

## Historie hlukového mapování v ČR

**Ing. Tomáš Hellmuth, CSc.**

**vedoucí NRL pro měření a posuzování hluku v komunálním prostředí**

1. Hlukem z dopravy a jeho měřením se zabýval Masarykův zdravotní ústav (dnes SZÚ) již v 30. létech minulého století.
2. V letech 1978-1988 pořídila hygienická služba hlukové mapy pozemní dopravy většiny okresních měst (ale i mnoha dalších) v českých zemích. V té době nebyla k dispozici ani vyspělá výpočetní technika, ani vhodná metodika výpočtu a proto byly mapy pořizovány na základě výsledků měření. Ta probíhala na základě jednotné metodiky vycházející z tehdy platné hlukové legislativy, v desítkách až stovkách měřících bodů, podle velikosti města. Měření zajišťovalo i 20 až 30 měřících skupin z tehdejších OHS a KHS. Měřilo se simultánně a jedno město bylo proměřeno během 2 dnů.

Jednou z prvních hlukových map pozemní dopravy byla mapa Ostravy (ing. Peterek). Svým rozsahem byla významná i hluková mapa Prahy, na jejíž realizaci se podílela celá řada institucí. Mapy byly v grafické formě prezentovány formou tzv. pentlogramů.

Hlukové mapy byly využívány jak hygienickou službou, tak veřejnou správou. Celá akce však nebyla příliš publikována a tehdejší státní orgány ji nijak nepodpořily, ani šířeji nevyužily.

3. Po roce 1990 se situace změnila. V rámci nového povědomí o škodlivosti hluku v životním prostředí i tlaku orgánů ochrany veřejného zdraví, si hlukové mapy začala pořizovat řada měst na své náklady. Lze jmenovat Olomouc, Kladno, Karlovy Vary, Ústí nad Orlicí a především Plzeň, která pořídila denní i noční hlukové mapy silniční i železniční dopravy. V Plzni byla i použita metodika pro mapování plošných oblastí vzdálených od komunikací. Mapy byly stále ještě pořizovány na základě měření, ale začly se objevovat i první výpočtové mapy (Jihlava), které využívaly výpočtovou metodiku vyvinutou v bývalém Výzkumném ústavu výstavby a architektury.
4. Po roce 2000 s ohledem na novou hlukovou legislativu zakotvenou v zákoně č. 258/2000Sb., o ochraně veřejného zdraví, museli vlastníci a správci pozemních komunikací předložit žádost o výjimku v těch oblastech, kde hluk z pozemní dopravy překračoval stanovený hygienický limit deskriptoru  $L_{Aeq}$ . K tomuto účelu pořídilo ŘSD výpočtové hlukové mapy všech dálnic a silnic I. třídy. Při projednání výjimek s orgány ochrany veřejného zdraví byla stanovena konkrétní i koncepční opatření pro snížení expozice dotčených obyvatel a navrženy příslušné harmonogramy a to v souladu s ekonomickými možnostmi státu. Lze říci, že se jedná o určitý zjednodušený typ akčních plánů.
5. Z výše uvedeného je zřejmé, že hlukové mapování v ČR není žádnou novinkou. Po odborné stránce jsme v ČR na pořizování Strategických hlukových map („SHM“) ve shodě se Směrnicí 2002/49/EC dobře připraveni. V současné době je k dispozici nejen řada profesionálních výpočtových

programů, ale příslušná výkonná výpočetní technika, digitální mapy i rozvinuté GIS. Především již existuje řada subjektů, které s těmito nástroji dovedou rutinně zacházet. Pilotní studie pořizování SHM železnic již dokonce probíhá s předstihem od podzimu roku 2005. Potíže s vlastní implementací uvedené směrnice byly především rázu administrativního a legislativního. Nicméně, i zde již bylo dosaženo rozhodujícího obratu. Blíže viz navazující referát ing. Vápeníkové z MZ. Nic tedy nebrání tomu, aby na podzim byla k dispozici zadávací dokumentace pro výběrová řízení na zhotovitele SHM, která bude vypisovat MZ ČR jako jejich jediný zákonný pořizovatel.

Na závěr lze podotknout že v resortu Ministerstva dopravy se od roku 2005 vypracovává jednotná metodika tvorby akčních plánů.

24.6.2006