

REGLUGERÐ

um rekstrartakmarkanir á flugvöllum vegna hávaða

1. gr. Markmið.

Markmið reglugerðar þessarar er að:

- samræma rekstrartakmarkanir á flugvöllum í því skyni að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða;
- kveða á um ramma sem uppfyllir kröfur innri markaðarins á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið;
- stuðla að því að afkastageta flugvalla þróist á vistvænan hátt;
- auðvelda að á hverjum flugvelli náist þau sérstöku markmið sem sett hafa verið um að draga úr hávaða; og
- gera kleift að velja milli fyrirbyggjandi ráðstafana í því skyni að ná mesta mögulega ávinningi í umhverfismálum með sem mestri kostnaðarhagkvæmni.

2. gr. Gildissvið.

Reglugerð þessi gildir um flugvelli í þéttbýli þar sem flughreyfingar hljóðseinna þotna í almenningssflugi eru fleiri en 50.000 á almanaksári, að teknu tilliti til meðaltals síðustu þriggja almanaksára.

3. gr. Orðskýringar.

Í reglugerð þessari merkir:

Flughreyfing (Movement): flugtak eða landing;

Flugvöllur (Airport): almennur flugvöllur innan Evrópska efnahagssvæðisins þar sem flughreyfingar hljóðseinna þotna í almenningssflugi eru fleiri en 50.000 á almanaksári, að teknu tilliti til meðaltals síðustu þriggja almanaksára áður en reglur þessar öðlast gildi fyrir viðkomandi flugvöll. Flugvellir samkvæmt reglugerð þessari eru tilgreindir í viðauka I við reglugerð þessa;

Hljóðseinar þotur í almenningssflugi (Civil subsonic jet aeroplanes): flugvélar, sem hafa fengið útgefið skírteini fyrir 34.000 kg hámarksflugtaks massa eða meira eða flugvélar tegund með skírteini sem leyfir fleiri en 19 farþegasæti að frátöldum sætum sem eru eingöngu ætluð áhöfninni;

Löftför sem uppfylla staðla naumlega (Marginally compliant aircraft): hljóðseinar þotur í almenningssflugi sem uppfylla kröfur um skírteini sem mælt er fyrir um í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál með heildarvirkmörkunum sem eru ekki meiri en 5 EPNdB (virkur, skynjaður hávaði í desibelum (*Effective Perceived Noise in decibels*)), þar sem heildarvirkmörkin eru talan, gefin upp sem EPNdB, sem fæst þegar einstök virkmörk eru lögð saman (þ.e. mismunurinn milli skráðs hávaða og mesta, leyfilega hávaðastigs) á hverjum hinna þriggja viðmiðunarpunkta fyrir mælingar á hávaða sem skilgreindir eru í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál;

Leiðbeiningarefni Alþjóða flugmálastofnunarinnar: leiðbeiningarefni Alþjóða flugmálastofnunarinnar, ICAO um yfirvegað mat á hávaða (Doc 9829) með síðari breytingum;

Rekstrartakmarkanir (Operating restrictions): aðgerðir sem tengjast hávaða og takmarka eða draga úr aðgengi hljóðseinna þotna í almenningssflugi að flugvelli. Slíkar aðgerðir eru m.a. fólgnar í rekstrartakmörkunum sem miða að því að löftför, sem uppfylla staðla naumlega, mega ekki nota tiltekna flugvelli, svo og takmörkunum á tilteknum hluta starfseminnar sem hafa áhrif á rekstur hljóðseinna þotna í almenningssflugi á tilteknum tímum;

Hagsmunaaðilar (Interested parties): einstaklingar eða lögaðilar sem verða fyrir áhrifum eða eru líklegir til að verða fyrir áhrifum við innleiðingu ráðstafana til að draga úr hávaða, þ.m.t. rekstrartakmörkunum, eða hafa lögmæta hagsmuni af því að gripið verði til slíkra ráðstafana;

Umhverfismarkmið (Environmental objective): markmið sem Flugmálastjórn Íslands setur í tengslum við umhverfi flugvalla til að tryggja enn frekar eitt eða fleiri eftirfarandi markmiða:

- að stuðla að þróun afkastageta flugvalla í góðu samræmi við umhverfið;
- að auðvelda hávaðamildunarmarkmið flugvalla;
- að ná bestu umhverfisáhrifum á sem kostnaðarhagkvæmasta hátt; og
- að takmarka eða fækka þeim fjölda fólks sem verður fyrir verulegum óþægindum af völdum hávaða.

Yfirvegað mat á úrræðum (Balanced approach): mat á úrræðum þar sem tiltækar ráðstafanir gegn hávaðavanda á flugvelli eru vegnar og metnar, einkum fyrirsjáanleg áhrif af minnkun hávaða í flugvélum á upptakastað, skipulagi og stjórnun landnýtingar, takmörkun hávaða með ráðstöfunum í flugstarfsemi og rekstrartakmörkunum;

Þróunarríki (Developing country): þau ríki sem skráð eru sem þróunarríki á lista Sameinuðu þjóðanna eða á lista Efnahags- og framfarastofnunar Evrópu (OECD).

4. gr.

Lögbært stjórnvald.

Lögbært stjórnvald samkvæmt reglugerðinni er Flugmálastjórn Íslands.

5. gr.

Almennar reglur um varnir gegn hávaða frá loffförum.

Flugmálastjórn Íslands skal innleiða og setja verklagsreglur um yfirvegað mat á úrræðum til að takast á við hávaðavanda á flugvöllum á íslensku yfirráðasvæði. Efni verklagsreglnanna skal taka mið af leiðbeiningarefni Alþjóða flugmálastofnunarinnar og m.a. taka á eftirfarandi þáttum:

- a) mati á áhrifum hávaða á flugvelli eins og hann er og hvernig hann gæti verið í framtíðinni til samanburðar við þau hávaðamarkmið sem stefnt skal að að ná á flugvellinum;
- b) mati á líklegum kostnaði og hagræðingu af mismunandi ráðstöfunum sem í boði eru;
- c) vali á ráðstöfunum sem hafa það markmið að ná hámarksárangri fyrir umhverfið á sem kostnaðarhagkvæmasta hátt;
- d) ákvæðum um miðlun niðurstaðna úr yfirveguðu mati;
- e) ákvæðum um samráð við hagsmunaaðila á mismunandi stigum frá mati til innleiðingar aðgerða;
- f) ákvæðum um lausn deilumála.

Þær ráðstafanir sem gerðar eru samkvæmt verklagsreglunum og á grundvelli reglugerðar þessarar skulu ekki verka meira takmarkandi en nauðsynlegt er til að ná þeim umhverfismarkmiðum sem sett eru fyrir tiltekinn flugvöll. Þær skulu ekki verða til þess að flugfélögum eða flugvélaframleiðendum sé mismunað eða að þeim sé mismunað vegna þess að þau tengist tilteknum ríkjum.

Þegar hávaði á flugvelli er metinn í samræmi við 1. mgr., skal taka tillit til eftirfarandi þátta:

- a) aðlögun flugflotans í tímans rás að tækniframförum í samræmi við bestu staðla;
- b) sérstakra fyrirætlana flugfélaga sem hafa starfrækslu á flugvelli til nútímavæðingar;
- c) hvort til standi að innleiða nýjustu hávaðaviðmið;
- d) hvort innleidd hafi verið nýjustu tilmæli Alþjóða flugmálastofnunarinnar, ICAO um hávaða.

Flugmálastjórn Íslands er heimilt að taka tillit til efnahagshvata sem ráðstöfun til að vinna gegn hávaða samkvæmt reglugerð þessari.

Þegar teknar eru upp rekstrartakmarkanir á tilteknum flugvelli, sem grundvallast á útkomu úr hávaðamælingu loftfars, skulu takmarkanirnar byggjast á mæligildum loftfarsins fyrir hávaða sem ákvörðuð eru samkvæmt vottunarreglum sem gerðar eru í samræmi við 1. bindi, hluta II, 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, þriðja útgáfa (júlí 1993).

Í tengslum við innleiðingu rekstrartakmarkana skal Flugmálastjórn vega og meta líklegan kostnað og ávinning sem fylgir mismunandi ráðstöfunum og einnig atriði sem einkenna hvern flugvöll um sig.

Flugmálastjórn Íslands skal setja og birta umhverfismarkmið fyrir flugvelli, áður en farið er í aðrar aðgerðir til að draga úr hávaða á grundvelli þessarar reglugerðar.

6. gr.

Aðgerðir til hávaðamildunar.

Ekki skal notast við hávaðamildandi aðgerðir á flugvelli nema sýnt hafi verið fram á hávaðavandamál í tengslum við starfrækslu flugvallarins eða að þeirra megi vænta í framtíðinni með viðeigandi rannsóknnum og ráðgjöf.

Hafi það verið staðfest í samræmi við 1. mgr. að hávaði á flugvelli reynist vera of mikill, skal leitast til við að fylgja eftirfarandi viðmiðum, eins og við á, stefni það öryggi loftfars ekki í hættu:

- a) notast skal við flugbrautir sem ekki eru staðsettar á svæðum sem eru viðkvæm fyrir hávaða;
- b) notast skal við leiðir sem eru þannig staðsettar að þær liggi ekki um svæði sem eru viðkvæm fyrir hávaða við brottför og landingu, þar á meðal með því að nota beygjur til að bægja loftförum frá svæðum sem eru viðkvæm fyrir hávaða og staðsett eru á eða við vanalegt flugtakssvæði;
- c) notast skal við hávaðamildandi aðferðir við flugtak og landingu sem ætlaðar eru til að lágmarka hávaðadreifingu á jörðu niðri að teknu tilliti til viðunandi öryggis loftfars.

Ath.1 - Leiðbeiningarefni varðandi hávaðamildandi aðgerðir skv. 1. mgr. er að finna í Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume I – Flight Procedures, Part V (PANS-OPS, Doc 8168).

Ath.2 - Leiðbeiningarefni varðandi viðmið skv. 2. mgr. er að finna í PANS-OBS, hluta I.

7. gr.

Öryggisráðstafanir.

Þrátt fyrir að leitast skuli við að fylgja viðurkenndum hávaðamildandi aðferðum við starfrækslu flugvalla samanber ákvæði þessarar reglugerðar, skal ávallt fyrst og fremst tryggja nauðsynlegt öryggi loftfara og taka tillit til allra þátta sem gætu haft áhrif á tiltekna starfrækslu, þar á meðal veðurskilyrða, veðurspár, ástands flugbrautar og tiltækra flugleiðsögutækja.

8. gr.

Reglur um mat.

Þegar ákvörðun er tekin um rekstrartakmarkanir skal taka tillit til upplýsinga, sem tilgreindar eru í II. viðauka að því er varðar viðkomandi rekstrartakmarkanir og til sérstakra eiginleika flugvallarins, eftir því sem við á og unnt er.

Ef framkvæmdir á flugvöllum eru háðar mati á umhverfisáhrifum samkvæmt reglugerð um mat á umhverfisáhrifum skal líta svo á að matið, sem er unnið í samræmi við þá reglugerð, uppfylli kröfur í 1. mgr. að því tilskildu að við matið hafi verið, eftir því sem unnt er, tekið tillit til upplýsinganna sem tilgreindar eru í II. viðauka við þessa reglugerð.

Ákvæði 1.-2. mgr. gilda ekki um:

- a) rekstrartakmarkanir á flugvöllum sem voru komnar til framkvæmda fyrir 28. mars 2002 og hafa haldið gildi sínu síðan; eða
- b) minni háttar, tæknilegar breytingar á rekstrartakmörkunum á tilteknum hluta starfsemi flugvalla sem hafa ekki í för með sér umtalsverðan kostnað fyrir flugfélögin á tilteknum flugvelli og sem voru innleiddar eftir 28. mars 2002.

9. gr.

Innleiðing rekstrartakmarkana.

Ef matið, sem unnið er í samræmi við kröfurnar í 8. gr. leiðir í ljós að til að ná markmiðum, sem sett eru í þessari reglugerð, verði að innleiða takmarkanir sem miða að því að taka úr notkun loftför sem uppfylla staðla naumlega, skulu eftirfarandi reglur gilda fyrir viðkomandi flugvöll í stað þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í reglugerð um veitingu flugrekstrarleyfa, markaðsaðgang flugrekenda, fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu innan Evrópska efnahagssvæðisins, með síðari breytingum:

- a) sex mánuðum eftir að lokið hefur verið við matið og ákvörðun hefur verið tekin um innleiðingu rekstrartakmarkana má ekki, á þeim flugvelli, leyfa neina frekari flugumferð umfram þá sem var á samsvarandi tímabili undanfarandi árs að því er varðar loftför sem uppfylla staðla naumlega,
- b) tólf mánuðum eftir að ákvörðun hefur verið tekin um innleiðingu rekstrartakmarkana getur Flugmálastjórn Íslands krafist þess að hver rekstraraðili fækki flughreyfingum fyrir loftför sín, sem uppfylla staðla naumlega og fljúga um þennan flugvöll, þannig að árlega fækki flughreyfingum sem nemur ekki meira en 20% af upphaflegum heildarflughreyfingum þessara loftfara.

Með fyrirvara um matsreglurnar í 8. gr. getur Flugmálastjórn sett strangari kröfur um skilgreiningu á loftförum sem uppfylla staðla naumlega, svo fremi þessar strangari kröfur hafi ekki áhrif á hljóðseinar þotur í almenningflugum sem uppfylla kröfur hljóðstyrksstaðla í 4. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, annaðhvort á grundvelli upphaflegrar vottunar eða endurvottunar.

10. gr.

Rekstrartakmarkanir.

Rekstrartakmarkanir í skilningi yfirvegaðs mats á úrræðum, eru sérhverjar hávaðatengdar aðgerðir sem takmarka eða minnka aðgengi loftfara að flugvelli. Rekstrartakmarkanir geta dregið úr hávaða með því að takmarka eða banna hreyfingar háværustu loftfara flugvallar og gefa þannig kost á að afmarka eða draga úr hávaða umhverfis flugvöllinn. Rekstrartakmarkanir á flugvöllum geta verið með fernum hætti eða samband einhverra eftirfarandi þátta:

- a) Heildartakmarkanir: beinast að allri umferð á tilteknum flugvelli og grundvallast á heildarhávaða þeirra loftfara sem fara um svæðið;
- b) Takmarkanir sem beinast að tilteknum loftförum: eiga við um tiltekið loftfar eða hóp loftfara og grundvallast á hávaða frá einstaka loftfari;
- c) Hlutatakmarkanir: beinast að flugumferð á tilteknum tíma dags, sérstökum dögum vikunnar eða eiga aðeins við um ákveðnar flugbrautir flugvallarins;
- d) Stigvaxandi takmarkanir: beinast að stíglækkandi hámarksferð eða hávaðaorku sem notuð er til skilgreiningar á hávaðamörkum yfir tiltekið tímabil. Þetta tímabil er oftast skilgreint sem fjöldi ára áður en ákveðnu lokamarkmiði er náð.

Unnt er að innleiða rekstrartakmarkanir með mismunandi hætti, t.d. með:

- a) fjölda flughreyfinga á dag og/eða ári á flugvelli eða í tiltekna átt á flugbraut, t.d. hámarksfjöldi hreyfinga á flugvelli;
- b) losunarheimildum sem skilgreindar eru sem samband flughreyfinga og hljóðeðlisfræðilegra eiginleika eða fastrar hæðalínu. Afleiðingar losunarheimildanna gætu verið takmarkanir á aðgengilegum afgreiðslutímum eða lokun ákveðinna flugbrauta í tiltekna áttir á ákveðnu tímabili.

Heimilt er að setja eftirfarandi rekstrartakmarkanir á flugstarfsemi til að takmarka hávaða, reynist enginn annar vægari kostur fullnægjandi:

- a) Hámarks reglur: heildarráðstafanir sem felast í því að skilgreina hámarksstarfsemi á flugvelli, oft á gefnu tímabili árs. Ráðstafanirnar geta falið í sér takmarkanir að hluta, t.d. þannig að þær nái til starfrækslu allra

loftfara tiltekinn tíma dags á sérstökum flugbrautum eða á öllum flugbrautum flugvallar. Stundum er starfrækslan metin á hluta dags eða í samræmi við hávaða frá loftfari;

- b) Hávaðaheimildir: vanalega notaðar til að setja þak á mesta hávaða sem berst frá flugstarfsemi innan ákveðins svæðis yfir og umhverfis flugvöll að ákveðnu hámarksgildi yfir gefið tímabil (t.d. sex mánuði, eitt ár, o.s.frv.). Unnt er að birta þetta viðmið sem hávaðaorku sem náðst hefur yfir gefið tímabil eða úthlutun hámarksfjölda starfrækslueininga á hávaðavottunarviðmið loftfars fyrir gefið tímabil. Hávaðaheimildir geta grundvallast á losunarheimildum hávaða á flugvelli í sögulegu samhengi eða framtíðarmarkmiðum um hávaða á flugvöllinum. Heimilt er að innleiða hávaðaheimildir með það að markmiði að viðhalda ákveðnu hámarks hávaðaviðmiði eða til að minnka hámarks hávaðaviðmiðið á gefnu tímabili. Í fyrra tilvikinu væri unnt að fjölga afgreiðslutímum eftir því sem flugrekendur notuðu hljóðlátari loftför. Í seinna tilvikinu verður notkun hljóðláttra loftfara nauðsynleg til að viðhalda gefnum fjölda afgreiðslutíma.
- c) Viðbótarreglur: ráðstafanir sem miða að því að takmarka nýja starfrækslu ákveðinna loftfara eða starfrækslu nýrra loftfara vegna hávaðaeiginleika þeirra á grundvelli hávaðavottunarviðmiða. Þessar takmarkanir geta átt við allar flugbrautir flugvallar eða ákveðnar áttir flugbrautar.
- d) Eðli flugs: heimilt er að nota eðli flugs sem grundvöll til að setja á hlutatakmarkanir til að takmarka aðgang að flugvelli. Slíkar takmarkanir eiga oft við um önnur flug en áætluarflug og/eða flug sem ekki þarfnast viðhalds, eftirlitsflug og þjálfunarflug. Unnt væri að miða slíkar takmarkanir við algert bann, bann á tilteknum tíma dags, t.d. á nóttunni og/eða á tilteknum dögum vikunnar.
- e) Bann við næturflugi: takmarkanir sem settar eru á flug og lúta að banni við næturflugi að teknu tilliti til þarfa þeirra sem búa í nágrenni við flugvelli til nætursvefns. Unnt væri að beita slíku banni að nóttu og/eða degi en vegna þarfa fólks til órofins nætursvefns væri unnt að herða bannið að nóttu til.
- f) Flugvallarbann / útivistarbann: heildartakmarkanir eða takmarkanir sem miðast við rekstur tiltekinnar flugvéla og banna flugtak og/eða landingu á skilgreindum tíma. Unnt væri að herða slíkar takmarkanir frá kvöldi fram á nótt og milda þær með morgninum. Unnt væri að miða slíkar takmarkanir við ákveðnar flugbrautir.

Ekki skal leggja á rekstrartakmarkanir samkvæmt ákvæðum reglugerðar þessarar nema skoðaðir hafi verið aðrir kostir vægari úrræða til hávaðamildunar í samræmi við yfirvegað mat og þeir metnir ófullnægjandi.

11. gr.

Hönnun og lega nýrra flugvallarsvæða.

Við ákvörðun um hönnun og legu nýrra flugvallarsvæða skal tekið sérstakt tillit til þess að hávaði frá flugvallarsvæðinu hafi sem minnst áhrif á umhverfið. Hanna skal einstaka flugbrautir þannig að forðast megi að fljúga yfir íbúðabyggð eða með því að búa til breiðu flugbrauta sem eru þannig staðsettar að draga megi úr hávaða yfir íbúðabyggð.

12. gr.

Undanþága fyrir loftför sem eru skráð í þróunarríkjum.

Loftför, sem uppfylla staðla naumlega og eru skráð í þróunarríkjum, skulu undanþegin ákvæðum 9. gr. þar til 28. mars 2012, að því tilskildu að:

- a) slík loftför, sem fengið hafa hljóðstyrksvottun samkvæmt stöðlunum í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, hafi verið notuð í flugi á viðkomandi flugvöllum á Evrópska efnahagssvæðinu milli 1. janúar 1996 og 31. desember 2001 (*viðmiðunartímabilinu*); og
- b) að á viðmiðunartímabilinu hafi þessi loftför verið á skrá hjá viðkomandi þróunarríki og að þau verði áfram í rekstri einstaklings eða lögaðila með staðfestu í því landi.

13. gr.

Undanþága fyrir flugstarfsemi af sérstöku tagi.

Flugmálastjórn Íslands getur í einstaka tilvikum heimilað einstakar flugferðir loftfara, á flugvöllum á íslensku yfirráðasvæði, sem uppfylla staðla naumlega ef sú starfsemi gæti annars ekki átt sér stað á grundvelli annarra ákvæða þessarar reglugerðar.

Undanþága samkvæmt 1. mgr. einskorðast við:

- a) loftför sem eru í svo sérstökum rekstri að ósanngjarnt væri að synja um tímabundna undanþágu; eða
- b) loftför í óarðbæru flugi sem tengist breytingum, viðgerðum eða viðhaldi.

14. gr.

Samráð og gagnsæi.

Tryggja skal gagnsæi og samráð allra hagsmunaaðila að því er varðar tillögur um ráðstafanir í tengslum við hávaða, þar með talið við að koma á nýjum rekstrartakmörkunum. Rekstraráðilar skulu fá að vita með hæfilegum fyrirvara þegar innleiða á nýjar rekstrartakmarkanir.

Við beitingu 8. og 9. gr. skal haft samráð við hagsmunaaðila og fylgt þeim málsmeðferðarreglum sem gilda á grundvelli stjórnábylgjuleysisreglanna.

15. gr.

Opinberar tilkynningar.

Í hvert sinn, sem teknar eru upp nýjar rekstrartakmarkanir, skal Flugmálastjórn Íslands sjá til þess að allir hagsmunaaðilar fái opinbera tilkynningu þess efnis þar sem greint er frá ástæðum þess að þær voru teknar upp. Jafnframt skal taka tillit til viðeigandi þátta í yfirveguðu mati á úrræðum. Opinber tilkynning skal gefin út samkvæmt framangreindu:

- a) sex mánuðum fyrir gildistöku ráðstafananna sem um getur í a-lið 1. mgr. 9. gr.,
- b) einu ári fyrir gildistöku ráðstafananna sem um getur í b-lið 1. mgr. og 2. mgr. 9. gr.,
- c) tveimur mánuðum fyrir ráðstefnuna um tímaáætlanir fyrir viðkomandi áætlunartímabil ef um er að ræða ráðstafanir í 9. gr.

Flugmálastjórn Íslands skal þegar í stað tilkynna hinum aðildarríkjunum og Eftirlitsstofnun EFTA um hvers kyns nýjar rekstrartakmarkanir í skilningi þessarar reglugerðar sem þau hafa ákveðið að taka upp fyrir flugvöll á yfirráðasvæði sínu.

16. gr.

Eftirlit.

Dregið skal úr hávaða í umhverfinu þar sem nauðsyn krefur með sérstakri aðgerðaráætlun. Heilbrigðisnefndir undir yfirumsjón Umhverfisstofnunar skulu hafa eftirlit með framkvæmd þessarar reglugerðar og þeim umhverfisvanda sem skapast getur vegna hávaða af völdum flugumferðar á stórum þéttbýlisstöðum og í grennd við flugvelli. Heilbrigðisnefndir skulu eftir þörfum framkvæma eða láta framkvæma eftirlitsmælingar á hávaða í nágrenni flugvalla í samræmi við ákvæði reglugerðar um hávaða.

Eftirlit samkvæmt 1. mgr. skal framkvæmt í samráði við Flugmálastjórn Íslands.

17. gr.

Málskotsréttur.

Ákvarðanir Flugmálastjórnar Íslands sem teknar eru skv. b-lið 8. gr. og 9. gr. sæta kæru samkvæmt almennum reglum stjórnáslutlaga.

18. gr.

Upplýsingar.

Flugmálastjórn Íslands skal veita Eftirlitsstofnun EFTA upplýsingar um beitingu þessarar reglugerðar sé þess óskað.

19. gr.

Innleiðing gerða.

Með reglugerð þessari öðlast gildi tilskipun Evrópuþingsing og ráðsins (EB) nr. 2002/30 frá 26. mars 2002 um að koma á fót reglum og málsmeðferð að því er varðar rekstrartakmarkanir vegna hávaða á flugvöllum Bandalagsins, birt í EES-viðbæti nr. 57, 8.11.2003, bls. 252-258, sem er nú birt á vefslóðinni <http://www.efta.int/content/publications/EEASupplements/supplement-2003-IS/is-57.pdf> sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 133/2002, birt í EES-viðbæti nr. 61, 12.12.2002, bls. 27, með þeim breytingum og viðbótum sem leiðir af XIII. viðauka samningsins um Evrópska efnahagssvæðið og bókun 1 um altæka aðlögun og öðrum ákvæðum hans.

20. gr.

Viðurlög.

Brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt 141. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum.

21. gr.

Gildistaka.

Reglugerð þessi er sett með heimild í 1. mgr. 56. gr. og 145. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum sem og 4. gr. og 5. gr. laga um hollustuhætti og mengunarvarnir, nr. 7/1998, með síðari breytingum og að höfðu samráði við umhverfisráðherra hvað varðar hlutverk heilbrigðisnefnda. Reglugerðin öðlast þegar gildi. Frá sama tíma fellur úr gildi auglýsing nr. 102/1994 um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna takmörkunar á hávaða frá loftförum.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, dd. nóvember 2009.

Sign.

Sign.

Viðauki I

Skrá yfir flugvelli.

Keflavíkurflugvöllur.

DRÖG

Viðauki II

Upplýsingar sem um getur í 1. mgr. 8. gr.

1. Raunverulegar aðstæður
 - 1.1. Lýsing á flugvellinum, þ.m.t. upplýsingar um afkastagetu, legu, umhverfi, umfang og samsetningu flugumferðar og samsetningu flugbrauta.
 - 1.2. Lýsing á umhverfismarkmiðum sem sett hafa verið fyrir flugvöllinn út frá innlendu samhengi.
 - 1.3. Upplýsingar um jafnhávaðalínur fyrir yfirstandandi og undangengin ár ásamt mati á því hversu margt fólk verður fyrir áhrifum af hávaða frá loftförum. Lýsing á þeirri reikniaðferð sem er notuð við gerð hávaðalínanna.
 - 1.4. Lýsing á ráðstöfunum sem þegar hefur verið gripið til í því skyni að draga úr hávaða frá loftförum: t.d. upplýsingar um skipulag og stjórnun landnýtingar; áætlanir um einangrun hávaða; verklagsreglugerð á borð við PANS-OPS; rekstrartakmarkanir, s.s. viðmiðunarmörk fyrir hávaða, takmarkanir á næturflugi eða bann við því, gjöld vegna hávaða; notkun valinna flugbrauta, notkun flugleiða, sem eru valdar sérstaklega eða mælt er fyrir um að séu notaðar, með tilliti til hávaðavarna, svo og hávaðavöktun.
2. Horfur án nýrra ráðstafana
 - 2.1. Lýsing á uppbyggingu flugvallarins (ef um hana er að ræða) sem þegar hefur verið samþykkt og sett á áætlun, t.d. á aukinni afkastagetu, stækkun flugbrauta og/eða flugafgreiðslu og áætlaðri samsetningu flugumferðar í framtíðinni og væntanlegum vexti.
 - 2.2. Ef afkastageta flugvallarins er aukin skal gera grein fyrir þeim ávinningi sem af því hlýst.
 - 2.3. Lýsing á því hvaða áhrif það hefur á hávaða ef engar frekari ráðstafanir verða gerðar og lýsing á því hvaða áhrif þær ráðstafanir, sem þegar hafa verið ákveðnar til að draga úr áhrifum hávaða, hafa á sama tímabili.
 - 2.4. Jafnhávaðalínur, sem vænta má í framtíðinni, ásamt mati á því hve margt fólk er líklegt til að verða fyrir áhrifum af hávaða frá loftförum þar sem greint er á milli gamalgróinnar og nýlegrar íbúðabyggingar.
 - 2.5. Mat á afleiðingum og hugsanlegum kostnaði sem fylgir því ef ekki er gripið til aðgerða til að draga úr áhrifum vegna aukins hávaða — ef þess er vænst að hann aukist.
3. Mat á frekari ráðstöfunum
 - 3.1. Yfirlit yfir frekari ráðstafanir, sem grípa má til og eru hluti mismunandi kosta sem getið er í 1. mgr. 5. gr., einkum upplýsingar um helstu ástæður þess að þeir kostir voru valdir. Lýsing á ráðstöfunum, sem valdar voru til frekari greiningar, og fyllri upplýsingar um kostnaðinn við að koma þeim á, væntanlegur fjöldi fólks sem þær koma til góða og tímarammi, svo og röðun tiltekinna ráðstafana sem grundvallast á heildarárangri sem næst með þeim.
 - 3.2. Mat á kostnaðarhagkvæmni eða kostnaðarávinningi við sérstakar ráðstafanir, að teknu tilliti til félagshagfræðilegra áhrifa ráðstafananna á notendur flugvallarins: rekstraraðila (farþega og farm), ferðamenn og sveitarfélög á viðkomandi stað.
 - 3.3. Yfirlit yfir hugsanleg áhrif sem framlagðar tillögur geta haft á umhverfi og samkeppni að því er varðar aðra flugvelli, rekstraraðila og aðra sem hagsmuna eiga að gæta.
 - 3.4. Ástæður þess að viðkomandi kostur var valinn.
 - 3.5. Almenn samantekt.
4. Tengsl við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um mat og stjórn á hávaða í umhverfinu nr. 2002/49/EB, sbr. reglugerð nr. 1000/2005 um kortlagningu hávaða og aðgerðaráætlanir, með síðari breytingum
 - 4.1. Ef og þegar kort, sem sýna hávaða, eða aðgerðaáætlanir hafa verið gerðar samkvæmt skilmálum þeirrar tilskipunar skulu þau gögn notuð til að veita þær upplýsingar sem krafist er í þessum viðauka.
 - 4.2. Mat á váhrifum vegna hávaða (þ.e. jafnhávaðalínur og hversu margt fólk verður fyrir áhrifum) skal gert og stuðst skal a.m.k. við almennu hávaðavísana Lden (dagur-kvöld-nótt) og Lnight (nótt) eins og tilgreint er í framangreindri tilskipun svo framarlega sem þeir eru fyrir hendi.