



Rozdělovník

Praha, (datum uvedeno v doložce e-podpisu)

Č. j.: MZDR 22255/2024-1/OVZ



MZDRX01T2GX1

Autorský výklad Ministerstva zdravotnictví k § 2 písm. q) nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Vážení,

ode dne 1. 7. 2023 vešla v účinnost novela nařízení vlády č. 272/2011 Sb.¹, která mj. v § 2 písm. q) precizuje pojmy údržba, rekonstrukce, modernizace či zkapacitnění podzemí komunikace (dále i „rekonstrukce“), cit.: *„Pro účely tohoto nařízení se rozumí (...) q) údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činnost související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy.“*

Rekonstrukce pozemní komunikace

V předmětném ustanovení se uvádí, že při rekonstrukci má být zachováno směrové nebo výškové vedení pozemní komunikace. Nicméně ač by z doslovného jazykového (gramatického) výkladu tohoto ustanovení mohl vyplývat závěr, že změna směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace – i o jednotky milimetrů – může mít dopad do ochrany veřejného zdraví před hlukem z dopravy, byl by takový výklad nesmyslný a absurdní. Ústavním soudem již bylo v minulosti judikováno, že *dalším naprosto neudržitelným momentem používání práva je jeho aplikace vycházející pouze z jeho jazykového výkladu. Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikované právní normě. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). Mechanická aplikace abstrahující, resp. neuvědomující si, a to buď úmyslně, nebo v důsledku nevzdělanosti, smysl a účel právní normy činí z práva nástroj odcizení a absurdity.*² Nejvyšší správní soud pak k tomu dále dodává, že *při výkladu a následné aplikaci právních předpisů tedy nelze prosazovat pouhé fragmentární čtení textu zákona,*

¹ Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů

² Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 17. 12. 1997, publikovaný pod č. 30/1998 Sb.





ale naopak je na místě posuzovat danou věc poněkud širší perspektivou.³ A z pohledu interpretace předpisu: Dojde-li pak rozhodující orgán na základě různých výkladových metod k odlišným závěrům, je třeba aplikovat takový výklad, který vedle samotného znění předpisu zohledňuje rovněž širší souvislosti jeho přijetí, zejména pak jeho účel; nejde-li tento dovodit z konkrétního ustanovení, je třeba vycházet z předpisu jako takového, jeho vazeb na jiné předpisy, k jejichž provedení byl například přijat, důvodových zpráv apod. Samozřejmě je nutné zahrnout úvahu, již se rozhodující subjekt při tomto výběru řídil, do odůvodnění rozhodnutí tak, aby bylo možné je následně přezkoumat.⁴

Na základě shora uvedeného je Ministerstvo zdravotnictví (dále i „MZ“) toho názoru, že v případě rekonstrukce pozemní komunikace lze předpokládat jisté odchylky mezi stavy před a po samotné rekonstrukci. Lze však z logiky věci očekávat, že rekonstrukcí minimálně dojde k uvedení pozemní komunikace do jejího kvalitativního stavu odpovídajícího době zahájení užívání, resp. s ohledem na technologický pokrok lze předpokládat i její zkvalitnění na úroveň t. č. zcela nově budovaných pozemních komunikací. Posouzení odchylek, zdali mají či nemají dopad do ochrany veřejného zdraví před hlukem z dopravy, je vždy v kompetenci věcně a místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví prvního stupně, tj. KHS, v případě vyhrazených staveb⁵ potom je k tomuto příslušný Dopravní a energetický stavební úřad (dále i „DESÚ“).

V souvislosti se shora uvedeným je vhodné zmínit i problematiku změny původní nivity u pozemních komunikací. Zde odkazujeme na přílohu č. 1 odst. 1 písm. g) bod 7. stavebního zákona⁶, ve kterém se uvádí, že *stavební úpravy dálnice, silnice a místní komunikace, při nichž změna původní nivity nepřesáhne 3 cm u komunikací s přímo přilehlou zástavbou nebo s přímo přilehlými chodníky, na železničních přejezdech, na mostech, v podjezdech a v místech, kde jsou umístěny inženýrské sítě a jiná vedení nebo 10 cm u ostatních komunikací anebo 6 cm v případě krátkých příčných prahů prováděných formou stavební úpravy*, jsou drobnou stavbou, která nevyžaduje povolení ani kolaudaci.

S ohledem na obsah a duch nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se pozemní komunikace rozlišují podle rozhodného data (1. 1. 2001) na „staré“ a „nové“ pozemní komunikace. Po rekonstrukci „staré“ pozemní komunikace nelze na tuto pohlížet jako na „novou“ pozemní komunikaci, resp. hygienický limit pro „starou“ komunikaci je i po její rekonstrukci nadále platný, pokud ovšem naplňuje dikci § 2 písm. q) nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Přidání pruhu pozemní komunikace

S ohledem na shora uvedené byla dále diskutována i možnost přidání pruhu pozemní komunikace, a to v tom smyslu, zdali na takové rozšíření stále pohlížet jako na rekonstrukci, či záměr zcela nové pozemní komunikace a podle toho určit i příslušný hygienický limit. MZ je toho názoru, že v tomto případě je takový záměr nutno posuzovat v širších vztazích.

³ Srov. např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 2. 2009, č. j. 9 Ans 5/2008 – 107, uveřejněno pod č. 1829/2009 Sb. NSS sv. 5/2009.

⁴ Srov. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 9.5.2007, č.j. 3 Ads 50/2006 – 29

⁵ Příloha č. 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

⁶ Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů



- A) Pokud přidání pruhu má za cíl zajisti *pouze* plynulost a bezpečnost silničního provozu, tedy do předmětné lokality není vnášena nová doprava (typicky se může jednat např. o založení nových stoupacích pruhů za účelem plynulosti dopravy, rozšíření dálnic v místech, kde vznikají časté dopravní zácpy atd.), lze na takový záměr pohlížet obdobně jako na rekonstrukci.
- B) Pokud ovšem přidání pruhu má za cíl zkapacitnění pozemní komunikace, tedy do předmětné lokality je vnášena nová doprava (typicky se může jednat např. o generální opravu/zkapacitnění pozemní komunikace místního významu, ze které se má nově stát přivaděč, obchvat apod.), nelze na takový záměr pohlížet obdobě jako na rekonstrukci.

V obou případech je však vždy nutné posoudit, zdali přidání pruhu pozemní komunikace směrem k obytné zástavbě (ne)má zásadní vliv na nejbližší chráněné venkovní prostory, resp. chráněné venkovní prostory stavby⁷. Závěrečné posouzení je vždy v kompetenci věcně a místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví prvního stupně, tj. KHS, potažmo DESÚ.

S pozdravem

Matyáš Fošum

ředitel odboru ochrany veřejného zdraví

v z.

Mgr. Ondřej Fries

vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální
a zástupce ředitele odboru ochrany veřejného zdraví
podepsáno elektronicky

Na vědomí:

1. všechny krajské hygienické stanice a Hygienická stanice hl. m. Prahy
2. Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě
3. Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem
4. Státní zdravotní ústav
5. Ministerstvo pro místní rozvoj
6. Ministerstvo dopravy
7. Dopravní a energetický stavební úřad
8. Ředitelství silnic a dálnic

⁷ § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů