

Autostrada - hałaśliwy sąsiad

Utworzono: wtorek, 16, październik 2018 12:44



W połowie 2016 roku oddano odcinek autostrady A1 między Strykowem a Tuszyń. Badania hałasu wykazały, że dopuszczalny poziom dźwięków został przekroczony w porze nocnej w pięciu miejscach. O skali problemu świadczy blisko 1300 skarg, zgłoszonych przez mieszkańców do organów ochrony środowiska oraz oddziału GDDKiA w Łodzi.

Najwyższa Izba Kontroli, ze względu na bardzo ważny społecznie problem dużej uciążliwości hałasu generowanego przez pojazdy na odcinku Stryków - Tuszyń autostrady A1, przeprowadziła kontrolę w łódzkim oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad skuteczności ochrony mieszkańców przed hałasem.

NIK zleciła wyspecjalizowanej jednostce państwowej - Instytutowi Ochrony Środowiska-Państwowemu Instytutowi Badawczemu - wykonanie akredytowanych pomiarów emisji dźwięku do środowiska w porze dnia oraz w porze nocy wraz ze wskazaniem występujących przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku.

W wyniku kontroli, na zbadanym odcinku autostrady A1 Stryków - Tuszyń stwierdzono w 5 spośród 14 badanych miejsc, przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów dźwięków w porze nocnej. Pomiary dokonane przez Instytut wykazały przekroczenia dopuszczalnego normą poziomu 56 dB o 0,3 dB do 2,3 dB. Wskazania powyżej poziomu dopuszczalnego odnotowano w następujących lokalizacjach:

- Natolin - przekroczenie o 2,3 dB (najwyższe stwierdzone podczas pomiarów),
- Łódź ul. Feliksińska - o 1,8 dB,
- Łódź ul. Giemzowska - o 1,2 dB,
- Wola Rakowa ul. Główna - o 0,3 dB,
- Łódź ul. Malownicza - o 0,7 dB.

Wyniki kontroli wykazały, że podejmowane dotychczas przez GDDKiA Oddział w

Autostrada - hałaśliwy sąsiad

Utworzono: wtorek, 16, październik 2018 12:44

Łodzi działania na rzecz ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasu generowanego przez pojazdy poruszające się po autostradzie, nie przyniosły oczekiwanej poprawy na obszarach podlegających ochronie akustycznej.

Wyniki kontroli wykazały również rozbieżności w wynikach analizy porealizacyjnej, sporządzonej na zlecenie GDDKiA Oddział w Łodzi oraz opinii Instytutu Ochrony Środowiska-Państwowego Instytutu Badawczego sporządzonej na zlecenie NIK. Rozbieżności te dotyczyły opracowanego modelu akustycznego, a także skuteczności zastosowanych urządzeń zabezpieczających. Zdaniem NIK rozbieżności te powinny skłonić zarządcę drogi do zwrócenia się do wykonawcy analizy porealizacyjnej o ustosunkowanie się do wyników badań Instytutu oraz do rozważenia podjęcia działań, które będą wypełniać dyspozycję decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych w zakresie zastosowania odpowiednich środków ochrony w związku ze stwierdzeniem przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu.

Przeprowadzone - na zlecenie NIK - przez Instytut Ochrony Środowiska-Państwowy Instytut Badawczy (dalej IOŚ PIB/Instytut) badania prawidłowości zabezpieczenia przed nadmiernym hałasem emitowanym przez pojazdy poruszające się po autostradzie A1 wskazały, że przyjęty w analizie porealizacyjnej, zleconej przez GDDKiA Oddział w Łodzi, model akustyczny dla badanego odcinka autostrady A1 nie jest spójny z wynikami wykonanych pomiarów hałasu w środowisku. W opinii Instytutu w analizie porealizacyjnej nie przedstawiono również propozycji odpowiednich działań ochronnych w tych punktach pomiarowych, w których stwierdzono występowanie przekroczenia wartości poziomów dopuszczalnych oraz zastosowanie przez zarządcę drogi niewystarczających środków minimalizujących hałas w środowisku.

W ocenie NIK, w wyniku powyższych rozbieżności, działania zapobiegawcze oraz ochronne zaproponowane, w zleconej przez GDDKiA Oddział w Łodzi analizie porealizacyjnej, nie pozwolą na wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnych norm ochrony przed hałasem.

Źródło: NIK