



„Godzimy się na hałas, ale chcemy mieć pewność, że nie szkodzi, nie spowoduje uszczerbku na zdrowiu, a ryzyko wynikające z nadmiernego hałasu jest pod stałą kontrolą” - stwierdził dr hab. Janusz Kompała, kierownik Laboratorium Akustyki Technicznej w Zakładzie Akustyki Technicznej, Techniki Laserowej i Radiometrii GIG. Nie bez przyczyny przytaczamy słowa cytowane w majowym materiale pt. „Warunkowa akceptacja hałasu”. Podstawą tego stwierdzenia jest prawidłowość w ludzkich zachowaniach, jaką opisał brytyjski prawnik sir Frank Layfield. Otóż, zauważył on, że ludzie nie akceptują ryzyka, ale je tolerują, by wyciągnąć określone korzyści pod warunkiem i w świadomości tego, że ryzyko jest właściwie kontrolowane.

Jak ma się to do ekranowania dróg, o którym piszemy w czerwcowym wywiadzie z dr. inż. Tadeuszem Wszołkiem z Katedry Mechaniki i Wibroakustyki Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie? „Kiedy ekran chroni skutecznie?” to materiał publikowany 2 i 3 czerwca br. Społeczności miast i miejskich osiedli, osad i wsi położonych wzdłuż dróg mają świadomość braku możliwości uniknięcia uciążliwości rozwoju cywilizacyjnego, dlatego domagają się łagodzenia ich skutków, a więc ochrony przeciwhałasowej. Ekranowanie dróg stało się już nagminnym zjawiskiem. Ale nie tylko osoby narażone na hałas komunikacyjny upatrują ekrany akustyczne jako jedyne skuteczne lekarstwo. Również istniejące przepisy prawne i ich wprost interpretowane zapisy powodują, że ekrany stały się najpowszechniej stosowanym antidotum na drogowy hałas. Tymczasem okazuje się, że wiele z tych osłon stojących wzdłuż dróg jest tylko pozornym zabezpieczeniem bądź osłoną jedynie w minimalnym stopniu stanowiącą barierę dla rozprzestrzeniającego się dokuczliwego dźwięku. Jak więc racjonalnie wyważyć potrzeby montowania ekranów, by spełniły one swoją funkcję? - polecamy lekturę tego wywiadu.

Warto zwrócić uwagę, że istnieją też rozwiązania, które dużo niższym kosztem

przynoszą zdecydowanie lepsze efekty w „wyciszaniu” dróg. Z pomocą idą coraz doskonalsze technologie asfaltowe, proponujące tzw. ciche nawierzchnie. Ale skutecznych rozwiązań dostarcza też inżynieria ruchu, m.in. wprowadzając metody uspokojenia ruchu. W tej dziedzinie można też rozpatrywać ronda. Jako skrzyżowania mogą stanowić jeden z ważniejszych sposobów związanych z ochroną przed hałasem w obszarach z bliską zabudową mieszkalną. „Badania wpływu rond na redukcję hałasu” to materiał, który publikujemy 7, 8 i 9 czerwca br.



W czerwcowej publicystyce zapraszamy również do lektury materiałów poświęconych minimalizowaniu jeszcze innego cywilizacyjnego zagrożenia, a wywołanego emisją CO₂. „Estoński program ograniczeń dwutlenku węgla” (publikacja 16 czerwca br.) to artykuł opisujący badania wykonane - na zlecenie estońskiego rządu i Estońskiej Komisji Zrównoważonego Rozwoju - przez Sztokholmski Instytut Ochrony Środowiska. Celem tych badań było dokonanie przeglądu obecnych i przyszłych trendów w transporcie w perspektywie do 2020 roku oraz przedstawienie rządowi Estonii rekomendacji służących redukcji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. W politykach państw europejskich redukcja gazów cieplarnianych stała się poważnym wyzwaniem. W te polityki wpisują się działania miast. Aglomeracje są bowiem ośrodkami gospodarczymi generującymi ogromne ilości szkodliwych emisji. Europejskim wzorem przeciwdziałania temu negatywnemu zjawiskowi jest Hamburg. Czym zasłużył sobie na tytuł „European Green Capital 2011” - o tym w artykule publikowanym 6 czerwca pt. „Zielony Hamburg - zrównoważony transport”.

Agnieszka Serbeńska

redaktor naczelna edroga.pl