

Aeroportul Baneasa va avea un nou terminal, cu o capacitate de minimum 800 pasageri/ ora de vârf (proiect)

Aeroportul Internațional București Baneasa - Aurel Vlaicu va avea un nou terminal de procesare pasageri, cu facilitățile necesare, și cu o capacitate de minimum 800 de pasageri/ora de vârf, în acest sens urmând să fie analizate soluții inclusiv de preluare a unor imobile din apropiere, prin achiziționare sau expropriere, în condițiile legii, potrivit proiectului de Hotărâre de Guvern privind aprobarea Programului strategic de dezvoltare și modernizare a infrastructurii aeroportuare la AIBB-AV pentru perioada 2025 - 2035.

"Având în vedere prognozele de dezvoltare a traficului, în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare, la solicitarea Companiei Naționale 'Aeroporturi București' SA se propune aprobarea de către Guvern a Programului strategic de dezvoltare și modernizare a infrastructurii aeroportuare la 'Aeroportul Internațional București Baneasa - Aurel Vlaicu', pentru perioada 2025-2035, denumit în continuare Programul strategic. Prin actul normativ propus se urmărește asigurarea cadrului pentru dezvoltarea infrastructurii AIBB-AV, infrastructura aeroportuara publică de interes național, dar și istoric, dezvoltare care se va baza pe un calendar corect și justificat în condițiile economice prezente", se arată în Nota de fundamentare care însoțește proiectul de HG, lansat în dezbatere publică de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI).

Conform sursei citate, infrastructura aeroportuara a AIBB-AV trebuie să fie adaptată corespunzător pentru a deservi cererea de trafic pentru operațiuni de transport aerian public, de aviație generală și de lucru aerian, atât pentru destinații Schengen, cât și non-Schengen, ținând cont de constrângerile existente, dar și de Programul Strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coanda București (AIHCB).

În cadrul proiectelor de dezvoltare se va ține cont de un program de măsuri privind reducerea impactului de zgomot asupra comunității din imediata vecinătate a aeroportului, corelat cu prevederile legislație aplicabile. Acest program va fi aplicat conform principiilor de "abordare echilibrată", luând în considerare adoptarea unor măsuri care să asigure atingerea obiectivelor privind protecția mediului, dar care să permită totodată o exploatare judicioasă a resurselor aeroportuare disponibile.

Principalele lucrări care vor fi realizate în cadrul programului strategic sunt: la terminale - creșterea capacității operaționale a aeroportului prin reorganizarea terminalului de pasageri (asigurarea unei capacități de procesare de minim 800 de pasageri/ora de vârf); dezvoltarea unui nou terminal de procesare pasageri, cu facilitățile necesare, cu o capacitate de minim 800 de pasageri/ora de vârf și amenajarea terenului adiacent, în proximitatea terminalului existent la est de acesta, care să aibă acces la platformă; la pista, platforme și sistemul de cai de rulare - modernizarea sistemului de balizaj și modernizarea suprafeței de mișcare AIBB-AV.

La capitolul aviație generală, este prevăzută dezvoltarea infrastructurii adiacente și a facilităților suport.

În ceea ce privește terminalele, reconfigurarea capacităților de procesare a pasagerilor pe AIBB-AV urmărește asigurarea unor condiții operaționale optime pentru deservirea segmentului de trafic aerian public. În prezent, terminalul existent permite procesarea unui total de 600 pasageri/ora de vârf, în conformitate cu standardele IATA, repartizați astfel: 200 pasageri pe fluxul de plecări (160 non-Schengen, 40 Schengen) și 400 pasageri pe fluxul de sosiri (200 Schengen, 200 non-Schengen).

Prin reorganizarea terminalului existent, se intenționează echilibrarea capacităților de procesare între fluxurile de plecări și sosiri, în vederea asigurării unui nivel de servicii ridicat și a unei utilizări eficiente a infrastructurii. Capacitățile vizate în urma acestei reorganizări sunt de 200 pasageri/ora pentru plecări Schengen, 200

pasageri/ora pentru plecări non-Schengen, 200 pasageri/ora pentru sosiri Schengen și 200 pasageri/ora pentru sosiri non-Schengen.

"Dezvoltarea unui nou terminal împreună cu infrastructura suport aferentă - cai de acces, parcare publică și zone tehnice - va asigura o capacitate suplimentară de procesare estimată la minim 800 pasageri/ora de vârf. Vor fi analizate soluții de dezvoltare a noului terminal în perimetrul aeroportului sau prin preluarea unor imobile din apropierea acestuia, prin achiziționare sau expropriere în condițiile legii", indică Nota de fundamentare.

De asemenea, întrucât pista și sistemul de balizaj luminos au fost modernizate în anul 2007, se vor avea în vedere lucrări de întreținere curentă care să asigure o perioadă de exploatare optimă. De asemenea, platforma este considerată ca făcând parte din complexul de terminal și va fi influențată, prin urmare, de conceptul terminalelor.

Platformele sunt zonele de operațiuni aeriene unde se desfășoară activitățile de manevrare și parcare a aeronavelor, de îmbarcare, debarcare, precum și alte servicii de handling, iar sistemul de cai de rulare aferent platformelor permite manevrarea aeronavelor pe platformă și în pozițiile de parcare.

Platforma existentă va intra într-un proces de reparație capitală, iar platformele noi vor fi planificate în relație cu facilitățile noi create (terminale, spații de hangarare, zone tehnice etc), dar și cu sistemul de cai de rulare, în vederea asigurării unui nivel maxim de eficiență, siguranță și pentru a permite utilizatorilor operaționali desfășurarea activităților specifice cu costuri minime.

Totodată, se va avea în vedere necesitatea de menținere a capacităților de deservire a aeronavelor de Categorie D, conform clasificării Organizației Aviației Civile Internaționale.

"A fost identificată necesitatea creșterii capacității portante pentru platforma de parcare aeronave și caile de rulare în vederea asigurării condițiilor de rulare a aeronavelor de categorie 4D fără restricții. În plus, este necesară soluționarea unor probleme operaționale în special în zona platformei, având în vedere activitățile mixte care se desfășoară pe aeroport: operarea aeronavelor cod D, fără restricții, utilizare optimă a suprafețelor pavate disponibile, precum și dezvoltarea unor noi suprafețe de mișcare care să asigure trasee optimizate de rulare la sol a aeronavelor cod D fără restricții și traseul de rulare la sol a elicopterelor din zona de hangar SRI și SSAVC, spre și dinspre pista; drumuri de servitute și zone de staționare GSE; realizarea unei noi cai de rulare a aeronavelor cod D fără restricții, între platforma de îmbarcare și pista și redimensionare buzunar de întoarcere pentru aeronave din pragul 25; proiectare ancorare a pozițiilor de parcare pentru aeronavele cod A și B", relevă documentul inițiat de MTI.

În același timp, pentru buna funcționare a aeroportului și în vederea maximizării capacităților operaționale, este necesară dezvoltarea infrastructurii adiacente și a facilităților suport, cum ar fi facilitățile de hangarare și întreținere aeronave pentru aviație generală.

Pentru amenajarea unui hangar dedicat aviației generale, vor fi analizate diferite soluții, inclusiv posibilitatea preluării unor imobile din apropierea aeroportului.

"În cadrul AIBB-AV, sistemul de alimentare cu apă a hidranților de incendiu este dispus în zona platformei aeroportuare, a cailor de rulare și lângă clădirea terminalelor și a parcului auto. Rețeaua exterioară de alimentare cu apă a fost executată în anii 1980, iar în prezent aceasta rețea de incendiu este într-o stare tehnică necorespunzătoare. Alimentarea cu apă se face printr-un bransament existent la rețeaua publică de alimentare cu apă, iar evacuarea apelor uzate se face prin bransamentul existent la rețeaua publică de canalizare. Se urmărește asigurarea condițiilor impuse de legislația în vigoare pentru funcționarea în parametrii a instalației de stingere incendii cu hidranți exteriori care deservesc zona de operare aeroportuară. Pentru a ajunge la respectarea indicatorilor de performanță trebuie asigurat un debit de cel puțin 5l/s pentru fiecare hidrant

utilizat, la o presiune de cca. 5-6 bar, pe o durata de 180 minute", susțin inițiatorii proiectului de HG.

Astfel, se are în vedere asigurarea cerințelor fundamentale aplicabile, respectiv: siguranța și stabilitate; securitate la incendiu; igiena, sănătatea oamenilor și protecția mediului; siguranța în exploatare; utilizarea sustenabilă a resurselor naturale.

Conform concluziilor date de expertiza tehnică, se urmărește înlocuirea în întregime a instalației existente, asigurându-se, pe toată durata dezafectării instalației, măsuri adecvate pentru intervenție în caz de incendiu la zona respectivă.

"Întregul Program strategic este conceput având ca fundament o politică activă de reducere a impactului activității aeroportuare asupra mediului și o îmbunătățire a relației cu comunitatea locală prin implementarea unor tehnologii de reducere a poluării sonore, a solului și a apelor. În conformitate cu dispozițiile art. 1 alin. (2) din Legea nr. nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I Rețele de transport, lucrările aferente obiectivelor de investiții propuse prin programul strategic de dezvoltare și modernizare a infrastructurii aeroportuare la 'Aeroportul Internațional București Baneasa - Aurel Vlaicu' sunt de interes național și constituie cauza de utilitate publică", se mai arată în proiect.