

PLAN PENTRU PREVENIREA ȘI REDUCEREA ZGOMOTULUI AEROPORTUAR AMBIENTAL

**Aeroport Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu
(AIBB AV)**

SC CEPSTRA GRUP S.R.L.

IT Toma Zaplaic

Chim. Anca Dragomir

Ing. Sorina Iliuță

Dr. ing. Mihai Zaplaic



Iunie 2018

SC CEPSTRA GRUP SRL

1

24. IUL. 2018
NR. SG.....

CUPRINS

(corespunzător Anexei 6 din HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, cu toate modificările și completările ulterioare)

- I. Descrierea aeroportului**
- II. Autoritatea responsabilă**
- III. Cadrul legal**
- IV. Valori limită utilizate**
- V. Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului**
- VI. Evaluarea numărului de persoane expuse la zgomot, identificarea problemelor și situațiilor care necesită îmbunătățiri**
- VII. Sinteza oficială a consultărilor publice organizate**
- VIII. Informații privind măsuri de reducere a zgomotului aflate în desfășurare și informații privind proiectele de reducere a zgomotului aflate în faza de pregătire**
- IX. Acțiuni pe care CN "Aeroporturi București" intenționează să le întreprindă în următorii 5 ani care să includă măsurile de protejare a zonelor liniștite**
- X. Strategia pe termen lung**
- XI. Informații financiare: buget, evaluare cost - eficiență, evaluare cost - profit**
- XII. Prognoze privind evaluarea implementării și rezultatelor planului de acțiune**

I. Descrierea aeroportului

Aeroportul Internațional București Baneasa - Aurel Vlaicu (cod IATA: BBU, cod ICAO: LRBS) este un aeroport de importanța majoră, situat în partea de Nord a Municipiului București.

Inaugurat în anul 1920, Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu este situat la 7 km nord de oraș, pe DN1, la 90 m altitudine, pe o suprafață de 174 ha.

Dispune de o pistă de 3200 m lungime și 60 m lățime. Până la înființarea Aeroportului Internațional Otopeni în 1970, acesta era principalul aeroport din capitala României.

În 1909, Louis Blériot efectuează primele zboruri pe terenul hipodromului particular de la Băneasa (azi cartierul Băneasa din Capitală) - o porțiune din vechea moșie a contesei de Montesquiou. La 1 august 1912, Liga Aeriană Română, condusă de principele George Valentin Bibescu înființează la Baneasa o școală de pilotaj. Mai tarziu, aerodromul devine aeroport. În 1923 iau naștere, pe Aeroportul Baneasa, atelierele Companiei de Navigație Aeriană Franco-Română, precursorile Întreprinderii de Reparații Motoare de Avion (IRMA) din anii '60-70 și ale actualei Societăți Comerciale ROMAERO.

În 1942 se construiește prima pistă betonată din Romania iar în anii 1947-1952 se construiește noua clădire a aerogării Băneasa, care are formă de elice cu trei pale.

Aeroportul București Băneasa este situat în sectorul 1 al Municipiului București și influențează ambianța acustică atât a zonei învecinate aparținând sectorului 1, cât și localitățile: Voluntari cu cartierul Pipera, Afumați, Ștefăneștii de Jos.

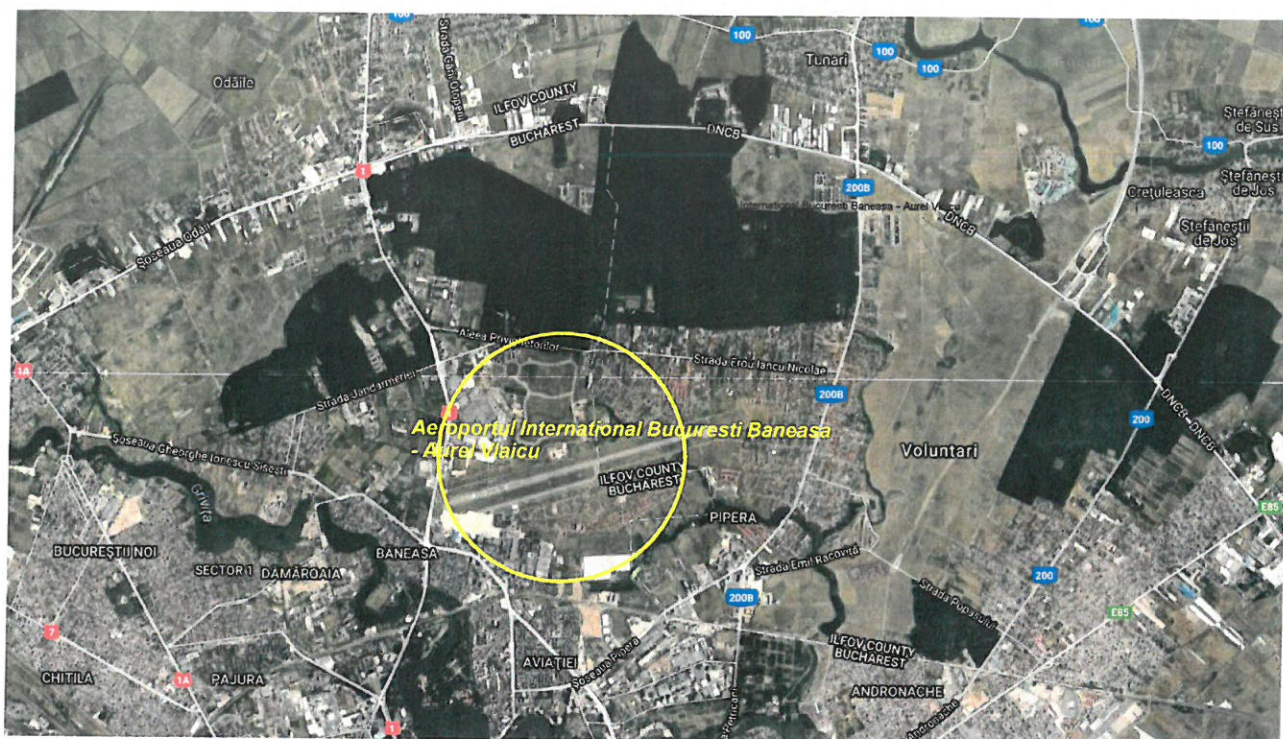


Fig. 1: Localizarea Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu

Pe ariile învecinate utilizarea terenurilor este de tip structură urbană discontinuă, respectiv de unități industriale sau comerciale.

Coordonatele de referință ale aeroportului și ale pistei sunt prezentate în lista de mai jos:

Coordonate aeroport: 44°30'13"N, 26°06'13"E

Coordonate ORIGO (UTM35): 428778E, 4928197N

Altitudine: 90 m

Orientarea pistei 07/25

Dimensiunile pistei: 3200m x 45 m

Dimensiuni operaționale: Pista 07 - lungime 2960m, lățime 45m, Pista 25 - lungime 3200 m, lățime 45 m; Calea de rulare "D": 1750 m, lățime 30 m.

Pasageri în 2011: 2 400 000 (ca valoare de vârf – pentru modelare fiind luat în calcul traficul avioanelor din anul 2016, furnizat de CN "Aeroporturi București").

NOTĂ IMPORTANTĂ

Anul 2016 s-a caracterizat printr-un trafic de pasageri foarte scăzut raportat la capacitatea nominală a aeroportului. Perioada de noapte luată în calcul (intervalul orar 23.00 - 7.00) a cuprins operațiunile desfășurate în intervalul orar 23.00 - 24.00.

De asemenea, în componența traficului au predominat aeronave de capacitate redusă, cu emisii acustice relativ reduse.

Datele de trafic aeroportuar la nivelul anului 2016 au fost furnizate de către CN "Aeroporturi București" SA.

Prin analiza datelor de trafic furnizate de companie, ce au inclus data și ora cursei, începutul pistei, tipul mișcării (aterizare/decolare), aeronava, tipul aeronavei, la nivelul anului 2016 a fost identificat un număr de 8914 mișcări de aeronave (aterizări + decolări)

Echivalența tipurilor aeronavelor care au aterizat/decolat pe AIBBAV în anul 2016, cu clasele de aeronave reglementate ICAO este disponibilă implicit în baza de date a programului de modelare a nivelurilor de zgomot (SoundPlan 7.1).

Traficul caracteristic a fost estimat pe baza datelor de trafic furnizate de CNAB, după repartizarea în intervalele reglementate de zi (07-19h), seară (19-23h) și noapte (23-7h) a fiecărui tip de mișcare (aterizare, decolare) de pe fiecare capăt de pistă (07, 25), efectuată de fiecare tip (echivalent) de aeronavă.

Date trafic

Perioada	Operațiune	Pista	P1.2	P1.4	P2.1	S 5.1	S 5.2
Zi (7.00 - 19.00)	A	07 - 25	1710	60	20	478	102
		25 - 07	1035	51	9	273	62
	D	07 - 25	1831	65	21	484	97
		25 - 07	995	60	13	370	75
Seară (19.00 - 23.00)	A	07 - 25	141	37	7	133	20
		25 - 07	96	7	1	18	11
	D	07 - 25	90	34	2	44	14
		25 - 07	67	22	1	27	14
Noapte (23.00 - 07.00)	A	07 - 25	25	27	0	42	20
		25 - 07	30	8	0	10	24
	D	07 - 25	30	3	0	22	32
		25 - 07	24	6	0	7	7

A - Aterizare

D - Decolare

Nota: pentru pista 07 există următoarea distribuție a decolărilor: Straight - 22%, Left - 47%, Right: 31 %, iar pentru pista 25: Straight - 24%, Left 1 - 18, Left 2 - 18, Right 1 - 22%, Right 2 - 18%.

(A se vedea Fig. 2)

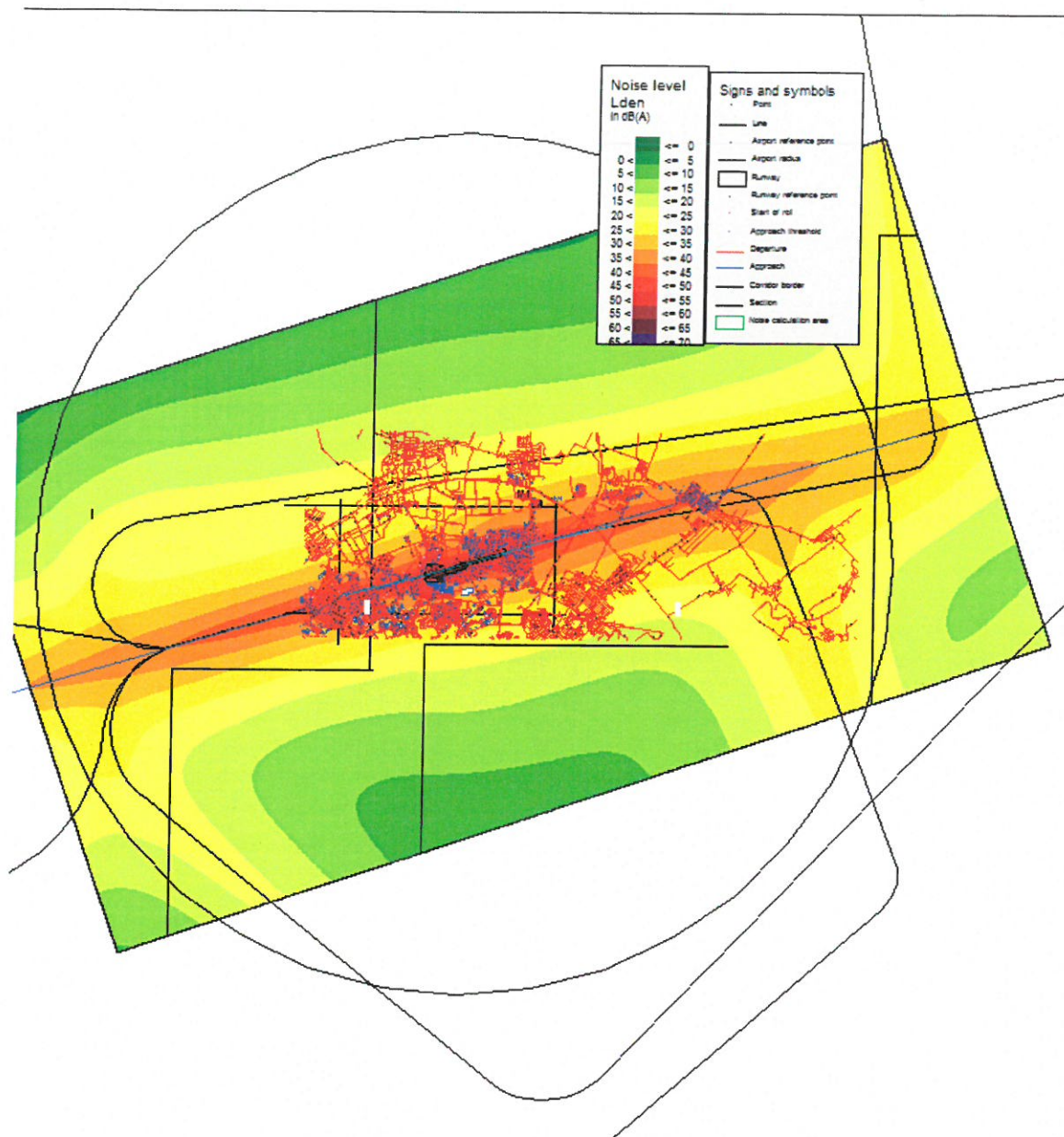


Fig. 2 Curbele de zgomot pentru operațiunile dintr-un cerc cu raza de 20 km în jurul Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu, în relație cu mișcările aeronavelor pe diferite culoare de zbor

II. Autoritatea responsabilă: Compania Națională "Aeroporturi București"

Compania Națională "Aeroporturi București" - S.A. este o companie înființată în anul 2009, în baza Hotărârii Guvernului nr. 1208 / 07.10.2009, sub autoritatea Ministerului Transporturilor, prin fuziunea realizată între Compania Națională "Aeroportul Internațional Henri Coandă București" SA și Societatea Națională "Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu" SA, pentru a armoniza și coordona proiectele de dezvoltare și modernizare ale celor două aeroporturi și pentru a răspunde eficient strategiilor pe termen mediu și lung în domeniul aeronautic.

Scopul Companiei îl constituie, în principal, efectuarea de prestații, servicii, lucrări de exploatare, întreținere, reparare, dezvoltare și modernizare a bunurilor din patrimoniul sau, aflate în proprietate sau în concesiune, administrarea și operarea eficientă a celor două aeroporturi, respectiv Aeroportul Internațional București Baneasa - Aurel Vlaicu și Aeroportul Internațional Henri Coandă -

București, în vederea asigurării condițiilor de siguranță și securitate pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor în trafic național și/sau internațional, asigurarea serviciilor aeroportuare pentru tranzitul de persoane, marfuri și poștă, precum și servicii de interes public național. (*Hotărâre nr. 1208/2009 privind înființarea C.N. Aeroporturi București S.A. prin fuziunea Companiei Naționale "Aeroportul Internațional Henri Coandă - București" - S.A. cu Societatea Națională "Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu" - S.A. publicată în Monitorul Oficial nr. 718/23.10.2009*).

Activitatea principală: Activități de servicii anexe transporturilor aeriene - 5223

Sediu social: Oraș Otopeni, Calea Bucureștilor nr 224E, județul Ilfov

Firma este înființată prin: fuziune prin contopire

Formă de organizare: Societate pe acțiuni de tip închis

III. Cadrul legal

Organizația Aviației Civile Internationale (OACI) este organismul în a cărei responsabilitate intră certificarea aeronavelor, activitate prin care s-au stabilit standarde din ce în ce mai restrictive, "capitole", în ceea ce privește emisiile de zgomot ale aeronavelor. Aceste "capitole" stabilesc niveluri de zgomot maxim acceptabile, pentru diferite aeronave, în condiții de testare specifice.

În privința emisiilor de zgomot, aeronavele care operează în prezent în Uniunea Europeană se încadrează în Capitolele 3 și 4, generând un zgomot de nivel mai mic decât aeronavele similare, mai vechi, care îndeplineau cerințele Capitolului 2.

De altfel, aeronavelor care îndeplineau cerințele Capitolului 2 li s-a interzis operarea pe teritoriul UE, începând cu 1 aprilie 2002, prin **Directiva 92/14/CEE a Consiliului privind limitarea exploatării avioanelor care intră sub incidența anexei 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, partea II, capitolul 2, volumul 1, a doua ediție (1988), din 2 martie 1992.**

De asemenea, avioanele noi, fabricate după anul 2006, trebuie să se conformeze cu strictete cerințelor Capitolului 4, care stabilește exigențe sporite privind emisiile de zgomot, comparativ cu aeronavele din capitolele anterioare.

Din 2017, o noua prevedere - Capitolul 14 - stabilește limite specifice aeronavelor de mare greutate, dar care va deveni aplicabil și celorlalte tipuri de aeronave, după 2020.

Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului, din 26 martie 2002, privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare, stabilește pașii de parcurs în introducerea restricțiilor pentru astfel de aeronave. Directiva s-a abrogat în 13 iunie 2016 fiind înlocuită prin **Regulamentul (UE) nr. 598 din 16 aprilie 2014.**

Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, transpusă în legislația românească prin hotărârea de guvern **HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant**, din 14 aprilie 2005, prevede cartarea strategică a zgomotului cu o periodicitate de 5 ani.

OM nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot

OM nr. 678/2006 pentru aprobarea Ghidului privind metodele interimare de calcul al indicatorilor de zgomot pentru zgomotul produs de activitățile din zonele industriale, de traficul rutier, feroviar și aerian din vecinătatea aeroporturilor.

Stabilește metodele interimare de calcul pentru România. Pentru zgomotul de trafic aerian, metoda interimară de calcul recomandată de Comisia Europeană este ECAC.CEAC Doc. 29 "Raport privind metoda standard de calcul al conturilor de zgomot în jurul aeroporturilor civile"

OM nr. 152/558/1119/532-2008 pentru aprobarea Ghidului privind adoptarea valorilor-limită și a modului de aplicare a acestora atunci când se elaborează planurile de acțiune, pentru indicatorii L_{zsn} și L_{noapte} , în cazul zgomotului produs de traficul rutier pe drumurile principale și în aglomerări, traficul feroviar pe căile ferate principale și în aglomerări, traficul aerian pe aeroporturile mari și/sau urbane și pentru zgomotul produs în zonele din aglomerări unde se desfășoară activități industriale prevăzute în anexa nr. 1 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 152/2005 privind prevenirea și controlul integrat al poluării, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 84/2006.

IV. Valori limită utilizate

Valorile limită pentru zgomotul de trafic aerian sunt precizate în OM nr. 152/558/1119/532-2008 pentru aprobarea Ghidului privind adoptarea valorilor limită și a modului de aplicare a acestora atunci când se elaborează planurile de acțiune, pentru indicatorii L_{zsn} și L_{noapte} , în cazul zgomotului produs de traficul rutier pe drumurile principale și în aglomerări, traficul feroviar pe căile ferate principale și în aglomerări, traficul aerian pe aeroporturile mari și/sau urbane și pentru zgomotul produs în zonele din aglomerări unde se desfășoară activități industriale prevăzute în Anexa 1 la OUG 152/2005 privind prevenirea și controlul integrat al poluării, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 84/2006.

Valori limită ale indicatorilor L_{zsn} și L_{noapte} adoptate în conformitate cu prevederile art.1 din OM nr. 152/558/1119/532-2008

L_{zsn} [dB(A)]			L_n [dB(A)]		
Surse de zgomot	Ținte de atins pentru valorile maxime permise pentru anul 2012	Valori maxime permise	Surse de zgomot	Ținte de atins pentru valorile maxime permise pentru 2012	Valori maxime permise
Aeroporturi	65	70	Aeroporturi	50	60

Criteriile pentru stabilirea zonelor liniștite dintr-o aglomerare în funcție de valoarea limită a indicatorului L_{zsn} și a suprafeței minime în care se înregistrează această valoare limită, în conformitate cu prevederile art.1 din OM nr. 152/558/1119/532-2008

Surse de zgomot	Valori maxime permise L_{zsn} -dB(A)	Suprafața minimă pentru care se definește o zonă liniștită (ha)
Aeroporturi	55	4,5

L_{zsn} este L_{zi} -seară-noapte, definit în HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, cu modificările și completările ulterioare

L_n este L_{noapte} , definit în HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, cu modificările și completările ulterioare

V. Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului

Prin cartarea zgomotului pentru aeroport s-au obținut următoarele informații:

- harta zgomotului pentru parametrul L_{zi} -seară-noapte cu evaluarea numărului de persoane expuse la zgomotul corespunzător intervalelor stabilite prin legislație
- harta zgomotului pentru parametrul L_{noapte} cu evaluarea numărului de persoane expuse la zgomotul corespunzător intervalelor stabilite prin legislație
- harta de conflict pentru parametrul L_{zi} -seară-noapte
- harta de conflict pentru parametrul L_{noapte}

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

În urma realizării cartării strategice de zgomot, s-au obținut informații privind:

- numărul total de persoane estimat (în sute) pentru intervalele de expunere
 - L_{zsn} : 55 – 59 dB, 60 – 64 dB, 65 – 69 dB, 70 – 74 dB și peste 75 dB
 - L_n : 45 – 49 dB, 50 – 54 dB, 55 – 59 dB, 60 – 64 dB, 65 – 69 dB și peste 70 dB
 - numărul total de locuințe estimat (în sute),
 - numărul total de persoane estimat (în sute),
 - suprafețele totale (în km²)
- expuse valorilor indicatorului $L(zsn)$ mai mari de 55, 65 și respectiv 75 dB

Expunerea populației la zgomotul provenit din mișcările aeronavelor pe aeroporturi (în sute), pentru parametrul L_{zsn} , în dB - Conform : Tabel nr 3. Anexa 3 la Ghid, OM 1830/2007

TOTAL

Locuitori expuși

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale L_{zsn} cuprinse între 55-59	0,91
Număr persoane expuse la valori ale L_{zsn} cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale L_{zsn} cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale L_{zsn} cuprinse între 70-74	0
Număr persoane expuse la valori ale L_{zsn} mai mari de 75	0

Locuințe expuse

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	0,36
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

Expuneri școli și spitale:

<i>Lzsn – dB(A)</i>	<i>Școli</i>	<i>Spitale</i>
55 – 59	0	0
60 – 64	0	0
65 – 69	0	0
70 – 74	0	0
≥ 75	0	0

ÎN AFARA AGLOMERĂRII**Locuitori expuși**

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	0,03
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

Expuneri școli și spitale:

<i>Lzsn – dB(A)</i>	<i>Școli</i>	<i>Spitale</i>
55 – 59	0	0
60 – 64	0	0
65 – 69	0	0
70 – 74	0	0
≥ 75	0	0

Locuințe expuse

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	0,01
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

ÎN AGLOMERARE***Locuitori expuși***

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	0,88
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

Locuințe expuse

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	0,35
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	0
Număr locuințe expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

Expunerea populației la zgomotul provenit din mișcările aeronavelor pe aeroporturi (în sute), pentru parametrul Ln, în dB - Conform: Tabel nr 3. Anexa 3 la Ghid, OM 1830/2007

TOTAL***Locuitori expuși***

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	2,15
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Locuințe expuse

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	0,84
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Expuneri școli și spitale

<i>Ln - dB(A)</i>	<i>Școli</i>	<i>Spitale</i>
45 - 49	0	0
50 - 54	0	0
55 - 59	0	0
60 - 64	0	0
65 - 69	0	0
≥ 70	0	0

ÎN AFARA AGLOMERĂRII**Locuitori expuși**

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	0,44
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Locuințe expuse

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	0,17
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

ÎN AGLOMERARE**Locuitori expuși**

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	1,71
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Locuințe expuse

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	0,67
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr locuințe expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Expunerea populației la zgomotul provenit din mișcările aeronavelor pe aeroporturi - Conform: Tabel nr 3. Anexa 3 la Ghid, OM 1830/2007

Suprafața totală (în km²) expusă valorilor indicatorului Lzsn mai mari de 55, 65 și, respectiv, 75 dB. Numărul de locuințe estimat (în sute) și numărul total de persoane estimat (în sute) pentru fiecare din aceste zone

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Zonă expusă la Lzsn > 55 incluzând aglomerări - km ²	1,314
Zonă expusă la Lzsn > 65 incluzând aglomerări - km ²	0,236
Zonă expusă la Lzsn > 75 incluzând aglomerări - km ²	0,130
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 55 (incluzând aglomerări)	0,91
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 65 (incluzând aglomerări)	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75 (incluzând aglomerări)	0
Locuințe expuse la valori ale Lzsn mai mari de 55 (incluzând aglomerări)	0,36
Locuințe expuse la valori ale Lzsn mai mari de 65 (incluzând aglomerări)	0
Locuințe expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75 (incluzând aglomerări)	0

DIFERENȚE 2016 față de 2011

Număr de mișcări 2011: **24 742**

Număr de mișcări 2016: **8 914**

Notă: În afara numărului de mișcări, diferențe mari se evidențiază și în ponderea diferitelor grupe de zgomot în structura traficului aerian.

Numărul total de persoane estimat (în sute) care trăiesc în locuințe expuse la fiecare dintre intervalele de valori ale indicatorului Lzsn în dB, la 4m deasupra nivelului solului: 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, 70 - 74, >75, în 2016

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	0,91
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	0
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

Numărul total de persoane estimat (în sute) care trăiesc în locuințe expuse la fiecare dintre intervalele de valori ale indicatorului Lzsn în dB, la 4m deasupra nivelului solului: 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, 70 - 74, >75, în 2011

Tabel 17

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	313
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	134
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	40
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	3
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

Diferența dintre numărul total de persoane estimat (în sute) care trăiesc în locuințe expuse la fiecare dintre intervalele de valori ale indicatorului Lzsn în dB, la 4m deasupra nivelului solului: 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, 70 - 74, >75, în 2011 față de 2016*

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 55-59	312
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 60-64	134
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 65-69	40
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn cuprinse între 70-74	3
Număr persoane expuse la valori ale Lzsn mai mari de 75	0

*Deoarece în 2016 traficul a fost mult mai redus, diferența s-a luat între 2011 și 2016

Numărul total de persoane estimat (în sute) care trăiesc în locuințe expuse la fiecare dintre intervalele de valori ale indicatorului Ln în dB, la 4m deasupra nivelului solului: 45 - 49, 50 - 54, 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, > 70, în 2016

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	2,15

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Numărul total de persoane estimat (în sute) care trăiesc în locuințe expuse la fiecare dintre intervalele de valori ale indicatorului Ln, în dB, la 4m deasupra nivelului solului: 45 - 49, 50 - 54, 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, > 70, în 2011

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	360
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	193
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	60
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	13
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

Diferența dintre numărul total de persoane estimat (în sute) care trăiesc în locuințe expuse la fiecare dintre intervalele de valori ale indicatorului Ln în dB, la 4m deasupra nivelului solului: 45-49, 50-54, 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, >70, în 2011 față de 2016*

<i>Coloana 1</i>	<i>Coloana 2</i>
Denumire Aeroport	Identificare cod aeroport principal LRBS
Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu	
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 45-49	358
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 50-54	193
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 55-59	60
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 60-64	13
Număr persoane expuse la valori ale Ln cuprinse între 65-69	0
Număr persoane expuse la valori ale Ln mai mari de 70	0

*Deoarece în 2016 traficul a fost mult mai redus, diferența s-a luat între 2011 și 2016

Analiza doză – efect

Analiza doză efect se efectuează în scopul evaluării răspunsului unei colectivități umane față de disconfortul provocat de sursele de zgomot provenite din transport – trafic rutier, trafic feroviar și trafic aeroportuar și industrie.

În conformitate cu *Anexa nr. 4 - Metode de evaluare a efectelor dăunătoare* din HG 321/2005, relațiile doză - efect trebuie să fie utilizate pentru a evalua efectul zgomotului asupra populației.

Relațiile doză-efect introduse după revizuirea Anexei nr. 3 din Directiva 2002/49/CE, de către Comisia Europeană, urmăresc în special următoarele:

a) relația dintre disconfort și L_{ZSN} pentru zgomotul produs de trafic (rutier, feroviar și aerian) și pentru zgomotul industrial;

b) relația dintre tulburarea somnului și L_{noapte} pentru zgomotul produs de trafic (rutier, feroviar și aerian) și pentru zgomotul industrial

Fig. 3: Dependența deranjului locuitorilor la zgomot, în funcție de parametrul L_{zsn} , în cazul traficului aerian

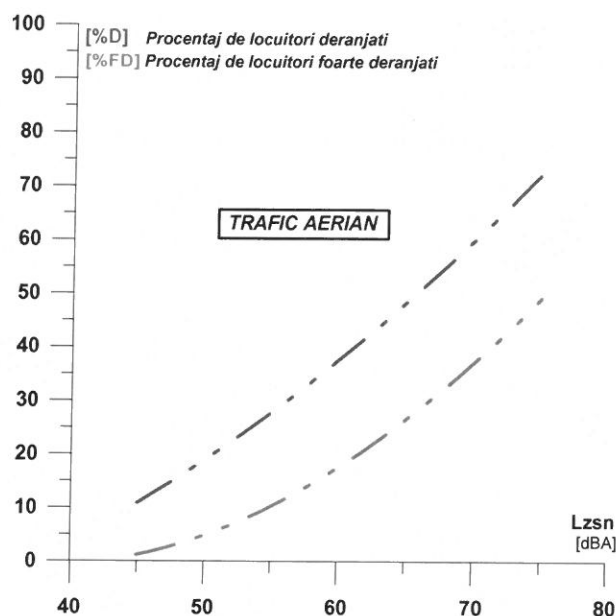
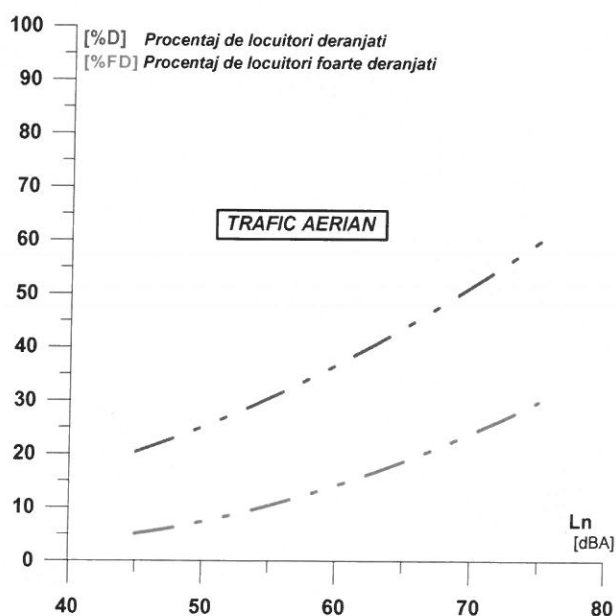


Fig. 4: Dependența deranjului locuitorilor la zgomot, în funcție de parametrul L_n , în cazul traficului aerian



Existând un număr extrem de redus de persoane expuse la zgomot, analiza doză - efect nu are obiect în cazul de față.

VII. Sinteza oficială a consultărilor publice organizate

În conformitate cu prevederile art.4, alin 12 din HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, cu modificările și completările ulterioare, CN "Aeroporturi București" SA a organizat dezbateri publice cu privire la nivelul zgomotului generat de traficul aeroportuar și măsurile de prevenire și reducere a nivelului acestuia, în vederea evaluării și aprobării proiectelor:

- Plan de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiant – Aeroport Internațional Henri Coandă București
- Plan de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiant – Aeroport Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu

Ședința a avut loc în data de 06.07.2018, ora 10.00, la sediul CN "Aeroporturi București" SA din Orașul Otopeni, Calea Bucureștilor, Nr. 224E, clădire Centru Logistic, sală etaj 1.

Încă din faza de inițiere a Proiectelor celor două planuri de acțiune au fost solicitate propuneri de măsuri prin adresă oficială (22.05.2018), prin intermediul unor chestionare distribuite locuitorilor din zonele limitrofe și prin discuții purtate direct cu rezidenții localităților aflate în apropierea culoarelor de zbor.

La data demarării procedurilor de consultare publică, pe site-ul companiei se aflau postate toate HSZ aferente traficului aerian din 2016, la o rezoluție suficientă care să asigure vizualizarea acestora de către cetățeni, însoțite de *Informările destinate publicului privind Hărțile Strategice de Zgomot aferente traficului aerian Aeroport Internațional Henri Coandă, respectiv Aeroport Internațional București Băneasa* (<http://www.bucharestairports.ro/cnab/ro/informatii/protectia-mediului/harti-strategice-de-zgomot-aeroportuar>). Informările cuprind prezentări ale evaluării rezultatelor obținute prin cartarea de zgomot, *pentru fiecare hartă strategică în parte*.

La începutul lunii iunie au fost postate pe site-ul companiei:

- anunțul cu privire la demararea procedurii de revizuire a *Planului de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiant – Aeroport Internațional Henri Coandă București*, respectiv a *Planului de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiant – Aeroport Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu*;
- data organizării ședinței pentru participarea și consultarea publicului interesat: 06 iulie 2018, ora 10,00, clădire Centru Logistic;
- un chestionar la care publicul este rugat să răspundă;
- principalele activități aflate în desfășurare în vederea realizării Planurilor de acțiune, respectiv:
 - analiza detaliată a nivelului de expunere la zgomotul generat prin activitatea aeroportuară pentru populația rezidentă în vecinătatea celor două aeroporturi;
 - alcătuirea și simularea unor scenarii de trafic în vederea minimizării expunerii populației la zgomotul aeroportuar rezultat din mișcările aeronavelor (aterizări și decolări)
 - evaluarea și propunerea unor măsuri de diminuare a nivelurilor de zgomot generat prin activitățile aeroportuare desfășurate la sol



Informații

Date generale
 Misiune Viziune
 Declarații de politică
 Protecția mediului
 Calitate
 Statistică Trafic Aerian
 Consiliul de Administrație

Protecția mediului

Hărți strategice de zgomot aeroportuar

Planuri de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiental AIHCB, respectiv AIBBAV

Consultare publică Proiecte Planuri de acțiune asociate Hărților Strategice de Zgomot Aeroport Internațional Henri Coandă București și Aeroport Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu

Studiul de fezabilitate privind Programul Strategic de Dezvoltare - Raportul de mediu

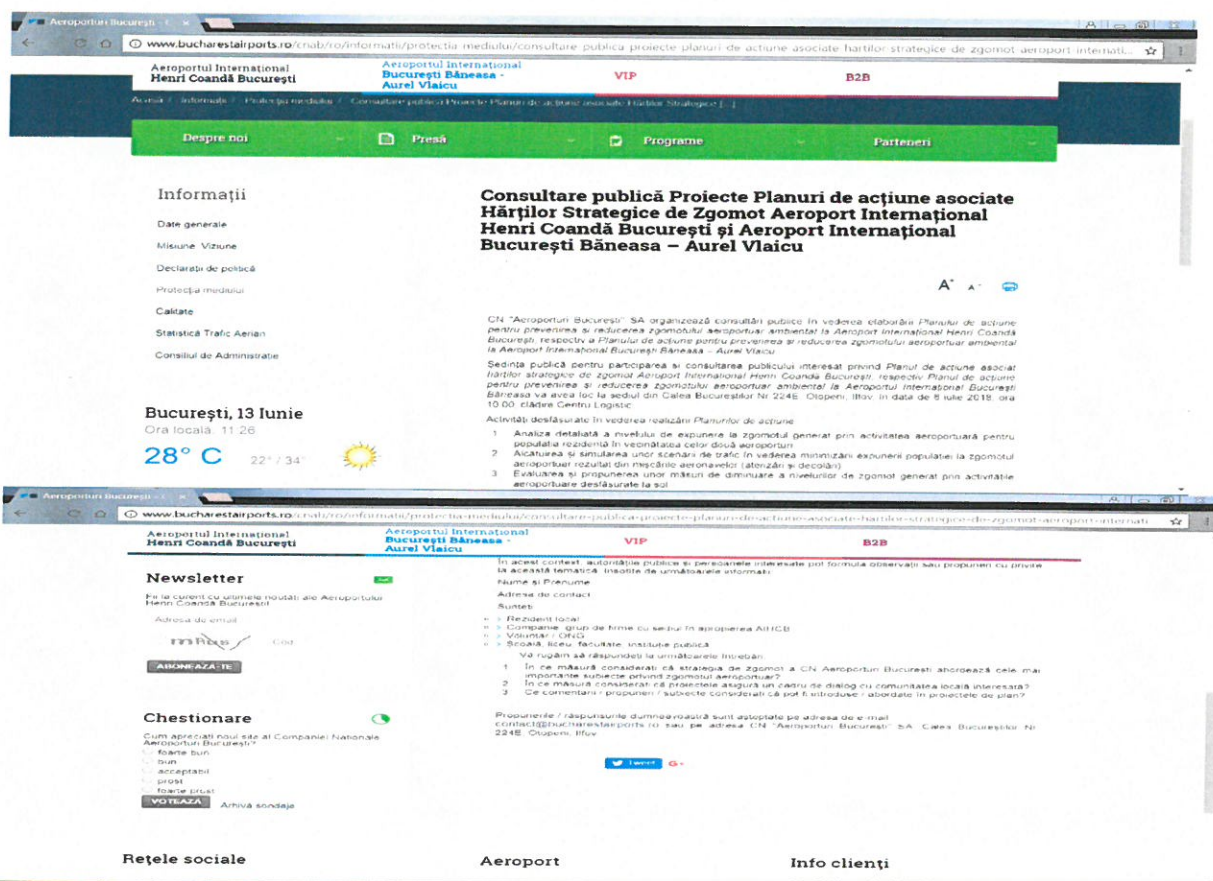
Liberal acces la informația de mediu

București, 12 Iunie

Ora locală 13:31

31° C

21° / 32°

În 21 iunie 2018, în ziarul *Adevărul*:

- o a fost publicat anunțul cu privire la data la care va avea loc ședința de dezbatere publică
- o au fost solicitate propuneri, sugestii, opinii, prin poșta electronică sau prin poștă, pe adresa companiei
- o au fost invitate la ședința de dezbatere persoane fizice / juridice direct sau indirect interesate de tematica supusă dezbaterii
- o a fost informat publicul cu privire la disponibilitatea documentelor pe site-ul companiei

And-aici au terminat filmările la serialul de televiziune „Toate păruale sunt”, rolul Adinanei a nememorat pentru „Adăvărul” călăva amintiri din copil-

[illegible]

В заключение хотелось бы отметить, что в настоящее время в России не существует единого законодательства, регулирующего деятельность органов государственной власти по защите прав потребителей. В связи с этим возникает необходимость разработки и принятия единого закона, который бы регулировал все вопросы, связанные с защитой прав потребителей.

„In der Tat, wenn man die verschiedenen Arten von Tieren, die in der Natur leben, betrachtet, so findet man, dass sie in einer bestimmten Ordnung angeordnet sind, und dass diese Ordnung die Folge einer bestimmten Ursache ist. Diese Ursache ist die Gottheit, die die Welt erschaffen hat, und die sie in ihrer Weisheit und Güte regiert.“

James C. Thompson, executive vice president of the American Engineering Council, said that the program is "a very important step in the development of the nation's engineering workforce." He added that the program will help to "attract more students to the field of engineering and to provide them with the skills and knowledge they need to succeed in the workforce."

tate

Ad un număr de club? Leștin și rugă:
Sunt la 0206666666

Suma la OTROGONOMIA

[illegible]

Până la data de 6 iulie, ora 10.00 (ora deschiderii dezbaterii publice), pe canalele de informații e-mail și poștă nu s-au primit și nu au fost înregistrate propuneri, sugestii sau opinii legate de tematica propusă.

La ședința de dezbatere publică, au fost invitate să participe, prin adrese oficiale, entități precum: ROMATSA, TAROM, Ministerul Mediului, ANPM, APM București, APM ILFOV, Consiliul Județean Ilfov, Primărie Sector 1 București, Primărie Oraș Voluntari, AACR, Ministerul Transporturilor, CEPSTRA GRUP – societate parteneră în elaborarea Planurilor.

Au participat reprezentanți ai: ROMATSA, APM București, Ministerul Mediului, Ministerul Transporturilor, Poliția Locală Sector 1 București, Consiliul Județean Ilfov, Grupul Civic "Cetățean Otopeni", CN "Aeroporturi București", Cepstra Grup, TAROM, ANPM.

Hărțile Strategice de Zgomot - Aeroport Internațional București Băneasa și *Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiental*, aferent acestora, au fost elaborate de SC CEPSTRA GRUP, în colaborare cu CN "Aeroporturi București" SA.

În cazul Aeroportului Internațional București Băneasa, s-au constatat diferențe mari față de anul 2011, atât în ceea ce privește numărul de mișcări cât și în ponderea diferitelor grupe de zgomot în structura traficului aerian.

Traficul extrem de redus în anul 2016, la care se adaugă folosirea aeroportului cu predilecție de către aeronave cu emisii acustice reduse, au avut ca rezultat o expunere acustică nesemnificativă a receptorilor sensibili situați în vecinătatea aeroportului și a culoarelor de operare ale acestuia.

La întrebările adresate de participanți, legate de zgomotul deranjant produs de avioanele și elicopterele militare care survolează zonele Otopeni și Băneasa, s-a precizat că *Planurile pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiental, aferente Hărților Strategice de Zgomot, nu fac referire la zgomotul produs de avioanele militare*. Avioanele și elicopterele militare aparțin Bazei Aeriene 90 a Forțelor Aeriene Române și nu se supun reglementărilor din aviația civilă.

Au fost prezentate măsurile aflate în desfășurare pe Aeroportul Internațional București Băneasa:

- Testarea la sol a motoarelor nu este permisă pe standuri.
- Restricții de noapte aplicabile între orele 22.00-06.00 LT:
 - Pentru a reduce disconfortul din zonele adiacente aeroportului, comandanților li s-a stabilit să evite folosirea inversorului de jet, după aterizare, în consens cu exploatarea în siguranță a aeronavei.
 - Piloții vor evita utilizarea motoarelor auxiliare sau a APU
 - Următoarele operațiuni nu sunt permise:
 - Zboruri tehnice sau școală (cu excepția MTOW < 5700 kg)
 - Planificarea și operarea zborurilor de aeronave cu MTOW ≥ 50 tone
 - Zborurile întârziate pot fi operate pe LRBS, dar nu mai târziu de 22.30 LT.

Operarea pe rute standard de decolare și aterizare 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 către ROMATSA – Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian. Operarea procedurilor de zbor se realizează în conformitate cu cele aprobate de AACR și publicate în AIP.

În încheiere s-a menționat că dezvoltarea aeroportuară, *dacă se face într-un mod durabil, planificat*, în spiritul respectului față de mediu și comunitate, trebuie să fie tratată ca un element indispensabil progresului economic și bunăstării populației.

După încheierea ședinței de dezbatere publică, în data de 09.07.2018, la sediul companiei au fost înregistrate propuneri de care s-a ținut cont la redactarea formei finale a acestui Plan (amendarea primelor două măsuri din cap *Proceduri operaționale de reducere a zgomotului*).

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

Pentru menținerea la un nivel redus a emisiilor acustice de pe **Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu** sunt respectate următoarele măsuri cu caracter general:

- Testarea la sol a motoarelor nu este permisă pe standuri.
- Restricții de noapte aplicabile între orele 22.00-06.00 LT
 - Pentru a reduce disconfortul din zonele adiacente aeroportului, comandanții sunt rugați să evite folosirea inversorului de jet, după aterizare, în consens cu exploatarea în siguranță a aeronavei.
 - Piloții vor evita utilizarea motoarelor auxiliare sau a APU
 - Următoarele operațiuni nu sunt permise:

- Zboruri tehnice sau școală (cu excepția MTOW < 5700 kg)
- Planificarea și operarea zborurilor de aeronave cu MTOW ≥ 50 tone
- Zborurile întârziate pot fi operate pe LRBS, dar nu mai târziu de 22.30 LT.

Notă:

Restricțiile de noapte nu se aplică pentru următoarele tipuri de operațiuni:

- aterizarea aeronavei în situații de urgență
- aeronave care efectuează zboruri umanitare, medicale, de ambulanță, menționate în planul de zbor
- zborurile de stat sau zborurile HEAD menționate în planul de zbor.

Operarea pe rute standard de decolare și aterizare 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 către ROMATSA – Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian. În prezent, sunt utilizate doar rute SID PRNAV, care asigură o precizie considerabil mai bună în menținerea traiectoriei nominale. Operarea procedurilor de zbor se realizează în conformitate cu cele aprobate de AACR și publicate în AIP. În conformitate cu obiectivele serviciilor de trafic aerian definite de Regulamentul UE 923/2013, controlorii de trafic aerian pot solicita sau aproba cereri de deviere ale aeronavelor de la rutele publicate, cu scopul menținerii siguranței traficului aerian și al fluidizării acestuia.

În ceea ce privește *"Promovarea la nivelul ministerului tutelar a proiectelor de propunere pentru elaborarea și aprobarea actelor legislative de reglementare și zonare a regimului construcțiilor în ariile delimitate de hărțile de conflict respectiv în ariile protejate pentru a se asigura menținerea dacă nu reducerea numărului de persoane expuse la zgomot aeroportuar"*, noul Proiect al Codului Aerian include, printre altele:

- Autoritățile administrației publice locale și județene au obligația integrării în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului a Hărților Strategice de Zgomot;
- Autoritățile administrației publice locale care administrează teritoriile aflate în vecinătatea aerodromurilor au obligația realizării unei zonari acustice a vecinătăților aerodromurilor civile;
- Autoritățile publice locale au obligația realizării unor politici de dezvoltare și amenajare a teritoriilor aflate în vecinătatea aerodromurilor civile certificate din România, luând în considerare restricțiile asociate zonelor de protecție acustică.

La nivelul CN "Aeroporturi București":

- a fost stabilit un index de zgomot derivat din indexul ACI Europe – Airport Council International Europe pe baza căruia să poată fi stimulată pe viitor, pe principii economice, performanța de zgomot în operarea aeronavelor companiilor aeriene. Astfel, a fost aprobat Raportul privind introducerea componentei de zgomot la tariful de aterizare și au fost organizate consultări cu operatorii aerieni, unde au fost prezentate nivelul și modul de calcul al acestui tarif. În vederea aprobării finale a tarifului, CN "Aeroporturi București" SA urmează să prezinte un plan de măsuri și acțiuni ce vor fi finanțate din încasarea componentei de zgomot la tariful de aterizare.
- a fost constituită o bază de date specifice Aeroportului Internațional București Băneasa privind zgomotul aeroportuar ca o garanție a fundamentării științifice a propunerilor de îmbunătățire a planului de acțiune privind zgomotul aeroportuar

CN "Aeroporturi București" a continuat identificarea oportunităților de participare la cercetarea națională respectiv europeană pentru reducerea impactului zgomotului aeroportuar.

Proiectul Environmentally Responsible Air Transport - ERAT a avut ca obiectiv dezvoltarea unor soluții operaționale în vederea reducerii impactului traficului aerian asupra mediului (minimizarea zgomotului și a emisiilor).

Activități în derulare împreună cu alte entități, în vederea reducerii impactului aviației civile asupra mediului:

Participarea CN "Aeroporturi București" alături de Ministerul Transporturilor, AACR, ROMATSA, Compania Aeriană TAROM la dezvoltarea conceptului privind *Managementul de Mediu bazat pe Colaborare - CEM (Collaborative Environmental Management)*, în vederea elaborării/ implementării unei viziuni comune privind abordarea problemelor de mediu (consum combustibil, emisii și zgomot), prioritizarea acestora și găsirea unor soluții optime pentru toți factorii de interes din industrie implicați.

Programului Strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIBB AV

Obiective principale:

Pe termen scurt: derularea investițiilor pentru refuncționalizarea AIBB AV

Pe termen mediu și lung: elaborarea unui studiu de fezabilitate aferent direcției de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIBB AV pentru a fundamenta necesitatea și oportunitatea investițiilor pe bază de date tehnice și economice.

În perioada 2018-2020 sunt prevăzute următoarele proiecte:

1. Finalizarea investițiilor la modernizarea aerogării:
 - a. Realizare servicii de proiectare (Sem II 2018)
 - b. Contractare și demarare execuție lucrări (Sem II 2018)
 - c. Finalizare execuție lucrări (2018-2019)
2. Finalizarea investițiilor la modernizarea platformei de parcare aeronave:
 - a. Contractare și elaborare Expertiză tehnică și DALI

IX. Acțiuni pe care CN "Aeroporturi București" SA intenționează să le întreprindă în următorii 5 ani, care să includă măsurile de protejare a zonelor liniștite

Zgomotul produs prin activitatea aeroporturilor nu poate fi eliminat, dar poate fi gestionat într-o manieră responsabilă.

În Anexa 6 din HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, se specifică:

"Acțiunile pe care intenționează să le întreprindă în domeniul lor de competență autoritățile și operatorii economici care au obligația elaborării planurilor de acțiune și a implementării măsurilor de gestionare și reducere a zgomotului conținute de acestea, conform prezentei hotărâri, sunt, de exemplu:

- (i) planificarea traficului;*
- (ii) amenajarea teritoriului;*
- (iii) măsuri tehnice la nivelul surselor de zgomot;*

- (iv) alegerea surselor mai silențioase;
- (v) măsuri de reducere a transmiterii zgomotului;
- (vi) introducerea, după caz, a pârghiilor economice stimulative care să încurajeze diminuarea sau menținerea valorilor nivelurilor de zgomot sub maximele permise."

Urmare a traficului extrem de redus, nu s-au semnalat aspecte care ar trebui corectate.

Pornind de la faptul ca zgomotul aeronavelor este perceput adesea de către comunitate ca una din sursele importante de disconfort, **Regulamentul (UE) nr. 598 din 16 aprilie 2014** al Parlamentului European și Consiliului prevede necesitatea gestionării zgomotului aeronavelor într-o "**abordare echilibrată**", cuprinzând patru elemente principale:

1. reducerea zgomotului la sursă;
2. amenajarea și gestionarea terenului;
3. proceduri operaționale de reducere a zgomotului;
4. restricțiile de operare.

În conformitate cu documentul de mai sus, "**abordarea echilibrată**" ar trebui să rămână fundamentul reglementării zgomotului în sectorul aviației, în calitate de industrie globală.

În conformitate cu Art. 5 (3) din regulament, *atunci când se iau măsuri referitoare la zgomot, statele membre se asigură că este luată în considerare următoarea combinație de măsuri disponibile, cu scopul de a determina măsura sau combinația de măsuri cea mai eficientă din punct de vedere al costurilor:*

- a) efectul previzibil al reducerii la sursă a zgomotului produs de aeronave;
- b) planificarea și gestionarea terenului;
- c) proceduri operaționale de reducere a zgomotului;
- d) aplicarea restricțiilor de operare ("**aeronavelor cu marja mică de certificare**") numai după luarea în considerare a celorlalte măsuri ale abordării echilibrate, nu în primă instanță;

NOTA: Performanțele acustice ale unei aeronave sunt stabilite prin măsurările specifice de certificare (parametrul EPNdB) ale zgomotului acesteia în trei puncte caracteristice (approach, takeoff, sideline), iar depășirea valorii maxim admise de către suma celor trei valori măsurate, plasează aeronava în categoria celor cu marja mai mică sau mai mare de conformitate.

Propunerile de mai jos sunt în spiritul "abordării echilibrate" avut în vedere de Regulamentul (UE) nr. 598 din 16 aprilie 2014 .

1) Reducerea zgomotului la sursă

Prin mijloace specifice, administratorul aeroportului va încuraja companiile aeriene să opereze aeronave care se încadrează în Capitolul 4 și, începând din 2020, aeronave corespunzătoare Capitolului 14.

Se va raporta pe pagina web procentajul de astfel de aeronave cu care operează companiile aeriene.

Termen: anual

Administratorul aeroportului va propune spre consultare operatorilor aerieni un sistem de stimulare a utilizării aeroportului de către aeronave silențioase printr-un sistem de tarificare diferențiată, cu ajustarea actualelor restricții privind operarea aeronavelor.

Termen: 2 ani

Administratorul aeroportului va sprijini cercetarea aerospațială care are ca țintă reducerea emisiilor de zgomot cu circa 15 dB în următorii 30 de ani.

Termen: 2050

2) Amenajarea și gestionarea terenului

Administratorul aeroportului va colabora îndeaproape cu administrațiile localităților învecinate aeroportului, în vederea stabilirii modului de utilizare a terenurilor din vecinătatea culoarelor de zbor. O zonare a teritoriului din vecinătatea aeroportului constituie o informație de care trebuie să se țină seama atât în acordarea autorizațiilor de construire, cât și la elaborarea/revizuirea PUG.

Termen: 5 ani

Administratorul aeroportului va organiza, pentru reprezentanți ai autorităților și ai cetățenilor localităților din proximitatea culoarelor de zbor, conferințe de popularizare a aspectelor de zgomot și a măsurilor de protecție antizgomot, într-o formă care să le capteze interesul și să-i sensibilizeze asupra importanței domeniului.

Termen: anual

3) Proceduri operaționale de reducere a zgomotului

Realizarea un studiu privind posibilitatea de reconfigurare a rutelor standard de plecare / sosire, acolo unde este posibil, în vederea minimizării expunerilor la zgomot, în condițiile neafectării siguranței traficului.

Termen: 5 ani

Amendarea *AIP România*, cap. 2.21 *"Noise abatement procedures"* cu următoarele prevederi specifice aeronavelor care operează pe Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu: *"In order to reduce aircraft noise and emissions, ATC gives clearances allowing continuous descent (CD) traffic situation permitting.*

Continuous descent can be planned based on track distance information of the STAR or, when vectored, on estimated track distance provided by ATC."

Termen: 5 ani

X. Strategia pe termen lung

Politica pe termen lung va fi de încurajare prin diferite mijloace a accesului aeronavelor cu performanțe acustice cât mai bune.

XI. Informatii financiare: nu e cazul

XII. Prognoze privind evaluarea implementării și rezultatelor planului de acțiune

Se apreciază că respectarea măsurilor prevăzute în cap. VIII al *Planului pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental* va contribui la menținerea unei activități aeroportuare compatibilă cu cerințele de mediu.


CN "Aeroporturi București" SA
Director General
Dan Dumitru BACIU