

Kratek povzetek poročila: Predlogi za zmanjševanje vznemirjenosti zaradi letalskega hrupa, pomen komunikacije in vključenosti prebivalcev

Poročilo je bilo pripravljeno z namenom preučitve vznemirjenosti, kot posledico in kritični učinek izpostavljenosti hrupu letal. Zanimal nas je celovit pristop k obvladovanju, predvsem pa k zmanjševanju vznemirjenosti zaradi hrupa letal. Preučili smo tako akustične kot ne-akustične faktorje, ki vplivajo na vznemirjenost zaradi hrupa letal in njihovo medsebojno delovanje. Na podlagi ugotovitev smo podali predloge za obvladovanje vplivov hrupa.

Vznemirjenost zaradi hrupa je v literaturi najpogosteje definirana kot retrospektivna ocena, ki primerja pretekle izkušnje z virom hrupa skozi čas. V teoriji posamezen individualen odziv vznemirjenosti na hrup vključuje tri elemente: 1. pogosto oziroma ponavljajočo motnjo zaradi hrupa (ponavljajoča motnja aktivnosti, kot so npr. pogovor z drugo osebo, poslušanje televizije ali glasbe, branje, delo, spanje, itd.), ki ga pogosto spremlja vedenjski odziv s katerim se poizkuša zmanjšati motnjo, 2. čustveno/vedenjsko povezan odziv (jeza zaradi izpostavljenosti, negativno stališče o viru hrupa), in 3. kognitivni odziv (občutek nemoči, posameznik nima vpliva nad neželeno situacijo). Ta več komponenti odziv je pri številnih raziskovalcih in strokovnjakih definiran kot stresna reakcija. Obstaja širok spekter kazalcev hrupa, ki se uporabljajo za prikaz izpostavljenosti hrupu. Ti kazalci se v praksi niso izkazali kot idealni, saj so v večji ali manjši meri podvrženi izgubi podatkov o zvoku. Prav tako, obstajajo omejitve in razlike v objektivnosti meritve hrupa in zaznavi posameznika, oziroma posameznikovi interpretaciji. S tem se pokaže tudi pomen subjektivnega dojemanja zvoka. Obstajajo številne raziskave, ki raziskujejo vpliv ne-akustičnih faktorjev na obseg vznemirjenosti zaradi hrupa letal. Med ne-akustične faktorje uvrščamo demografske faktorje (npr. spol, starost, itd.), družbene faktorje (odnos do vira hrupa, zaupanje v odgovorne ustanove, itd.) in situacijske faktorje (orientacija bivališča, razdalja od vira hrupa, vidnost vira hrupa, itd.). Z vidika obvladovanja vznemirjenosti zaradi hrupa letal imajo največji pomen faktorji/dejavniki, na katere je najlažje vplivati. Takšni faktorji so na primer zaupanje, poštenost, odnos do vira hrupa. Ugotovljeno je bilo, da na te faktorje najlažje vplivamo s transparentno informacijsko politiko in z dobro komunikacijo ter vključevanjem prebivalcev, ki živijo ob letališču.

Strategije obvladovanja letalskega hrupa predstavljajo eno izmed temeljnih okoljskih nalog letalske industrije. Na področju strategij obvladovanja letalskega hrupa imajo najnovejše pristope Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) v Uravnoteženem pristopu. To je postopek za zmanjševanje težav povezanih s hrupom letal, ki naslavljajo vse akterje v letalski industriji in so zavezujoče za vse države podpisnice. Uravnotežen pristop je osnovan na 4 načelih:

1. Zmanjševanje hrupa pri viru.
2. Načrtovanje rabe prostora in politika obvladovanja hrupa.
3. Postopki in procesi za zmanjševanje hrupa.
4. Omejitve procesov letališča.

Načela Uravnoteženega pristopa temeljijo na predvidevanjih, da se z zniževanjem izpostavljenosti hkrati zmanjšajo tudi negativni učinki, kot so vznemirjenost in drugi negativni zdravstveni izidi in počutje ljudi. Vendar se slednje ne sklada z najnovejšimi dognanji, da ni nujno, da se ob zmanjšani izpostavljenosti hrupu letal zmanjša tudi vznemirjenost. Po drugi strani, to nakazuje na pomen in vlogo ne-akustičnih faktorjev na obseg vznemirjenosti. Iz tega razloga bi bilo potrebno k Uravnoteženem pristopu dodati načelo, ki bi vključevalo pritožbe prebivalcev. To načelo bi zajelo potrebo po širšem pristopu obvladovanja hrupa, ki poudarja predvsem pomen komunikacije in vključenosti kot tudi pristope informiranja okoliških prebivalcev. To načelo bi bilo prav tako prenosljivo na druga načela Uravnoteženega pristopa, saj njegova izvedba podkrepi učinek posameznega načela.

Za namene zmanjševanja negativnih učinkov hrupa so bili na številnih letališčih izvedeni intervencijski (omilitveni) ukrepi. Najnovejši pregled intervencijskih ukrepov je bil izveden v okviru sistematičnega pregleda intervencijskih ukrepov v okviru Svetovne Zdravstvene Organizacije (SZO). Večina intervencijskih ukrepov, ki se izvajajo, so usmerjeni le v zmanjševanje izpostavljenosti. Vendar, kot smo povzeli že zgoraj, se je izkazalo, da so intervencijski ukrepi, ki hkrati izvajajo komunikacijo in vključujejo prebivalce, bolj uspešni pri zmanjševanju vznemirjenosti in drugih vplivov na zdravje zaradi hrupa letal. Kljub temu se opaža, da bi bila potrebna presoja vseh tipov intervencij, ter ocena učinkovitosti komunikacijskih kampanj za zmanjševanje vznemirjenosti, kar pa je pravzaprav namen nadaljnjih nalog projekta ANIMA.

Celotno poročilo v angleškem jeziku je dostopno na povezavi:

<https://zenodo.org/record/2616668#.XWN4D-gzbcv>