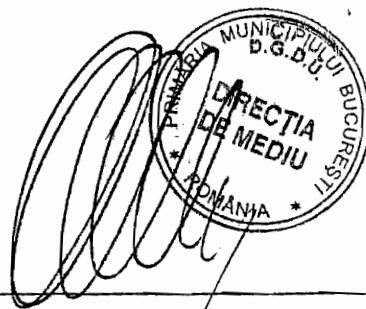
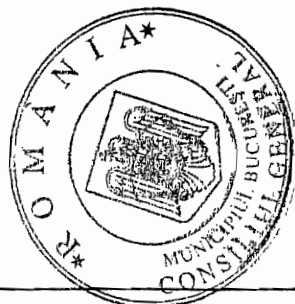




Plan de acțiune pentru prevenirea și reducerea  
zgomotului aeroportuar ambiental

**Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel  
Vlaicu**

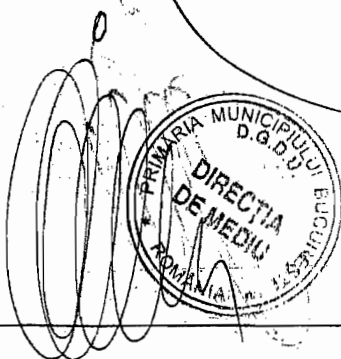
09 FEB. 2016



18

## Cuprins

|                                                                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCERE .....                                                                                                                                            | 3  |
| Descrierea aglomerației, 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 |
| Proгноze privind evaluarea implementării și a rezultatelor planului de acțiune .....                                                                         | 11 |
| Prevederi avute în vedere pentru evaluarea implementării și rezultatelor planului de acțiune .....                                                           | 12 |



08 FEB. 2016

ju

## 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.

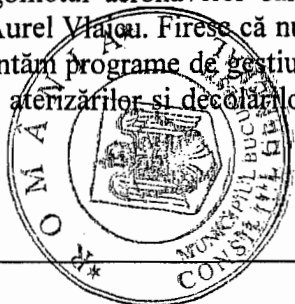
În 1909, Louis Blériot efectuează primele zboruri pe terenul hipodromului particular de la Băneasa (azi cartierul Băneasa din Capitală) - o porțiune din vechea moșie a contesei de Montesquiou. La 1 august 1912, Liga Aeriană Română, condusă de principele George Valentin Bibescu înființează la Băneasa 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.

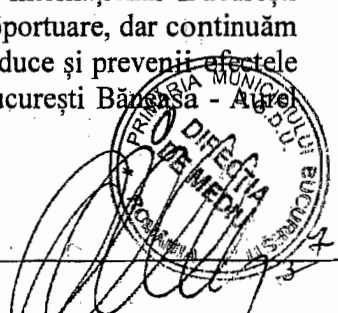
În contextul modificării legislației de referință privind impactul zgomotului ambiental și trecerea din responsabilitatea Primăriei Municipiului București în responsabilitatea CN Aeroporturi București SA, a fost derulat un contract cu SC Institutul de Cercetări în Transporturi - INCERTRANS SA pentru 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. Fieșce că nu putem să anulăm zgomotul activităților aeroportuare, dar continuăm să implementăm programe de gestiune proactivă, fezabile și adaptate, pentru a reduce și preveni efectele nedorite ale aterizărilor și decolărilor aeronavelor pe Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu.



*[Handwritten signature]*



18

## 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 Stefăneștii 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; - Stefăneștii de Jos (zona considerată): 73 locuitori – sursa: Serviciul Public de Evidență a Persoanelor a jud. Ilfov

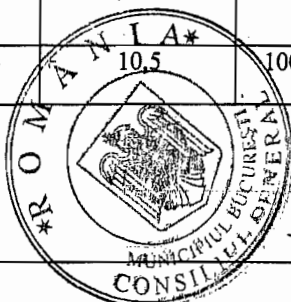
Figura 1 – Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu



### 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<br>Aeroportul<br>Internațional<br>București Băneasa –<br>Aurel Vlaicu | Temperatura<br>medie a aerului<br>(°C) | Presiune<br>a medie<br>anuală<br>(hPa) | Umiditatea<br>relativă anuală<br>(%) | Viteza medie<br>anuală<br>(m/s) | Direcțiile<br>predominante ale<br>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:

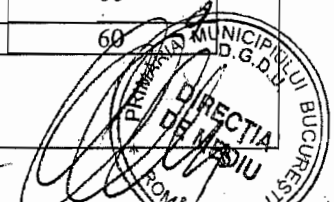
- HG 321/2005 republicată privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant;
- OM nr. 678-1344-915-1397 publicat în MO nr. 730/730 BIS din 25 august 2006, pentru aprobarea Ghidului privind metodele interimare de calcul al indicatorilor de zgomot pentru zgomotul produs de activitățile din zonele industriale, 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 |                                                                | 70                    | Străzi, drumuri și autostrăzi | 50                                                             | 60                    |
| Căi ferate                    |                                                                | 70                    | Căi ferate                    | 50                                                             | 60                    |



18

|                                                                              |    |    |                                                                              |    |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|----|------------------------------------------------------------------------------|----|----|
| 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.

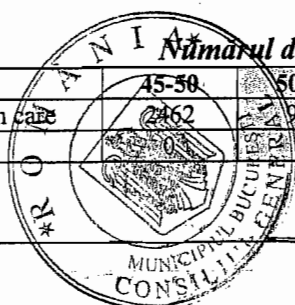
#### Harta de zgomot privind traficul aerian în regim $L_n$

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    |

DIRECȚIA  
DE MEDIU



ju

7



**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     |      |

\* 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 fezabil 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.

- Scopul CN Aeroporturi București SA pe termen lung privind Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu este de a asigura dezvoltarea fundamentală 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?
- 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?
- 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?
- 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:

- Nume și prenume
- Adresa de contact
- 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!)
  - Da, întregul plan
  - Da, dar doar capitolul referitor la acțiunile concrete
  - Nu
- Sunteți (vă rugăm încercuți!):
  - Rezident local
  - Companie, grup de firme, etc. cu sediu în imediata apropiere a aeroportului
  - Voluntar sau ONG
  - Școală, liceu, facultate
  - Instituție publică
  - ..... (rog înscrieți dacă situația nu este descrisă de răspunsurile de mai sus)

### Răspunsuri la prezenta consultare/dezbatere publică

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

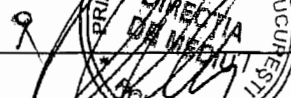
- Prin poștă la adresa CN Aeroporturi București SA, Calea Bucureștilor 224E, Otopeni, Ilfov
- Prin poșta electronică la adresa [contact@bucarestairports.ro](mailto:contact@bucarestairports.ro)

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 adresată în



*[Handwritten signature]*



*[Handwritten mark]*

Vineri - Duminică  
6-8 martie 2015  
[adevarul.ro/micapublicitate](http://adevarul.ro/micapublicitate)

## 57

**JURIDIC**

**JURIDIC**

**JURIDIC**

**JURIDI**

DIVERSE

## DIVERS

parcail levollant ponnaricaz. DUNNEXEU  
S-O ODINNEASCA IN PACE IVA FIMTERU  
ON SUFLETELE NOASTRE. FIICA SI  
NEPOTUL.

## ANUNT DE PRESĂ

Stefanesti, 06 martie 2013

S.C. Proinformat Pipe S.R.L., cu sediul în Sos. București-Pitești, nr. 72 A, Cod postal 117715, Loc. Stefanesti, Județul Argeș, a derulat, începând cu data de 09.12.2010, proiectul "Creșterea competitivității firmei PROINFORMAT PIPE S.R.L. prin implementarea unor sisteme informatice de factură electronică și pială electronică securizată", co-finanțat prin proiectul de finanțare "Proiect de Dezvoltare Regională, în baza contractului de finanțare încheiat cu Ministerul pentru Dezvoltarea Infrastructurii, Organism Intermedier pentru Axa Prioritară 3 - "Tehnologia Informației și Comunicațiilor pentru Sectoarele privat și public" a POS CE.

Valoarea totală a proiectului este de 1.362.239,20 lei, din care asistența financiară nerambursabilă este de 712.904,00 lei.

NUMITUL, Vrandu Vasile, cu ultimul domiciliu  
la Ploiesti, str. Carminilor, nr. 26A, tel. 0238/51.11.11, e-mail: vranduvasile@yahoo.com

rei, schimbându-și caracterul și are să fie mai bine. Caracterul persoanei poate fi mai presus decât ordnărea socială din care face parte. Cărnu. Exemplele reale au fost: Decabistii trădat, Cuză războiului, mîncîndu-și Cărnu. Realitatea...

## Unitari Sectoru

000000

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

pu

8

9

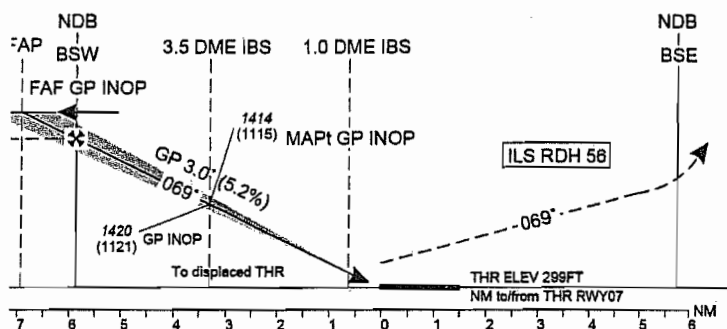


vedere acest considerent, CN Aeroporturi București SA propune autorităților locale să nu aprobe inițierea, respectiv continuarea dezvoltării urbanistice în perimetrul delimitat de hărțile de conflict și în mod evident a proiectului rezidențial ANL „Henri Coandă” (proiectul cartierului prevede construcția a 1.109 case: 522 de locuințe în Sectorul 1, București și 587 de locuințe în zona orasului Voluntari – [www.anl.ro](http://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 prioritară 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



18

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.

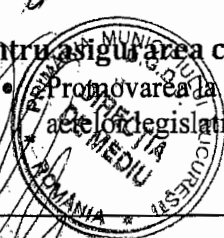
- Dezvoltarea infrastructurilor de transport terestru în vederea optimizării conexiunilor la Aeroportul Internațional București-Băneasa Aurel Vlaicu.

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

08 FEB. 2015

Pentru aigura cadrul 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.

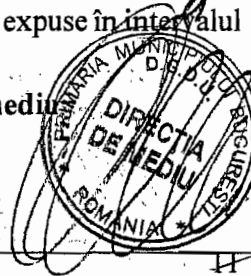
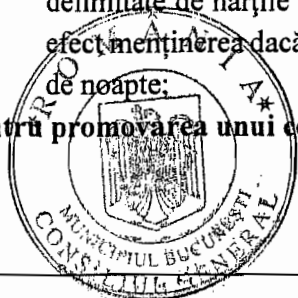
#### **Prognoze privind evaluarea implementării și a rezultatelor planului de acțiune**

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**



- 18
- 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 implementări 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.



00 FEB. 2016

*Handwritten signature*