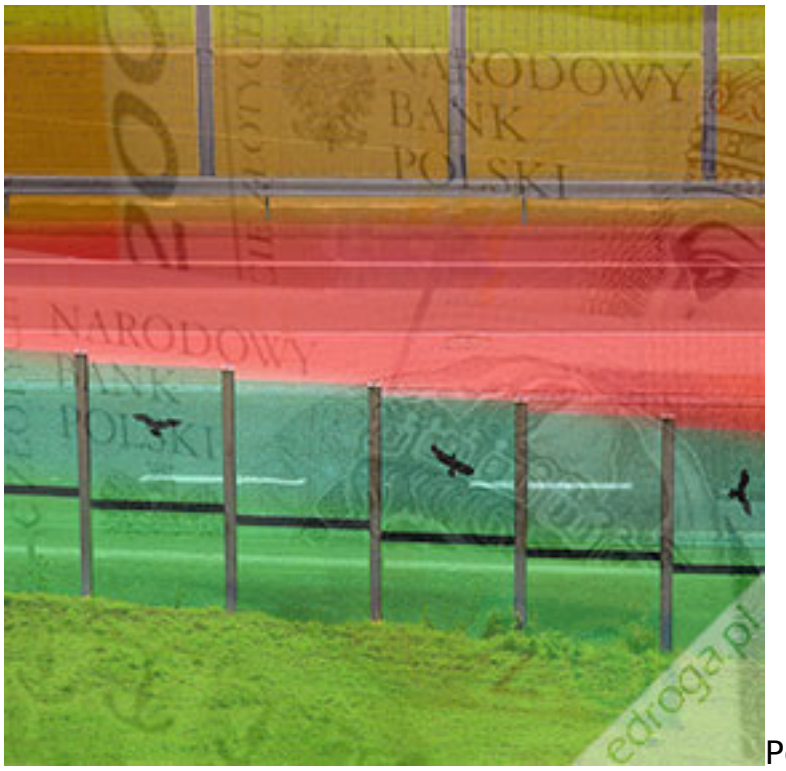
5 dB czyni wiele w racjach drogowych wydatków

Utworzono: czwartek, 13, sierpień 2009 08:09



Polska już w tej chwili ma więcej ekranów akustycznych wzdłuż dróg niż Niemcy, które nie bagatelizują ochrony otoczenia drogi, mało tego, mają zdecydowanie silniej rozwiniętą sieć transportową. Ta dysproporcja wynika z przyjętej tam wartości dopuszczalnej hałasu – jest ona o co najmniej 5 dB wyższa od tych przyjętych u nas. Różnica niewielka, a jednak czyni wiele. W Polsce może stać się zasadniczą przeszkodą w realizacji inwestycji drogowych, ponieważ dwa razy więcej niż na drogi trzeba będzie wydawać na ich zabezpieczenia ekranami.

Drogowcy już w zeszłym roku wskazywali na konieczność podwyższenia naszych norm hałasowych, wskazując, że ich spełnienie jest niemożliwe, a ponadto kosztowne i nie dające gwarancji, że taki wydatek będzie efektywny. Wzbudziło to wiele emocji i krytyki, szczególnie społecznej. Mieszkańcy osiedli położonych wzdłuż dróg odebrali to jako zamach na jakość ich życia.

Problem jest nadal aktualny. Ze względu na obecnie obowiązujące w kraju przepisy jawi się nawet groźba składania skarg do Trybunału w Strasburgu na niedopełnienie obowiązków spoczywających na zarządcach dróg.

Normy hałasowe obowiązujące w Polsce określa rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120 poz. 826), będące aktem wykonawczym ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Dopuszczalny poziom hałasu dla dróg, zależnie od rodzaju terenu, wynosi dla pory dnia ($L_{Aeq}D$) od 50 dB (dla stref ochronnych uzdrowisk oraz terenów szpitali poza miastem) do 60 dB, poza jednym wyjątkiem - 65 dB dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Dopuszczalny poziom hałasu dla pory nocnej ($L_{Aeq}N$) analogicznie mieści się w rozpiętości od 45 do 55 dB.

Phoca PDF

W warunkach polskich takie standardy dla dróg są w praktyce nie do spełnienia, biorąc pod uwagę wielkość natężenia ruchu, techniczne właściwości poruszających się drogami pojazdów oraz bardzo bliską zabudowę. W niektórych miejscowościach zabudowa mieszkaniowa przylega do chodnika, a więc jest oddalona od krawędzi jezdni zaledwie o około 1,5 – 2 m. Równocześnie wobec stosunkowo wąskiego pasa drogowego, wynoszącego średnio od 2 do 5 m od krawędzi jezdni, doprowadzenie do wskazanego poziomu hałasu na granicy działki drogowej, bez obudowania ciągów drogowych ekranami akustycznymi prawie na całej ich długości, jest nierealne.

Pod znakiem zapytania staje więc wykonalność programów ochrony przed hałasem. W lipcu właśnie Sejmik Województwa Małopolskiego przyjął „Program ochrony środowiska przed hałasem”. Z niego wynika, że zarządca dróg krajowych w tym regionie musi postawić aż 80 km ekranów (do 2013 r.). Jest to wydatek w wysokości blisko 0,5 mld zł. Jak wyegzekwować taki obowiązek?

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich już od zeszłego roku zwraca uwagę na ten problem, podkreślając, że przy ogólnie niskich nakładach finansowych na drogi, skierowanie sporej części środków na zapewnienie nieuzasadnionego zbyt rygorystycznego klimatu akustycznego, może zagrozić głównemu celowi, jakim jest utrzymanie dróg w prawidłowym stanie użyteczności. Dlatego staje się konieczne złagodzenie obecnie obowiązujących norm.

Program Implementacji Dyrektywy 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku w celach operacyjnych wspólnoty europejskiej zakłada, że „ekspozycja populacji na hałas o poziomie powyżej 65 dB powinna zostać zlikwidowana; pod żadnym pozorem nie wolno dopuścić na ekspozycję na hałas o poziomie powyżej 85 dB”. Jesteśmy jako państwo UE zobowiązani do spełnienia unijnych zaleceń. Ale to właśnie one wskazują realny do spełnienia poziom hałasu w zakresie dotyczącym dróg, a więc 65 dB.

Agnieszka Serbeńska

Phoca PDF