dodržet termín realizace, je nutno žádat o změnu rozhodnutí.

F/ Realizace protihlukových opatření

Po úspěšném absolvování složitého administrativně technického procesu, bude následovat příprava realizace protihlukových opatření. V první fázi se jedná o zpracování technické dokumentace, nejlépe ve formě technického předpisu, který by sjednotil a předepsal technická řešení protihlukových opatření. Rovněž by bylo vhodné rozdělit území JM kraje na jednotlivé funkčně nebo zeměpisně související celky, které by byly podle naléhavosti řešeny vcelku.

Následuje projednání celé problematiky s orgány státní správy a samosprávy, zajištění financování a vypsání výběrových řízení na zhotovitele.

G/ Organizace prací na hlukové problematice

Součástí Studie proveditelnosti (viz bod 3C) bude i časový a finanční harmonogram, který stanoví pořadí naléhavosti řešení hlukové problematiky na silnicích II. a III. třídy na území JM kraje. Na základě tohoto harmonogramu budou probíhat práce jednak na administrativní části řešení hluku, potom na technické dokumentaci pro realizaci protihlukových opatření a nakonec na vlastní realizaci. Bude snaha řešit vždy silniční úseky v pořadí podle naléhavosti. Vybraný řešitel této problematiky by měl nabídnout zajištění všech výše popsanych prací, včetně nutné spolupráce s KHS JMK a s místními orgány státní správy a samosprávy.

4. Návrh kompetencí při řešení problematiky a realizaci protihlukových opatření

Zákon 298/2000 Sb. provozovateli zdroje hluku a vibrací, tedy v případě pozemní komunikace jejímu vlastníkovvi či správci, ukládá povinnost technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím právním předpisem.

Z toho vyplývají i kompetence při řešení nadměrného hluku z dopravy. Odpovědnost za řešení hlukové problematiky na silnicích II. a III. třídy na území Jihomoravského kraje má vlastník těchto komunikací, tj. Jihomoravský kraj, který může pověřit touto činností správce silnic II. a III. třídy – SÚS JMK.

SÚS JMK bude zajišťovat veškerou agendu spojenou s řešením nadměrného hluku z dopravy na silnicích II. a III. třídy v JMK. To znamená připravovat příslušnou dokumentaci, projednávat ji s KHS JMK a jinými odbornými institucemi, zajišťovat spolupráci s orgány místní správy a samosprávy, reagovat na podněty a stížnosti občanů a připravovat realizaci protihlukových opatření. Při zadávání projektové dokumentace na silniční stavby, by požadavky na protihluková opatření měla být součástí zadávacích podmínek SÚS JMK pro tuto dokumentaci. Při realizaci protihlukových opatření by měla SÚS JMK zajišťovat investorskou činnost. Pro tyto aktivity může SÚS JMK využívat své kapacity, nebo některé odborné práce zadávat externím zhotovitelům.

5. Předpokládané finanční nároky na agendu hlukové problematiky v letech 2010 až 2020

Základním předpokladem řešení hlukové problematiky z dopravy na silnicích II. a III. třídy v JMK, je dostatek finančních prostředků na tuto činnost.

Potřebu finančních prostředků je možno rozdělit na **financování administrativně technické dokumentace a financování vlastní realizace protihlukových opatření.**

Je nutno zdůraznit, že se jedná o odhad finančních prostředků vycházející ze zkušeností zpracovatele při řešení obdobné problematiky ve městě Brně.

<u>Celkem</u>	<u>65 000 Kč/1km</u>
---------------	----------------------

Celkové náklady na administrativně technickou dokumentaci pro 80 km hlukově nadměrně zatížených silnic II. a III. třídy jsou potom

$$80 \text{ km} \times 65 \text{ 500 Kč} = 5 \text{ 200 000 Kč}$$

Za rok se předpokládá zpracování dokumentace pro 15 km hlukově nadměrně zatížených ulic, to znamená roční náklady cca 1,040 mil. Kč a celková doba pro pořízení dokumentace 5 roků t.j. rok 2011 až 2015.

6. Předpokládané finanční nároky na realizaci protihlukových opatření

Jak již bylo uvedeno v úvodu zprávy jsou při řešení nadměrného hluku na silnicích II. a III. třídy na území JM kraje navržena tato protihluková opatření :

A/ Snížení rychlosti – účinné opatření, které zajistí pokles hladiny hluku cca o 1,2 dB při snížení rychlosti o 10 km/hod. a cca 2,5 dB při snížení rychlosti o 20 km/hod. **Toto opatření si nevyžaduje investiční náklady.**

B/ Snížení intenzity dopravy, nebo alespoň omezení těžké nákladní dopravy – jedná se většinou o změnu organizace dopravy spojené s výstavbou nové komunikace. Pokles hladiny hluku je až o 3,5 dB. Vzhledem k vysoké finanční náročnosti nepředpokládá se event. vybudování nové komunikace pouze z důvodu snížení hlukové zátěže. **Proto náklady na realizaci komunikace nebudou zahrnuty do nákladů na protihluková opatření.**

C/ Výměna krytu vozovky za tzv. drenážní koberec - pohlcuje hluk vznikající na styku kola s vozovkou – dokáže po realizaci snížit hlukové zatížení cca o 3 dB.

Návrh realizace tohoto opatření je jednoznačně závislé na finančních možnostech. S ohledem na skutečnost, že dochází k nízkému snížení hlukového zatížení bude toto opatření navrhováno pouze výjimečně. Použití tohoto opatření je rovněž závislé od technologického vybavení dodavatelských firem pro realizaci drenážních či gumoasfaltových živičných koberců a jejich nákladnou údržbu.

Celková předpokládaná **délka úprav je 50 km**. Při předpokládané jednotkové ceně cca **2000 Kč/m²** by celková potřeba finančních prostředků představovala částku cca **650 mil.Kč**, což je s ohledem na současný stav finančních možností kraje nerealizovatelné, a to i v horizontu 10 let. Průměrná jednotková cena vychází z technologické kalkulace úprav silnic v intravilánu, kdy je nutné vedle pokládky drenážního koberce zajistit i odvádění prostupující vody přes živičnou drenážní vrstvu u silničních obrub.

D/ Protihlukové zdi – je nutno je vybudovat mezi vozovkou a chráněnou zástavbou. Pohlcují nebo odrážejí hluk. Navrženy jsou na základě projektové dokumentace z různých materiálů, v různých tvarech a výškách. Ve stísněném prostoru zastavěného území je lze použít pouze výjimečně. Při správném navržení lze docílit útlumu až cca 10 dB. Předpokládá se jejich vybudování max. na **3 km silnic II. a III. třídy, což by znamenalo částku cca 67 mil.Kč.**

E/ Výměna oken – při nemožnosti realizace výše uvedených protihlukových opatření v chráněném venkovním prostředí, umožňuje zákon 258/2000 Sb. ve druhém pořadí zajistit snížení nadměrného hluku alespoň v chráněném vnitřním prostoru staveb, prostřednictvím výměny méně kvalitních oken za kvalitní s vyšší vzduchovou neprůzvučností cca 35 dB. **Toto opatření se jeví v současnosti jako nejreálnější, i když z pohledu vlastníka komunikace nejméně přínosné.**

Navrhuje se realizace tohoto opatření celkem pro **5 000 oken**. Tento poměrně nízký počet je ovlivněn tím, že výměna oken již v současnosti probíhá, často při využití OPŽP „zelená úsporám“ či z vlastní iniciativy majitelů rodinných domů či organizací (nemocnice, školy, školky, domovy důchodců apod.).

Odhadovaná celková finanční potřeba pro výměnu cca 5000 oken je 75 mil.Kč

Rekapitulace nákladů.

Celkové finanční potřeby na realizaci protihlukových opatření dle stanovených principů by znamenaly vynaložit částku ve výši téměř 800 mil.Kč, což je v současném období při výši poskytovaných finančních zdrojů na údržbu a opravy silnic nereálné.

Priority pro budoucí období:

- Zajištění administrativně technické dokumentace pro vydání povolení časového omezení provozování automobilové dopravy .
- Prosazování dopravních omezení na vytipovaných lokalitách a silnicích – omezení nákladní dopravy, omezení povolené rychlosti vozidel
- Realizace protihlukových opatření při plánovaných rekonstrukcích silnic v průtazích měst a obcí v rámci programu ROP
- Úpravy povrchů silnic ve vytipovaných lokalitách s přednostním použitím drenážních či gumoasfaltových živичných koberců
- Výstavba protihlukových stěn ve vytipovaných lokalitách
- Výměna oken v zástavbě dle stanovených opatření

7. Závěr

V posledních dvou letech lze registrovat zvýšený tlak orgánů ochrany zdraví (KHS JMK), na důsledné dodržování zákona 258/2000 Sb. a souvisejících vyhlášek a zákonů. V případě porušení těchto zákonů hrozí ze strany orgánů ochrany zdraví citelné zákonné postihy. Proto je třeba věnovat celé problematice mimořádnou a trvalou pozornost. Jedná se o záležitost, která může na základě zákona, značně zkomplikovat další provozování automobilové dopravy na silnicích II. a III. třídy na území JM kraje. V případě ukládání pokut ze strany KHS JMK potečou finanční prostředky JMK bez užitku do státní pokladny, a to na úkor údržby a oprav krajských silnic. Vyčlenění potřebných prostředků na protihlukovou ochranu se jeví jako nezbytné.

Zpracoval :

SUS JMK

Ing. Jan Zouhar
ředitel SÚS JMK

Odbor dopravy KrÚ JMK

Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru dopravy
KrÚ JMK