

НОРМИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ШУМА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОГРАНИЧЕНИЯ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ

О.А. Каргышев

(Научный институт авиационной экологии, г. Москва, Россия)

Анализируются проблемы оценки неблагоприятного воздействия авиационного шума (АШ) на селитебную территорию. Отечественная система нормирования шума транспортных источников не учитывает сложившуюся практику ее применения применительно к АШ. Отмечается, что отсутствие современной нормативно-методической база для такой оценки не позволяет предъявлять обоснованные требования, как на этапах планирования застройки, так и при разработке шумозащитных мероприятий в зонах повышенного уровня воздействия АШ. Натурные измерения шума на территории поселений, на придомовой территории и в жилых помещениях, показали превышения значений предельно допустимых уровней АШ вблизи маршрутов движения воздушных судов до 25 – 35 дБА (по эквивалентному значению) и до 25 – 40 дБА (по максимальному значению).

На защищаемых территориях (на территории жилой и иной нормируемой застройки, расположенной на удалении до 40 км вдоль установленных маршрутов полета самолетов) добиться соблюдения действующих гигиенических нормативов по шуму, не удастся. Статьями 9, 10 Градостроительного кодекса РФ предусматривается планирование развития территорий, в том числе установление функциональных зон, однако разработчики, ссылаясь на невозможность обеспечения требований к территории и отсутствие кадастровых границ шумовых зон аэропортов на планах землепользования не накладывают каких-либо ограничений по авиационному шуму в градостроительном плане земельного участка конкретной территории, что, в свою очередь, позволяет проектировщикам и экспертизе не учитывать его влияние при размещении объектов застройки и разработке шумозащитных мероприятий. Этим нарушаются права и законные интересы граждан, что в итоге может служить ограничением ночной эксплуатации аэропортов (аэродромов).

Экспериментально выявлено, что повсеместно применяемые в России окна и наружные ограждающие конструкции домов эконом-класса не могут в ночное время суток обеспечить снижение АШ от

воздушных судов современных типов до значений нормативного уровня $L_{Amax} = 45$ дБА внутри жилых помещений при воздействии авиационного источника, создающего АШ $L_{Amax} > 75$ дБА, эффективности звукоизоляции применяемых оконных блоков недостаточно.

Учитывая накопленный отечественный и международный опыт предлагается для санитарного нормирования АШ на приаэродромных территориях аэропортов РФ при полетах воздушных судов за основной нормативный критерий воздействия АШ принять эквивалентный уровень звука, допустимые значения которого приведены в таблице 1. Для аэропортов, аэродромов, вертодромов и посадочных площадок со среднегодовым количеством самолетовылетов менее 2000 и при пролете вертолетов для установления границ контура ограничения застройки предлагается использовать критерии максимального уровня звука, приведенные в таблице 2. В таком случае отечественная система защиты населения будет гармонизирована с аналогичными международными системами.

Показатели, приведенный в таблице 1, можно использовать, в том числе, и при определении границ санитарно-защитной зоны (СЗЗ) аэропортов (аэродромов). Зона «В» (табл. 1) характеризует территорию, где запрещена жилая и социально-значимая застройка, поэтому она может быть включена в состав единой СЗЗ зоны аэропорта, это повысит ответственность аэропортов и муниципальных органов за размещение новой застройки. Специальных мероприятий по защите от шума людей на территории и в помещениях жилых и иных зданий, находящихся вне границ зоны «А» не требуется.

Таблица 1. Допустимые скорректированные эквивалентные уровни авиационного шума на приаэродромной территории

Время суток	Допустимые уровни шума, $L_{Aэкв}$, дБА		
	Зона «А»	Зона «Б»	Зона «В»
День (с 07-00 до 23-00)	56 – 60	61 – 65	> 65
Ночь (с 23-00 до 07-00)	46 – 50	51 – 55	> 55

Таблица 2. Допустимые скорректированные максимальные уровни авиационного шума на приаэродромной территории

Время суток	Допустимые уровни звука, L_{Amax} , дБА	
	Зона «А»	Зона «Б»
День	71 – 85	> 85

Ночь	61 – 75	> 75
------	---------	------