

Ochrona środowiska i estetyka w drogownictwie

Utworzono: czwartek, 12, maj 2016 11:07



W dniach 27-29 kwietnia br. w Lublinie odbyła się VII Międzynarodowa Konferencja „Ochrona Środowiska i Estetyka w Budownictwie Komunikacyjnym”.

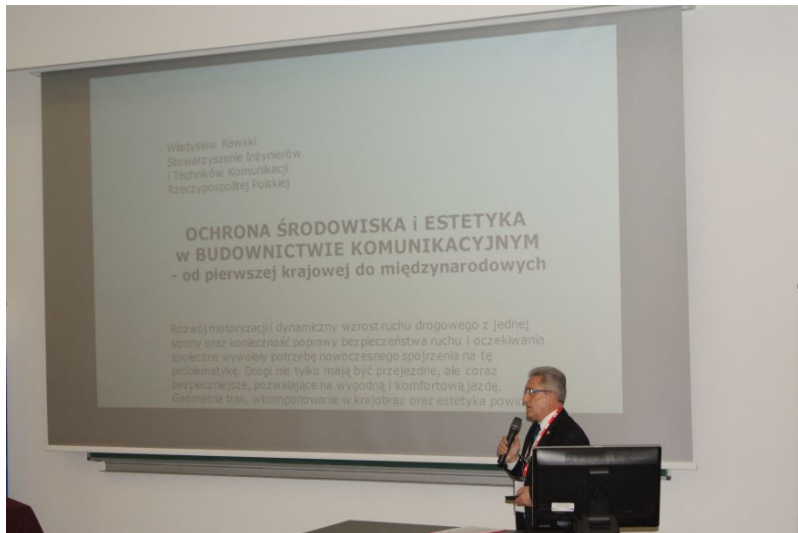
- Ta konferencja wybiega naprzód w tym sensie, że odpowiada na wyzwania przyszłości - powiedział prof. dr hab. inż. Wojciech Radomski z Politechniki Warszawskiej. - Obecnie od inżynierów wymaga się nie tylko wąsko rozumianego rozwiązywania zagadnień technicznych, ale przede wszystkim odpowiedzialności za skutki społeczne tych decyzji. W naszym środowisku poziom świadomości tego, jak ważny jest ład przestrzenny, nie jest najwyższy. Dlatego tak ważna jest rola konferencji, która skupia się na ochronie środowiska i estetyce.



Zbigniew Kotlarek, prezes Polskiego Kongresu Drogowego, dodał, że ochrona środowiska i estetyka stają się

dzisiaj problemami kluczowymi, ponieważ koszty ochrony środowiska są istotną częścią wartości każdej inwestycji (około 10%). - Trzeba zatem o tym mówić i trzeba znaleźć złoty środek, który zrównoważy oczekiwania ekologów z tym, że musimy budować więcej, taniej i równie dobrze - podkreśli prezes PKD.

Pierwsza konferencja z tej serii odbyła się we wrześniu 2000 roku w Zamościu i nie miała jeszcze statusu międzynarodowej. Organizowało ją głównie lubelskie środowisko drogowców. Miasto Zamość zostało wybrane nieprzypadkowo, gdyż zajmuje ono ważne miejsce w historii urbanistyki polskiej, a nawet światowej. Druga i trzecia edycja, w 2005 i 2007 roku, odbyły się w Nałęczowie, a czwarta, w 2009 roku, była już nie krajową, a międzynarodową i miała miejsce w Kazimierzu Dolnym. Z piątą edycją powrócono w 2011 roku do Zamościa, a szósta w 2014 roku znów miała miejsce w Kazimierzu Dolnym. Organizatorom zawsze zależało więc, aby konferencja o ochronie środowiska i estetyce odbywała się w zabytkowych, słynących z urody miast Lubelszczyzny.



Władysław Rawski, honorowy przewodniczący komitetu organizacyjnego i wiceprezes SITK, przypomniał uczestnikom najważniejsze tezy i wnioski z poprzednich edycji konferencji:

1. Ogólny poziom kultury przestrzennej w Polsce jest niski – zwłaszcza w środowisku politycznym niska jest świadomość związku walorów przestrzennych i estetyki z długofalowym rozwojem społeczno-gospodarczym.
2. Planowanie przestrzenne powinno zdecydowanie więcej uwagi poświęcać problemowi komunikacji drogowej, gdyż błędy popełnione na etapie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego są w kolejnych fazach nie do naprawienia.
3. W projektowaniu drogowo-mostowym w dużo większym stopniu powinny być stosowane analizy wielokryterialne oraz wizualizacje komputerowe.
4. Obowiązkowe powinno być konsultowanie planów i projektów komunikacyjnych z ekologami krajobrazu na możliwie najwcześniejszym etapie.
5. Wiele zalet ma łączenie wymagań komunikacyjnych z potrzebami ochrony zabytków, przyrody i walorów wizualnych.
6. Niedoceniając strefy wizualnej w oznakowaniu dróg i ich otoczeniu, mści się

informacyjnym bałaganem oraz zaśmiecaniem krajobrazu.

7. Jednym z bardziej skutecznych narzędzi regulujących planowanie, projektowanie, realizację i eksploatację inwestycji drogowych jest system oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.
8. Wyniki badań interakcji i percepcji wzrokowej kierowców z drogą przebiegającą przez most, wnoszą nowe zalecenia do projektowania.
9. Budowa autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic oraz odpowiednie przekształcenie układu komunikacyjnego miast wpływa na poprawę ochrony środowiska w otoczeniu istniejącej sieci drogowej. Dlatego nie wolno dopuszczać do niekontrolowanego obudowywania nowo powstałych obwodnic.
10. W obszarach zabytkowych nawierzchnię należy utrzymywać i remontować ze szczególną dbałością i w zgodzie z wymogami konserwatorskimi.
11. Należy dążyć do jak najszybszego zakończenia procesu tworzenia Europejskiej Sieci Obszarów Chronionych Natura 2000.
12. Problematyka przejść dla zwierząt wymaga pogłębienia studiów i analiz w celu zwiększenia efektywności ich wykorzystania.
13. Przy projektowaniu ekranów akustycznych należy wpisywać je w krajobraz, dobierając również ich kolorystykę do charakteru terenów.
14. Metoda list kontrolnych jest przydatnym narzędziem w planowaniu i prowadzeniu prognoz wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz weryfikacji kompletności opracowań środowiskowych.
15. Trzeba udoskonalić metody badań poziomu hałasu w otoczeniu skrzyżowań drogowych oraz prognozowania klimatu akustycznego na etapie projektowania.
16. Obserwowanie i rozwój badań naukowych nad udoskonalaniem nowoczesnych technologii, takich jak recykling na zimno i na gorąco, nawierzchnie porowate, ciche, wykorzystanie materiałów odpadowych, zwiększa szansę na wdrożenie na większą skalę ekologicznych, bezpiecznych i ekonomicznych inwestycji drogowo-mostowych.
17. Skala koniecznych robót naprawczych oraz koszty usuwania osuwisk wymagają znacznie uważniejszego podejścia do poszczególnych etapów działań, z edukacją kadr włącznie.
18. Odpowiednie zorientowanie na drugą stronę procesu poprzez prowadzenie konsultacji społecznych, uzgodnień, negocjacji; zmiana podejścia z wroga na sprzymierzeńca, transparentna relacja partnerska, oparta na wzajemnym poszanowaniu stron procesu inwestycyjnego, umożliwia tłumienie wielu konfliktów.
19. System i urządzenia odwodnienia dróg powinny spełniać wymagania ochrony środowiska.
20. Pogłębionych badań i analiz wymaga zagadnienie wykorzystania nawierzchni asfaltowych jako źródła ciepła do ogrzewania obiektów w otoczeniu dróg.
21. Częste konflikty między drogowcami realizującymi inwestycje komunikacyjne a archeologami wymagają dalszego uregulowania i doprecyzowania zasad współdziałania obydwu stron.
22. Planowanie, projektowanie oraz realizacja inwestycji komunikacyjnych z zastosowaniem najnowocześniejszej techniki, harmonijnie wpisanych w otaczający krajobraz z poszanowaniem naturalnego środowiska, wpływa na uspokojenie ruchu i poprawę jego bezpieczeństwa.

Ochrona środowiska i estetyka w drogownictwie

Utworzono: czwartek, 12, maj 2016 11:07

- W okresie od pierwszej konferencji do roku ubiegłego na sieci drogowej w Polsce nastąpił szereg pozytywnych zmian - podsumował Władysław Rawski. - Długość autostrad wzrosła do 1556 km, a dróg ekspresowych do 1587 km. Na drogach krajowych wybudowano 150 obwodnic o łącznej długości 980 km. Do 2014 roku na drogach krajowych wybudowano też 2966 przejść dla zwierząt.

W ciągu trzech dni obrad prelegenci wygłosili 30 referatów w sześciu sesjach tematycznych. Tradycyjnie już dominowały tematy związane z ochroną środowiska, zwłaszcza hałasem i odwodnieniem, a także ekologicznymi materiałami budowlanymi. Nie zabrakło też referatów dotyczących estetyki konstrukcji mostowych.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z VII Międzynarodowej Konferencji „Ochrona Środowiska i Estetyka w Budownictwie Komunikacyjnym”, która odbyła się w dniach 27-29 kwietnia w Lublinie)