



Infrastruktura drogowa musi spełniać wiele wymagań: sprawności, minimalizacji oddziaływań na środowisko, kosztów, spełniania funkcji społeczno-gospodarczych itd. Jednym z najważniejszych kryteriów projektowania dróg jest jednak bezpieczeństwo, również w opracowaniach ochrony środowiska.

- Bezpieczeństwo ruchu nie jest do końca poważnie traktowane – powiedział prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca z Politechniki Krakowskiej podczas III Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej TRANSEIA „Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym”. – A nie powinno tak być.

- Nie chodzi tylko o przepisy – dodał prof. Gaca. – Prawo budowlane stanowi o tym, że należy budować zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, czyli jeśli posiadamy wiedzę, to nie jest najważniejsze, czy jest to ujęte w paragrafach.

Takie zapisy znajdują się również w kodeksie urbanistyczno-budowlanym, ale także w tzw. ustawie o ocenach oddziaływania na środowisko, czyli o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie z jednym z zapisów, karta informacyjna przedsięwzięcia powinna zawierać dane o wpływie planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dotyczy to co prawda tylko dróg w sieci TEN-T, ale czy w pozostałych przypadkach już się tej wiedzy nie powinno wykorzystywać? Ważny jest też zapis mówiący o wpływie przedsięwzięcia na ludność, w tym zdrowie i warunki życia. A to, zdaniem profesora Gacy, nie jest tylko zanieczyszczenie powietrza i hałas. Przy drodze mieszkają ludzie, są piesi, którzy muszą się przemieszczać. Troska o zdrowie i warunki życia to też jest aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- Projekt jest zawsze produktem, efektem wykorzystania przepisów, wiedzy i

Brd w parze z ochroną środowiska

Utworzono: czwartek, 21, grudzień 2017 10:47 Ilona Hałucha

procedur – powiedział prelegent. – Bardzo często okazuje się, że procedury kontrolne, które powinny być zorientowane na bezpieczeństwo ruchu, raczej koncentrują się na innych aspektach.

Dlatego ważna jest diagnoza - skąd się biorą błędy w projektowaniu. Są to oczywiście braki w przepisach lub w wiedzy projektantów, ale jednym z poważniejszych źródeł błędów jest koncentrowanie się na sprawach ekonomicznych, realizacyjnych i ochrony środowiska.

Brd vs. ochrona środowiska



Idealna byłaby sytuacja, w której te dwie dziedziny nie konkurowałyby ze sobą, ale wymagania każdej z nich byłyby spełniane. Często jednak tak nie jest.

- Na pewno pomogłoby udoskonalenie przepisów, wiedzy i wprowadzenie nowych narzędzi zarządzania bezpieczeństwem, zwłaszcza metod oceny oddziaływania dróg na bezpieczeństwo ruchu i audytu bezpieczeństwa ruchu – wyjaśnił prof. Gaca.

Czy zawsze działania na rzecz środowiska będą niekorzystnie wpływać na brd? Absolutnie nie, jest wiele takich, które poprawiają bezpieczeństwo. Na przykład, oddalenie dróg szybkiego ruchu od skupisk ludzkich korzystnie wpływa na eliminację konfliktów z ruchem pieszych, budowa ogrodzeń, przepustów i przejść dla zwierząt eliminuje liczbę zdarzeń z udziałem dzikich zwierząt, ograniczanie emisji spalin i hałasu poprzez płynny przebieg drogi i ograniczanie jej pochyleń korzystnie wpływa na jednorodność geometryczną drogi i dobrą widoczność.

Są też i negatywne: omijanie obszarów „wrażliwych” może skutkować wydłużeniem drogi, a stosowanie urządzeń ochronnych może ograniczać widoczność.

- Oceny wpływu drogi na bezpieczeństwo, mimo że formalnie obowiązuje tylko na sieci TEN-T, to powinna być szerzej stosowana – wyjaśnił prof. Gaca. – Ten zapis osłabia znaczenie tego kryterium w fazie planowania.

Brd w parze z ochroną środowiska

Utworzono: czwartek, 21, grudzień 2017 10:47 Ilona Hałucha

Zdaniem prof. Gacy audyt bezpieczeństwa jest często zbyt późno prowadzony, dlatego jego wnioski są odrzucane. Zbyt wąskie jest też stosowanie go tylko w przypadku dróg w sieci TEN-T. A przecież bezpieczeństwo powinno być traktowane jako kryterium równie ważne jak inne przy wyborze wariantu projektowanej drogi.

Ilona Hałucha

(na podstawie wystąpienia prof. dr hab. inż. Stanisława Gacy podczas III Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej TRANSEIA „Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym”)

III Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna TRANSEIA
"Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym"

