

Plan de acțiune pentru prevenirea și reducerea
zgomotului aeroportuar ambiental

**Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel
Vlaicu**

Cuprins

INTRODUCERE	3
Descrierea aglomerării, drumurilor principale, căilor ferate principale sau aeroporturilor principale și a altor surse de zgomot luate în considerare.....	4
Așezare geografică.....	4
Clima.....	4
Descrierea surselor de zgomot luate în considerare	5
Autoritatea responsabilă	5
Cadrul legal.....	5
Valori limită în vigoare.....	5
Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului pentru Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu	6
Harta de zgomot privind traficul aerian în regim L_{zsn}	6
Harta de zgomot privind traficul aerian în regim L_n	6
Evaluarea numărului estimat de persoane expuse la zgomot, identificarea problemelor și a situațiilor care necesită o ameliorare.....	7
Sinteza oficială a consultărilor publice organizate potrivit prevederilor art. 11 alin. (8) și (9) din HG 321/2005, republicată	7
Măsuri de reducere a zgomotului deja în vigoare și proiecte în curs de elaborare.....	8
Acțiuni pe care CN Aeroporturi București SA intenționează să le ia în următorii 5 ani, inclusiv măsurile de conservare a zonelor liniștite.....	8
Strategii pe termen lung.....	9
Pentru asigurarea cadrului legislativ necesar și coerent	10
Pentru promovarea unui comportament responsabil față de impactul de mediu.....	11
Informații financiare (dacă sunt disponibile): bugete, evaluarea eficienței economice, evaluare cost-beneficiu	11
Prognoze privind evaluarea implementării și a rezultatelor planului de acțiune.....	11
Prevederi avute în vedere pentru evaluarea implementării și rezultatelor planului de acțiune	12

INTRODUCERE

Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu, cunoscut înainte ca **Aeroportul Băneasa**, este parte integrantă din CN Aeroporturi București SA. 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 Băneasa o școală de pilotaj pentru piloți militari. Mai târziu, aerodromul devine aeroport; se adaugă o școală de pilotaj pentru piloți civili și Aeroclubul Regal Român. În 1923 iau naștere, pe Aeroportul Băneasa, 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 România iar în anii 1947-1952 se construiește noua clădire a aerogării Băneasa, care are formă de elice cu trei pale. Până în 2012, aeroportul Băneasa a fost folosit atât de Tarom cât și de companii de aviație mici, mai ales cele de zboruri low cost, precum Blue Air, care lega acest aeroport cu o serie de destinații internaționale, precum Paris, Lyon, Madrid, Berlin, Maastricht, Verona, Frankfurt, Valencia, Barcelona, Istanbul, Torino și Roma. În afară de Blue Air, mai operau curse regulate de pe Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu și Sky Europe, care avea zboruri de la Bratislava, respectiv My Air, cu zboruri de la Milano, Veneția și Napoli. Creșterea aeroportului Băneasa pe parcursul a mai bine de 60 de ani, a transformat opțiunile de călătorie din și spre București, generând pe harta de afaceri și călătorii o destinație importantă în Sud Estul Europei. Dar, odată cu dezvoltarea, au apărut și inevitabil responsabilitățile companiei, nu în ultimul rând cea privind impactul de mediu generat în mod specific de zgomotul activităților aeronautice.

În contextul modificării legislației de referință privind impactul zgomotului ambiental și trecerea din responsabilitatea Primăriei Municipiului București în responsabilitatea CN Aeroporturi București SA, a fost derulat un contract cu SC Institutul de Cercetări în Transporturi – INCERTRANS SA pentru elaborarea hărților strategice de zgomot și a proiectului versiune 0 al planului de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului pentru Aeroportul Internațional București Băneasa, ținând cont de reglementările legale în vigoare. Acest plan de acțiune a fost realizat luându-se în considerare hărțile strategice de zgomot pentru Aeroportul Internațional București Băneasa pentru anul de referință 2011, hărți aprobate prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 280/27.11.2014

Proiectul Planului de acțiune a fost revizuit, înainte de supunerea dezbaterii publice, de către CN Aeroporturi București SA, pentru a reflecta coerent poziția proactivă a companiei pentru îmbunătățirea impactului de zgomot generat de aeronavele ce operează pe Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu, cu un interes evident pentru a respecta și proteja viața și sănătatea vecinilor săi.

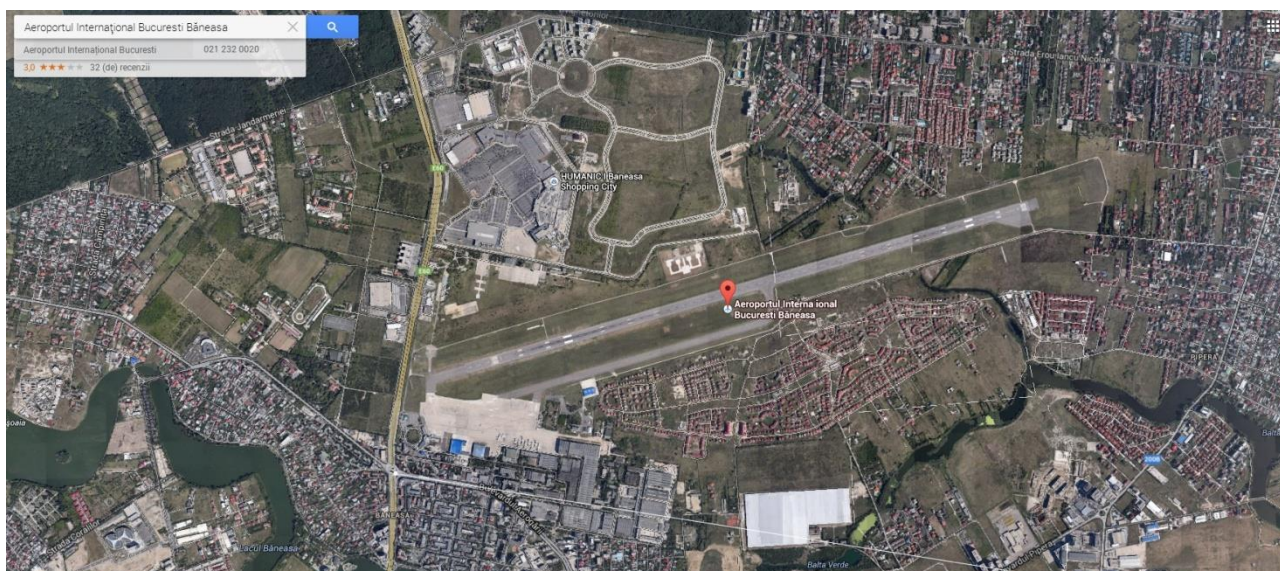
În mod cert, CN Aeroporturi București SA înțelege faptul că a locui în imediata vecinătate a unui aeroport internațional poate crea un dezavataj pentru comunitatea expusă în mod direct la zgomotul ambiental combinat, cel al aeronavelor cât și al traficului rutier. Dar atât timp cât oamenii vor dori să călătorească, va exista și zgomotul aeronavelor care aterizează și decolează de pe Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu. Firesc că nu putem să anulăm zgomotul activităților aeroportuare, dar continuăm să implementăm programe de gestiune proactivă, fezabile și adaptate, pentru a reduce și prevenii efectele nedorite ale aterizărilor și decolărilor aeronavelor pe Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu.

Descrierea aglomerației, drumurilor principale, căilor ferate principale sau aeroporturilor principale și a altor surse de zgomot luate în considerare

Așezare geografică

Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu este situat în nordul Municipiului București, la 8,5 km de centrul Capitalei și în imediata vecinătate a localităților Otopeni, Voluntari și Afumați. Aeroportul se află în limitele administrative ale sectorului 1 din București și este înconjurat de zone rezidențiale în partea de sud, est, sud-vest și nord-est și de zone comerciale/industriale în partea de nord și vest. Zona de impact din punct de vedere al zgomotului, cuprinde o parte a sectorului 1 din Municipiul București, cartierul Pipera din orașul Voluntari și o parte din localitățile Ștefăneștii de Jos și Afumați. Conform rezultatelor hărților strategice de zgomot realizate de Incertrans, populație totală din zona de impact = 260.678 locuitori, din care: sector 1 București (zona considerată): 244.713 locuitori – sursa: Direcția Publică de Evidență a Persoanelor și Stare Civilă Sector 1 București; - cartierul Pipera, oraș Voluntari: 12.586 locuitori – sursa: Serviciul Public de Evidență a Persoanelor a jud. Ilfov; - Afumați (zona considerată): 3.306 locuitori – sursa: Serviciul Public de Evidență a Persoanelor a jud. Ilfov; - Ștefăneștii de Jos (zona considerată): 73 locuitori – sursa: Serviciul Public de Evidență a Persoanelor a jud. Ilfov

Figura 1 – Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu



Clima

Parametrii meteorologici pentru Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu estimați pentru evaluarea și cartarea acustică a zgomotului ca valori medii anuale, conform Administrației Naționale de Meteorologie sunt:

Date meteorologice Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu	Temperatura medie a aerului (°C)	Presiune a medie anuală (hPa)	Umezeala relativă anuală (%)	Viteza medie anuală (m/s)	Direcțiile predominante ale vântului
Media anuală 2011	10,5	1007,7	74,7	1,9	NE

Descrierea surselor de zgomot luate în considerare

- Traficul aerian 2011 – Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu

Autoritatea responsabilă

Autoritatea responsabilă de realizarea hărților de zgomot și redactarea planurilor de acțiune este: **CN Compania Aeroporturi București SA**, Otopeni, Calea Bucureștilor, nr.224E, jud. Ilfov.

Cadrul legal

La elaborarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune au fost respectate prevederile următoarelor acte normative:

- HG 321/2005 republicată privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant;
- OM nr. 678-1344-915-1397 publicat în MO nr. 730/730 BIS din 25 august 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;
- 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;
- OM nr. 1830/2007 pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot;

Valori limită în vigoare

În anul 2008 s-a adoptat Ordinul ministrului mediului și dezvoltării durabile, al ministrului transporturilor, al ministrului sănătății publice și al ministrului internelor și reformei administrative pentru aprobarea 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.

Tabel 1 - Criterii pentru stabilirea zonelor pentru care se realizează planuri de acțiune în funcție de valorile limită corespunzătoare indicatorilor L_{zsn} și L_{noapte}

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

Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului pentru Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu

În cursul anului 2014, INCERTRANS a elaborat Hărțile Strategice de Zgomot pentru Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu, pentru anul de referință 2011. Această activitate s-a desfășurat etapizat, urmărind cerințele caietului de sarcini și respectând normele legale în vigoare. Astfel, aceste hărți au fost realizate prin calcule teoretice pe întreaga zonă de impact.

Pentru sursa de zgomot trafic aerian s-au realizat hărțile, pentru cei doi parametri acustici prevăzuți în Hotărârea de Guvern nr. 321/2005, respectiv L_{zsn} și L_{noapte} . Aceste hărți au fost însoțite de un raport complet care descrie etapele străbătute până la finalizarea cartografierii acustice, prezentat spre aprobare autorității de mediu competente.

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

Conform datelor obținute în urma realizării hărții de zgomot pentru traficul aerian 2011 se constată depășirea cu mai mult de 5 dB a valorii limită la câteva clădiri din cartierul Pipera - Voluntari.

Numărul de clădiri expuse L_{zsn}

Bandă dB	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75
Nr. de clădiri, din care	1811	649	204	6	0
- Unități de învățământ	0	0	0	0	0
- Unități sanitare	0	0	0	0	0

Numărul de persoane expuse L_{zsn}

Bandă dB	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75
Nr. de persoane*	313	134	40	3	0

* Numărul persoanelor afectate de zgomot este exprimat în sute.

Harta de zgomot privind traficul aerian în regim L_n

Conform datelor obținute în urma realizării hărții de zgomot pentru traficul aerian se constată depășirea cu mai mult de 5 dB a valorii limită la mai multe clădiri din cartierul Pipera- Voluntari; respectiv pentru sector 1 București la mai multe clădiri din proiectul ANL „Henri Coandă” și la câteva clădiri din zona delimitată de străzile Ion Ionescu de la Brad, C.D. Gherea și Brodina.

Numărul de clădiri expuse L_{noapte}

Bandă dB	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Nr. de clădiri, din care	2462	947	310	61	0	0
- Unități sanitare	0	0	0	0	0	0

Numărul de persoane expuse L_{noapte}

Bandă dB	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Nr. de persoane*	360	193	60	13	0	0

* Numărul persoanelor afectate de zgomot este exprimat în sute.

Evaluarea numărului estimat de persoane expuse la zgomot, identificarea problemelor și a situațiilor care necesită o ameliorare

Numărul total de persoane expuse la niveluri ce depășesc valorile limită este de 4.300 persoane pentru L_{ZSN} și de 26.600 pentru L_{noapte} . Aceste persoane locuiesc în următoarele zone: cartier Pipera – oraș Voluntari, proiectul ANL „Henri Coandă” și zona delimitată de străzile Ion Ionescu de la Brad, C.D. Gherea și Brodina – sector 1 București.

Sinteza oficială a consultărilor publice organizate potrivit prevederilor art. 11 alin. (8) și (9) din HG 321/2005, republicată

La realizarea planului de acțiune pentru reducerea poluării fonice s-a ținut seama de cele mai bune opțiuni fezabile disponibile, alături de care consultările cu populația au completat forma finală prezentată spre evaluare respectiv aprobare autorităților competente. Procesul de proiectare a acțiunilor menite să reducă impactul zgomotului a fost asociat unui orizont de timp pe termen scurt, mediu și lung. Informarea publicului, a oferit posibilitatea participării cetățenilor la elaborarea planului de acțiune. Din experiența altor aeroporturi internaționale precum London City Airport, s-a demonstrat că acceptarea proiectelor și a măsurilor de îmbunătățire a impactului negativ generat de zgomot este mult mai mare în cazul în care cetățenii au fost informați încă de la început cu privire la planul de acțiune.

1. Scopul CN Aeroporturi București SA pe termen lung privind Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu este de a asigura dezvoltarea fundamentată pe un concept de „city airport”. Considerați că acest scop este relevant pentru a asigura deservirea Capitalei printr-un aeroport modern și orientat spre furnizarea serviciilor cu respectarea problematicei de zgomot?
2. În ce măsură considerați că strategia de zgomot a CN Aeroporturi București SA detaliată prin Planul de acțiune privind zgomotul aeroportuar asociat activității Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu gestionează cele mai importante probleme privind zgomotul aeronavelor?
3. În ce măsură considerați că Planul de acțiune privind zgomotul aeroportuar asociat activității Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu creează cadrul suficient pentru managementul zgomotului aeronavelor?
4. În ce măsură considerați că Planul de acțiune privind zgomotul aeroportuar asociat activității Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu oferă un calendar de implementare suficient de orientat spre nevoile reale ale comunității limitrofe aeroportului?

Totodată vă rugăm să adăugați la răspuns dumneavoastră, pentru a-l putea lua în considerare, și următoarele informații:

1. Nume și prenume
2. Adresa de contact
3. Ați citit întregul material cuprinzând Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiental pentru Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu? (vă rugăm încercuți)
 - a. Da, întregul plan
 - b. Da, dar doar capitolul referitor la acțiunile concrete
 - c. Nu
2. Sunteți (vă rugăm încercuți):
 - a. Rezident local
 - b. Companie, grup de firme, etc. cu sediu în imediata apropiere a aeroportului
 - c. Voluntar sau ONG
 - d. Școală, liceu, facultate
 - e. Instituție publică
 - f. (rog înscrieți dacă situația nu este descrisă de răspunsurile de mai sus)

Răspunsuri la prezenta consultare /dezbateră publică

Această consultare a fost demarată în 06.03.2015. Termenul limită pentru primirea răspunsurilor este de 30 de zile. Răspunsurile pot fi trimise:

- Prin poștă la adresa CN Aeroporturi București SA, Calea Bucureștilor 224E, Otopeni, Ilfov
- Prin poșta electronică la adresa contact@bucharestairports.ro

Vă mulțumim.

Pentru informarea publicului, hărțile de zgomot și cele de conflict au fost afișate pe site-ul oficial al CN Aeroporturi București SA, împreună cu proiectul planului de acțiune și o scrisoare de invitație (afișată în

imaginea de mai sus) fiind astfel disponibile pentru consultarea publică extinsă. A fost publicat în mass-media un anunț privind disponibilitatea informațiilor asociate Planului de acțiune privind zgomotul.

Vineri - Duminică,
6 - 8 martie 2015
adevaru.ro/micapublicitate

Mica Publicitate

57

JURIDIC

zacionare a acțiunilor emise de societate în cadrul unui Sistem Alternativ de Tranzacționare administrat de B. V. B în conformitate cu Legea 151/2004. Se respinge elcharea de către societate a demersurilor legale necesare în vederea admiterii la tranzacționare a acțiunilor emise de societate pe o piață reglementată. Se aprobă data de 11.03.2015 ca data de înregistrare, respectiv pentru identificarea acționarilor asupra cărora se rasfrang efectele hotărârilor AGEA potrivit art. 238 din Legea nr. 297/2004 privind piața de capital.

SC Sistem Construct 2007 SRL convoacă pe data de 16.03.2015, ora 9.00, adunarea generală extraordinară a asociaților, în cazul neîndeplinirii cvorumului legal. Adunarea Generală se reprogramază pentru data de 17.03.2015, la aceeași oră. Adresa de desfășurare: str. Traian, nr. 97, Bl. A8, ap. 2, Galați.

CONVOACARE: În data de 20 martie 2015, se convoacă Adunarea Generală a Societății Agricole CERES MIROSI, ora 10, la magazii,

JURIDIC

cu următoarea ordine de zi: 1)Prezentarea rezultatelor economice și financiare din anul 2014, pe baza Bilanțului contabil întocmit la 31.12.2014, 2)Prezentarea și aprobarea structurii culturilor, a programului de activitate curentă și de investiții pentru anul 2015, 3)Prezentarea Bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2015, 4)Diverse. În cazul ca nu se întrunesc condițiile pentru desfășurarea adunării (prezenta a doua treimi din asociați), adunarea se reprogramază în același loc, cu aceeași ordine de zi, în data de 27 martie 2015, ora 10. Comisia de cenzori.

CITATII

RECLAMANTUL Zaharia Gheorghe, cheama în judecată pe parata Greco Aliona, cu ultimul domiciliu în sat Toceni, raionul Cantemir, Republica Moldova, și Greco Ioan Ciprian, ambii cu reședința, respectiv domiciliul în Vaslui, str. Vidin, bl. 64, sc. D, ap. 7, pentru rezoluțiile contract de întinerire în dosar nr. 3998/333/2014 alfat pe rolul Judecătorei Vaslui, str. Ing. Badea Romeo nr. 13, cu termen la 25.03.2015, ora 8.30.

JURIDIC

SC ONIX Asigurari SA, fosta OTP Garancia Asigurari SA cu sediul social în municipiul Pitești, bd. Republicii, nr. 224, bl. 59B, scara B, jud. Argeș este citată în calitate de pârât - cheama în judecată în lipsă.

RECLAMANTUL Matei Marius Ion cheama la Tribunalul Bacău, cu sediul în Bacău, str. Cuză Vodă 1, în data de 20.04.2015, ora 9.00, pe pârâtul MATEI GABRIEL, cu ultimul domiciliu cunoscut în Onești, str. Victor Babeș, bl. 10, ap. 20, jud. Bacău, în Dosar 3936/110/2014, având ca obiect declararea judecătorească a morții.

JUDECATORIA Sectorului 4 București admite cererea formulată de reclamanta Chiom Georgia domiciliată în București, str. Tohani, nr. 2, bl. 33, sc. A, et. 10, ap. 41, sector 4, în contradicție cu pârâtul Dotti Mario, citat prin afilare la usa instanței, prin mica publicitate, ca pe pârâtul instanței. Declara desfășurarea casatoria partilor încheiată la data de 02.12.2006 în Chieti, Italia și transcrisă sub numărul 1708 din 23.09.2009 în Registrul stării civile al Primăriei sectorului 4 București, din culpa ambelor parti. La act în ca s-a solicitat cheltuieli de judecată. Cu apel în 30 de zile de la comunicare. Pronunțată în ședința publică, azi, 02.10.2014. PREȘEDINTE, GREȘIER.

SE citeaza Gradinaru Sorin la Tribunalul Iasi în dosarul 1024/866/2013, în contradicție cu Bejanaru Maria, pentru termenul din 24.03.2015 ora 9.00 - civ il.

SE citeaza la Judecătoria Beius în dosar 125187/2015, cu termen de judecată la data de 24.03.2015, având ca obiect divorț, reclamanta Vesa Anca Maria, pârâtul fiind Silviu Danut Marian cu domiciliul necunoscut.

NUMITA Balala Alina, cu ultimul domiciliu în sat Delem, comuna Hocieni, jud. Vaslui, este citată la Judecătoria Vaslui din str. Inginer Badea Romeo nr. 13, pentru 24.03.2015 dosar nr. 6479/333/2014, exercitare autoritate parintească.

NUMITUL Iacsu Liviu cu ultimul domiciliu în sat Radeni, comuna Dragomir, jud. Vaslui, este citat la Judecătoria Vaslui din str. Inginer Badea Romeo nr. 13, pentru 31.03.2015, dosar nr. 876/333/2014 - exercitare autoritate parintească.

NUMITUL Vranicu Vasile, cu ultimul domiciliu în Vaslui, str. Făcureș, bl. 360, ap. A-1-1-1-1-1

JURIDIC

de 12.03.2015, în proces cu SERB ZAMFIRA, în calitate de reclamantă, având ca obiect excludere asociat. În caz de neprezentare, se va judeca în lipsă.

RECLAMANTUL Matei Marius Ion cheama la Tribunalul Bacău, cu sediul în Bacău, str. Cuză Vodă 1, în data de 20.04.2015, ora 9.00, pe pârâtul MATEI GABRIEL, cu ultimul domiciliu cunoscut în Onești, str. Victor Babeș, bl. 10, ap. 20, jud. Bacău, în Dosar 3936/110/2014, având ca obiect declararea judecătorească a morții.

JUDECATORIA Sectorului 4 București admite cererea formulată de reclamanta Chiom Georgia domiciliată în București, str. Tohani, nr. 2, bl. 33, sc. A, et. 10, ap. 41, sector 4, în contradicție cu pârâtul Dotti Mario, citat prin afilare la usa instanței, prin mica publicitate, ca pe pârâtul instanței. Declara desfășurarea casatoria partilor încheiată la data de 02.12.2006 în Chieti, Italia și transcrisă sub numărul 1708 din 23.09.2009 în Registrul stării civile al Primăriei sectorului 4 București, din culpa ambelor parti. La act în ca s-a solicitat cheltuieli de judecată. Cu apel în 30 de zile de la comunicare. Pronunțată în ședința publică, azi, 02.10.2014. PREȘEDINTE, GREȘIER.

SE citeaza Gradinaru Sorin la Tribunalul Iasi în dosarul 1024/866/2013, în contradicție cu Bejanaru Maria, pentru termenul din 24.03.2015 ora 9.00 - civ il.

SE citeaza la Judecătoria Beius în dosar 125187/2015, cu termen de judecată la data de 24.03.2015, având ca obiect divorț, reclamanta Vesa Anca Maria, pârâtul fiind Silviu Danut Marian cu domiciliul necunoscut.

NUMITA Balala Alina, cu ultimul domiciliu în sat Delem, comuna Hocieni, jud. Vaslui, este citată la Judecătoria Vaslui din str. Inginer Badea Romeo nr. 13, pentru 24.03.2015 dosar nr. 6479/333/2014, exercitare autoritate parintească.

NUMITUL Iacsu Liviu cu ultimul domiciliu în sat Radeni, comuna Dragomir, jud. Vaslui, este citat la Judecătoria Vaslui din str. Inginer Badea Romeo nr. 13, pentru 31.03.2015, dosar nr. 876/333/2014 - exercitare autoritate parintească.

NUMITUL Vranicu Vasile, cu ultimul domiciliu în Vaslui, str. Făcureș, bl. 360, ap. A-1-1-1-1-1

DIVERSE

temeul art. 1051 Cpr. civ., Judecătoria Drobeta Turnu Severin, județul Mehedinți a dispus emiterii prezentei somării prin care se aduce la cunoștință persoanelor interesate ca prin cererea înregistrată la Judecătoria Drobeta Turnu Severin, sub numărul 11265/225/2014, reclamanta Mocioalca Angela, cu domiciliul în Drobeta Turnu Severin, str. Rascoalei din 1907 nr. 24, județul Mehedinți, a chemat în judecată pe pârâta U.A.T. Drobeta Turnu Severin prin Primar, cu sediul în Drobeta Turnu Severin, str. Mareșal Averescu, nr. 2, județul Mehedinți, solicitând ca prin hotărârea ce se va pronunța, instanța sa constatăte ca a dobândit dreptul de proprietate prin uzucapiune de lungă durată asupra terenului în suprafața de 716 m. p. situat în Drobeta Turnu Severin, str. Rascoalei din 1907 nr. 24, județul Mehedinți, învecinat la E-Str. Rascoalei din 1907, V-Str. Rascoalei din 1907, S-procur. Ștefan, Nr. procur. Zăuflu Vasile. În temeiul art. 1051, al. 2, pct. e C. proc. civ., somam pe toți cei interesați sa facă opoziția la cererea de uzucapiune formulată de reclamanta Mocioalca Angela, în caz contrar, în termen de 6 luni de la emiterea celei din urma publicității a somății, se va trece la judecarea cererii.

CN AEROPORTURII BUCUREȘTI SA anunța publicul interesat, în vederea participării și consultării eficiente, asupra disponibilității Planului de Acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroproptuar ambiental la Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu pe site-ul companiei.

ANIVERSARI

LA multi ani cu bine femininătăi, ceea ce ne dorim sîntoșia cu toți! Am datul peste o suta mîntoșoară confecționate de mine, ca și stegulețe, de ani, la sarbatori. Am adaugat la martisor și tricolar, ca sa ne fie mai usor, în biruira raului cu spor. Cei rai, schimbau-va caracterul si are sa fie mai bine. Caracterul persoanei poate fi mai presus decît orînduirea socială din care face parte. Cîrmu. Exemple rele au fost. Decebal tradat, Cuză expulzat etc., nu în comisiuni. Cîrmu. Pozitiv: dual inginer Buzatu m'a deapritat, necunoscutu-ma, cînd era primvicepreședinte. Daruiesc: în continuare idei salvatoare. Vedeti Facebook Cîrmu Ion. Multi Mîntoșo - video - foto!

COMEMORARI

SE ÎMPLINEȘTE UN AN DE CîND SUFLETUL CURTĂRE A FOST DR. RODICA SURTEA și-a pînăși învelul pînăntesc. DUMNEZEU S-O ODINEȘTE ÎN PACE! VA FI MEREU ÎN SUFLETELE NOASTRE. FIICA ȘI NEPTOLU

Programul Operațional Sectorial „Creșterea Competitivității Economice”
„Investiții pentru viitorul dumneavoastră”
ANUNȚ DE PRESĂ

Finalizare proiect “Creșterea productivității firmei PROINSTAL PIPE S.R.L. prin implementarea unor sisteme informatice de comerț electronic și plăți electronice securizate”.

Stefanestî, 06 martie 2015

S.C Proinstal Pipe S.R.L., cu sediul în Sos. București-Pitești, nr. 72 A, Cod postal 117715, Loc. Stefanestî, județul Argeș, a derulat, începînd cu data de 09.12.2013 proiectul “Creșterea productivității firmei PROINSTAL PIPE S.R.L. prin implementarea unor sisteme informatice de comerț electronic și plăți electronice securizate”, co-finanțat prin Fondul European de Dezvoltare Regională, în baza contractului de finanțare încheiat cu Ministerul pentru Societatea Informațională, Organism Intermediar pentru Axa Prioritară 3 - “Tehnologia Informației și Comunicațiilor pentru sectoarele privat și public” a POS CCE.

Valoarea totală a proiectului este de 1.362.239,20 lei, din care asistența financiară nerambursabilă este de 722.904,00 lei.

Proiectul s-a implementat în Stefanestî, în perioada 09 decembrie 2013 la 06 martie 2015.

Obiectivul proiectului este implementarea în cadrul companiei Proinstal Pipe a unui sistem informatic

La ședința publică din data de 20.03.2015 au fost invitate Primăriile Comunei Voluntari, Sectorului 1 București respectiv cetățenii interesați, Ministerul Transporturilor și reprezentantul Agenției de Protecția Mediului București. La ședința publică din 20.03.2015 au participat reprezentanții Primăriei Voluntari respectiv ai Agenției de Protecția Mediului București. Au fost formulate o serie de propuneri de care s-a ținut cont în redactarea formei finale a acestui Plan.

Măsuri de reducere a zgomotului deja în vigoare și proiecte în curs de elaborare

CN Aeroporturi București SA gestionează zgomotul aeroproptuar asociat activităților Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu prin programe de reducere a zgomotului implementate și care se adresează atât zgomotului la sol cât și celui asociat mișcărilor aeronavelor respectiv decolări și aterizări.

Astfel pentru zgomotul la sol, sunt interzise probele de motor pe platforma de parcare adițională cu măsura de utilizare a echipamentelor de deservire la sol (asigurare a energiei electrice necesare aeronavei) de către companiile de handling, care să emită un zgomot cât mai redus. Pentru zgomotul asociat mișcărilor aeronavelor, Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu a promovat, constant și în mod deosebit după 2011, operarea de către companii aeriene cu flote de aeronave extrem de silențioase (turbo propulsor, aviație generală, etc) și pe un interval orar cu dedicație pentru zi seară.

Acțiuni pe care CN Aeroporturi București SA intenționează să le ia în următorii 5 ani, inclusiv măsurile de conservare a zonelor liniștite

a) Sistematizare

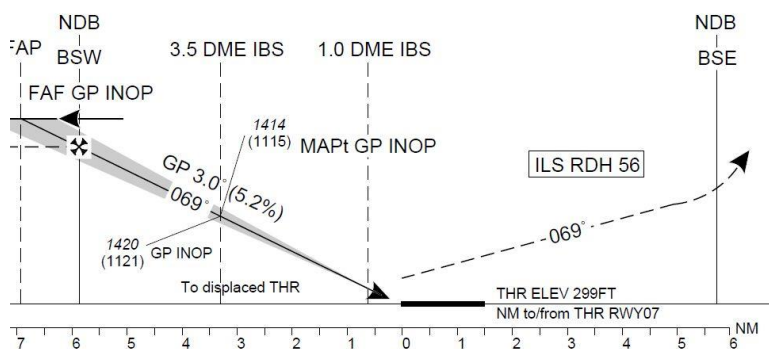
În cadrul sistematizării zonale, CN Aeroporturi București SA consideră că trebuie avut în vedere ca zonele cu diferite utilizări, să fie afectate cât mai puțin de zgomotul altor zone. În zonele aflate lângă aeroport (cartier Henri Coandă), unde urmează să se dea în funcțiune unități administrative rezidențiale cu caracter de locuință, amplasamentul acestora poate fi influențat în mod negativ de zgomotul aeroportului. Având în

vedere acest considerent, CN Aeroporturi București SA propune autorităților locale să nu aprobe inițierea, respectiv continuarea dezvoltării urbanistice în perimetrul delimitat de hărțile de conflict și în mod evident a proiectului rezidențial ANL „Henri Coandă” (proiectul cartierului prevede construcția a 1.109 case: 522 de locuințe în Sectorul 1, București și 587 de locuințe în zona orașului Voluntari – www.anl.ro). Această măsură nu va duce la scăderea zgomotului produs de aeroport, dar va împiedica creșterea semnificativă a numărului celor afectați de zgomot în viitor.

a) Optimizarea traficului din punctul de vedere al zgomotului, pentru intervalul orar identificat cu impact negativ

După reducerea emisiei de zgomot a aeronavelor, este foarte important de a reduce emisia de zgomot a tuturor zborurilor din timpul serii și al nopții. Atunci, efectul deranjant este sporit. Pentru reducerea zgomotului se ivește posibilitatea de optimizare a timpului de pornire și de sosire a anumitor categorii de aeronave.

Pe baza unei formule matematice (index de zgomot), fiecare aeronavă care utilizează aeroportul, în funcție de emisia de zgomot, va primi o cotație. Pe baza acestei informații, în timpul nopții și al orelor de liniște se pot planifica mișcările aeronavelor, astfel cu cât o categorie de aeronavă este mai silențioasă, aeroportul va putea primi cu atât mai multe aeronave de acest fel în acest interval de timp.



b) Modificarea traiectoriilor de zbor de apropiere respectiv îndepărtare

În cazul Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu este o opțiune datorită faptului că suprafața / persoanele identificate ca expuse se află pe culoarul de zbor. ROMATSA, în calitate de administrator al traficului aerian, are capacitatea de îmbunătățire a parametrilor procedurilor de apropiere/îndepărtare a aeronavelor prin

reproiectarea acestora. Astfel, se pot dezvolta proceduri operaționale cu impact mai redus de mediu precum:

- a Utilizarea de puteri reduse ale motoarelor aronavelor, minim necesare pentru siguranța decolării
- b Utilizarea prioritara a procedurilor operaționale PRNAV
- c Implementarea procedurilor operaționale Continuous Descent Operation (CDO)

Strategii pe termen lung

Planul de acțiune pentru următorii 5 ani trebuie fundamentat pe o strategie pe termen mai lung care să ilustreze viziunea companiei, pe termen lung, de reducere a zgomotului aeroportuar. Cel mai eficace instrument de prevenire pe termen lung a problemelor de zgomot este buna planificare. Acest instrument pe termen lung nu va soluționa problemele imediate, dar atunci când există hărți strategice de zgomot, acestea trebuie utilizate pentru a ajusta planurile de urbanism astfel încât să se asigure că nu se construiesc noi clădiri în zonele cu un impact ridicat al zgomotului și că nu se amplasează noi întreprinderi generatoare de zgomot lângă zonele rezidențiale sau liniștite, de exemplu.

Conform Raportului Anual elaborat de CN Aeroporturi București SA se are în vedere ca aspectele de mediu să fie integrate celorlalte domenii pe cât de mult posibil.

CN Aeroporturi București SA coordonează proiectele de dezvoltare/modernizare ale Aeroportului Internațional București Băneasa astfel încât să se răspundă cât mai exact necesităților pe termen mediu și

lung ale capitalei și zonelor limitrofe. Prin fuziunea celor două aeroporturi bucureștene – Aeroportul Internațional Henri Coandă București și Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu, s-a realizat o puternică entitate, cu mari disponibilități de atragere a surselor de finanțare necesare implementării programelor strategice de dezvoltare/modernizare. Un avantaj esențial al acestei inițiative îl reprezintă posibilitatea repartizării flexibile a traficului de pasageri și marfă, care să țină seama de condiții precum: tipul de zbor și de aeronave cu care se efectuează zborul; poluarea fonică; condițiile meteorologice; perioadele de congestie a infrastructurii disponibile. CNAB elaborează și pune în practică o strategie unitară de dezvoltare și modernizare a infrastructurii aeroportuare de care dispune capitala, conform politicii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

CNAB are în vedere dezvoltarea, într-o manieră durabilă, a celui mai performant sistem aeroportuar european și transformarea într-un model de urmat, la nivel mondial, în ceea ce privește calitatea serviciilor.

Pentru Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu sunt prevăzute următoarele proiecte:

- Pe termen scurt:
 - Implementarea conceptului „City Airport”;
 - Consolidare Corp A + B + Central;
 - Lucrări de aducere a clădirii la forma / starea inițială, având în vedere clasificarea acesteia ca monument istoric, clasa A;
 - Reabilitarea energetică a clădirii și instalațiilor;
 - Reabilitare platformă și căi de rulare;
 - Elaborare studii de fezabilitate și fezabilitate care să fundamenteze direcția de dezvoltare a AIBB-AV;
 - Implementarea *Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIBB-AV pentru perioada 2011-2016.*

Principalele obiective ale propunerii de *Program strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIBB-AV pentru perioada 2011-2016* sunt:

- Implementarea conceptului de City Airport:
 - Reorganizarea terminalului existent, a sistemului de căi de rulare și a platformelor aferente cu respectarea standardelor aplicabile clasificării ca aeroport internațional.
 - Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare noi necesare prelucrării traficului de protocol/business/aviație generală.
- Dezvoltarea infrastructurii adiacente și a facilităților suport necesare activităților aeroportuare.
- Dezvoltarea infrastructurilor de transport terestru în vederea optimizării conexiunilor la Aeroportul Internațional București-Băneasa Aurel Vlaicu.

Aeroportul Internațional București-Băneasa Aurel Vlaicu își propune să promoveze în domeniul său de competență următoarele măsuri:

Pentru asigurarea cadrului legislativ necesar și coerent

- 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 de zgomot strategic, respectiv în ariile protejate pentru a se asigura menținerea dacă nu reducerea numărului de persoane expuse la zgomot aeroportuar; de ex. introducerea valorilor de expunere la zgomot în orice tranzacție imobiliară respectiv în autorizația de construcție pentru imobile în zona adiacentă de cea delimitată de hărțile de conflict rezultate prin evaluarea hărților strategice de zgomot aeroportuar

Motivația acestei măsuri rezidă din avantajele menținerii unui mod de planificare teritorială strategică care să asigure dezvoltarea rezidențială în sinergie cu dezvoltarea aeroportuară.

Pentru promovarea unui comportament responsabil față de impactul de mediu

- Îmbunătățirea procedurilor operaționale de aterizare/decolare pentru a reduce impactul de mediu și implicit numărul persoanelor expuse zgomotului identificat prin contururile de conflict 2011;

Motivația acestei măsuri este fundamentată pe oportunitatea de concentrare/dispersie a culoarelor de zbor deasupra unor zone mai puțin dens populate.

- Stabilirea unui 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 a companiilor aeriene;

Motivația acestei măsuri rezidă din avantajele introducerii motivației financiare corelate cu modul de operare al companiilor aeriene ca măsură de responsabilizare fundamentată pe principiul „poluatorul plătește”.

- Constituirea unei baze de date specifice Aeroportului Internațional București-Băneasa Aurel Vlaicu privind zgomotul aeroportuar ca o garanție a fundamentării științifice a propunerilor de îmbunătățire a planului de acțiune privind zgomotul aeroportuar;

Motivația acestei măsuri rezidă din necesitatea obținerii de date privind caracteristicile de zgomot ale aeronavelor ce operează pe AIBB, precum și cele radar în format viabil pentru procesarea datelor cu scopul de a realiza și prognoza contururile de zgomot pentru următoarele termene de raportare către UE.

Informații financiare (dacă sunt disponibile): bugete, evaluarea eficienței economice, evaluare cost-beneficiu

Informațiile financiare oficiale nu sunt disponibile din partea Aeroportului Internațional București-Băneasa Aurel Vlaicu.

În cadrul acțiunilor întreprinse pentru reducerea zgomotului, beneficiul se poate interpreta în primul rând ca un beneficiu social extern.

Prognoze privind evaluarea implementării și a rezultatelor planului de acțiune

Conducerea CN Aeroporturi București SA estimează eficacitatea respectiv eficiența modului de implementare a planului de acțiune privind Aeroportul Internațional București-Băneasa Aurel Vlaicu astfel:

A. Pentru asigurarea cadrului legislativ necesar și coerent

- a. 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 de zgomot strategic respectiv în ariile protejate va avea ca efect menținerea dacă nu chiar reducerea cu 5% a numărului persoanelor expuse în intervalul de noapte;

B. Pentru promovarea unui comportament responsabil față de impactul de mediu

- a. Îmbunătățirea procedurilor operaționale de aterizare/decolare pentru a reduce impactul de mediu și implicit numărul persoanelor expuse zgomotului identificat prin contururile de conflict 2011, va avea ca efect reducerea cu 10% a numărului persoanelor expuse în intervalul de noapte;
- b. Stabilirea unui 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 a companiilor aeriene va crea bazele implementării ce va permite reducerea cu 1% a numărului persoanelor expuse în intervalul de noapte.

Prevederi avute în vedere pentru evaluarea implementării și rezultatelor planului de acțiune

Rezultatele implementării planului de acțiune vor fi evaluate pe măsură ce vor apărea schimbări în numărul de persoane afectate de zgomot.

Numărul persoanelor afectate de zgomot va putea fi modificat atunci când măsurile de reducere a zgomotului vor fi aplicate și se va putea calcula schimbarea intervenită față de situația prezentă.