

Hluk v meste

ANNA PLEŠKOVÁ

Hluk sa definuje ako akýkoľvek zvuk, ktorý vyvoláva neprijemný alebo rušivý vnem, alebo ktorý má škodlivý účinok na zdravie. Nadmerný hluk môže spôsobiť nielen poruchu sluchu a poškodenie sluchového orgánu, ale množstvo endokrinných, biochemických a metabolických zmien, manifestujúcich sa poruchami neurovegetatívneho, obehového, dýchacieho a zažívacieho systému.

Výsledky sledovania zdravotného stavu obyvateľstva potvrdili štatisticky významný vzostup celkovej chorobnosti a hypertenzie v bydliskách s nadmerným hlukom (Šišma, 1978).

Zvyšovaním hladiny hluku v obytnom prostredí sa množí aj počet sťažností obyvateľov na jeho rušivé účinky. Od r. 1980 do r. 1986 hygienická služba na území mesta prešetrovala 403 sťažností občanov, z ktorých bolo podľa vykonaných meraní opodstatnených 198.

Predpoveď nositeľa Nobelovej ceny Róberta Kocha, že príde čas, keď ľudstvo bude musieť bojovať proti hluku ako kedysi proti cholere a moru, sa splnila. Hluk sa stal neúnavným sprievodcom človeka v krajinnom, obytnom aj pracovnom prostredí. Mimoriadne nepriaznivou sa stala hluková situácia vo veľkých obytných aglomeráciách a priemyslových centrách, akým je aj Bratislava. Rozvoj funkcií mesta vo všetkých sférach, zvýšenie kultúry bývania, intenzifikácia výstavby sídlisk, vlastnosti nových stavebných prvkov, technické vybavenie budov a bytov, nové technologické postupy, mechanizácia a automatizácia výrobných procesov pozitívne ovplyvnili životnú úroveň obyvateľov, ale nepriaznivo akustickú pohodu. Problém hluku a prostredia sa najvýraznejšie prejavuje vo vzťahu dopravy a bývania. Nekoncepčný rozvoj dopravy si vyžiadal svoju daň — Bratislava sa postupne stala mnohonásobnou križovatkou dopravných ťahov aj so svojimi negatívnymi dôsledkami na životné prostredie a životnú pohodu obyvateľov. Podľa materiálov Útvary hlavného architekta Bratislavy z r. 1983 bol počet obyvateľov vystavených nadmernému hluku z dopravy 104 400, t. j. 27,5 %, z toho automobilovej 82 000, železničnej 1700 a leteckej 20 700 (1983). V roku 1987 bol počet obyvateľov na motorové vozidlo 3,87 a kapacita motorového parku 111 289 vozidiel (1987). V mestskej hromadnej doprave sa od r. 1981 do r. 1986 zvýšil počet električiek zo 181 na 204, trolejbusov zo 100 na 129, a autobusov zo 610 na 669, počet najjazdených kilometrov zo 44 na 50 miliónov (1987).

Vysoký podiel autobusovej dopravy je nepriaznivý nielen z hľadiska znečisťovania ovzdušia, ale každý kilometer jazdy sprevádza zvýšená hladina hluku a otrasov. Električková doprava svojimi parametrami hluku vozidiel a technickým riešením kolajového systému je ďalší zdroj hlučnosti v mestskej zástavbe.

Hlavným cieľom starostlivosti o životné prostredie je ochrana zdravia človeka. Komplex otázok súvisiacich s touto ochranou rieši zákon č. 20/1966 Zb. o starostlivosti o zdravie ľudu a vyhlášky MZ ČSR č. 45/1966 Zb. o vytváraní a ochrane zdravých životných podmienok. Ochranu zdravia pred nepriaznivými účinkami hluku a vibrácií rieši vyhláška MZ SSR č. 14/1977 Zb., ktorá zaväzuje všetky orgány, organizácie a občany vykonávať potrebné opatrenia na znižovanie hluku a vibrácií, určuje najvyššie prípustné hladiny hluku a vibrácií v životnom prostredí a ukladá konkrétne povinnosti výrobným, dodávateľským, dovozovým, projektovým a stavebným organizáciám, aby pri využití súčasného stavu vedy a techniky sa znížil hluk s potrebami zdravia. Vláda SSR uzneseniami č. 126/1975, č. 400/1977, č. 52/1982 a č. 235/1986 určila ciele, zásady a zodpovednosti pri plnení úloh boja proti hluku a vibráciám.

V roku 1980 Rada NVB schválila Generel dopravy mesta Bratislavy, ktorý vypracoval Útvar dopravného inžinierstva mesta Bratislavy. Generel rešpektuje požiadavky a ciele jednotlivých druhov dopravy a navrhuje koordináciu v čase a priestore, zameranú na postupné pretváranie dopravných systémov ako jednej dopravnej sústavy. Hlavnými zásadami riešenia dopravy je budovať rýchlodráhu, rozširovať elektrickú trakciu v juho-východnej časti mesta, riešiť prepravu osôb cez Dunaj a budovanie základnej komunikačnej siete ako radiálno-okružného systému. V roku 1982 Rada NVB uznesením č. 101/A/1982 prijala súbor opatrení v oblasti znižovania hluku a vibrácií pre 7. SRP. Uznesením č. 229/D/86 schválila harmonogram úloh na 8. SRP, z ktorých je potrebné uviesť najmä spracovanie územného plánu mesta

Bratislavy do r. 2010 s riešením systému dopravy a s následnou aktualizáciou Generelu dopravy, vylúčenie ťažkej a tranzitnej dopravy z obytných zón, rozšírenie líniovej koordinácie svetelne riadených križovatiek, prestavbu križovatiek na mimoúrovňové, uprednostňovanie MHD a obmedzenie vjazdu individuálnej automobilovej dopravy do centra mesta, sústreďovanie odstavňových plôch a garáží motorových vozidiel mimo zastavaných častí obytných súborov a miest s intenzívnou rekreáciou, vytváranie pokojových zón v centrách sídelných útvarov, postupné vymiestňovanie hlučných prevádzok, obmedzovanie dovozu zariadení a výrobkov s hlučnosťou a vibráciami prekračujúcimi najvyššie prípustné hodnoty, znižovanie hluku na pracoviskách, zabezpečenie cielenej zdravotníckej starostlivosti o pracovníkov na hlučných pracoviskách a ochrany pred nepriaznivými účinkami hluku, znižovanie počtu pracovníkov exponovaných nadmernému hluku, vyšskolenie špecialistov v oblasti znižovania hluku a vibrácií.

Hygienická služba na území mesta v preventívnom a bežnom hygienickom dozore presadzuje ozdravenie pracovného prostredia a dosiahnutie únosnej hladiny hluku v obytnom a vonkajšom prostredí. Nariaďuje opatrenia na elimináciu zdrojov hluku a vibrácií a len tam, kde z hľadiska doterajšieho stavu vedy a techniky to nie je možné, vyžaduje účinnú protihlukovú ochranu vo forme organizačných opatrení.

V preventívnom hygienickom dozore pri posudzovaní projektových dokumentácií vyžaduje ako súčasť projektu hlukové štúdie, ktoré konfrontuje s hygienickými požiadavkami na akustickú pohodu. Od r. 1981 do r. 1987 hygienická služba posúdila 13 692 projektových dokumentácií. Spracovanie hlukových štúdií, resp. protihlukových opatrení bolo potrebné uplatniť takmer pri každom treťom projekte. Pre nedodržanie hygienických požiadaviek na zdravé životné prostredie hygienická služba od r. 1981 nesúhlasila s realizáciou 432 projektov. Ako podklad pre svoju rozhodovaciu činnosť vypracovala r. 1983 hlukovú mapu mesta, ktorá vyjadruje hlukové pomery v dennom čase na 98 vybratých lokalitách mesta pri hlavných komunikáciách, v miestach obytnej a inej zástavby so súčasnými nárokmi na ochranu pred hlukom (školy, nemocnice). Podľa výsledkov meraní hygienickej závažnosti hluku vzhľadom na využitie územia sa konštatovalo, že pri 91,8 % lokalitách namerané hodnoty prekročovali maximálne prípustné hladiny hluku v priemere o 9,2 %. Merania, ktoré sa opakovali r. 1988, potvrdili zvýšenie hlukových hladín o 1,71 dB(A), čo poukazuje na nepriaznivý trend vývoja hluku pri dynamickom rozvoji mesta. Radiálno-okružný komunikačný systém je zatiaľ len koncepcne naznačený. Pri analýze súčasného stavu treba pozitívne hodnotiť splnenie viacerých úloh — predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy a presmerovanie letov na letisku Bratislava—Ivanka, zrušenie železničnej trate Filiálna stanica—Petržalka, zrušenie prevádzky, resp. presmerovanie električkových liniek z centra mesta, vytvorenie peších zón v rušnej centrálnej mestskej časti, zriadenie Stanice technickej kontroly (za obdobie 1981—1985 prešlo kontrolou 84 576 motorových vozidiel), projekcia protihlukových bariér (Lamač, Dlhé diely, Petržalka, Prievoz), obojstranné vylúčenie ťažkej tranzitnej cestnej kamiónovej dopravy z centrálnych a obytných zón mesta, vypracovanie typových podkladov bariérových domov a silikátových bytových jadier, inštaláciu automatického systému riadenia dopravy na 29 križovatkách, vymiestnenie hlučných prevádzok

z miest s veľkým dosahom na obyvateľov, realizáciu protihlukových úprav výťahov a kotolní, vydávanie povolení na hudobné produkcie s určením maximálnych hraníc hlučnosti, pravidelné sledovanie hlukového pomeru na vybratej komunikačnej sieti pomocou automatického modelu výpočtu hladín hluku na podklade sledovania intenzity a skladby dopravného prúdu.

Od r. 1983 hluk predstavuje vyše 50-percentný podiel z celkového počtu všetkých expozícií škodlivým faktorom. V pracovnom prostredí sa hluková situácia vyvíja trochu priaznivejšie. Realizujú sa zmeny výrobných technológií, výmeny hlučných strojov, vyčlenenie a izolácia zdrojov hluku na pracoviskách, vybudovali sa protihlukové obslužné kabíny. V prípade, keď technicky nebolo možné znížiť hluk, nariadili sa organizačné opatrenia, pracovné prestávky v nehluchom prostredí, presun hlučných prác do menej obsadenej smeny a používanie účinných osobných ochranných pracovných prostriedkov.

Dôsledným uplatňovaním hygienických požiadaviek sa dosiahol zníženie počtu hlukom exponovaných osôb z 8864 r. 1983 na 6803 r. 1987.

Pracovníci vystavení nadmernému hluku sa podrobujú vstupným a periodickým preventívnym lekárskeym prehliadkam a audiometrickým vyšetreniam. Počet profesionálnych poškodení sluchu za roky 1979 až 1987 predstavuje 4,58 % z celkového počtu priznaných chorôb z povolania.

V závere možno konštatovať, že dosiahnuté výsledky v boji proti nadmernému hluku a vibráciám zatiaľ nie sú uspokojivé. Hlavnou príčinou je nedôsledná realizácia prijatých uznesení, právnych predpisov a noriem. Ciele sú jednoznačné, spôsoby riešenia poznáme, povinnosti a zodpovednosti sú adresne určené. Ich naplnenie si vyžaduje využitie všetkých sociálno-ekonomických podmienok a možností spoločnosti, ako aj tvrdšie postihy za neplnenie úloh.

V súčasnom období sa spomínané uznesenia vlády a NVB prehodnocujú, príp. menia tak, aby sa aj v tejto oblasti pomohlo pri tvorbe životného prostredia v Bratislave.

Pramene:

- Šišma, P., 1978: Vztah hlučnosti v místě bydlíš ke zdravotnímu stavu obyvatel. Čs. Hyg., 23, 1, p. 3—10.
1983: Hodnotenie hlukovej situácie v hl. m. SSR Bratislave. ÚHA Bratislava.
1987: Prehľad dopravnej situácie v hl. m. SSR Bratislave. ÚDI Bratislava.
1987: Štatistická ročenka hl. m. Bratislava. Mestská správa Slovenského štatistického úradu, Bratislava.