

HARTA STRATEGICĂ DE ZGOMOT AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MARAMUREȘ

Beneficiar: AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MARAMUREȘ

Consultant: SC ENVIRO CONSULT SRL

Inginer George Tache

Inginer Lazarovici Bogdan

Ed. 2

Data: septembrie 2018

CUPRINS

RAPORT privind datele utilizate în procesul de cartare a zgomotului în vederea realizării hărților strategice de zgomot, precum și calitatea, acuratețea, modul de utilizare și sursa acestora.....	3
1. Descriere: localizare, mărime, împrejurimi, date despre trafic.....	3
2. Autoritatea responsabilă	4
3. Scopul raportului.....	4
4. Programe de reducere a zgomotului realizate anterior.....	4
5. Date de intrare (conform Ordin 1830/2007, anexa 4 -tabel verificare și art. 3.8-tabel 10).....	4
6. Soft cartare zgomot utilizat, versiune.....	8
7. Metodologia de obținere a numărului de locuințe și locuitori expuși la zgomot.....	8
8. Alte date de intrare utilizate	8
RAPORT privind toate datele obținute.....	10
1. Descriere: localizare, mărime, împrejurimi, date despre trafic.....	10
2. Autoritatea responsabilă	11
3. Scopul raportului.....	11
4. Programe de reducere a zgomotului realizate anterior.....	11
5. Metode de calcul sau de măsurare folosite	11
6. Estimarea numărului de persoane și de locuințe expuse la zgomot, suprafața totală expusă (în km ²).....	12
RAPORT privind prezentarea evaluării rezultatelor obținute prin cartarea de zgomot pentru fiecare hartă strategică de zgomot.....	13
1. Descriere: localizare, mărime, împrejurimi, date despre trafic.....	13
2. Autoritatea responsabilă	14
3. Scopul raportului.....	14
4. Date obținute în urma realizării hărților strategice de zgomot	14
5. Metoda măsurării și descrierea acesteia	15
6. Suprafața inclusă în cartare.....	15
7. Instrumentele utilizate	15
8. Estimări privind precizia rezultatelor	15
Anexe	16

RAPORT privind datele utilizate în procesul de cartare a zgomotului în vederea realizării hărților strategice de zgomot, precum și calitatea, acuratețea, modul de utilizare și sursa acestora

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

Aeroportul Internațional Maramureș a fost înființat pe actualul amplasament în anul 1964 când a început construcția pistei betonate. Se menționează că prima aterizare a unui avion pe aceste meleaguri a avut loc în anul 1929, la bordul aceluși avion aparținând Flotilei de Aviație de Gardă Someșeni-Cluj, aflându-se Regina Maria.

La data de 21 aprilie 2008, aeroportul a fost declarat Aeroport Internațional.

Aeroportul Internațional Maramureș are în prezent statut de regie autonomă cu specific deosebit, subordonată Consiliului Județean Maramureș.

Localizare:

Aeroportul Internațional Maramureș este situat în raza comunei Tauții Măgherăuș, la 10 km de centrul orașului Baia Mare, la poalele masivelor Gutâi și Oaș. În partea de nord se învecinează cu Munții Gutâi, la sud cu comuna Recea și cu râurile Someș și Lăpuș, în est cu Municipiul Baia Mare, iar în vest cu comuna Cicârlău.

Coordonatele punctului de referință (ARP) - sistem STEREO 70:

$x(N) = 685476.5710 \text{ m}$

$y(E) = 384908.4430 \text{ m}$

$z(MN75) = 179.806 \text{ m}$

Mărime:

Aeroportul Internațional Maramureș este un aeroport civil cu un trafic estimat de 1052 mișcări.

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

Așezările care se află în vecinătatea Aeroportului Internațional Maramureș sunt orașele Tauții Măgherăuș și Baia Mare.

Date despre trafic:

Activitatea aeroportului se desfășoară conform Codului Aerian Român, acordurilor și convențiilor Organizației Aeronautice Civile Internaționale, la care România este membră. Aeroportul Internațional Maramureș este instituția care conduce și coordonează întreaga activitate de trafic aerian în zona de responsabilitate a aeroportului, pentru transportul de pasageri și marfă.

În cadrul aeroportului, fluxul pentru curse interne are capacitatea de 100 de pasageri pe oră, iar fluxul pentru curse externe are capacitatea de 50 de pasageri pe oră.

2. Autoritatea responsabilă

Regia Autonomă "Aeroportul Internațional Maramureș" este autoritatea responsabilă pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot pentru Aeroportul Internațional Maramureș aflat în administrarea sa, potrivit prevederilor HG 321/2005.

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. 8¹ - L(zsn) și L(noapte) - la pct. 1 și 2 din anexa nr. 2 din HG 674/2007 ce modifică HG 321/2005 și OM 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 Internațional Maramureș, iar hărțile de zgomot au fost elaborate prin contract de servicii cu Enviro Consult SRL având ca obiect "Elaborarea hărții de zgomot pentru Aeroportului Internațional Maramureș".

3. Scopul raportului

Scopul prezentului raport este acela de a prezenta date de intrare utilizate în procesul de cartare a zgomotului în vederea realizării hărților strategice de zgomot, precum și calitatea, acuratețea, modul de utilizare și sursa acestora pentru:

- Trafic aerian;

Conținutul raportului respectă cerințele din OM 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot și OM 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.

4. Programe de reducere a zgomotului realizate anterior

Nu sunt înregistrate până în prezent măsuri luate pentru reducerea zgomotului.

5. Date de intrare (conform Ordin 1830/2007, anexa 4 -tabel verificare și art. 3.8-tabel 10)

5.1. Date necesare

Datele de intrare necesare realizării hărții de zgomot pentru sursa reprezentată de traficul aerian din vecinătatea unei localități sunt descrise în următoarele documente:

- a. HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant republicată
- b. O R D I N 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
- c. Anexa la Ordinul ministrului mediului și dezvoltării durabile Nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

Potrivit articolului 3.4.5. al anexei Ordinului nr. 1830/2007 privind aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot, informațiile necesare pentru cartarea zgomotului pentru un aeroport sunt următoarele:

- a) Informații generale cu privire la aeroport
 - punctul de referință al aerodromului;
 - înălțimea față de nivelul mării al punctului de referință al aerodromului;
 - coordonatele ARP(punctul de referință al aerodromului);

- coordonatele pragurilor pistelor în serviciu;
- lungimea pistei, a fost luata in considerare noua pista (2018);
- direcția pistei;
- codul de identificare al fiecărei piste în serviciu;
- descrierea culoarului de zbor împărțit în secțiuni începând cu pragul pistei, separat pentru decolare și aterizare. Au fost luate in considerare noile proceduri valabile pentru 2019 – 2020.
- informațiile specificate în Tabelul nr. 3 și Tabelul nr. 4 din Anexa nr. 1 a Ghidului.

b) Informații despre culoarele de zbor

- lungimea de segment, direcția și raza curbei

c). Informații despre mișcările aeronavelor

Mișcările trebuie să fie clasificate conform categoriilor internaționale de avioane definite de ICAO (Appendix 16 din Convenția Aviației Civile Internaționale, Vol. 1.);

Distribuția mișcărilor de aeronave pe culoare de zbor;

Distribuția mișcărilor de aeronave pe perioadele de *Zi, Seară și Noapte*

5.2. Date de intrare primite de la autorități:

În vederea obținerii informațiilor necesare desfășurării proiectului de realizare a hărții de zgomot pentru Aeroportul Internațional Maramureș, respectiv a datelor de intrare necesare realizării hărții strategice de zgomot pentru traficul aerian, s-au solicitat și s-au transmis de către Aeroportul Internațional Maramureș, prin adresa nr. 439/29.05.2018 și prin e-mail în 16.08.2018, informații despre traficul aerian și proceduri instrumentale cuprinse în articolul 3.4.5. al Anexei la Ordinul ministrului mediului și dezvoltării durabile Nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

Sursa Datelor

Aeroportul Internațional Maramureș a trimis către Enviro Consult informațiile în format electronic (e-mail), astfel:

Prin e-mail:

- Adresa nr. 439/29.05.2018 cu urmatorul conținut:
 - harti proceduri Aeroport Internațional Maramureș;
 - trafic estimat
 - informatii despre coordonate aeroport, piste, etc.
- 16.08.2018:
 - Traficul estimat pentru perioada 2019-2020;

5.3. Prelucrare datelor de intrare:

În urma prelucrării datelor de intrare disponibile pentru traficul aeroportuar au fost puse în evidența informațiile cuprinse în anexa 1 a Ordinului ministrului mediului și dezvoltării durabile Nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

Tipurile de aeronave au fost clasificate în grupuri conform tabelului nr. 2 din O R D I N 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.

Astfel, au fost identificate următoarele grupuri:

P2.1: Aeronava cu elice cu o masă la decolare (MTOM) de peste 5,7 tone ce corespunde cerințelor Anexei 16 a Tratatului Internațional al Aviației Civile, Volumul 1, Capitolul 3 sau Capitolul 10

S5.1: Aeronave cu reacție cu o masă maximă la decolare (MTOM) de până la 50 tone, ce corespunde cerințelor Anexei 16 a Tratatului Internațional al Aviației Civile, Volumul 1,

Clasa aeronava	Tip aeronava
P2.1	AT75, AT45
S51	B738, A322

Tipurile de aeronave sunt cele declarate de către R.A. Aeroportul Internațional Maramureș.

5.4. Conformare cu tabelul din Anexa la Ordinul ministrului mediului și dezvoltării durabile Nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

Datele referitoare la clasele și tipul de aeronave se regăsesc în tabelul nr. 1, conform anexei Ghidului. Datele referitoare la culoarele de zbor sunt cuprinse în Anexa 3 pusă la dispoziție de R.A. Aeroport Internațional Maramureș. Astfel, Aeroportul Internațional Maramureș deține două piste: 09, pe direcția nord 99 grade 5 minute și 27, pe direcția nord 279 grade 6 minute.

Tabel nr. 1. Date de emisie pentru mișcări aeronave (1)

Pentru fiecare culoar și operațiune, numărul de decolări și aterizări per tip/clasă de aeronavă – valori orare separate pe zi (07-19) seara (19-23) și noapte (23-07). Aceste valori pot fi medii zilnice, lunare sau anuale (2019 - estimat).

TIP AVION	ATERIZARI-media zilnică			DECOLARI-media zilnică		
	ZI	SEARA	NOAPTE	ZI	SEARA	NOAPTE
B738	0.2857	0.1428	0	0.2857	0.1428	0
A322	0.2857	0.1428	0	0.2857	0.1428	0
AT75	0.03333	0	0	0.03333	0	0
AT45	1	0	1	1	0	1

Pentru fiecare culoar și operațiune, numărul de decolări și aterizări per tip/clasă de aeronavă – valori orare separate pe zi (07-19) seara (19-23) și noapte (23-07). Aceste valori pot fi medii zilnice, lunare sau anuale (2020 - estimat).

TIP AVION	ATERIZARI-media zilnică			DECOLARI-media zilnică		
	ZI	SEARA	NOAPTE	ZI	SEARA	NOAPTE
B738	0.2857	0.1428	0	0.2857	0.1428	0
A322	0.2857	0.1428	0	0.2857	0.1428	0
AT75	0.03333	0	0	0.03333	0	0
AT45	1	0	1	1	0	1

Date despre aeroport sunt:

1. Punctul de referință al aeroportului ARP-sistem STEREO 70:

x(N) = 685476.5710 m

y(E) = 384908.4430 m

z(MN75) = 179.806 m

2. Coordonatele punctelor coordonate in sistemul WGS84.

- înălțimea față de nivelul mării al punctului de referință al aeroportului: He 218.532 m - masurat in sistemul WGS84.

- punctul de referință Geo-referențial al fiecărei piste (RRP):

THR09: $x(N) = 685690.588$ m

$y(E) = 383676.590$ m

$z(MN75) = 169.251$ m

THR27: $x(N) = 685309.064$ m

$y(E) = 385792.467$ m

$z(MN75) = 184.546$ m

- distanța dintre punctul de referință al aeroportului și punctul de referință al pistei: 0 m.

3. Lungimea fiecărei piste: 2150 m.

4. Direcțiile pistelor: 09-aterizare la vest, respectiv 27-aterizare la est.

5. Distanța de la fiecare RRP la poziția de start, aterizare și sfârșitul fiecărei direcții de operare

PISTA 09:

- distanța de la prag la poziția de start = startul este la pragul 09

- distanța prag 09 - punct de țintă = 292.73 m

- distanța prag –sfârșit pistă 09 = 2150 m

PISTA 27:

- distanța de la prag la poziția de start = startul este la pragul 27

- distanța prag 27 - punct de țintă = 288.55 m

- distanța prag –sfârșit pistă 28 = 2150 m

6. Înălțimea standard de apropiere:

15 m la pragul 09

15 m la pragul 27

7. Unghiul standard de coborâre:

3.1 grade pentru pista operațională 09

3.6 grade pentru pista operațională 27

Datele utilizate pentru emisia de zgomot sunt cele aferente anilor 2019- 2020.

Analiza datelor de intrare se poate consulta in **Anexa 1**, in format tabelar si contine informații despre:

- a. Denumirea și descrierea datelor de intrare
- b. Metodologia utilizată pentru colectare
- c. Sursa de obținere / metoda de producere a datelor, instrumentele din OM 678/2006
- d. Acuratețea datelor

6. Soft cartare zgomot utilizat, versiune

Hărțile de zgomot au fost realizate conform HG 321/2005, fiind utilizat un soft specializat.

Denumire software: Integrated Noise Model,

Versiunea: 7

Data de realizare: 2012

Dezvoltator / producator		<ul style="list-style-type: none">• FAA Office of Environment and Energy (AEE-100)• ATAC Corporation — system integration, user interface, and flight model• Volpe National Transportation Systems Center (VNTSC) — noise model, http://www.faa.gov/about/office org/headquarter s_offices/apl/research/models/inm_model/
Surse si metode de calcul	trafic aerian	ECAC.CEAC Doc. 29R (2006)§ ECAC.CEAC Doc. 29, 2nd Edition (1997)

Softul îndeplinește cerințele Directivei Comisiei Europene: 2002/49/EC în conformitate cu ghidurile asupra metodelor provizorii de calcul 2003/613/EC și cu ghidul de bună practică al grupului de lucru privind evaluarea expunerii sonore, cât și HG321/2005 republicată, OM 678/2006 și OM1830/2007.

Metodele de calcul implementate sunt cele solicitate prin HG321/2005, respectiv:

Pentru zgomotul produs de traficul aerian:

- 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, va fi folosită tehnica de segmentare menționată în secțiunea 7.5 a ECAC.CEAC Doc 29.

Detalii despre pachetul software utilizat, INM, se pot gasi in Anexa 2 – prezentarea INM)

7. Metodologia de obținere a numărului de locuințe și locuitori expuși la zgomot

Luând în considerare faptul că suprafețele delimitate de contururile $L_{zsn} > 55\text{dB}$ și $L_n > 45\text{dB}$ nu conțin în interiorul lor nici o clădire, nu a fost urmată o procedura de lucru pentru distribuția locuitorilor în clădirile rezidențiale în scopul estimării expunerii la diferitele niveluri de zgomot.

8. Alte date de intrare utilizate

- **Date despre aeroport**

Metodologia utilizată pentru colectare:

- adresa nr. 439/29 .05 2018 a Aeroportul International Baia Mare către Enviro Consult.

Alte date de intrare privind traficul aerian utilizate în procesul de cartare a zgomotului se referă la:

- punctul de referință al aerodromului;
- înălțimea față de nivelul mării al punctului de referință al aerodromului;
- coordonatele ARP(punctul de referință al aerodromului);
- punctul de referință al pistei (pistelor);
- lungimea fiecărei piste;
- direcția pistei;
- codul de identificare al fiecărei piste;
- lungimea de segment, direcția, unghi și raza curbei
- descrierea culoarului de zbor împărțit în secțiuni începând cu punctul de referință al pistei, separat pentru decolare și aterizare;
- informații despre mișcările aeronavelor
- distribuția mișcărilor de aeronave pe perioadele de *Zi*, *Seară* și *Noapte*

Sursa de obținere / metoda de producere a datelor

- Datele de emisie pentru traficul aeroportuar au fost obținute oficial de la Aeroportul Internațional Maramureș.

RAPORT privind toate datele obținute în urma realizării hărților strategice de zgomot

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

Aeroportul Internațional Maramureș a fost înființat pe actualul amplasament în anul 1964 când a început construcția pistei betonate. Se menționează că prima aterizare a unui avion pe aceste meleaguri a avut loc în anul 1929, la bordul aceluiași avion aparținând Flotilei de Aviație de Gardă Someșeni-Cluj, aflându-se Regina Maria.

La data de 21 aprilie 2008, aeroportul a fost declarat Aeroport Internațional.

Aeroportul Internațional Maramureș are în prezent statut de regie autonomă cu specific deosebit, subordonată Consiliului Județean Maramureș.

Localizare:

Aeroportul Internațional Maramureș este situat în raza comunei Tauții Măgherăuș, la 10 km de centrul orașului Baia Mare, la poalele masivelor Gutâi și Oaș. În partea de nord se învecinează cu Munții Gutâi, la sud cu comuna Recea și cu râurile Someș și Lăpuș, în est cu Municipiul Baia Mare, iar în vest cu comuna Cicârlău.

Coordonatele punctului de referință (ARP) - sistem STEREO 70:

$x(N) = 685476.5710 \text{ m}$

$y(E) = 384908.4430 \text{ m}$

$z(MN75) = 179.806 \text{ m}$

Mărime:

Aeroportul Internațional Maramureș este un aeroport civil cu un trafic estimate de 1052 de mișcări.

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

Așezările care se află în vecinătatea Aeroportului Internațional Maramureș sunt orașele Tauții Măgherăuș și Baia Mare.

Date despre trafic:

Activitatea aeroportului se desfășoară conform Codului Aerian Român, acordurilor și convențiilor Organizației Aeronautice Civile Internaționale, la care România este membră. Aeroportul Internațional Maramureș este instituția care conduce și coordonează întreaga activitate de trafic aerian în zona de responsabilitate a aeroportului, pentru transportul de pasageri și marfă.

În cadrul aeroportului, fluxul pentru curse interne are capacitatea de 100 de pasageri pe oră, iar fluxul pentru curse externe are capacitatea de 50 de pasageri pe oră.

2. Autoritatea responsabilă

Regia Autonomă "Aeroportul Internațional Maramureș" este autoritatea responsabilă pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot pentru Aeroportul Internațional Maramureș aflat în administrarea sa, potrivit prevederilor HG 321/2005.

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. 8¹ - L(zsn) și L(noapte) - la pct. 1 și 2 din anexa nr. 2 din HG 674/2007 ce modifică HG 321/2005 și OM 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 Internațional Maramureș, iar hărțile de zgomot au fost elaborate prin contract de servicii cu Enviro Consult SRL având ca obiect "Elaborarea hărții de zgomot pentru Aeroportului Internațional Maramureș".

3. Scopul raportului

Scopul prezentului raport este acela de a prezenta toate datele obținute în urma realizării hărților de zgomot pentru:

- Trafic aerian;

Conținutul raportului respectă cerințele din OM 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot și OM 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.

4. Programe de reducere a zgomotului realizate anterior

Nu sunt înregistrate până în prezent măsuri luate pentru reducerea zgomotului.

5. Metode de calcul sau de măsurare folosite

Pentru zgomotul produs de traficul aerian - 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, va fi folosită tehnica de segmentare menționată în secțiunea 7.5 a ECAC.CEAC Doc 29.

6. Estimarea numărului de persoane și de locuințe expuse la zgomot, suprafața totală expusă (în km²)

Rezultatele obținute în urma realizării fiecărei hărți strategice de zgomot sunt prezentate sub formă de tabel xls., conform Anexei 3 OM 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

Conținutul tabelelor:

Pentru zgomotul provenit de la traficul aerian, aeroport:

S-a realizat:

- Estimarea numărului de locuitori (în sute) expuși la următoarele valori ale Lzsn: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 dB
- Estimarea numărului de locuitori (în sute) expuși la următoarele valori ale Lnoapte: 45-49*), 50-54*), 55-59*), 60-64*), 65-69*), > 70
- Estimarea numărului de locuințe expuse la valori ale Lzsn
- Estimarea numărului de locuințe expuse la valori ale Lnoapte
- Estimarea numărului de locuințe, persoane și suprafețele expuse la valori ale Lzsn de peste 55, 65, 75 dB.

Tabelele privind expunerea persoanelor la diferitele valori ale indicatorilor Lzsn și Ln constituie Anexa 4 a prezentului raport.

RAPORT privind prezentarea evaluării rezultatelor obținute prin cartarea de zgomot pentru fiecare hartă strategică de zgomot

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

Aeroportul Internațional Maramureș a fost înființat pe actualul amplasament în anul 1964 când a început construcția pistei betonate. Se menționează că prima aterizare a unui avion pe aceste meleaguri a avut loc în anul 1929, la bordul aceluși avion aparținând Flotei de Aviație de Gardă Someșeni-Cluj, aflându-se Regina Maria.

La data de 21 aprilie 2008, aeroportul a fost declarat Aeroport Internațional.

Aeroportul Internațional Maramureș are în prezent statut de regie autonomă cu specific deosebit, subordonată Consiliului Județean Maramureș.

Localizare:

Aeroportul Internațional Maramureș este situat în raza comunei Tauții Măgherăuș, la 10 km de centrul orașului Baia Mare, la poalele masivelor Gutâi și Oaș. În partea de nord se învecinează cu Munții Gutâi, la sud cu comuna Recea și cu râurile Someș și Lăpuș, în est cu Municipiul Baia Mare, iar în vest cu comuna Cicârlău.

Coordonatele punctului de referință (ARP) - sistem STEREO 70:

$x(N) = 685476.5710$ m

$y(E) = 384908.4430$ m

$z(MN75) = 179.806$ m

Mărime:

Aeroportul Internațional Maramureș este un aeroport civil cu un trafic estimate de 1052 de mișcări.

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

Așezările care se află în vecinătatea Aeroportului Internațional Maramureș sunt orașele Tauții Măgherăuș și Baia Mare.

Date despre trafic:

Activitatea aeroportului se desfășoară conform Codului Aerian Român, acordurilor și convențiilor Organizației Aeronautice Civile Internaționale, la care România este membră. Aeroportul Internațional Maramureș este instituția care conduce și coordonează întreaga activitate de trafic aerian în zona de responsabilitate a aeroportului, pentru transportul de pasageri și marfă.

În cadrul aeroportului, fluxul pentru curse interne are capacitatea de 100 de pasageri pe oră, iar fluxul pentru curse externe are capacitatea de 50 de pasageri pe oră.

2. Autoritatea responsabilă

Regia Autonomă "Aeroportul Internațional Maramureș" este autoritatea responsabilă pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot pentru Aeroportul Internațional Maramureș aflat în administrarea sa, potrivit prevederilor HG 321/2005.

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. 8¹ - L(zsn) și L(noapte) - la pct. 1 și 2 din anexa nr. 2 din HG 674/2007 ce modifică HG 321/2005 și OM 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 Internațional Maramureș, iar hărțile de zgomot au fost elaborate prin contract de servicii cu Enviro Consult SRL având ca obiect "Elaborarea hărții de zgomot pentru Aeroportului Internațional Maramureș".

3. Scopul raportului

Scopul prezentului raport este acela de a prezenta o evaluare a rezultatelor obținute prin cartarea de zgomot pentru fiecare hartă strategică de zgomot în parte pentru:

- Trafic aerian;

Conținutul raportului respectă cerințele din OM 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot și OM 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.

4. Date obținute în urma realizării hărților strategice de zgomot

În cele ce urmează se va face o prezentare a datelor evidențiate de fiecare hartă de zgomot prezentată odată cu raportul pentru trafic aerian indicatorii L_{zsn} și L_n .

Vom analiza datele din hărțile de zgomot specifice în funcție de normele de zgomot stabilite legal prin H 674/2007 ce modifică HG321/2005.

Valori limită și valori țintă de atins.

În conformitate cu OM MMDD nr 152/13.02.2008 valorile maxim permise pentru indicatorii L_{zsn} și L_{noapte} sunt:

Tabel 1:

$L_{zsn} - dB(A)$			$L_{noapte} - dB(A)$		
Coloana 1	Coloana 2	Coloana 3	Coloana 4	Coloana 5	Coloana 6
Surse de zgomot	Ținta de atins pentru valorile maxime permise pentru anul 2012	Valori maxime permise	Surse de zgomot	Ținta de atins pentru valorile maxime permise pentru anul 2012	Valori maxime permise
Străzi, drumuri și autostrăzi	65	70	Străzi, drumuri și autostrăzi	50	60
Căi ferate	65	70	Căi ferate	50	60
Aeroporturi	65	70	Aeroporturi	50	60
Zone industriale	60	65	Zone Industriale	50	55
Porturi (activități de transport feroviar și rutier din interiorul portului)	65	70	Porturi (activități de transport feroviar și rutier din interiorul portului)	50	60
Porturi (activități industriale din interiorul portului)	60	65	Porturi (activități industriale din interiorul portului)	50	55

Harta de zgomot privind traficul aerian în regim L_{zsn} și în regim L_n

Conform tabelului 1 și hărților pentru zgomotul aerian nu se evidențiază zone cu depășiri.

Expunerea populației și clădirilor la zgomotul provocat de traficul aerian în regim L_{zsn} și L_{noapte}

Din analiza rezultatelor obținute se observă faptul că nu există persoane expuse la nivel de zgomot peste limită.

Estimarea numărului de locuințe, persoane și suprafețele la valori ale L_{zsn} peste 55, 65, 75 dB.

Suprafețele expuse indicatorului L_{zsn} mai mari de 55, 65 și 75 dB sunt: 0,236 km² peste 55 dB; 0,015 km² peste 65 dB respectiv 0 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 L_{zsn} mai mari de 55, 65 și 75 dB pentru zgomotul produs de Aeroportul Internațional Maramureș.

5. Metoda măsurării și descrierea acesteia

Nu s-au utilizat numărători, singurele date utilizate au fost cele statistice puse la dispoziție de către beneficiar. Detalii se regăsesc în Raportul privind datele utilizate în procesul de cartare a zgomotului în vederea realizării hărților strategice de zgomot conform cerințelor OM 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.

6. Suprafața inclusă în cartare

Au fost luate în considerare împrejurimile Aeroportului astfel încât curbele de nivel de zgomot de interes să fie conținute în hartă.

7. Instrumentele utilizate

Instrumentele utilizate se află descrise în Anexa 1 a Raportului privind datele utilizate în procesul de cartare a zgomotului în vederea realizării hărților strategice de zgomot și corespund cerințelor OM 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.

8. Estimări privind precizia rezultatelor

Estimarea preciziei rezultatelor este data și corespunde acurateții datelor de intrare utilizate în cartarea startegică a zgomotului (vezi Anexa 1 a Raportului privind datele utilizate în procesul de cartare a zgomotului în vederea realizării hărților strategice de zgomot).

Anexe

Prezentul raport conține anexate următoarele documente:

- **Anexa 1: Analiza datelor de intrare** (conform Ordin 1830/2007, anexa 4 -tabel verificare și art. 3.8-tabel 10)
- **Anexa 2: Prezentare soft INM**
- **Anexa 3: Date de intrare oficiale pentru trafic aerian**
- **Anexa 4: Tabel expunere persoane** (electronic)
- **Anexa 5: Hărțile strategice de zgomot** (electronic - pdf)