

NIK o ekranach akustycznych i hałasie

Utworzono: wtorek, 01, lipiec 2014 09:42 Redakcja - edroga.pl

W czasie boomu drogowego przed Euro 2012 w Polsce obowiązywały bardziej rygorystyczne normy hałasu niż w niektórych państwach UE. Sprzyjało to wybudowaniu dużej liczby ekranów akustycznych przy drogach. Tym bardziej, że w polskim prawie budowa ekranów była preferowanym zabezpieczeniem przed hałasem.

W październiku 2012 roku, w reakcji na krytykę dotyczącą budowy ekranów, podwyższone zostały dopuszczalne normy hałasu do poziomu, który według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) może zagrażać zdrowiu ludzi, zwłaszcza mieszkających w dużych miastach.

Budowa autostrady A2 z Warszawy do Łodzi była jedną z flagowych inwestycji drogowych na Euro 2012. Na 91-km odcinku autostrady A2, od węzła Stryków do węzła Konotopa, zainstalowano po obu stronach trasy 107 km ekranów akustycznych. W celu ochrony przed hałasem wybudowano też ponad 9 km wałów ziemnych. Łączny koszt budowy ekranów wyniósł prawie 200 mln zł, co stanowiło niecałe 7 proc. kosztów całej inwestycji.

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie analizowały możliwości wprowadzenia innych, często tańszych niż ekrany, rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które ograniczałyby hałas (budowę wałów ziemnych, zakładanie pasów zieleni, budowę nawierzchni o niskim poziomie emisji hałasu, prowadzenie konsekwentnych kontroli wagowych ciężarówek, wprowadzenie ograniczeń prędkości w nocy - takie rozwiązania stosuje się w wielu krajach UE). Nie rozważano też wykupu samotnie stojących nieruchomości podlegających ochronie akustycznej. Byłoby to korzystne rozwiązanie, gdy wartość wielu nieruchomości była znacznie niższa niż koszt budowy ekranów akustycznych.

NIK ujawniła następujące nieprawidłowości przy budowie ekranów akustycznych:

- w kilku miejscach A2 - na odcinku 4,1 km - wybudowano ekrany akustyczne równoległe do wałów ziemnych. Stosowanie podwójnych zabezpieczeń (koszt ekranów wyniósł ok. 12 mln zł) nie miało uzasadnienia zarówno technicznego, jak i ekonomicznego.
- na A2 niepotrzebnie zaplanowano i wybudowano ekrany na odcinku 600 m dla ochrony siedliska, które faktycznie od 15 lat było pustostanem (koszt budowy 1 mln zł).
- w kilku przypadkach na A2 nie zachowano ciągłości ekranów pod wiaduktami i przy wyjazdach z MOP, tak by skutecznie chroniły domy przed hałasem.
- ekrany akustyczne niepotrzebnie wybudowano dla ochrony terenów, które były niezabudowane, a jedynie przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod przyszłą zabudowę mieszkaniową (odcinek drogi nr 786 i A1 - łącznie 6,2 km).

Stawianie ekranów, które swoją funkcję mają spełnić dopiero za kilkanaście lat naraża inwestora na niepotrzebne koszty, bo trwałość elementów ekranów (paneli)

nierzadko jest znacznie krótsza od zakładanego czasu ich eksploatacji. Ekranu postawiono w miejscach niezabudowanych, ponieważ Minister Środowiska nie doprecyzował jednoznacznie sformułowania „tereny przeznaczone” użytego w art. 113 ust. 1 pkt Prawo ochrony środowiska. Zdaniem NIK dopuszczalne poziomy hałasu powinno się odnosić do terenów faktycznie zagospodarowanych na wskazane w ustawie cele, a nie dopiero przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę nawet w odległej przyszłości.

GDDKiA oraz niektóre organy odpowiedzialne za ochronę środowiska błędnie interpretowały ten przepis. Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie ograniczył budowy ekranów dźwiękochłonnych na drogach wojewódzkich nr 728 i 786, choć pozwalały na to podwyższone już dopuszczalne poziomy hałasu. Na drodze nr 728 mogło być mniej ekranów o prawie 3 km (5,3 km zamiast 8,2 km), z kolei na drodze nr 786 różnica byłaby jeszcze bardziej widoczna (0,7 km zamiast 4,7 km). Oszczędności z tego tytułu mogły wynieść blisko 21,5 mln zł.

W polskim prawie ekrany akustyczne były preferowanym zabezpieczeniem przed hałasem. Uznawano je za podstawowe urządzenie ochrony obiektów i obszarów przed hałasem (§ 179 rozporządzenia Ministra TBiGM z 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Dopiero w styczniu 2013 r. minister transportu uchylił ten przepis.

W czasie boomu drogowego przed Euro 2012 w Polsce obowiązywały bardziej rygorystyczne normy hałasu niż w niektórych bogatych państwach europejskich np. Niemczech czy Wielkiej Brytanii. Wykonawcy w trakcie budowy dróg dla zabezpieczenia przed hałasem najczęściej stawiali ekrany akustyczne. Minister Środowiska chcąc ograniczyć koszty robót drogowych wybrał najprostsze rozwiązanie problemu. Podwyższył dopuszczalne normy hałasu, nie uwzględniając opinii Ministra Zdrowia i jednostek naukowo-badawczych o negatywnych skutkach tej decyzji.

W październiku 2012 r. Minister Środowiska w ekspresowym tempie wydał rozporządzenie o podwyższeniu dopuszczalnych norm dobowego hałasu drogowego od 3 do 6 dB. Dla terenów zabudowy jednorodzinnej limity po zmianach wyniosły 61 i 56 dB (odpowiednio dla pory dziennej nocnej), dla zabudowy wielorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych 65 i 56 dB, W centrach miast powyżej 100 tys. mieszkańców limity zwiększyły się do 68 i 60 dB. Według WHO niekorzystne objawy zdrowotne - zmęczenie, bóle głowy, brzucha, mięśni - obserwowane są już u ludzi narażonych na długotrwały hałas o sile 55 dB. Z kolei u osób stykających się z hałasem w przedziale 60-75 dB znacznie wzrasta ryzyko zawału.

Podniesienie dopuszczalnych poziomów hałasu skutkowało tym, że na mapach akustycznych radykalnie zmniejszyła się w dużych miastach liczba mieszkańców do objęcia ochroną przed hałasem, którego poziom WHO uznaje za szkodliwy dla

NIK o ekranach akustycznych i hałasie

Utworzono: wtorek, 01, lipiec 2014 09:42 Redakcja - edroga.pl

zdrowia. W Warszawie liczba mieszkańców zagrożonych hałasem zmniejszyła się przez to prawie dwukrotnie (z 12 proc. do 7 proc.), a np. w Gorzowie Wielkopolskim aż 10-krotnie (z 19,5 proc. do niecałych 2 proc.).

Minister Środowiska zobowiązał się, że do końca 2012 r. przejrzy przepisy prawa w zakresie ochrony przed hałasem i opracuje propozycje zmian legislacyjnych, które wprowadziłyby inne sposoby ochrony. Nie zrobił tego jednak do czasu zakończeni kontroli.

Źródło: NIK