Wiadomości

2021-10-12

Walka z hałasem, bariery ochronne i wymagania jakościowe



5 października br. odbyło się kolejne posiedzenie Rady Naukowej przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad. Spotkanie poświęcone było m.in. kwestii walki z hałasem, barier ochronnych i wymagań jakościowych. Uczestniczyli w nim członkowie Rady Naukowej, przedstawiciele stowarzyszeń branżowych oraz pracownicy GDDKiA.

- *Nasze spotkania muszą mieć swój wymiar praktyczny i być kontynuowane w realizowanych pracach. Pojawiające się pomysły chcemy przekuwać w konkretne działania oraz rozwiązywać obecne wyzwania, pokonywać bariery przyzwyczajeń* - powiedział Tomasz Żuchowski, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Zrównoważony rozwój i walka z hałasem

W wystąpieniu otwierającym, Przewodniczący Rady Naukowej, prof. Janusz Rymsza, podkreślił wpływ

stosowanych technologii na środowisko. Wskazał kierunek zmian, który powinien zostać przyjęty przez branżę, tak aby spełniała ona kryteria zrównoważonego rozwoju. Do tej kwestii odniósł się również w swojej prezentacji prof. Janusz Bohatkiewicz.

Następnie poruszony został temat ochrony środowiska i skutecznej walki z hałasem. Wskazano m.in. na problemy i oczekiwania w zakresie wsparcia działań, których celem jest ograniczenie hałasu drogowego. Trudności związane są m.in. z niedostosowaniem prawa, które traktuje zabudowę zagrodową na równi z terenami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową. Efektem tego jest konieczność budowy ekranów w miejscach, gdzie ochraniają przed hałasem puste pole, a nie konkretne budynki mieszkalne. Wzdłuż tras szybkiego ruchu zbudowanych w latach 1995-2021 ustawiliśmy ekrany przeciwhałasowe o łącznej powierzchni blisko 8,7 mln mkw. Występują również problemy natury technicznej, np. w zabezpieczaniu budynków na obszarach o zwartej zabudowie.

Podczas spotkania pojawiły się rekomendacje dotyczące m.in. zmiany przepisów prawa czy szerszego stosowania zieleni w celu łagodzenia oddziaływania akustycznego. Zaproponowano też opracowanie jednolitego podejścia w zakresie klasyfikacji ekranów akustycznych czy stworzenie jednolitego podejścia w kwestii uwzględniania błędu (wynikającego z dokładności metody obliczeniowej) przy projektowaniu zabezpieczeń.

Podkreślono, że do redukcji hałasu, oprócz ekranów akustycznych, wykorzystywać można również specjalne ciche nawierzchnie oraz zieleń izolacyjną (żywopłoty, wysoka trawa, donice betonowe). Funkcję ochrony akustycznej mogą również spełniać zamontowane wzdłuż drogi panele fotowoltaiczne, które dodatkowo zasilą w niezbędną energię np. uliczne oświetlenie.

Bariery drogowe

Drogowe bariery ochronne dzielimy na stałe (stosowane do zabezpieczenia przeszkód i obszarów zagrożonych w stałych organizacjach ruchu o poziomach powstrzymywania od N1 do H4b/L4b) oraz czasowe (stosowane w czasowych organizacjach ruchu do zabezpieczenia przeszkód i obszarów zagrożonych w czasowych organizacjach ruchu (o poziomach powstrzymywania od T1 do T3)).
Różnią się one również w oparciu o:

materiał, z jakiego je wykonano:

- betonowe,
- stalowe,
- z innych materiałów;

lokalizację:

- skrajne, umieszczane przy krawędzi jezdni,
- dzielące, umieszczone w pasie rozdziału,
- osłonowe, umieszczane między jezdnia a obiektami lub przeszkodami stałymi

cechy funkcjonalne

- poziomu powstrzymywania (od T1 do L4b),

- odkształcenia wyrażonego szerokością pracująca (od W1 do W8),
- poziomu intensywności zderzenia (A, B i C).

Wybór konkretnej bariery ochronnej uzależniony jest przede wszystkim od poziomu zagrożenia (rodzaj przeszkody i odległość od niej), prędkości na danej drodze i natężenia ruchu ciężarowego.
Podczas spotkania wskazano na konieczność opracowania dedykowanych wytycznych dla barier drogowych stosowanych w czasowej organizacji ruchu i znowelizowania obecnych wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych w stałej organizacji ruchu. Powinny również zostać określone zasady doboru terminali i poduszek zderzeniowych stosowanych na zakończeniach i początkowych odcinkach barier drogowych.

Obecnie, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, odcinki końcowe wszystkich barier ochronnych stosowanych na drogach powinny być zagłębione i zakotwiczone poniżej poziomu gruntu lub posiadać zakończenia spełniające wymagania normy EN 1317. W przypadku separatorów, które należy stosować tam, gdzie wyznaczenie pasów ruchu za pomocą znaków poziomych jest niewystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, urządzenia te powinny być odpowiednio przymocowane do nawierzchni jezdni w sposób zapobiegający przemieszczaniu.

W związku z powyższym dla barier tymczasowych zaproponowano zmianę przepisów prawa, tak aby bariera tymczasowa, pełniąca funkcję zabezpieczająco-separującą, nie podlegała przepisom i parametrom dedykowanym barierze stałej, a jej stosowanie nie wymagało konieczności ingerencji w strukturę nawierzchni jezdni.

O pracach nad tworzeniem wytycznych dla stosowania tymczasowych barier drogowych mówił w swoim wystąpieniu prof. Kazimierz Jamroz. Wytyczne powstają w oparciu o prace prowadzone w ramach programu Rozwój Innowacji Drogowych (RID). Program RID to wspólne przedsięwzięcie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz GDDKiA, realizowane w latach 2016-2019. RID zawierał dwa projekty poświęcone drogowym urządzeniom bezpieczeństwa ruchu drogowego (3A „RoSE" oraz 3B „LifeRoSE").

Innowacje i jakość

Koszty energii elektrycznej ponoszone przez GDDKiA wzrosły z ok. 61 mln zł w 2019 r. do ok. 76 mln zł w 2021 r. Jest to jeden z powodów, dla których planujemy szersze wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii (OZE). Mogłyby służyć m.in. do zasilania oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej czy systemów zarządzania i sterowania ruchem. Energię z OZE wykorzystać można by również na Miejscach Obsługi Podróżnych i Obwodach Utrzymania Dróg.

W zakresie rozwiązań innowacyjnych, pracujemy także nad wykorzystywaniem zieleni ochronnej zamiast osłon przeciwolśnieniowych. W najbliższych planach jest m.in. realizacja pilotażowego programu w tym zakresie. Na spotkaniu poruszony został również temat tworzenia łąk kwietnych.

Posiedzenie Rady Naukowej przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad zakończone zostało wystąpieniem i dyskusją na temat wymagań jakościowych w dokumentach GDDKiA (m.in. warunki techniczne, warunki wykonania i odbioru robót budowlanych, umowa na nadzór).

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, fot. K.Nalewajko

Źródło:
https://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/walka-z-halasem-bariery-ochronne-i-wymagania-jakosciowe