



AEROPORTUL INTERNAȚIONAL SIBIU R.A.	
INTRARE	Nr. 5129
IESIRE	
Ziua. 28	Luna. 12 Anul. 2018

Zgomotul este muzică pentru noi !

**PLAN DE ACȚIUNE
PENTRU PREVENIREA ȘI REDUCEREA ZGOMOTULUI
GENERAT DE TRAFICUL AEROPORTUAR PE
AEROPORTUL INTERNAȚIONAL SIBIU**

Beneficiar:
AEROPORTUL INTERNAȚIONAL SIBIU
Consultant: SC ENVIRO CONSULT SRL

Inginer Lazarovici Bogdan



Inginer Tache George

Data: decembrie 2018



CUPRINS

1. Descriere: localizare, mărime, împrejurimi, date despre trafic.....	3
2. Autoritatea responsabilă	3
3. Scopul raportului.....	3
4. Cadrul legal.....	4
5. Valori limită în vigoare	4
6. Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului	5
7. Evaluarea numărului de persoane expuse la zgomot identificarea problemelor și situațiilor care necesită îmbunătățiri	9
8. Sinteza oficială a consultărilor publice organizate.....	10
9. Informații privind măsuri de reducere a zgomotului aflate în desfășurare și informații privind proiectele de reducere a zgomotului în faza de pregătire	11
10. Acțiuni pe care autoritățile competente intenționează să le întreprindă în următorii 5 ani	12
11. Strategia pe termen lung	13
12. Informații financiare: buget, evaluare cost-eficiență, evaluare cost-profit.....	14

1. Descriere: localizare, mărime, împrejurimi, date despre trafic

Localizare:

Aeroportul Internațional Sibiu a fost inaugurat pe amplasamentul din Șoseaua Alba Iulia, nr. 73 în anul 1943 pentru a deservi traficul intern pe rutele București – Sibiu – Arad și București – Sibiu – Oradea, iar începând cu anul 1992 a început să opereze și primele zboruri internaționale către Stuttgart și München.

Aeroportul Sibiu are începând din august 1997 statut de regie autonomă cu specific deosebit, subordonată Consiliului Județean Sibiu. Din septembrie 2010, ca urmare a lucrărilor de modernizare și dezvoltare, aeroportul primește statutul de aeroport internațional.

Localizare:

Aeroportul Internațional Sibiu este situat în vestul orașului Sibiu, la o distanță de aproximativ 3 km, în zona industrială a orașului.

Poziția geografică a aeroportului este de 24°05'34.6" longitudine estică, 45°47'14.0" latitudine nordică, la o altitudine de 443 m.

Mărime:

Aeroportul Internațional Sibiu este un aeroport civil cu un număr de 6330 de mișcări aeronave în anul 2016.

Împrejurimi: aglomerări, sate, comune, alte zone rurale, utilizarea terenului, alte surse majore de zgomot

Așezările care se află în vecinătatea Aeroportului Internațional Sibiu sunt Cristian, Șura Mică și Sibiu.

2. Autoritatea responsabilă

R.A. Aeroportul Sibiu este autoritatea care administrează Aeroportul Internațional Sibiu.

Conform H.G. nr. 321, art. 4, R.A. Aeroportul Sibiu este operatorul economic responsabil pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru Aeroportul Internațional Sibiu.

Menționăm că datele utilizate în raportul de față, utilizate și în raportul privind prezentarea evaluării rezultatelor obținute prin cartarea de zgomot pentru fiecare hartă strategică de zgomot răspund cerințelor menționate în art 7, alin 1 și art. 8, alin. 1 - L(zsn) și L(noapte), în anexa nr. 2 la pct. 1 și 2 din anexa nr. 2 din H.G. nr. 944/2016 ce modifică H.G. nr. 321/2005 și Ordinul MMDD nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

Datele de intrare și prelucrarea acestora s-a realizat de către Aeroportul Sibiu, iar hărțile de zgomot și planurile de acțiune au fost elaborate prin contract de servicii cu Enviro Consult SRL.

3. Scopul raportului

Scopul acestui raport este acela de a stabili Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar - Aeroportul Internațional Sibiu prin considerarea rezultatelor obținute prin elaborarea hărții strategice de zgomot a aeroportului .

În cadrul Planurilor de acțiune, pe baza rezultatelor cartografierii acustice, se vor identifica zonele poluate fonic ca urmare a traficului aerian și se vor identifica soluții de diminuare a zgomotului ambiental sau de păstrare a nivelului scăzut de zgomot.

4. Cadrul legal

Planurile de acțiune sunt realizate în conformitate cu cerințele H.G. nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, cu modificările și completările ulterioare, respectiv art. 4, alin. 2: ”operatorii economici care administrează aeroporturile principale, drumurile principale, cu excepția drumurilor județene, căile ferate principale, aeroporturile și porturile prevăzute în tabelele nr. 2-6 din anexa nr. 8 asigură pentru acestea fondurile necesare pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune”.

Conținutul raportului respectă cerințele din Ordinul MMDD nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot și Ordinul MMGA nr. 678 din 30.06.2006 pentru aprobarea Ghidului privind metodele interimare de calcul a indicatorilor de zgomot pentru zgomotul produs de activitățile din zonele industriale, de traficul rutier, feroviar și aerian din vecinătatea aeroporturilor.

De asemenea, prezentul raport răspunde și cerințelor generale la nivel european, consemnate în Directiva Europeană 2002/49/EC potrivit căreia atingerea unui nivel înalt de protecție a sănătății și a mediului este parte a politicii comunitare, iar unul dintre obiectivele care trebuie urmărite este protecția împotriva zgomotului. În Cartea Verde asupra strategiei privind zgomotul, Comisia a desemnat zgomotul ambiant ca fiind una din principalele probleme de mediu din Europa.

Acele normative ce reglementează scopul prezentului raport sunt:

- ICAO Document 9829 Ghid privind abordarea echilibrată în managementul zgomotului aeronavelor.
- Directiva 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind reglementarea exploatarea avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul I din Anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională.
- Directiva Europeană 89/629/CEE a Consiliului privind limitarea emisiilor sonore produse de avioanele civile subsonice cu reacție.
- Hotărârea Guvernului nr. 1074/2007 privind interzicerea operării pe aeroporturile din România a avioanelor civile care nu îndeplinesc standardele specificate în partea a II-a, capitolul 3, volumul I din Anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională.
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1261/2007 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice civile române RACR – PM „Protectia mediului”, ediția 3/2007.

5. Valori limită în vigoare

Valorile limită utilizate corespund prevederilor art. 7 alin (3) lit. b) a Hotărârii Guvernului nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant cu modificările și completările ulterioare.

Valorile maxime permise și valorile țintă de atins pe termen lung pentru indicatorii L_{zsn} și L_{noapte} în conformitate cu OMMDD nr. 152/13.02.2008, republicată sunt prezentate în tabelul 1.

Tabelul 1

L _{zsn} -dB(A)			L _{noapte} -dB(A)		
1	2	3	4	5	6
Surse de Zgomot	Ținte de atins pentru valorile maxime permise pentru anul	Valori maxime permise	Surse de Zgomot	Ținte de atins pentru valorile maxime permise pentru anul	Valori maxime permise

	2012			2012	
Aeroporturi	65	70	Aeroporturi	50	60

Criteriile pentru stabilirea zonelor liniștite dintr-o aglomerare în funcție de valoarea limită a indicatorului Lzsn și a suprafeței minime în care se înregistrează această valoare limită, în conformitate cu prevederile OMMDD nr. 152/13.02.2008, republicat sunt prezentate în tabelul 2.

Tabelul 2

Surse de zgomot	Valori maxime permise Lzsn-dB(A)	Suprafața minimă pentru care se definește o zonă liniștită (ha)
Aeroporturi principale și aeroporturi urbane	55	9

Zgomotul produs de apropierea, aterizarea și decolarea avioanelor este și rămâne sursa principală a zgomotului ambiental aeroportuar, comparativ cu alte surse, cum ar fi zgomotul produs de avioane în zona de parcare și staționare pe platforme sau la burdufuri, zgomotul la sol produs de vehiculele de tractare aeronave, autobuze, mașini, echipamente și agregate de alimentare auxiliare, etc. folosite pe suprafețele de mișcare ale aeroportului (de exemplu pe platforme de staționare aeronave), zgomotul produs în timpul operațiunilor de revizii și reparații ale aeronavelor, zgomotul generat de transportul de mărfuri, și alte emisii fonice.

6. Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului

Pentru zgomotul produs de traficul aerian metoda de calcul utilizată a fost - ECAC.CEAC Doc. 29 "Raport privind metoda standard de calcul a conturilor de zgomot în jurul aeroporturilor civile" 1997, (Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports", 1997). Din abordările diferite ale modelării căilor aeriene a fost folosită tehnica de segmentare menționată în secțiunea 7.5 a ECAC.CEAC Doc 29.

Date de emisie pentru mișcări aeronave sunt:

Tabelul 3

directia 27						
TIP_AVION	decolari noapte	aterizari noapte	decolari zi	aterizari zi	decolari seara	aterizari seara
CRJ9	0	254	291	286	6	2
A318	0	0	163	168	10	5
A320	1	102	298	285	72	18
E195	0	1	6	5	0	0
F100	0	0	26	26	0	0
B733	0	0	230	239	19	10
B734	0	0	87	87	0	0
C56E	0	0	6	6	0	0
B737	0	0	127	131	8	4
LJ35	0	0	1	1	1	1
AT42	0	0	5	5	0	0

DH8D	0	2	220	220	0	0
EC13	4	15	145	148	25	23
F70	0	0	17	17	0	0
PA46	0	0	9	7	0	2
C560	0	0	7	7	1	1
MI17	0	0	2	3	1	0
H25B	0	0	3	2	0	1
GL5T	0	0	2	2	0	0
AS36	0	0	15	15	2	2
c56x	0	0	3	4	2	1
C56X	0	1	13	12	2	2
BE9L	0	1	2	1	0	2
SW4	2	4	6	2	5	6
EMB5	0	0	3	3	0	0
G200	0	2	3	3	2	2
J328	0	0	2	2	0	0
B738	0	0	26	26	0	1
SW3	0	2	6	6	1	2
PC12	0	0	2	2	0	0
C550	0	1	3	7	5	1
SA33	0	0	5	5	0	0
C130	0	1	4	3	0	0
AS35	0	0	16	17	1	0
D228	2	12	12	10	6	8
SR22	0	0	4	5	1	0
A109	0	0	4	4	0	0
C501	2	1	2	2	2	4
SF34	0	2	3	1	0	2
CL60	0	0	11	13	4	2
LR35	0	0	4	4	1	1
C25A	0	0	2	2	2	1
MV2	0	0	0	0	1	1
R22	0	0	1	1	0	0
C441	0	1	2	1	5	5
WT9	0	0	6	6	0	0
C172	0	0	5	4	0	1
UH60	0	0	33	33	0	0
C525	0	0	2	2	0	0
C27J	0	0	7	8	2	2
DA42	0	0	14	13	0	2
PA34	0	0	2	2	1	1
AS13	0	0	2	2	0	0
C25B	0	0	2	2	1	1
PAY3	0	1	2	2	2	2
SA36	0	0	5	6	1	0
B735	0	0	24	24	0	0

R44	0	0	2	2	0	0
E55P	0	0	2	2	0	0
CN35	0	0	5	3	0	2
F406	1	2	2	4	3	1
PAY2	0	0	0	1	2	1
C510	0	1	6	6	1	0
C208	0	0	1	0	0	1
SOCA	0	0	1	0	0	1
E50P	0	1	0	0	1	1
PA27	0	0	1	1	0	0
B763	1	2	5	4	0	2
D328	0	0	2	2	0	0
GLEX	0	0	2	2	0	0
BE20	0	0	1	1	0	0
CTLS	0	0	1	1	0	0
ULAC	0	0	6	6	0	0
C72R	0	0	2	2	0	0
EC12	0	0	1	1	0	0
BE33	0	0	2	2	0	0
A319	0	0	2	2	1	0
SR20	0	0	2	2	1	0
P28A	0	0	2	2	0	0
C17	0	0	1	1	0	0
E500	0	0	1	1	0	0
C25	0	0	0	1	1	0
P28U	0	0	1	0	0	1
E190	0	2	5	3	0	0
DA40	0	0	1	1	0	0
B762	0	0	1	2	1	0
C177	0	0	1	1	0	0
PA25	0	0	2	2	0	0
B772	0	1	2	1	0	0
LJ45	0	0	1	2	1	0
ULM	0	0	1	1	0	0
ST10	0	0	2	1	0	1
A10	0	0	2	2	0	0
IAR3	0	0	4	4	0	0
C152	0	0	1	1	0	0
B767	0	1	0	0	0	0
B777	0	0	1	1	0	0
TOBA	0	0	2	2	0	0
P28T	0	0	1	1	0	0
T310	0	0	1	1	0	0
GUIM	0	0	1	1	0	0
PAY4	0	0	1	1	0	0
BS10	0	0	1	1	0	0

EA50	0	0	0	0	0	1
C210	0	0	2	2	0	0
F20L	0	0	1	1	0	0
B35U	0	0	2	2	0	0
FA50	0	0	1	1	0	0
CL30	0	0	2	3	1	1
EX20	0	0	1	1	0	0
F2TH	0	0	1	1	0	0
GLF5	0	0	2	0	0	2
P46T	0	0	2	2	0	0
VL3	0	0	1	1	0	0
FA7X	0	0	1	1	0	0
PA28	0	0	1	1	0	0
EC20	0	0	1	1	0	0
LJ40	0	0	1	1	0	0
C340	0	0	0	1	1	0
C25C	0	0	1	1	0	0
A310	0	0	1	1	0	0
C7J	0	0	1	1	0	0
AN30	0	0	1	1	0	0
A400	0	0	1	1	0	0
E35	0	0	1	1	0	0
E135	0	0	1	0	0	1
S333	0	0	1	1	0	0
EC14	0	0	1	1	0	0
C402	0	0	1	1	0	0
EVSS	0	0	1	1	0	0
PRM1	0	0	0	1	1	0
LEG1	0	0	1	1	0	0

7. Evaluarea numărului de persoane expuse la zgomot identificarea problemelor și situațiilor care necesită îmbunătățiri

Expunerea persoanelor, locuințelor și suprafețelor la diferite valori ale indicatorilor Lzsn și Lnoapte:

Tabelul 4

Aeroport Sibiu - Sibiu	Număr de locuitori expuși la valori ale Lzsn [sute]				
	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Sursa de zgomot					
trafic aerian, aeroport	0	0	0	0	0
Aeroport Sibiu - Localități învecinate					
trafic aerian, aeroport	0	0	0	0	0

Aeroport Sibiu - Sibiu	Număr de locuitori expuși la valori ale Lnoapte [sute]					
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Sursa de zgomot						
trafic aerian, aeroport	9	0	0	0	0	0
Aeroport Sibiu - Localități învecinate						
trafic aerian, aeroport	0	0	0	0	0	0

Aeroport Sibiu			
Lzsn	>55	>65	>75
persoane	0	0	0
locuinte	0	0	0
suprafata [km ²]	1,0200	0,4100	0

Harta de zgomot privind traficul aerian în regim Lzsn

Conform tabelului 4 privind valorile maxime permise pentru traficul aerian nu se evidențiază zone cu depășiri.

Harta de zgomot privind traficul aerian în regim Lnoapte

Conform tabelului 4 privind valorile maxime permise pentru traficul aerian nu se evidențiază zone cu depășiri.

Suprafețele expuse indicatorului Lzsn mai mari de 55, 65 și 75 dB sunt: 1,0200 km² peste 55 dB; 0,4100 km² peste 65 dB respectiv 0,0000 km² peste 75 dB.

Din analiza rezultatelor obținute nu s-au identificat locuințe și persoane expuse în interiorul suprafețelor mai sus menționate pentru valori ale indicatorului Lzsn mai mari de 55, 65 și 75 dB pentru zgomotul produs de Aeroportul Sibiu.

Din analiza hărților strategice de zgomot și tabelului 4 s-a observat că nu există persoane expuse la valori de peste 70 dB pentru parametrul Lzsn sau peste 60 dB pentru indicatorul Lnoapte.

7.1 Probleme care necesită îmbunătățiri:

Harta de zgomot privind traficul aerian în regim Lzsn

Din analiza haștilor de zgomot și a tabelor de expunere a populație (Tabel 4) s-a constatat că nu sunt depășiri ale nivelului de zgomot admis la fațada clădirilor din vecinătatea Aeroportului Sibiu și nu există locuitori sau obiective de interes public afectate de niveluri de zgomot de peste limita legală de 70 dB pentru indicatorul Lzsn.

Harta de zgomot privind traficul aerian în regim Lnoapte

Din analiza haștilor de zgomot și a tabelor de expunere a populație (Tabel 4) s-a constatat că nu sunt depășiri ale nivelului de zgomot admis la fațada clădirilor din vecinătatea Aeroportului Sibiu și nu există locuitori sau obiective de interes public afectate de niveluri de zgomot de peste limita legală de 60 dB pentru indicatorul Lnoapte.

8. Sinteza oficială a consultărilor publice organizate

În conformitate cu prevederile art. 4, alin 12, din H.G. nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, R.A. Aeroportul Sibiu va demara în data de..... un program de participare și consultare publică atât a publicului cât și a entităților juridice direct sau indirect interesate privind soluțiile necesare pentru gestiunea zgomotului aeroportuar incluse în proiectul "Planului de Acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Sibiu".

Pentru a permite un acces mai facil la aceste informații și o participare extinsă, vor fi postate pe site-ul R.A. Aeroportul Sibiu, respectiv <https://www.sibiuairport.ro/> atât anunțul privind consultarea publică, cât și proiectul Planului de Acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional Sibiu". Totodată, pe site-ul aeroportului este publicată "Harta strategică de zgomot" pentru Aeroportul Sibiu.

9. Informații privind măsuri de reducere a zgomotului aflate în desfășurare și informații privind proiectele de reducere a zgomotului în faza de pregătire

Aeroportul Internațional Sibiu, nu înregistrează până în prezent programe cu măsuri destinate exclusiv pentru reducerea zgomotului. Totodată, din analiza rapoartelor privind harta de zgomot, se poate observa că doar o suprafață de un km² este afectată de zgomot peste 55 dB(A).

Măsurile de reducere a zgomotului corespunzătoare acestui capitol sunt cele de tip continuu, respectiv norme și măsuri adoptate în ultimii ani care respectă principiile de protecție și siguranță a cetățenilor, precum și norme privind calitatea vieții, printre parametrii vizați fiind și nivelul de zgomot.

Pentru a putea acționa în vederea contracarării efectelor negative ale zgomotului, tipurile de surse de zgomot au fost împărțite în zgomot aerian provenit de la mișcările aeronavelor și zgomot la sol, generat de activitatea de la sol a aeroportului.

Măsuri pentru reducerea zgomotului aerian provenit de la mișcările aeronavelor

Zgomotul produs de aeronave are un impact negativ de mediu considerabil pentru aeroporturi. Deși mic din punct de vedere al volumului de marfă și de pasageri care îl tranzitează, Aeroportul Sibiu își dorește să preîntâmpine eventualele probleme legate de poluarea fonică.

Conducerea Aeroportului Sibiu consideră impactul zgomotului aerian o problemă importantă ce are nevoie de o abordare pragmatică, cu implicarea echilibrată a autorităților competente centrale și locale care au autoritatea și capacitatea legală de a promova dezvoltarea traficului aerian cu respectarea principiului precauției, respectiv prevenției, alături de consultarea comunităților învecinate.

Aeronavele, surse de zgomot major în activitatea aeroportuară, sunt operate de companii aeriene, iar modul de gestiune a spațiului aerian, respectiv de aplicare a procedurilor de operare este definit de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română și aplicat de ROMATSA. Mai mult, sloturile de aterizare/decolare sunt alocate de către CFMU Brussels Eurocontrol, în timp ce Ministerul Transporturilor controlează aprobarea sloturilor de zbor pentru liniile aeriene din afara spațiului de zbor al Uniunii Europene. Conform prevederilor legale în vigoare, aeroportul este responsabil pentru gestionarea zgomotului produs de alți poluatori fără a avea însă autoritatea legală respectiv capacitatea de a motiva toate companiile aeriene ce operează pentru a limita, respectiv reduce efectele zgomotului aerian.

O abordare constructivă a managementului zgomotului aeroportuar presupune integrarea cu sistemul de management de mediu, cu luarea în considerare a tuturor celor implicați în transportul aerian, la companii aeriene, Autoritatea Civilă Aeriană Română, ROMATSA, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Măsuri pentru reducerea zgomotului aerian generat de activitatea de la nivelul solului

Zgomotul la sol se referă la zgomotele generate de toate sursele din cadrul aeroportului, excluzând decolarea și aterizarea aeronavelor.

Principalele surse de zgomot aeroportuar la sol sunt:

- **Aeronavele** : mișcările între pistă și poziții de staționare inclusiv încercările de motoare, respectiv procedurile de pornire, oprire a motoarelor, rularea în regim accelerat pe pistă la decolare și frânarea pe pistă după aterizare, inclusiv utilizarea reversoarelor de tracțiune; agregatele auxiliare ale aeronave (APU) pentru furnizarea energiei electrice și alte servicii specifice aeronavelor.
- Echipamentele mobile terestre de handling, cum ar fi agregatele și echipamentele de furnizare de energie aeronavelor la sol (GPU, etc.);

- Vehiculele în trafic rutier în perimetrul suprafeței de mișcare aeroportuare precum și în trafic spre și dinspre aeroport
- Agregate industriale și vehicule speciale destinate activităților de construcții

Una din măsurile ce se pot lua este realizarea și menținerea la zi a unei hărți de distribuție a zgomotului pentru activitățile la sol, cele care nu au fost cartografiate în prezentul raport.

Zgomotul la nivelul solului produs în aeroport se integrează zgomotului de fond, datorat în special traficului rutier pe Șos. Alba Iulia (E81, DN1), arteră rutieră cu trafic intens.

Măsuri pentru menținerea și/sau reducerea numărului de persoane expuse la zgomot aeroportuar

- Instalarea unui sistem de monitorizare a zgomotului care să transmită date reale, concrete, din teren pentru determinarea nivelului de zgomot real.
- Promovarea la nivelul autorităților locale a proiectelor de propunere pentru reglementarea regimului construcțiilor în vecinătatea Aeroportului Internațional Sibiu în funcție de contururile aferente valorilor indicatorilor de zgomot L_{zsn} și L_{noapte} rezultate din cartarea strategică de zgomot

10. Acțiuni pe care autoritățile competente intenționează să le întreprindă în următorii 5 ani

Aeroportul Internațional Sibiu a fost și este preocupat pentru a gestiona și, dacă este cazul, a reduce disconfortul generat de aviația civilă. O serie de măsuri se referă la gestiunea zgomotului la sol. Acestea se adresează atât sursei de zgomot, respectiv aeronavelor, cât și a modului de utilizare a terenului respectiv aeroportului.

Astfel, cu respectarea principiului abordării echilibrate privind managementul zgomotului aeronavelor, definit prin ICAO Doc 9829/2004 respectiv a RACR-PM ediția 3/2007, se recomandă următoarele măsuri:

- reducerea zgomotului aeronavelor la sursă;
- amenajarea și administrarea terenurilor, inclusiv a celor din vecinătatea aeroporturilor;
- implementarea de proceduri operaționale de reducere a zgomotului;
- introducerea de către Ministerul Transporturilor de restricții de operare;
- acordarea unor avantaje economice.

Măsuri privind reducerea zgomotului la sursă

În prezent, numai aeronavele care respectă prevederile Convenției ICAO privind aviația civilă, Anexa 16, Volumul I, Capitolul 3 au dreptul de operare pe Aeroportul Internațional Sibiu. Doar în cazuri excepționale, în baza unor motive întemeiate, Ministerul Transporturilor poate aproba, punctual, operarea unei aeronave care nu respecta reglementarea de mai sus.

Operarea pe rute standard de decolare și aterizare SID / STAR pentru diminuarea zgomotului se efectuează ca procedură operațională pentru a permite reducerea zgomotului aerian și a impactului acestuia asupra populației, fiind o măsură ce este gestionată de ROMATSA – Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian.

Măsuri privind dezvoltarea aeroportului

Se estimează o creștere a traficului intern și extern regulat cu 100 % în perioada 2016-2025.

În documentul "Plan de administrare 2017-2021-RA. Aeroportul Internațional Sibiu" se face

referire la Master Planul General de Transport realizat de Ministerul Transporturilor, în perioada 2015-2030, potrivit căruia Aeroportul Internațional Sibiu este clasificat ca fiind un aeroport regional cu următoarele obiective de investiții:

- realizare/extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de minim 460m²
- reabilitarea PDA, compatibilizarea cu celelalte suprafețe de mișcare
- asigurarea infrastructurii echipamentelor și utilajelor de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT
- asigurarea conectivității aeroportului conform cerințelor MPGT
- conectivitate pe culoarul est-vest și pe direcția sud, existând premisele extinderii arealului deservit datorită reducerii timpilor de deplasare. Conectivitatea pe zona nord-est se va baza în continuare pe rețeaua de drumuri secundare.

Sursa: ”Plan de administrare 2017-2021-RA. Aeroportul Internațional Sibiu”, <https://www.sibuiairport.ro>.

De notat următoarele aspecte:

- construcțiile menționate mai sus, acționează ca o barieră spre zona rezidențială a municipiului și diminuează nivelul de zgomot generat pe platforma aeroportuară;
- modernizarea pistei, a căilor de rulare și instalarea de balizaj aeronautic categoria a-II-a OACI, va garanta amplasarea sistemelor avansate de navigație instrumentală, cu impact direct asupra siguranței și preciziei mișcărilor aeronautice conform procedurilor de zbor.

11. Strategia pe termen lung

Simulare prin predicție a situației din 2025 - modificarea traficului

În vederea evaluării situației expunerii populației la zgomotul produs de Aeroport pe termen lung s-a realizat o predicție a imisiei prin elaborarea de hărți de zgomot pentru situația anului 2025. Datele de intrare au fost furnizate de către administrația aeroportului și sunt estimări efectuate în baza contractelor operaționale din prezent și în urma analizei, previziunilor pentru următorii ani.

Studiile arată următoarea evoluție a traficului: Aeroport Internațional Sibiu

	2009		2016	2025
	prognozat	real	real	prognoza
Trafic pasageri	191.200	154.160	366.065	750.530
Trafic aeronave	5.735	6.419	5.342	13.980

Ipotezele de calcul pentru situația 2025 sunt alese în cel mai defavorabilă situație (traficul aerian se va face cu aceleași aeronave, nu cu aeronave noi).

Din analiza hărților strategice de zgomot de predicție a situației din 2025 s-a observat că nu vor exista persoane expuse la valori de peste valoarea limită de 70 dB pentru parametrul L_{zsn} sau peste 60 dB pentru indicatorul L_{noapte}, motiv pentru care nu se impune luarea de măsuri specifice de reducere sau prevenire a expunerii la zgomot a populației.

Aeroportul Internațional Sibiu își propune să promoveze în domeniul său de competență următoarele măsuri:

Un cadru legislativ coerent

Promovarea la nivelul ministerului transporturilor a proiectelor de propunere pentru elaborarea și aprobarea actelor legislative de reglementare și zonare a regimului construcțiilor în ariile delimitate de hărțile de conflict de zgomot strategic respectiv în ariile protejate pentru a se asigura menținerea dacă nu reducerea numărului de persoane expuse la zgomot aeroportuar.

Implicarea activă în cadrul aeroportului Sibiu pentru stabilirea unor zone.

Comportament responsabil față de mediu

Îmbunătățirea procedurilor SID/STAR de către ROMATSA pentru a reduce potențialul numărului persoanelor expuse zgomotului identificat prin contururile de conflict.

Din informațiile primite prin e-mail în data de 10.09.2018 de la Aeroportul Internațional Sibiu, în urma studiului climatologic elaborat la solicitarea ROMATSA în perioada 2006-2016 s-a stabilit că direcția dominantă a vântului din zonă este din Sud, motiv pentru care mijloacele non vizuale au fost amplasate atasat pistei 19. Comandantul aeronavei poate iniția proceduri de apropiere la vedere pe timp de zi pe pista 01 cu aprobarea de la Turnul de control, dacă se schimbă direcția vântului din direcția Nord.

12. Informații financiare: buget, evaluare cost-eficiență, evaluare cost-profit

La momentul actual nu sunt disponibile informații precise de ordin financiar pentru a preciza bugetul alocat exclusiv reducerii nivelului de zgomot ambiental la nivelul Aeroportului Internațional Sibiu.

De altfel, nu este necesar un astfel de buget, zgomotul generat de activitățile de aterizare/decolare în 2015, fiind sub valorile maxime premise.

13. Prognoze privind evaluarea implementării și rezultatele planului de acțiune

În scenariul dezvoltării ulterioare a aeroportului și a măririi cu 100% pe an a traficului aerian, niveluri de zgomot de peste 55dB(A) se înregistrează doar în zona aeroportului, fără a afecta locuințele și locuitorii din zonele învecinate.