

Ekrany akustyczne to fikcja?

4 lipca 2014



Najwyższa Izba Kontroli ustaliła, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie analizowały możliwości wprowadzenia innych, często tańszych niż ekrany, rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które ograniczałyby hałas.

Z raportu NIK wynika, że gdy budowano drogi przed Euro 2012 w Polsce obowiązywały bardziej rygorystyczne normy hałasu niż w niektórych państwach UE np. Niemczech czy Wielkiej Brytanii. W tym właśnie czasie przy drogach pojawiło się najwięcej ekranów akustycznych.

Okazuje się, że w polskim prawie budowa ekranów była preferowanym zabezpieczeniem przed hałasem. Tymczasem z ustaleń NIK wynika, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie analizowały możliwości wprowadzenia innych, często tańszych niż ekrany, rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które ograniczałyby hałas (budowę wałów ziemnych, zakładanie pasów zieleni, budowę nawierzchni o niskim poziomie emisji hałasu, prowadzenie konsekwentnych kontroli wagowych ciężarówek, wprowadzenie ograniczeń prędkości w nocy – takie rozwiązania stosuje się w wielu krajach UE).

Kontrola NIK ujawniła szereg nieprawidłowości przy budowie ekranów akustycznych:

„- w kilku miejscach A2 – na odcinku 4,1 km – wybudowano ekrany akustyczne równoległe do wałów ziemnych. Stosowanie podwójnych zabezpieczeń (koszt ekranów wyniósł ok. 12 mln zł) nie miało uzasadnienia zarówno technicznego, jak i ekonomicznego.

– na A2 niepotrzebnie zaplanowano i wybudowano ekrany na odcinku 600 m dla ochrony siedliska, które faktycznie od 15 lat było pustostanem (koszt budowy 1 mln zł).

– w kilku przypadkach na A2 nie zachowano ciągłości ekranów pod wiadukтами i przy wyjazdach z MOP, tak by skutecznie chroniły domy przed hałasem.

– ekrany akustyczne niepotrzebnie wybudowano dla ochrony terenów, które były niezabudowane, a jedynie przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod przyszłą zabudowę mieszkaniową (odcinek drogi nr 786 i A1 – łącznie 6,2 km). Stawianie ekranów, które swoją funkcję mają spełnić dopiero za kilkanaście lat naraża inwestora na niepotrzebne koszty, bo trwałość elementów ekranów (paneli) nierzadko jest znacznie krótsza od zakładanego czasu ich eksploatacji. Ekrany postawiono w miejscach niezabudowanych, ponieważ Minister Środowiska nie doprecyzował jednoznacznie sformułowania „tereny przeznaczone” użytego w art. 113 ust. 1 pkt Prawo ochrony środowiska. Zdaniem NIK dopuszczalne poziomy hałasu powinno się odnosić do terenów faktycznie zagospodarowanych na wskazane w ustawie cele, a nie dopiero przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę nawet w odległej przyszłości. GDDKiA oraz niektóre organy odpowiedzialne za ochronę środowiska błędnie interpretowały ten przepis.

– Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie ograniczył budowy ekranów dźwiękochłonnych na drogach wojewódzkich nr 728 i 786,

choć pozwalały na to podwyższone już dopuszczalne poziomy hałasu. Na drodze nr 728 mogło być mniej ekranów o prawie 3 km (5,3 km zamiast 8,2 km), z kolei na drodze nr 786 różnica byłaby jeszcze bardziej widoczna (0,7 km zamiast 4,7 km). Oszczędności z tego tytułu mogły wynieść blisko 21,5 mln zł.”

Autor: rz

Zdjęcie: Frettie (CC BY 3.0)

Na podstawie: nik.gov.pl

Źródło: Niezalezna.pl