Aktualne problemy związane z hałasem drogowym cz. I

Utworzono: poniedziałek, 12, wrzesień 2011 08:18 Janusz Bohatkiewicz, Sebastian Biernacki



Dotychczasowe doświadczenia związane z procesem inwestycyjnym wskazują, że jednym z większych problemów w zakresie ochrony środowiska w otoczeniu dróg jest hałas drogowy. Powszechnie w środowisku drogowym uznaje się, że problem ten spowodowany jest zbyt restrykcyjnymi wartościami dopuszczalnego poziomu hałasu normowanego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. [9]. Wartości dopuszczalne hałasu w rzeczywistości stanowią znaczący problem, ale nie jedyny [12]. Problemy te w znacznej części wpływają na skuteczną i uzasadnioną ochronę przed hałasem.

W artykule przedstawiono problemy wpływające na prawidłowe podejście do problematyki hałasu drogowego. Jednocześnie podano ogólne propozycje zmian, jakie w opinii autorów powinny nastąpić w najbliższym czasie.

Problemy związane z hałasem drogowym

Problemy ochrony przed hałasem w praktyce dotyczą wszystkich rodzajów dróg i ich zarządców. Do głównych grup problemów związanych z hałasem drogowym należy zaliczyć:
a) Brak odpowiednich przepisów związanych z planowaniem przestrzennym i często niekontrolowanym (akustycznie) obudowywaniem dróg pomimo coraz szerszej znajomości problemów na podstawie np. zrealizowanych map akustycznych i programów ochrony przed hałasem dla dużych miast i najbardziej obciążonych ruchem odcinków zamiejskich dróg.
b) Brak w obowiązujących przepisach zróżnicowania pod względem wartości wskaźników hałasu stosowanych w przygotowaniu inwestycji i ocenie istniejących obiektów oraz wskaźnikach stosowanych przy realizacji map akustycznych oraz programów ochrony przed hałasem drogowym.

Phoca PDF

c) Trudne do spełnienia wartości dopuszczalne hałasu na granicy pasa drogowego – w praktyce mało realne do spełnienia dla większości istniejących dróg bez zastosowania dodatkowych, często bardzo kosztownych i mało skutecznych zabezpieczeń.
d) Brak realnych i precyzyjnych przepisów prawa dotyczących m.in.:
- narzucenia i kontroli dopuszczalnych wartości emisji hałasu dla poszczególnych rodzajów pojazdów,
- kwalifikacji terenu z punktu widzenia ochrony akustycznej (np. definicje funkcji terenu w powiązaniu z miejscowymi planami zagospodarowania terenu),
- szczegółowości zapisów decyzji środowiskowych w uzależnieniu od stadium dokumentacji projektowej – konieczna jest możliwość uwzględniania dwuetapowego procesu wykonywania raportów o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie ochrony akustycznej,
- konieczności wykonywania analiz ekonomicznych dla rozwiązań chroniących przed hałasem, a w szczególnych przypadkach wariantowanie tych urządzeń,
- stosowania zapisów o obszarach ograniczonego użytkowania przy drogach, które w praktyce stanowią duże źródło problemów formalnych, finansowych i społecznych, a w wielu sytuacjach są nierealnym do zastosowania rozwiązaniem,
- jednolitego w skali wszystkich zarządców dróg podejścia do urządzeń ochronnych w programach ochrony środowiska przed hałasem – stosowanie pojedynczego wskaźnika zagrożenia („m”) nie daje możliwości precyzyjnego, hierarchicznego i wielokryterialnego rozwiązywania problemów długoterminowej polityki walki z hałasem,
- możliwości stosowania i wykonywania zabezpieczeń akustycznych w granicach posesji (jako np. ogrodzenia o funkcjach zabezpieczających akustycznie posesję i obiekt) poza granicami pasa drogowego – dopuszczenie takich rozwiązań umożliwiłoby efektywne akustycznie i ekonomicznie rozwiązywanie problemów ochrony przed hałasem dla zabudowy indywidualnej (rozproszonej), a dodatkowo możliwość przekazania praw własności tego typu zabezpieczeń mogłoby spowodować również rozwiązanie problemu z utrzymaniem tych zabezpieczeń,
- dopuszczenia możliwości zastosowania zabezpieczeń akustycznych typu ekran akustyczny po zabezpieczeniu niezbędnego terenu, dopiero na etapie eksploatacji obiektu drogowego ze względu na duży stopień niepewności prognoz (wpływ innych realizowanych inwestycji, np. przebudowa istniejącej drogi i jednoczesne uruchomienie w niedalekiej przyszłości autostrady lub drogi ekspresowej lub obwodnicy) – z uwagi na odpowiednią skuteczność i koszty rozwiązania,
- dopuszczenia możliwości stosowania zabezpieczeń (np. wymiana okien o zwiększonej izolacyjności akustycznej) bezpośrednio w budynkach chronionych akustycznie w przypadku braku możliwości stosowania innych zabezpieczeń – głównie w warunkach miejskich,
- dopuszczenia możliwości planowego etapowania realizacji urządzeń ochronnych w czasie (z punktu widzenia efektywności akustycznej i ekonomicznej rozwiązań),
- dopuszczenia możliwości zmian w sposobie ochrony (również stosowanych materiałów – np. zamiana ekranów nieprzeźroczystych na przeźroczyste w określonych warunkach) w okresie budowy i późniejszej eksploatacji – w wyniku zmian sposobu zagospodarowania i wykorzystywania terenu i/lub obiektu, protestów społecznych itp.,

Phoca PDF

- dopuszczenia możliwości nie stosowania zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych w wyniku uzasadnionych protestów społecznych – w takich przypadkach konieczne powinno być rozważenie innych sposobów i metod ochrony przed hałasem drogowym (w tym wymiany stolarki okiennej lub innych sposobów związanych bezpośrednio z chronionym obiektem).
e) Brak jednolitych procedur i krajowych metodyk związanych z prognozowaniem hałasu i specyficznych danych związanych z prognozami ruchu drogowego (podział natężeń ruchu w okresie doby, udziały pojazdów ciężkich w różnych okresach doby itp.), oraz innych zaleceń związanych prognozami hałasu drogowego – np. brak zaleceń do analiz związanych ze zmianami parku samochodowego w przyszłych latach związane z wprowadzeniem do ruchu pojazdów hybrydowych i elektrycznych [3], brak aktualizacji dotychczas stosowanych opracowań [2] oraz istniejących przepisów techniczno-budowlanych (mocno zdeaktualizowanych w stosunku do dzisiejszej wiedzy i możliwości technicznych), głównie rozporządzenie [6].
f) Brak jednolitych dla wszystkich zarządców dróg obowiązujących procedur, systemowego podejścia oraz kryteriów stosowania zabezpieczeń akustycznych (różnicujących sposób zabezpieczeń od charakteru terenu, np. ulice w mieście) w tym głównie ekranów akustycznych związanych z:
- efektywnością akustyczną i ekonomiczną (w tym eliminacja przypadków w których wartość zabezpieczeń jest wyższa niż obiektów lub terenów chronionych),
- względami konstrukcyjnymi i materiałowymi (np. w przypadku ekranów akustycznych – obciążenia, parcie wiatru, warunki gruntowo-wodne, kolizje z istniejącym uzbrojeniem, stosowane materiały itp.),
- względami krajobrazowymi, estetycznymi i kompozycyjnymi,
- utrzymaniem w okresie eksploatacji (w tym kosztami remontów, napraw itd.),
- bezpieczeństwem ruchu drogowego i użytkowników zarówno w okresie budowy, jak i eksploatacji,
- warunkami dotyczącymi użytkowników i mieszkańców przebywających w bezpośrednim sąsiedztwie drogi i urządzeń ochronnych (zachowanie widoku, odpowiednia przewietrzalność terenu i nasłonecznienie itp.).

dr inż. Janusz Bohatkiewicz
mgr inż. Sebastian Biernacki
EKKOM Sp. z o.o.

Literatura:
1. Bohatkiewicz J.: Metody ograniczania hałasu. Portal drogowy edroga.pl, 30 marca 2007 r.
2. Bohatkiewicz J.(red. nauk.): Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa-Kraków, 2008.
3. Bohatkiewicz J.: Badania wpływu zmian parku samochodowego na poziom emisji hałasu drogowego. V Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej”. Zamość, wrzesień 2011 r.
4. Bohatkiewicz J., Biernacki S.: Badania wpływu rond na redukcję hałasu cz.1-3. Portal drogowy edroga.pl. 7 czerwca 2011 r.
5. Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002

Phoca PDF

r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. L 189 z dnia 18.07.2002 r.).
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
7. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498 z późn. zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych, oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. Nr 1, poz. 8).
9. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826).
10. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L (DWN) (Dz. U. Nr 215, poz. 1414).

Phoca PDF