



**35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

**РАСШИРЕНИЕ СБАЛАНСИРОВАННОГО ПОДХОДА К
УПРАВЛЕНИЮ АВИАЦИОННЫМ ШУМОМ**

(Представлено Австралией)

АННОТАЦИЯ

В настоящее время в рамках сбалансированного подхода основное внимание уделяется уменьшению уровня авиационного шума, воздействию которого подвергается население. Однако имеется много неакустических факторов, играющих важное значение в определении реакции на авиационный шум. Сбалансированный подход можно было бы расширить, если предусмотреть в его рамках стратегию учета "аспектов человеческого фактора".

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом (ИКАО, Doc 9829).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Реакция населения на авиационный шум носит сложный характер. Уменьшение шума как такового необязательно приведет к решению проблем авиационного шума или уменьшению давления населения на аэропорты. Имеется много неакустических факторов, оказывающих очень значительное влияние на реакцию человека на авиационный шум.

1.2 Опыт свидетельствует о том, что негативная реакция населения на авиационный шум усиливается, если, например, население считает, что его "обманывают" или преднамеренно дезинформируют относительно уровня авиационного шума, воздействию которого оно подвергается или, по всей вероятности, будет подвергаться. Аналогичным образом будут высказываться возражения против любого уровня звукового давления, создаваемого воздушными судами, если, по мнению населения, этот шум не является неизбежным, и его можно было бы устранить за счет использования реальных альтернатив.

1.3 Напротив, скорее всего реакция населения на авиационный шум будет в меньшей степени негативной, если оно будет принимать участие в процессах выработки решений, касающихся создаваемого шума. Участие населения в рассмотрении проблемы шума и предоставление ему возможности влиять на принимаемые решения дает положительные результаты.

1.4 Постоянно возрастает давление на аэропорты со стороны резидентов, проживающих в районах за пределами опубликованных контуров шума; как правило, эти районы рассматриваются в качестве неподвергаемых воздействию значительных уровней шума. Обычно лица, подвергаемые воздействию шума, живут в местах, где проходят траектории интенсивных полетов, и проблемы в целом касаются большого количества пролетов воздушных судов, а не уровня создаваемого каждым из них шума.

1.5 Для эффективного управления авиационным шумом необходимо принять стратегию, учитывающую эти проблемы.

1.6 Важность проблем, затронутых в пп. 1.2 и 1.3, стала очевидной в Австралии после открытия новой ВПП в аэропорту Сиднея в 1994 году. Реакция населения на открытие этой ВПП была крайне негативной. Важным фактором этой реакции явилось широкораспространенное мнение о том, что в рамках процесса оценки экологических последствий (EIA) население было дезинформировано относительно шумового воздействия в результате реализации этого проекта. Выводы проведенного в этой связи парламентского расследования привели к изменению структуры воздушного пространства в районе аэропорта в результате процесса, участие в котором принимало население.

2. ОБЫЧНЫЕ ПОДХОДЫ

2.1 Обычные подходы к управлению авиационным шумом заключаются в уменьшении уровня шума, воздействию которому подвергается население. В рамках сбалансированного подхода рассматриваются четыре основных элемента этой стратегии. Стратегия, учитывающая "аспекты человеческого фактора", информация о которых приводится в пп. 1.2 и 1.3, не получила должного внимания.

2.2 В Австралии информация об обычных подходах к описанию авиационного шума является основной причиной сложившегося у населения мнения в том, что его вводят в заблуждение. Например, в рамках официальных процессов EIA районам, расположенным за пределами обычных контуров шума, как правило, уделяется мало внимания. Это приводит к тому, что население ошибочно считает, что за пределами этих контуров шума нет. На контурах шума не показаны траектории полета и зачастую они плохо согласуются.

2.3 Обычно контуры шума основаны на концепции усредненного дня в году. Это является постоянным источником критики со стороны австралийского населения и часто приводит к жалобам на то, что аэропорты и авиационные полномочные органы дезинформируют население. Информация, касающаяся усредненного дня, не отражает изменений уровня шума и того, что происходит в критичные периоды времени; эта информация не дает четкого представления об авиационном шуме, воспринимаемом человеком.

2.4 На практике жалобы относительно того, что людей дезинформируют, часто обусловлены воздействием "неожиданного шума". Например, информация о контуре шума может создать у перспективного покупателя дома впечатление об отсутствии авиационного шума в месте расположения нового дома, однако на практике эти ожидания могут не оправдаться, когда это лицо вселяется в свой новый дом. В Австралии ситуация с воздействием "неожиданного шума" часто встречается в случае начала реализации новых проектов после проведения EIA на основе обычных подходов к проведению оценки.

3. РАСШИРЕНИЕ МЫШЛЕНИЯ

3.1 Многие государства активно применяют все принципы, предусмотренные сбалансированным подходом, поэтому возможность получения дополнительных выгод в этих странах носит ограниченный характер. Включение "аспектов человеческого фактора" в сбалансированный подход позволит учесть еще один параметр, который, как представляется, пока подробно не рассматривался.

3.2 Можно разработать стратегию для рассмотрения проблем, затронутых в пп. 1.2 и 1.3. Опыт Австралии свидетельствует о том, что введение понятной неспециалисту системы описания авиационного шума позволяет обеспечивать эффективную связь между всеми сторонами, изучающими конкретные проблемы управления авиационным шумом. Использование такого общего языка упрощает участие населения в процессах принятия решений и позволяет устранить много периодически возникающих проблем, обусловленных дезинформацией.

3.3 В целом система, принятая в Австралии, основана на повышении степени транспарентности за счет фрагментарного представления об авиационном шуме. Большинство лиц, не являющихся экспертами, составляет для себя картину авиационного шума с использованием четырех основных элементов информации: где выполняют полеты воздушные суда, как часто и в какое время выполняют полеты воздушные суда и каков уровень шума при отдельных пролетах. Как правило, неспециалисты обсуждают проблему авиационного шума между собой, акцентируя внимание на этих четырех элементах. Эту информацию легко получить, проанализировать и представить с помощью широкодоступной в настоящее время технологии. Для многих видов применения отсутствует необходимость следовать обычной практике трансформирования этой информации в логарифмические контуры шума усредненного дня в году; на практике такой подход дает обратные результаты.

3.4 Учитывая широкий диапазон давления на аэропорты, важно, чтобы участие населения в процессах выработки решений было распространено на области, выходящие за пределы обычных контуров шума. В этом случае важно, чтобы информация об авиационном шуме представлялась таким образом, чтобы она наглядно показывала структуру воздействия авиационного шума в пределах всей зоны.

3.5 Фактически такой подход означает расширение широкопризнанного принципа "обнарождения информации о шуме". Если мы хотим, чтобы перспективные покупатели домов не считали, что их вводят в заблуждение, необходимо, чтобы они знали, покупают ли они дом, над которым проходит траектория интенсивных полетов, независимо от того, находится ли этот дом внутри или за пределами обычных контуров шума. Аналогичным образом в случае обеспечения транспарентности и реального участия населения в процессах EIA предлагаемые траектории полетов и распределение полетов по этим траекториям по времени должны быть четко

определены для всей зоны. Транспарентность может быть очень эффективным средством, способным оказать помощь людям, восприимчивым к воздействию шума, избежать проживания в районах, над которыми проходит траектория интенсивных полетов.

4. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ

4.1 По мнению Австралии, предлагаемый дополнительный объем работ следует выполнить в рамках программы работы Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР). Дополнительные расходы на координацию этой деятельности должны быть незначительными, и их можно было бы предусмотреть в рамках программы 3.6 "Охрана окружающей среды".

5. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

5.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию о том, что многие государства могут получить дополнительные выгоды от применения сбалансированного подхода посредством учета "аспектов человеческого фактора" с привлечением к этому процессу населения;
- б) поручить Совету учесть принцип привлечения населения в сбалансированном подходе в рамках постоянного пересмотра материала, содержащегося в документе Дос 9829, с тем чтобы обеспечить актуальность инструктивного материала и учет в нем потребностей государства.