

Zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu jeszcze nie rozwiązuje problemu

Utworzono: wtorek, 16, październik 2012 08:32 Agnieszka Serbeńska



Amerykańskie Towarzystwo

Akustyczne podaje, że od 1950 roku dobową ekspozycję na hałas podwaja się co dziesięć lat. - O czym to świadczy? O niedostrzeganiu skali problemu hałasu i nieprzywiązywaniu do niego dostatecznej wagi - zastrzega prof. Zbigniew Engel z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. A właśnie nadmierny hałas jest najwcześniej rozpoznany zagrożeniem środowiska. Już w starożytności zdawano sobie sprawę z jego szkodliwych skutków dla ludzkiego zdrowia. - W XXI wieku to zagrożenie środowiska stało się najpoważniejszym - zaznacza profesor.

W Europie na uciążliwy hałas narażony jest co siódmy mieszkaniec kontynentu. W Polsce uciążliwości hałasu odczuwa co trzeci mieszkaniec kraju; hałas na poziomie około 60 dB doskwiera blisko 12 mln. osób, co stanowi 33 procent ogółu mieszkańców. Łączna powierzchnia Polski poddana oddziaływaniu hałasu sięga 66 tys. km kwadratowych, co stanowi 21 procent obszaru państwa. Obecnie 13 procent ludności Polski cierpi na różnego rodzaju schorzenia wywołane oddziaływaniem hałasu.

Zasadniczymi generatorami hałasu jest transport drogowy, a w następnej kolejności transport lotniczy. W przypadku transportu drogowego zjawisko nadmiernego hałasu determinowane jest dynamicznym rozwojem motoryzacji. Jeszcze w 1990 roku na tysiąc mieszkańców Polski przypadało 138 samochodów, dziesięć lat później ta liczba już się prawie podwoiła, a w 2011 roku przekroczyliśmy liczbę 500 pojazdów w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców. Te dane zbliżone są do wyników państw Europy Zachodniej. Niestety, z drugiej strony Polska odbiega od kontynentalnych standardów pod względem liczby kilometrów dobrych dróg w stosunku do liczby pojazdów. Drogi w złym stanie technicznym są jednym z istotnych źródeł wzmożonego hałasu komunikacyjnego. Poza tym jako główne przyczyny występowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku prof. Jan

Zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu jeszcze nie rozwiązuje problemu

Utworzono: wtorek, 16, październik 2012 08:32 Agnieszka Serbeńska

Adamczyk z AGH w Krakowie wymienia: prędkość (powyżej 50km/h), lokalizację terenów mieszkalnych w pobliżu dróg o znacznym natężeniu ruchu, duże natężenie ruchu samochodowego, zwartą zabudowę miast i niskie przepustowości ulic, brak płynności ruchu oraz zły stan techniczny pojazdów.

Czy przy obecnych uwarunkowaniach prawnych można rozwiązać problem uciążliwości hałasu drogowego w aglomeracjach i poza miastami? Na to pytanie poszukiwali odpowiedzi uczestnicy panelu dyskusyjnego w trakcie [I Konferencji ochrony środowiska przed hałasem komunikacyjnym TRANSNOISE 2012](#), która miała miejsce w dniach 3-5 października w Zakopanem.

W walce z hałasem jedną z podstawowych metod jest budowa ekranów akustycznych. W tym przypadku prof. Zbigniew Engel nie ma wątpliwości, że są one skutecznym rozwiązaniem. – Ale stosowane z rozsądkiem. Nie tam, gdzie na siłę się tego domagają ludzie – podkreśla profesor. Właśnie naciski społeczności, a za tym idąca spolegliwość zarządców dróg i lokalnych władz oraz ich zapobiegliwość na wyrost jest jedną z przyczyn nadmiernego obudowania naszych dróg ekranami. Stąd ekrany wyrosły nawet w tych miejscach, gdzie trudno dopatrzeć się racjonalnych przesłanek ich zastosowania, szczególnie na ciągach nowobudowanych tras zamiejskich. Przy tym, przede wszystkim w miastach, biją one rekordy wysokości. Prof. Z. Engel nazwał to zjawisko wprost: ekranomanią. – Komu może służyć ekran postawiony, żeby postawić? Zapomina się o jeszcze jednej istotnej sprawie. Otóż hałas emitowany przez ruch samochodów w wielu przypadkach może emitować, co już doświadczalnie stwierdzono, hałas niskich częstotliwości, który jest wtórnym zagrożeniem – zaznacza prof. Z. Engel. – Ekran może więc przyczynić się do pogorszenia sytuacji w środowisku. Ale nie mówimy tu wyłącznie o hałasie, dochodzi bowiem zanieczyszczenie środowiska spalinami – dodaje profesor.

Z początkiem października minister środowiska podpisał nowe rozporządzenie wprowadzające podwyższone dopuszczalne poziomy hałasu. Zmiana była motywowana potrzebą złagodzenia naszych przepisów, które w powszechnej opinii uznawane były za bardziej restrykcyjne w stosunku do tych przyjętych w innych państwach Europy. Prof. Zbigniew Engel zastrzega, że takie postrzeganie dotychczas obowiązujących u nas norm jest mylne. Podkreśla, że na pewno nie były one nieporównywalnie ostrzejsze. Do wprowadzonych zmian podchodzi więc sceptycznie. Ubolewa, że w konsultacjach przepisów podnoszących poziomy hałasu nie zasięgnięto opinii akustyków. Profesor przypomina, że w perspektywie najbliższego dziesięciolecia Światowa Organizacja Zdrowia stawia na obniżenie dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocnej nawet do 40 dB. - Hałas pozostanie złą sprawą XXI wieku. Trzeba więc robić wszystko, aby go ograniczyć. Zmiana poprzez podwyższanie dopuszczalnych wartości poziomów hałasu jest drogą do nikąd. Tylko radykalne, kompleksowe i wszechstronne działania mogą poprawić klimat akustyczny w Polsce – podkreśla prof. Z. Engel.

W rozwiązywaniu problemu zagrożenia hałasem prof. Zbigniew Engel opowiada się za pełniejszym wykorzystywaniem innych dostępnych i racjonalniejszych metod. Na pewno alternatywą dla typowych osłon przeciwhałasowych są ekrany

Zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu jeszcze nie rozwiązuje problemu

Utworzono: wtorek, 16, październik 2012 08:32 Agnieszka Serbeńska

wykorzystujące krzewy i pnącza zieleni. Przy tym są one estetyczne, podnoszą walory otoczenia dróg. Oczywiście wymagają one przestrzeni, by spełniły właściwie swoją funkcję. Ochroną dla mieszkańców są też dźwiękoszczelne okna. Co prawda barierą w ich szerszym wykorzystaniu jest brak przepisów prawnych nakazujących ich stosowanie. Zdaniem profesora istota tego problemu tkwi w mierzeniu poziomu ciśnienia akustycznego na elewacjach budynków a nie we wnętrzach mieszkań. Tu więc dostrzega konieczność weryfikacji podejścia. – Ponadto zapominamy o metodach organizacyjno-prawno-administracyjnych. Na przykład ograniczanie ze względu na hałas prędkości jazdy w porach nocnych. W Niemczech, Austrii, Szwajcarii są one wykorzystywane jako przepisy administracyjne – podkreśla profesor.

Dobłą alternatywą dla ekranów są ciche nawierzchnie. - Istnieją pewne zapisy w wymaganiach technicznych, dysponujemy technologicznymi rozwiązaniami. Są więc już podstawy. Jednak ciche nawierzchnie są stosunkowo innowacyjnymi i nowatorskimi rozwiązaniami. Dlatego to od decyzji inwestora i projektanta zależy czy zostaną zastosowane jako alternatywa dla ekranów – zauważa prof. Dariusz Sybilski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

- Najważniejsze jednak działania mieszczą się w zakresie architektoniczno-urbanistycznym - podkreśla profesor Z. Engel. W zasadzie działania urbanistów i planistów komunikacyjnych w żaden sposób się nie zazębiają. Brakuje jakiegokolwiek synchronizacji pomiędzy rozwojem obszarów zabudowy a planowaniem dróg. Mało tego, jak zwraca uwagę dr Paweł Mickiewicz – dyrektor Departamentu Środowiska GDDKiA, proces przygotowania inwestycji drogowej, obejmujący oceny środowiskowe i wymagający uzyskania szeregu decyzji, rozciąga się w latach, a tymczasem w obszarze projektowanej drogi żywiołowo rozrasta się zabudowa mieszkalna. Drogowcy zatem stają przed faktem dokonanym, czyli muszą zapewnić ochronę domostw i ich mieszkańców przed hałasem komunikacyjnym przekraczającym dopuszczalne normy w obszarze tak powstałej zabudowy.

Czy urbaniści i architekci posiadają wiedzę o hałasie komunikacyjnym i czy mają świadomość tego, jak ograniczać zagrożenie hałasem poprzez właściwe lokalizacje obiektów budowlanych i znajdujących się w nich lokali w zależności od ich funkcji? - Różnica w poziomie hałasu po stronie budynku sąsiadującej z drogą a jego drugą stroną sięga 10-14 dB. Warunki mieszkania z drugiej strony są więc zupełnie inne, zatem to architekt powinien inwestorowi obiektu uświadamiać ten aspekt. Tymczasem tego zagadnienia w ogóle się nie porusza – podkreśla prof. Marian Tracz z Politechniki Krakowskiej. - Obudowa dróg ekranami osiągnęła w Polsce bezprecedensową skalę. Czegoś takiego nie ma w innych państwach Europy. Ale tam nikt nie buduje mieszkaniówki wzdłuż autostrad i tras szybkiego ruchu. U nas panuje całkowity liberalizm w lokowaniu zabudowy mieszkalnej – podkreśla prof. M. Tracz.

Kwestią kluczową staje się zintegrowanie planowania przestrzennego z wymaganiami, których celem jest uzyskanie poprawy klimatu akustycznego. - Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jako bazę

Zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu jeszcze nie rozwiązuje problemu

Utworzono: wtorek, 16, październik 2012 08:32 Agnieszka Serbeńska

powinny wykorzystywać istniejące pomiary uciążliwości akustycznych linii kolejowych i dróg krajowych. Tę właśnie bazę należałoby brać pod uwagę w kształtowaniu polityki przestrzennej gmin. Dopiero później poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego umiejętnie zarządzać przestrzenią dla ochrony akustycznej mieszkańców - podkreśla Ewa Makosz, dyrektor Biura Ochrony Środowiska PKP PLK SA. Równocześnie zauważa, że ważną kwestią jest możliwość prowadzenia analiz akustycznych z uwzględnieniem kosztów opcjonalnych rozwiązań ochrony przed hałasem, pokazujących nakłady na rozwiązania alternatywne oraz relacje kosztów w stosunku do realizacji ekranów i ich eksploatacji w okresie technicznego życia. - Takie analizy mogłyby dać interesujące wyniki - zauważa Ewa Makosz.

- Koniecznym byłoby to, by odejść od chronienia pasa drogowego i przejść do chronienia obiektów - postuluje Grzegorz Stech, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie. - Chodzi o możliwości finansowe. Tańsze w przypadku inwestora byłoby chronienie powiedzmy jednego budynku w odległości 150 m od drogi. Zamiast postawienia 300 metrów ekranu zdecydowanie opłacalniejsze będzie obudowanie go na przykład murem czy obsadzenie roślinnością. Ale w tej chwili takie rozwiązanie jest niemożliwe, bo nie możemy ponosić nakładów na gruntach poza pasem drogowym - mówi dyrektor.



- Co daje nam podniesienie limitów, tak jak dokonał tego minister środowiska? Otóż przyniesie średnie zmniejszenie kosztów budowy ekranów o 25 procent oraz zmniejszenie ilości budowanych ekranów o około 30 procent - wylicza dr Paweł Mickiewicz. Zmiany przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu należy jednak traktować jako pierwszy krok w racjonalizacji ochrony przed hałasem.

Zmiana dopuszczalnych poziomów hałasu jeszcze nie rozwiązuje problemu

Utworzono: wtorek, 16, październik 2012 08:32 Agnieszka Serbeńska

Podniesienie dopuszczalnych poziomów hałasu było postulowane jako jedno z szeregu zmian, jakich potrzebuje budownictwo komunikacyjne, by móc prowadzić skuteczną ochronę przed hałasem. Chodzi w tym przypadku nie tylko o szersze dopuszczenie rozwiązań innych niż ekrany. Trzeba bowiem przeprowadzić cały proces zmian legislacyjnych, w tym między innymi w zakresie aktualizacji przepisów technicznych dotyczących dróg i kubaturowych obiektów, a przede wszystkim planowania przestrzennego. Pewne nadzieje na zmianę podejścia do planowania przestrzennego dają przygotowane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego projekty takich dokumentów jak: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 czy Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020.

Listę koniecznych uregulowań w aspekcie ochrony klimatu akustycznego przygotowało [Konsorcjum Naukowo-Przemysłowe Inżynierii Lądowej](#). Lista, obejmująca 18 postulatów diagnozujących istotne bariery w prowadzeniu racjonalnej polityki ochrony przed hałasem, została przedstawiona w listopadzie ubiegłego roku na spotkaniu, w którym wzięli udział przedstawiciele GDDKiA oraz PKP PLK SA. Wskazuje ona kolejne kroki niezbędnych działań.

Agnieszka Serbeńska

Patrz edroga.tv: [TRANSNOISE 2012](#)