



№ АЗО от 11.08.2011
На № 19-38/4 от 23.05.2011

О первой редакции ОДМ
«Методические рекомендации по
защите от транспортного шума
территорий, прилегающих к
автомобильным дорогам»

Первому проректору
Московского автомобильно-
дорожного государственного
технического университета
(МАДИ)

П.И. Поспелову

Уважаемый Павел Иванович!

Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» совместно со специалистами ФГУП «Российский дорожный научно-исследовательский институт» рассмотрела первую редакцию ОДМ «Методические рекомендации по защите от транспортного шума территорий, прилегающих к автомобильным дорогам» (далее – первая редакция ОДМ), разработанную Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ) в соответствии с Планом научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Федерального дорожного агентства на 2010-2011 гг., и сообщает.

Представленная первая редакция ОДМ содержит 123 страницы и предназначена для проектных организаций, осуществляющих подготовку проектной документации для вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог.

Первая редакция ОДМ представляется актуальной, т.к. восполняет имеющийся пробел в методике расчета и оценке шумового загрязнения транспортными потоками районов жилой застройки.

В тоже время, по рассмотренной первой редакции ОДМ имеются следующие замечания:

1. На странице 1 приведенный перечень стадий проектирования не соответствует Градостроительному кодексу Российской Федерации и постановлению Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 87. При подготовке второй редакции ОДМ необходимо будет внести соответствующие изменения.

2. На странице 2 введено понятие «экологического класса опасности автомобильных дорог» и установлены величины «зон влияния дороги», на которых требуется осуществлять защиту от транспортного шума, т.е. признается, что в этой зоне нормативы по шуму могут быть превышены.

Например, для автомобильных дорог 1А, 1Б и 1В категорий величина зоны влияния дороги составляет до 3000 м от края проезжей части.

В соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», требования которого распространяются и на объекты транспортной инфраструктуры, устанавливаются санитарно-защитные зоны (для автомобильных дорог – санитарные разрывы), куда попадают, в том числе и зоны влияния дороги.

Таким образом, вводимое понятия экологического класса опасности автомобильных дорог и установление величины зон влияния дороги, на которой требуется осуществлять защиту от транспортного шума, может привести к тому, что жители, проживающие в пределах этих зон, получают право требовать переселения с предоставлением нового жилья.

В связи с изложенным, предлагаем при подготовке второй редакции ОДМ исключить понятия «экологический класс опасности автомобильных дорог» и «зона влияния дороги», как экономически необоснованные.

3. На странице 7 раздел 3 «Термины и определения» считаем целесообразным дополнить следующими терминами:

- акустический центр транспортного потока;
- акустически мягкое покрытие;
- акустически жесткое покрытие.

Кроме того, по первой редакции ОДМ имеются замечания общего характера, а именно:

Не предусмотрено определение уровней звукового давления в октавных частотах, которые в соответствии со СН 2.2.4/2.1.8.562-96 (пункт 6.1) являются нормируемыми параметрами постоянного шума.

На странице 22 не приведены методы расчета акустического центра. Не ясно, как следует определять R_b и R_o . Необходимо дополнить соответствующие формулы и дать графические пояснения для проведения необходимых расчетов.

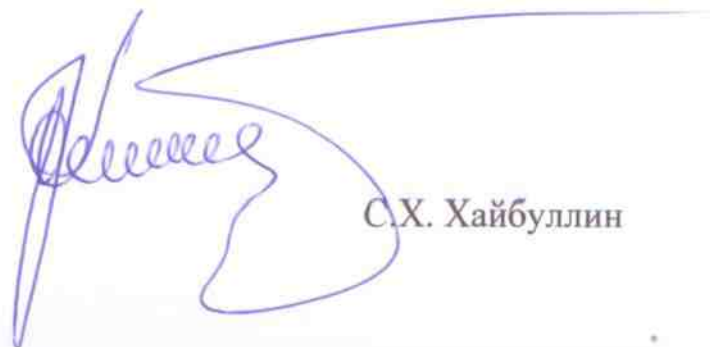
Требуют пояснения формулы 4.10-4.15. Необходимо указать, из каких источников следует брать значения параметров, используемых в приведенных формулах. Кроме того, требуется пояснить, что такое расчетное расстояние d и расчетные точки над уровнем территории $H_{рт}$, а также указать, как определяются эти величины.

На странице 48 необходимо дать пояснения к рисунку 6.5, т.е. как рассчитать угол наклона экрана.

Для практического анализа первой редакции ОДМ и в целях последующей работы над второй редакцией ОДМ целесообразно в конце каждого раздела, излагающего теоретическую часть рекомендаций, привести пример расчета с пояснением из каких источников следует брать исходные данные.

С уважением,

И.о. директора Ассоциации
дорожных проектно-изыскательских
организаций «РОДОС»



С.Х. Хайбуллин