



Na pojawiające się obecnie pytanie o to, ile w Polsce zostanie wybudowanych ekranów akustycznych, odpowiedź nasuwa się taka: tyle, ile mierzy sieć dróg w kraju. Dlaczego? Właśnie, tu tkwi problem, który już dotknął wielu zarządców dróg, a na pewno wkrótce żadnego z nich nie oszczędzi. Chodzi o ochronę przed hałasem i wynikający z tego obowiązek tworzenia dla niej programów. A co to oznacza? Głównie budowę ekranów.

Samo społeczeństwo jest podzielone w opiniach na temat budowy ekranów. Z jednej strony mieszkańcy domów przy drogach domagają się ekranów widząc w nich ratunek na dokuczliwy hałas. Z drugiej strony – gdy dochodzi do budowy ekranów podnosi się larum, że tafle ścian przesłaniają domy, odbierają światło i odcinają od połączeń komunikacyjnych. Drogowcy, w gestii których leży sprawa budowy ekranów, nie są przeciwnikami takich inwestycji. Ale na pewno są przeciwnikami takiego podejścia do problemu ochrony przed hałasem, które uznaje ich budowę w każdym miejscu i w nadmiarze, bez szczegółowej analizy efektywności ich zastosowań w danym miejscu i w określonych warunkach.

Jak więc podchodzić do spraw ekranów akustycznych, by nie było sytuacji, takiej jak na przykład z pewnym remontem odcinka drogi wojewódzkiej w strefie podmiejskiej, którego koszt wynosił 20 mln zł, za to budowa ekranów na tym ciągu aż 40 mln zł. I taka jest współczesna rzeczywistość inwestycji drogowych. Ludzie mieszkają przy drogach. Żądają więc tego, co im się należy. Jest jednak szereg argumentów, którymi można powstrzymać ten napór roszczeń.

Przede wszystkim ekran buduje się po to, by chronił przed hałasem. Mamy w kraju przypadki, kiedy ekran nie dość, że nie spełnia swojej funkcji, to wręcz pogarsza sytuację, potęgując poczucie dyskomfortu u osób żyjących w bezpośrednim sąsiedztwie dróg. Na przykład ekrany zakłócają cyrkulację powietrza. - Jest to

bowiem typowa bariera, która może spowodować skumulowanie zanieczyszczeń powietrza w przyległych domach. Mało tego, zamiast obniżenia poziomu hałasu uzyskuje się właśnie jego podwyższenie. Dlaczego? Uwzględniając potrzeby komunikacyjne mieszkańców posesji przerywa się ciąg ściany ekranów dając dostęp do zjazdów. A każdy taki otwór może powodować zwiększenie poziomu hałasu poprzez np. efekty związane z załamaniem fal dźwiękowych na krawędziach konstrukcji oraz towarzyszącej temu istotnej zmianie ciśnienia akustycznego w szczególnym miejscu jakim jest otwór w ekranie. Chyba że na odcinkach zjazdów zastosuje się rozwiązanie stanowiące jednocześnie ekran i bramę – tłumaczy dr inż. Janusz Bohatkiewicz, prezes Zarządu Biura Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. Tyle że taką bramę o znacznej wadze (w przypadku najprostszych i najtańszych konstrukcji) należy na czas wjazdu i wyjazdu otwierać i zamykać. Coś za coś...

Czy stosowanie ekranów w mieście rzeczywiście pomaga, czy jest swego rodzaju kosztownym pozorem poprawy sytuacji? - Jeśli się przeanalizuje przebieg fali dźwiękowej od pojazdu poprzez krawędź górną ekranu, to okazuje się, że często lokatorzy mieszkań powyżej pierwszego piętra nie mają już żadnej ochrony. Ekran w wielu sytuacjach chroni zaledwie parter lub najniższe kondygnacje. A ile kosztuje taka ochrona? Miliony złotych za zaledwie kilometrowy odcinek ekranów – odpowiada dr Janusz Bohatkiewicz.

Taka jest też cena kuriozalnych rozwiązań, jak na przykład ekranu osłaniającego parterowy dom stojący przy ulicy. Za to jaką korzyść z niego mają mieszkańcy wielopiętrowego bloku stojącego tuż za tym domem?

Zachodzi też pytanie: po co stosować ekran od ruchu drogowego odbywającego się na ulicy o znacznym natężeniu, jeśli w tym samym czasie po drugiej stronie ekranu odbywa się ruch na innych ulicach – wewnętrznych, osiedlowych?

Jedną z zasad w projektowaniu ekranów jest ta, że im dalej lokuje się je od drogi tym proporcjonalnie muszą być one wyższe, by uzyskać właściwą strefę tzw. cienia akustycznego. Dlatego projektując i budując ekrany z reguły szuka się dla nich miejsca jak najbliżej drogi.

- Jest jednak druga, negatywna tego strona. Ekrany to konstrukcje ze stalowymi podporami. W sytuacji wypadku potęgują więc ich ciężkość. W zderzeniu z taką przeszkodą kierujący i pasażerowie samochodu mają małe szanse na przeżycie – zaznacza dr Bohatkiewicz.

Innym aspektem związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest nadmiar ekranów w ciągach miejskich ulic, a przede wszystkim ich lokalizowanie w miejscach, gdzie ograniczają kierowcom widoczność oraz zawężają pole widzenia. Mało tego, ekrany instaluje się nie tylko na zewnętrznych liniach pasa drogi, ale również w pasach rozdzielających. Tak powstają wąskie tunele. - Wywołują one w kierujących pojazdami odczucie klaustrofobii. Wskutek tego kierowcy automatycznie starają się odsunąć od przeszkody, czyli zbliżając się ku środkowi jezdni lub sąsiedniego pasa stwarzają niebezpieczne sytuacje w ruchu. Niestety, nie ma na

Racje ekranowania dróg

Utworzono: czwartek, 27, sierpień 2009 08:47 Agnieszka Serbeńska

razie żadnych badań wskazujących czy i o ile wzrasta liczba wypadków z powodu klaustrofobicznych lęków kierowców poruszających się takimi ekranowymi tunelami – zauważa dr Bohatkiewicz.

Jakie stosować rozwiązania, by efektywnie chronić przed hałasem? Jaki jest dobry ekran?

- Na przykład, taki jaki zalecamy w programach ochrony przed hałasem dla miast i osad położonych wzdłuż podmiejskich odcinków dróg. Jeśli inwestor dysponuje przestrzenią w pasie drogi i odpowiednimi środkami to najlepsze są wały ziemne. Są one masywne, więc dobrze tłumią hałas, są ponadto łatwe w utrzymaniu. W przeciwieństwie do ekranów o charakterze ściany nie są atrakcyjnym polem dla działań wandalów i graficiarzy. A przede wszystkim wały ziemne są zdecydowanie bezpieczniejsze w sytuacjach zdarzeń drogowych. I takie rozwiązania mają rzeczywiście sens – podkreśla dr Janusz Bohatkiewicz.

Powstrzymanie procesu zabudowywania polskich dróg ekranami nie zależy wyłącznie od drogowców. Znaczenie ma tu bowiem sposób zagospodarowanie otoczenia drogi. Już można dostrzec zmiany w podejściu architektów i urbanistów do kształtowania przestrzeni i odpowiedniego jej wykorzystania. Na przykład poprzez planowanie i budowę wielopoziomowych garaży czy galerii handlowych pomiędzy drogą a budynkami mieszkalnymi. Odizolowuje się w ten sposób zabudowę osiedlową od bezpośredniego oddziaływania hałasu komunikacyjnego.

Agnieszka Serbeńska

