



Нетехнички резиме

**Студија о процени утицаја на животну средину
и социјална питања пројекта реконструкције и
модернизације београдског аеродрома**

Децембар 2020. године

Обрађивачи:	ENVICO d.o.o. Beograd, Србија
	LINK 011 d.o.o. Beograd, Србија
Назив документа:	Нетехнички резиме Студије о процени утицаја на животну средину и социјална питања пројекта реконструкције и модернизације београдског аеродрома
Клијент:	Belgrade Airport d.o.o. Beograd
Чланови тима:	Душан Недељковић, MSc
	Др Милица Каранац
	Верица Симић, MSc
	Милош Тишовић, BSc
	Јелена Опланић/Link 011
	Бранко Радовановић/Link 011
Контрола квалитета:	Владан Степановић
Верзија:	2.0
Статус:	Коначан документ
Датум:	1. децембар 2020. године
Извор насловне фотографије:	VINCI Airports Serbia

Садржај

1. Увод	6
1.1. Преглед.....	6
1.2. Сврха документа	6
1.3. Доступност нетехничког резимеа.....	7
2. Опис пројекта	8
2.1. Локација пројекта	8
2.2. Опис пројекта	8
2.3. Пројектне активности.....	13
2.3.1. Фаза изградње.....	13
2.3.2. Фаза рада.....	17
2.4. Политика Пројекта и правни оквир.....	17
2.5. Заштитне зоне Аеродрома Београд.....	18
2.5.1. План детаљне регулације	18
2.5.2. Процена ризика од пада авиона.....	19
3. Почетно стање животне средине и социјалних питања	21
3.1. Почетно стање животне средине	21
3.1.1. Коришћење земљишта.....	21
3.1.2. Квалитет ваздуха.....	21
3.1.3. Бука и вибрације	21
3.1.4. Квалитет земљишта и подземних вода.....	22
3.1.5. Квалитет површинских вода.....	22
3.1.6. Биодиверзитет.....	22
3.2. Почетни социо-економски услови	23
3.2.1. Методологија прикупљања информација и ограничења	23
3.2.2. Подручје студије.....	24
3.2.3. Општи локални контекст.....	27
4. Опис могућих значајних утицаја Пројекта на животну средину и социјална питања и опис мера спречавања и смањења утицаја	29
4.1. Методологија	29
4.2. Фаза изградње	30
4.2.1. Квалитет ваздуха.....	30

4.2.2.	Бука и вибрације	30
4.2.3.	Квалитет земљишта и подземних вода	30
4.2.4.	Управљање отпадом	31
4.2.5.	Безбедност и здравље на раду (БЗР)	32
4.2.6.	Употреба земљишта	32
4.2.7.	Прилике за запошљавање и набавка	32
4.2.8.	Извори прихода	33
4.3.	Фаза рада	34
4.3.1.	Квалитет ваздуха	34
4.3.2.	Бука и вибрације	34
4.3.3.	Квалитет земљишта и водни ресурси	35
4.3.4.	Биодиверзитет	36
4.3.5.	Безбедност и здравље на раду (БЗР)	36
4.3.6.	Прилике за запошљавање	37
4.3.7.	Извори прихода	37
4.3.8.	Инфраструктура	38
4.3.9.	Друштвено улагање	38
5.	Сарадња са заинтересованим странама и објављивање информација	39
5.1.	План сарадње са заинтересованим странама	39
5.2.	Сарадња са заинтересованим странама током израде ESIA	39
5.3.	Повратне информације од месних заједница	40
5.4.	Кључне будуће активности сарадње	41

Списак табела

Табела 1 Списак и опис потпројеката реконструкције и модернизације БА.....	10
Табела 2 Распоред реализације пројекта	14
Табела 3 Пројекција авио-операција и броја путника до 2025. године	17

Списак слика

Слика 1 Макролокација београдског аеродрома (Извор: Google Earth).....	9
Слика 2 Приказ планираног развоја, постојећи објекти и инфраструктура	12
Слика 3 Месне заједнице унутар граница општина Сурчин и Нови Београд (Извор: LINK 011)	25
Слика 4 Зелена и жута зона ПДР-а, у оквиру три насеља која окружују Аеродром Београд (Извор: LINK 011).....	26

1. Увод

1.1. Преглед

Концесионар аеродрома Belgrade Airport d.o.o. Beograd, планира реализацију реконструкције и модернизације аеродрома (у даљем тексту „Пројекат“).

Дана 22. марта 2018. године, АД Аеродром Никола Тесла Београд („АНТ“) и Република Србија са једне стране и Vinci Airports d.o.o. Beograd (сада Belgrade Airport d.o.o. Beograd) и Vinci Airports SAS са друге стране су закључили Уговор о концесији који се односи на финансирање, развој кроз изградњу и реконструкцију, одржавање и управљање инфраструктуром АД Аеродрома Никола Тесла Београд и обављање делатности оператора аеродрома на аеродрому Никола Тесла у Београду (у даљем тексту: Уговор о концесији).

На основу захтева Носиоца пројекта Belgrade Airport d.o.o. Beograd, задатак привредног друштва ENVICO д.о.о. из Београда је израда Студије о процени утицаја на животну средину и социјална питања (енг. Environmental and Social Impact Assessment, „ESIA“) Пројекта у складу са стандардима учинка (енг. Performance Standards, „PSs“) Међународне финансијске корпорације (енг. International Finance Corporation, „IFC“) и условима за реализацију (енг. Performance Requirements, „PRs“) Европске банке за обнову и развој (енг. European Bank for Reconstruction and Development, „EBRD“), као и националном регулативом и најбољом доступном индустријском праксом.

Овај документ представља Нетехнички резиме (енг. Non-Technical Summary, „NTS“) студије ESIA за Пројекат реконструкције и модернизације аеродрома.

1.2. Сврха документа

Студија ESIA израђена је у циљу анализе и оцене квалитета чинилаца животне средине и њихове осетљивости на локацији где се планира Пројекат и међусобних утицаја постојећих и планираних активности, предвиђања непосредних и посредних штетних утицаја пројекта на чиниоце животне средине, као и мера и услова за спречавање, смањење и отклањање штетних утицаја на животну средину и здравље људи.

Овај документ представља краћи приказ (резиме) Пројекта на нетехничком језику како би се заинтересованој јавности представиле опште информације о Пројекту, идентификовани потенцијални утицаји и предложене мере које ће се спроводити на београдском аеродрому (БА).

У резимеу дат је кратак опис Пројекта, значајни могући утицаји на животну средину и социјална питања, планиране мере за спречавање и смањење утицаја, као и

предложени план за сарадњу са заинтересованим странама и управљање жалбеним механизмом током изградње и рада Пројекта.

1.3. Доступност нетехничког резимеа

Нетехнички резиме доступан је на интернет страници БА: <https://beg.aero/eng/node/444>.

Штампани примерак документа доступан је у општини Сурчин (рецепција, адреса: Војвођанска бр. 79, 11271 Сурчин).

Такође, штампани примерак документа може се директно добити од БА:

Контакт особа: Катарина Гломазић, менаџер за жалбе

Belgrade Airport d.o.o. Beograd

Адреса: Аеродром Никола Тесла, 11180 Београд 59, Србија

Телефон (радним данима од 08:00 до 16:00 часова): +381 60 830 1596

e-mail: zainteresovane.strane@beg.aero

Исти контакт подаци БА могу се користити за подношење било каквих питања или коментара о овом документу или за тражење додатних информација, као и за формално подношење мишљења у вези са Пројектом.

2. Опис пројекта

2.1. Локација пројекта

Београдски аеродром налази се између аутопута Е-70 (европска мрежа), полуурбаних и урбаних насеља Сурчин и Нови Београд на југу и југозападу, односно насеља Радиофар на североистоку и на око 19 km од центра Београда.

У близини БА налази се неколико стамбених насеља, од којих је најближи источни део насеља Сурчин које се налази уз југоисточни крај писте (око 380 m од најближе куће). Друго суседно насеље је Радиофар, које се налази између аеродрома и аутопута Е-70, на око 320 m од северне стране писте. Остала оближња насеља су на југоистоку и истоку, предграђе Београда Ледине, Бежанијска коса и Добановци на северозападу.

Површина аеродрома износи око 400 ha. Комплекс је углавном окружен пољопривредним земљиштем које се састоји од великих површина, обично засађених сезонским усевима. У близини БА нема индустријских објеката. Слика 1 приказује макролокацију београдског аеродрома.

2.2. Опис пројекта

Главни циљ Пројекта јесте проширење капацитета (ваздушног саобраћаја и промета путника) и унапређење квалитета услуга на аеродрому. Пројекат обухвата реконструкцију или проширење постојећих објеката и инфраструктуре, као и изградњу нових објеката што обухвата следеће:

- Један интегрисани терминал повећаног капацитета (проширење и реконструкција зграде терминала, унапређење фингерских ходника) и унапређење терминала;
- Радови на ваздушној страни¹ - проширење и побољшање платформи, изградња уметнуте полетно-слетне стазе, нове рулне стазе и санација постојећих стаза, санација и реконструкција постојеће главне полетно-слетне стазе;
- Повећање броја паркинг места, и
- Изградња нове инфраструктуре и објеката као што су ново постројење за пречишћавање отпадних вода (ППОВ), фотонапонско постројење и нова котларница.

У складу са Уговором о концесији, Пројекат реконструкције и модернизације аеродрома састоји се од 17 потпројеката приказаних у Табела 1. Слика 2 приказује распоред планираних потпројеката и постојећих објеката и инфраструктуре.

¹ Ваздушна страна је авио страна терминала на којој путници и посетиоци пролазе пасошку и царинску контролу.

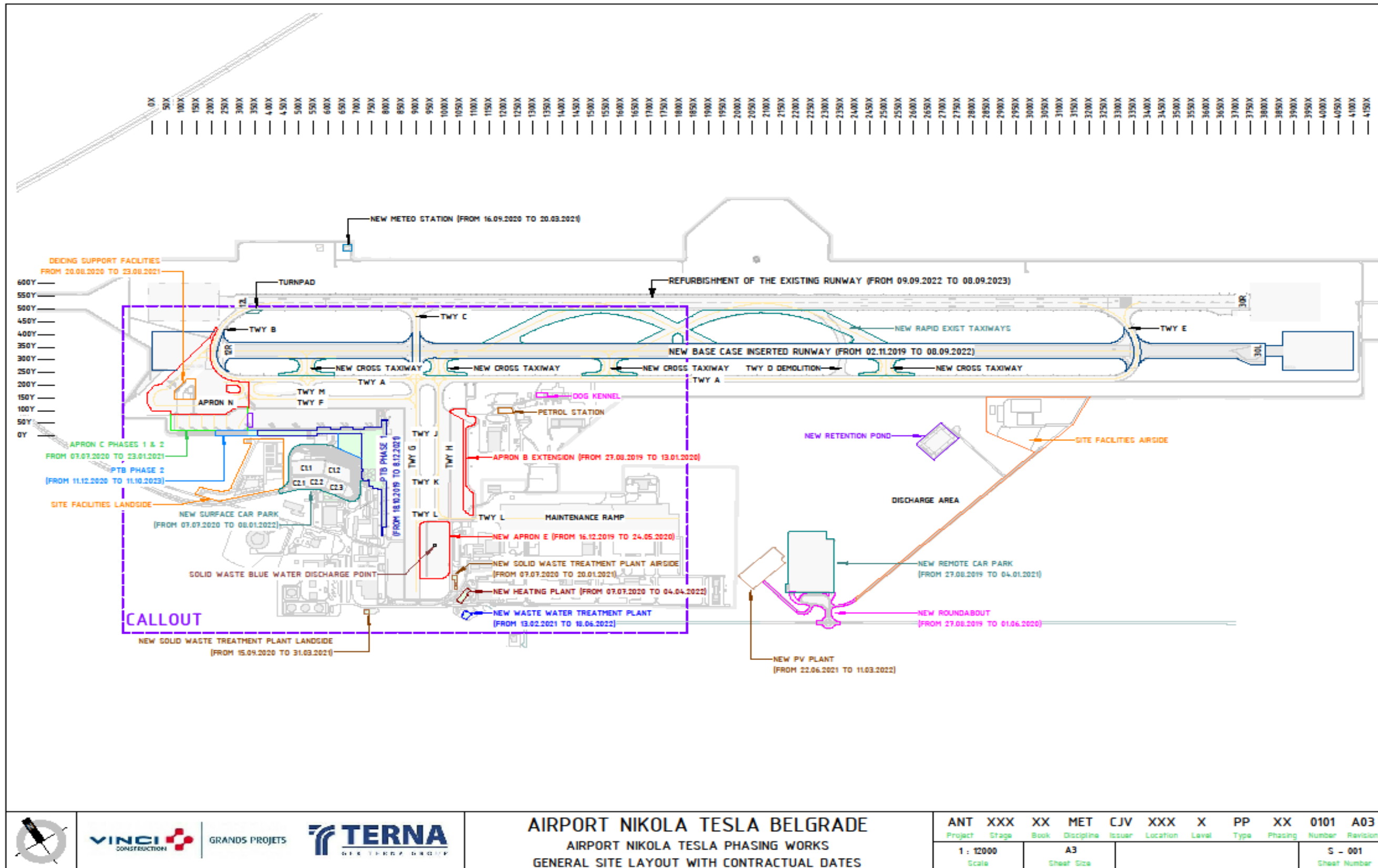


Слика 1 Макролокација београдског аеродрома
(Извор: Google Earth)

Табела 1 Списак и опис потпројеката реконструкције и модернизације БА

Бр.	Потпројекат	Опис
1.	Изградња уметнуте полетно-слетне стазе (BCIR)/ и реконструкција постојеће писте	Планирана BCIR дужине је 3.500 m и ширине 60 m, биће смештена између постојеће писте и рулне стазе. BCIR ће имати функцију полетно-слетне стазе док се не заврши реконструкција постојеће полетно-слетне стазе. Након реконструкције постојеће, нова полетно-слетна стаза ће бити у функцији рулне стазе. Такође, BCIR ће имати и статус писте постаје паралелна у случају одржавања или ванредне ситуације.
2.	Проширење и обнова зграде терминала, фаза 2	
3.	Реконструкција фингерског ходника Ц - Проширење и обнова зграде терминала, фаза 2	Реконструкција и изградња зграде терминала и постојећег фингерског ходника Ц.
4.	Реконструкција платформе Б	Реконструкција и доградња платформе Б врши се у циљу проширења капацитета платформе за једно паркинг место за авионе (биће их укупно 8). Пројекат обухвата изградњу сервисног пута (ширине 8 m) који ће користити возила за опслуживање авиона и сервисних возила. Платформа Б ће се користити за укрцавање и искрцавање путника, снабдевање залихама (гориво, мазива, храна, пиће, превоз терета/пртљага и друга опрема путника), као и за паркирање и одржавање ваздухоплова.
5.	Реконструкција платформе Ц / платформе за одлеђивање	Због проширења фингерског ходника Ц извршиће се проширење платформе Ц се како би се олакшало пристајање ваздухоплова. Проширење ће се извести у две фазе, од чега прва фаза заузима површину од 19.848 m ² . Као део потпројекта биће изграђен ободни пут дужине 91 m. Због близине платформе Ц, извршиће се реконструкција платформе за одлеђивање и ретенционог базена.
6.	Реконструкција платформе Е	Реконструкција платформе Е заузима асфалтирану површину од 24.000 m ² (103 x 233 m). Платформа Е ће се користити за укрцавање путника, пртљага и робе у ваздухоплов и њихово искрцавање из ваздухоплова, као и снабдевање ваздухоплова горивом, мазивом, храном, пићем, за превоз терета / пртљага и друге опреме путника, као и паркирање и одржавање ваздухоплова.
7.	Реконструкција путничког терминала – фаза 1	Терминал се користи за трансфер путника између копненог транспорта и објеката који им омогућавају укрцавање и искрцавање из авиона. Током фазе 1 укупна површина земљишта која ће бити заузета новом изградњом (проширење) је 19.830 m ² , док реконструкција постојећих објеката заузима површину од 17.100 m ² .

Бр.	Потпројекат	Опис
8.	Изградња котларнице и припадајуће инфраструктуре	Објекат нове котларнице предвиђен је за комбиновану производњу топле воде за системе грејања објеката и електричне енергије. У објекту су предвиђена три котла (2 x 16,2 MW и 1 x 10 MW) за производњу топле воде сагоревањем природног гаса. Поред производње топле воде у предметном објекту налази се и постројење за производњу топлотне и електричне енергије (енг. Combined heat and power, CHP) у којем се, сагоревањем природног гаса, производи топлотна (1,6 MW) и електрична енергија 1,5 MW. Укупна топлотна снага котларнице износи 44 MW.
9.	Изградња постројења за пречишћавање отпадних вода (ППОВ) и пратеће опреме	ППОВ користиће се за пречишћавање комуналних отпадних вода из зграде терминала и санитарне отпадне воде из ваздухоплова.
10.	Изградња постројења за третман чврстог отпада – ваздушна страна и пратеће опреме	Постројење ће се користити за привремено складиштење чврстог комуналног отпада, селекцију, пресовање и складиштење отпада за рециклажу из ваздухоплова и објеката у обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома (платформа Е, платформа Б, BCIR и др.).
11.	Изградња постројења за третман чврстог отпада – копнена страна и пратеће опреме	Постројење је намењено за селекцију чврстог комуналног отпада који настаје у згради терминала и другим објектима на копненој страни аеродрома (ППОВ, котларница и други) и његово привремено складиштење до момента када се транспортује, од стране овлашћеног оператера, на одговарајуће локације за даљу прераду и/или одлагање.
12.	Фотонапонско постројење и пратећа опрема	На комплексу аеродрома биће изграђено фотонапонско постројење снаге 1 MWp за производњу око 1,2 GWh електричне енергије годишње.
13.	Изградња привремених градилишних објеката – копнена страна	На комплексу аеродрома предвиђена су два привремена градилишна објекта. Један ће се користити током изградње потпројеката на копненој страни аеродрома, а други током изградње на ваздушној страни аеродрома (у обезбеђивано-рестриктивној зони).
14.	Изградња привремених градилишних објеката – ваздушна страна	На планираним локацијама постављене су привремене канцеларије, паркинг места за грађевинске машине, складишта за грађевински материјал и материјал ископ, менза и санитарни чворови за запослене и радионице за одржавање.
15.	Изградња привременог саобраћајног прикључка и приступне саобраћајнице градилишту	Предвиђена је изградња новог паркинга са 1.350 паркинг места. Такође, биће изграђен и кружни ток који ће повезати паркинг са Војвођанском улицом.
16.	Изградња трансформаторске станице	Трансформаторска станица биће изграђена у југоисточном делу комплекса аеродрома.
17.	Изградња приступних саобраћајница испред зграде терминала и паркинга уз ограду	Пројекат обухвата реконструкцију паркинга за посетиоце и пролаза који повезују паркинг са зградом терминала.



Слика 2 Приказ планираног развоја, постојећи објекти и инфраструктура

2.3. Пројектне активности

2.3.1. Фаза изградње

Реализација Пројекта започета је у децембру 2018. године, а очекивани завршетак је у првом кварталу 2024. године. Распоред планираних пројектних активности приказан је у Табела 2. Извођење радова на појединим потпројектима се преклапа.

Главне активности које ће се спроводити током фазе изградње типичне су за ову врсту пројекта и укључују:

- Рушење постојећих објеката/инфраструктуре;
- Земљане радове (ископавање, транспорт и складиштење земљишта);
- Руковање и складиштење агрегата и другог грађевинског материјала на локацији;
- Транспорт тешке механизације и грађевинског материјала на локацију и са локације;
- Постављање дренажног система на градилишту/управљање атмосферским отпадним водама;
- Стварање и управљање опасним и неопасним отпадом;
- Изградња темеља и конструкције;
- Демонтажа помоћних објеката (ваздушна и копнена страна) и санација складишта након завршетка изградње.

Главни извођач радова (за пројектовање, набавку и изградњу) је VINCI-TERNA JV (енг. Engineering, Procurement and Construction, EPC). Тренутно је предвиђено ангажовање око 1.000 радника током изградње, а до краја извођења Пројекта могуће је да ће тај број бити повећан на 1.800 радника. На локацији Пројекта неће бити смештаја за раднике.

2.3.2. Фаза рада

Као што је већ споменуто, главни циљ Пројекта је проширење капацитета (ваздушно саобраћаја и промета путника). У Табела 3 представљени су подаци о реализованом авио-саобраћају и броју путника у 2018. и 2019. години, као и пројекције до 2025. године у смислу очекиваног пораста. У 2025. години очекује се повећање броја путника за 34 % и авио-операција за 18 % у односу на 2018. годину.

Табела 3 Пројекција авио-операција и броја путника до 2025. године

Година	Број операција полетања и слетања	Број путника	Остварено/Процењено
2018.	67.460	5.641.105	Остварено
2019.	70.365	6.159.000	
2020.	71.231	6.276.485	Процењено
2021.	73.836	6.699.965	
2022.	75.482	7.123.302	
2023.	77.944	7.521.901	
2024.	80.109	7.892.324	
2025.	82.837	8.251.896	

2.4. Политика Пројекта и правни оквир

Компанија VINCI Airports SAS посвећена је управљању пословним активностима са циљем смањења утицаја и ризика по животну средину и социјална питања. Политика заштите животне средине VINCI (AirPact policy, 2015) обухвата основне циљеве на нивоу компаније који се односе на смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште, потрошњу енергије, заштиту биодиверзитета, спречавање загађења, смањење потрошње природних ресурса, систем управљања животном средином, управљање буком и отпадом. Пројекат ће бити реализован у складу са важећим законима, подзаконским актима и стандардима Републике Србије у области заштите животне средине и социјалних питања.

Поред тога Пројекат ће бити реализован у складу са захтевима Међународних финансијских институција и то:

- Стандардима учинка Међународне финансијске корпорације за одрживу животну средину и социјална питања (2012) и
- Захтевима за реализацију Европске банке за обнову и развој – Политика заштите животне средине и социјалних питања (2019).

2.5. Заштитне зоне Аеродрома Београд

2.5.1. План детаљне регулације

Кључни документ који је на више начина имао утицаја на израду Студије о процени утицаја на животну средину и социјална питања је План детаљне регулације (ПДР) за аеродром и подручје које га окружује. Обавезна израда ПДР-а проистекла је из српског законодавства, а његов циљ је да дефинише сврху, капацитет и садржај аеродромског комплекса који би одговарали развојним потребама аеродрома, да дефинише јавни интерес, створи могућности за планирање и обезбеди капацитете за техничку инфраструктуру за планирану изградњу, као и да дефинише заштитну зону аеродрома. Важно је напоменути да је ПДР документ израђен од стране надлежног локалног органа и да је он одговоран за његово доношење и имплементацију. Документ је израдило јавно урбанистичко преузеће Урбанистички завод Београда, које је основано од стране Скупштина града Београда. Након спроведене презентације и консултација са заинтересованом јавношћу, у складу са локалним законодавством, Скупштина града Београда је усвојила ПДР.

Део ПДР-а обухвата садашњи комплекс аеродрома и његов будући развој и то се односи на површину од око 390 ha. Овај део ПДР базиран је на улазним подацима из мастер плана БА, који је израђен од стране БА и одобрен од стране Владе Републике Србије 11. 7. 2019. године. Други делови ПДР-а (додатних 1.480 ha), укључујући и изградњу нове писте планиране после 2043. године, израђени су на основу других локалних планова развоја надлежних државних органа и нису обухваћени Пројектом.

Кључна информација за разумевање утицаја Пројекта на локалне заједнице је начин на који ПДР одређује и дефинише заштитне зоне аеродрома и како ће то утицати на објекте који се налазе у близини аеродрома. ПДР истиче да је у протеклих неколико деценија на (претходно) пољопривредном земљишту око аеродрома, укључујући и простор у наставку писте, изграђен велики број, углавном стамбених, нелегалних објеката (изграђених без дозволе). Ови објекти налазе се у једној од две зоне дефинисане ПДР – зеленој и жутој (Слика 4). Зелена зона представља заштитни појас аеродрома, у коме не би смели да се налазе био какви објекти како би се обезбедило несметано обављање авио саобраћаја. Овај заштитни појас је дефинисан ПДР-ом на основу података добијених од стране Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије. Жута зона је подручје спонтане изградње у којој објекти који нису већ легализовани могу да се легализују ретроактивно, под условом да испуњавају опште захтеве за легализацију и добију одобрење и потврду од Директората цивилног ваздухопловства да не угрожавају безбедност ваздухоплова. Изградња нових објеката није дозвољена у жутој зони.

Према мапама из ПДР-а, у зеленој зони јужно од постојеће писте налази се 54 објекта, и додатних 17 северно од писте, где не би требало да постоје било какви објекти. Током

разговора са председником општине Сурчин и становницима насеља Нови Сурчин, утврђено је да таквих објеката има више, јер су изграђени након што су припремљене мапе које су коришћене за израду ПДР-а.

У Новом Сурчину, који се налази јужно од писте, спроведен је попис објеката и људи који тамо живе и на основу њега утврђено је да у том подручју постоји 42 додатна објекта. Овај број, уз 54 објекта већ представљених у ПДР-у, показује да ће најмање 96 објеката бити угрожено. Такође, у Новом Сурчину постоји значајан број локација на којима је изградња нових објеката већ започета или је њихова изградња планирана.

У разговору са председником општине Сурчин, он је изјавио да је општина задовољна чињеницом да нови ПДР пружа основу за легализацију најмање 1.600 објеката, који раније нису могли да поднесу захтев за легализацију, јер су се налазили у оквиру заштитне зоне аеродрома. Међутим, општина, такође, верује да би могућност легализације објеката, који се налазе у ново дефинисаној зеленој зони ПДР (заштитни појас аеродрома), требало додатно испитати, узимајући у обзир недавни технолошки напредак и тренутне захтеве за безбедност ваздухопловних операција. Председник је затражио помоћ од БА да ту иницијативу подржи код Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, чија је обавеза да утврди захтеве за безбедност ваздухопловних операција, као и код даваоца концесије, тј. Владе Републике Србије да се преиспита заштитна зона аеродрома и утврди да ли додатне грађевине могу да испуне услове за легализацију, под условом да не угрожавају безбедност ваздухопловних операција.

2.5.2. Процена ризика од пада авиона

Иако није у законској обавези, али у складу са добром индустријском праксом, Аеродром Београд је наручио израду студије о процени тренутних и будућих ризика за треће стране повезаних са могућим падовима авиона у близини Аеродрома Београд, у циљу обезбеђивања да ти ризици буду сведени на прихватљив ниво (Процена јавне заштитне зоне за Аеродром Београд, 13. 3. 2020., Atkins Limited).

Студија је заснована на приступу који је прихваћен у Великој Британији где су заштитне зоне дефинисане као: „Површине земљишта на завршетку писте на најпрометнијим аеродромима, на којима је забрањена градња са циљем да се контролише број људи на тлу који би могли да погину или буду повређени у случају авионске несреће приликом операција полетања или слетања авиона“. Основни циљ политике, којом се дефинишу ограничења изградње у близини цивилних аеродрома, је да не буде повећања броја људи који живе, раде или се окупљају у заштитним зонама и да се временом тај број смањује у складу са околностима.

Заштитна зона БА, у којој би, према студији, требало контролисати даљи развој обухвата делове насеља Сурчин и Нови Београд. На југоисточном делу полетно-слетне стазе, границе ове зоне су у складу са границама жуте зоне дефинисане ПДР, у којој није

дозвољена изградња нових објеката. Међутим, на северозападном крају полетно-слетне стазе, границе ове зоне обухватају подручја у којима је према ПДР омогућен развој будућих комерцијалних активности, које, ако се реализују, неће бити у складу са добром индустријском праксом.

Као што је претходно споменуто, ова студија је припремљена у складу са међународно признатом добром индустријском праксом, а не као одговор на локално законодавство, због чега њени резултати нису правно обавезујући. Такође, студија је израђена након доношења ПДР и није могла да има било какав утицај на њега. Међутим, њени резултати могу да се користе као смерница за побољшање будућег планирања коришћења земљишта на локацијама око БА, посебно у вези са реализацијом будућих комерцијалних активности на северозападном делу полетно-слетне стазе.

3. Почетно стање животне средине и социјалних питања

У овом поглављу укратко су приказане информације о стању животне средине и социјалних питања пре почетка функционисања Пројекта на локацијама где се очекују утицаји. Ове информације су веома значајне јер се користе за одређивање параметара на основу којих се могу утврдити штетни утицаји Пројекта на животну средину и социјална питања, као и за одређивање мера за смањење и спречавање утицаја.

3.1. Почетно стање животне средине

3.1.1. Коришћење земљишта

Аеродром је, углавном, окружен пољопривредним земљиштем које се састоји од великих поља на којима су засађене сезонске житарице. Аеродром се налази на садашњој локацији од 1960. године. Подручје око аеродрома се у последњем веку користи за интензивне пољопривредне активности.

У сврху развоја Пројекта, усвојен је План детаљне регулације (ПДР) за комплекс аеродрома („Сл. лист града Београда“, бр. 36/2020), којим се ближе уређује коришћење земљишта на локацији аеродрома и ширег подручја, дефинише јавни интерес, стварају могућности за планирање и обезбеђење капацитета за техничку инфраструктуру за планирану изградњу и дефинише заштитна зона аеродрома. Генерално, коришћење земљишта подељено је на области трговине, мале привреде, комерцијалне садржаје, јавне саобраћајне површине, и стамбене зграде у заштићеним зонама.

3.1.2. Квалитет ваздуха

Мониторинг квалитета ваздуха вршен је током 2019. године у близини насеља Радиофар и Сурчин. Добијени резултати показују да нема прекорачења одговарајућих граничних вредности загађујућих материја.

3.1.3. Бука и вибрације

Најзначајнији извори буке и вибрација који потичу од авио-операција су током циклуса слетања и полетања авиона, као и рад опреме и возила за земаљске операције. У 2018. години компанија ENVISA из Француске урадила је моделовање постојећег стања утицаја буке на животну средину, као и планираног проширења капацитета аеродрома. Према резултатима модела у 2016. години 999 становника у 341 домаћинству било је изложено повећаним нивоима буке у животnoj средини између 65 и 74 dB, док је 34.000 људи било под утицајем буке веће од 55 dB.

3.1.4. Квалитет земљишта и подземних вода

Узорковање и испитивање квалитета земљишта и подземних вода извршено је у јануару и јуну 2019. године. Резултати показују да није дошло до прекорачења прописаних ремедијационих вредности загађујућих материја.

3.1.5. Квалитет површинских вода

Најближи природни водоток је река Сава, која се налази на око 4 km југоисточно од постојеће полетно-слетне стазе. Најближи вештачки водоток је мелиорациони канал Галовица, који се налази на око 2,5 km јужно од локације Пројекта. Тренутно се атмосферске отпадне воде са комплекса аеродрома испуштају у канал Галовица који се улива у реку Саву. За сакупљање и пречишћавање атмосферских отпадних вода биће постављени дренажни канали за одвод атмосферских отпадних вода са сепаратором масти и уља. Такође, биће изграђено постројење за пречишћавање отпадних вода у коме ће се вршити пречишћавање отпадних вода из ваздухоплова и санитарних отпадних вода из објеката у оквиру комплекса БА. На овај начин, тренутно повишене концентрације угљоводоника и колиформних бактерија биће испод прописаних граничних вредности. Поред тога, БА тренутно врши идентификацију свих токова отпадних вода (снимање подземних инсталација) тако да су сви токови обрачунати и подвргнути одговарајућем третману.

Узорковање и испитивање квалитета површинских вода на каналу Галовица извршено је у јануару 2020. године. Резултати мониторинга показују да су концентрације измерених параметара испуњавале прописане вредности за класу II² квалитета вода (прописана класа за реку Саву), осим вредности за електричну проводљивост.

3.1.6. Биодиверзитет

Најближе заштићено природно добро је резерват природе на реци Дунав Велико ратно острво, заштићено подручје за птице и мочваре које се налази на око 10 km североисточно од аеродрома. Заштићена станишта водених птица и гљива налазе се на Ади Циганлији на око 6 km југоисточно, заштићено станиште Велико блато је на око 15 km североисточно и Специјални резерват природе Обедска бара на око 26 km западно од локације Пројекта.

Не постоје заштићени и регистровани природни ресурси, угрожене биљне и животињске врсте, као ни подручја са висококвалитетним биолошким ресурсима која могу бити погођена радом аеродрома.

² Вода природног квалитета који одговара II класи може да се користи за пливање и рекреацију, спортове на води, узгој одређених врста риба, а након обраде конвенционалним методама (коагулација, филтрација, дезинфекција итд.) може се користити за пиће или у прехранбеној индустрији.

Вегетација унутар и у близини аеродрома је ретка и изолована због коришћења подручја за пољопривредну производњу и инфраструктуру аеродрома. Унутар локације аеродрома елементи вегетације једва да су присутни, док је подручје ван граница аеродрома углавном заузето пољопривредним културама. Може се закључити да је подручје БА потпуно хомогено и сиромашно вегетацијом.

Што се тиче фауне, процењује се да је око 210 врста птица стално или повремено присутно у широј зони аеродрома (радијус 13 km), док је 113 врста присутно у ужој зони (радијус 7 km), од којих 24 врсте припадају групи заштићених врста, док осталих 89 припада групи строго заштићених врста.

Ужу и ширу зону аеродрома чини око 65 врста сисара. Најчешће присутни су глодари (Rodentia) са 22 врсте, слепи мишеви (Chiroptera) са 19 врста и дивље животиње (Carnivora) са 11 врста.

3.2. Почетни социо-економски услови

3.2.1. Методологија прикупљања информација и ограничења

Информације о почетном стању за потребе процене утицаја на социјална питања прикупљене су из различитих јавно доступних докумената, нарочито из последњег пописа становништва у Републици Србији спроведеног 2011. године, као из скоријих студија спроведених од стране Републичког завода за статистику Србије.

Састанци са различитим заинтересованим странама одржани су током израде ESIA, упркос неким ограничењима које је било потребно превазићи током тог процеса. Рад на процени утицаја на социјална питања започео је још почетком марта 2019. године, али је кључни догађај који је требало да се деси пре било каквих састанака са заинтересованим странама, објављивање нацрта и консултације око ПДР-а, био одложен. Као што је објашњено у поглављу 2.5.1 резимеа, ПДР документ који је израђен у складу са националним законодавством, одговорност је градске власти Београда, а не БА, и обухвата много шире подручје од граница постојећег аеродрома. Сходно томе, процесом објављивања ПДР управљале су надлежни органи, док активности учешћа заинтересованих страна на Пројекту није било. Ипак, повратне информације од заинтересованих страна о ПДР, које су се односиле на Пројекат, коришћене су приликом израде ESIA.

Процес објављивања ПДР коначно је завршен у фебруару 2020. године, али је убрзо после тога пандемија COVID 19 спречила сва окупљања. Упркос томе, Аеродром Београд је са консултантима за социјална питања наставио контакте са заинтересованим странама када год су околности то дозвољавале, у складу са прописаним мерама превенције COVID 19. Више информација о састанцима представљено је у поглављу 5 овог документа.

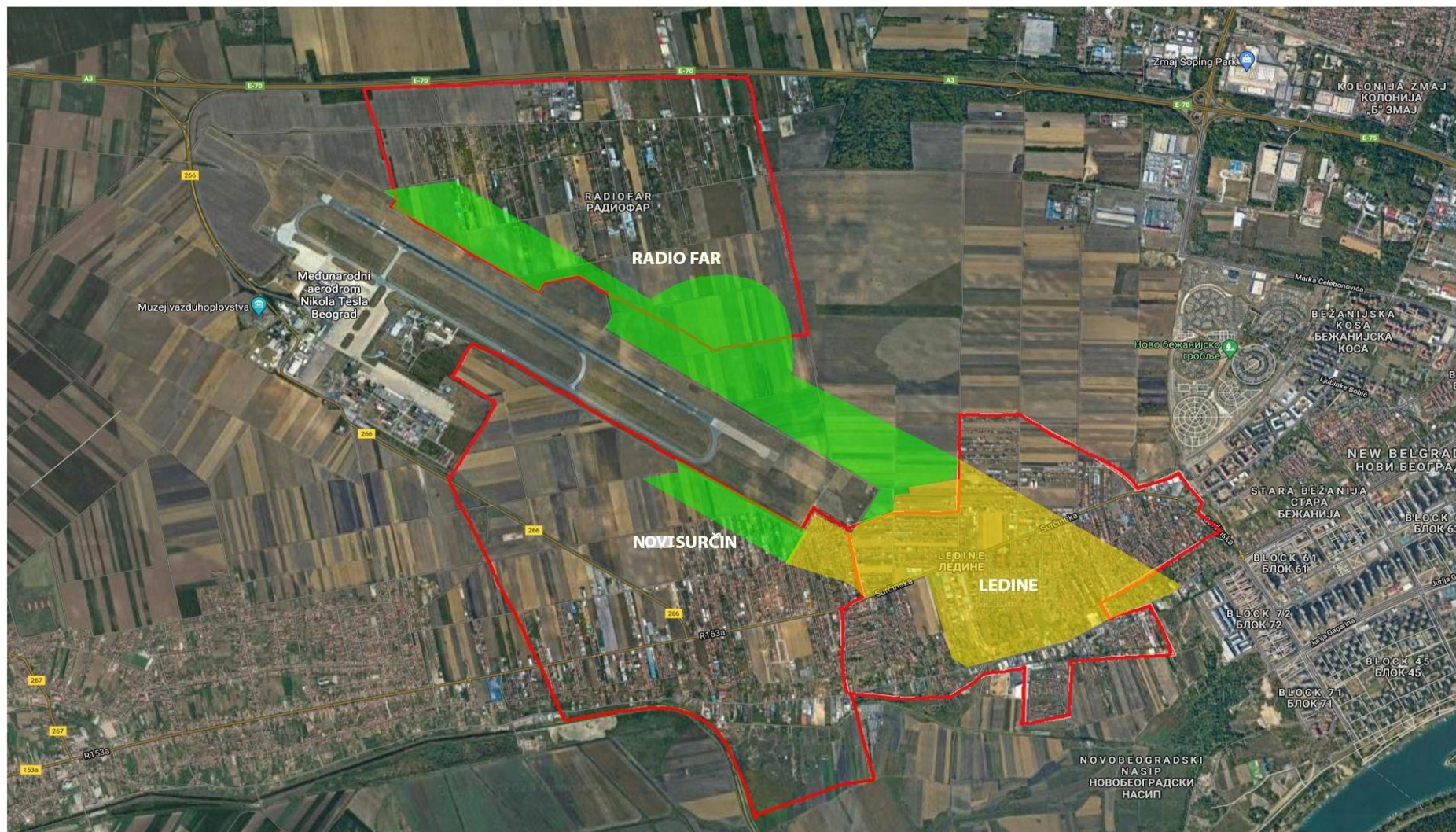
3.2.2. Подручје студије

Примарно подручје процене утицаја обухвата све утицаје Пројекта на локалне ресурсе и рецепторе, што и јесте фокус процене утицаја. Примарно подручје Обухвата пројектну област (Аеродром Београд) која се налази у североисточном делу општине Сурчин. Оно, такође, обухвата оближње месне заједнице око пројектне области - Радиофар (најближи стамбени објекти се налазе 300 m северно од писте) и Нови Сурчин (најближи стамбени објекти су на 400 m јужно од писте) и обе територијално припадају општини Сурчин, као и Ледине (најближи стамбени објекти су на 800 m југоисточно од писте), које територијално припадају општини Нови Београд (Слика 3 и Слика 4).

Секундарно подручје утицаја разматра обимније утицаје на економију и инфраструктуру, на ширем регионалном нивоу. Ово подручје обухвата територију града Београда. Терцијарно подручје утицаја односи се на утицаје Пројекта на националном нивоу.



Слика 3 Месне заједнице унутар граница општина Сурчин и Нови Београд
(Извор: LINK 011)



Слика 4 Зелена и жута зона ПДР-а, у оквиру три насеља која окружују Аеродром Београд
(Извор: LINK 011)

3.2.3. Општи локални контекст

БА налази се у општини Сурчин, која је део града Београда, на око 19 km од центра града и окружен је месним заједницама Нови Сурчин и Радиофар, које обе територијално припадају општини Сурчин, и месном заједницом Ледине која припада општини Нови Београд.

Општине Сурчин и Нови Београд су две од укупно 17 општина у граду Београду. Нови Београд је једна од десет централних, урбаних општина, док је Сурчин је једна од три руралне општине, где је густина насељености мања од 150 становника по km². Нови Београд је највећа београдска општина са преко 200.000 становника, док Сурчин има четири пута мање становника (46.000). Сурчин је најмлађа београдска општина, основана 2004. године када је издвојена из општине Земун и у складу са својим руралним карактером, делимично се одликује пољопривредним активностима. Супротно томе, Нови Београд је урбана градска средина коју карактеришу високо квалификовани људски ресурси, добра инфраструктура и доступно грађевинско земљиште, што привлачи нове инвестиције и утиче да се ова општина развија у пословни и финансијски центар Београда, али и региона.

Насеље **Ледине** основано је 60-их година прошлог века, након пресељења становника из бесправно изграђеног насеља у старом делу Београда, када се град припремао за организацију прве конференције Покрета несврстаних земаља. Према неким изворима, у то време нова локација за пресељење била је добро припремљена одговарајућом инфраструктуром, међутим, током година, насеље је расло на непланиран и неконтролисан начин, што није било праћено адекватном инфраструктуром. Први (стари) део насеља налази се на десној страни пута који повезује Сурчин и Београд, што је на супротној страни од аеродрома. Временом се насеље развијало и са друге стране пута, према аеродрому, где су куће бољег квалитета, али се уочава озбиљан недостатак инфраструктуре.

Насеље **Радиофар** основано је током 70-их година прошлог века и у почетку је представљало искључиво викенд насеље. Како се град Београд развијао и са приливом избеглих лица из Хрватске и Босне и Херцеговине током 90-их, у насеље су почели трајно да се досељавају становници који су или куповали постојеће куће или почињали да зидају нове. Већина проблема са којима се насеље суочава односи се на недостатак инфраструктуре и отежан приступ насељу коме се може прићи само са ауто пута Е-70.

Нови Сурчин представља мешавину домаћинстава избеглих лица из Хрватске и Босне и Херцеговине, и њихових потомака, интерно расељених лица са Косова и Метохије и припадника локалног становништва. Током 90-их, људи који су морали да напусте своје домове у другим деловима Југославије, населили су ове локације где је земљиште у то време могло да се купи по релативно ниским ценама и почели да граде своје домове, најчешће без дозволе. Од тада се квалитет кућа побољшао и многи су поднели захтев за легализацију (и неке су већ легализоване), а изградња нових кућа, па чак и мањих

стамбених зграда, је настављена. Међутим, проблем инфраструктуре и даље постоји, што се мора побољшати како би се створили бољи животни услови за све.

Укупан број становника три месне заједнице у близини Аеродрома Београд, Нови Сурчин, Радиофар и Ледине износи око 15.000.

4. Опис могућих значајних утицаја Пројекта на животну средину и социјална питања и опис мера спречавања и смањења утицаја

4.1. Методологија

Процена утицаја вршена је на основу опште прихваћене методологије која обухвата идентификацију утицаја, њихову процену, дефинисање мера за спречавање и смањење штетних утицаја и процену преосталих утицаја након примене мера.

Идентификација и процена могућих штетних утицаја Пројекта извршена је на основу следећих анализа:

- Почетног стања чинилаца животне средине и социјалних питања ,
- Планираних пројектних активности које представљају извор утицаја,
- Забринутости и очекивања у вези са Пројектом које је изразила заинтересована јавност.

За сваки идентификован утицај предложене су мере за ублажавање, смањење и управљање могућим штетним утицајима или мере подстицања за повећање позитивних утицаја. Предложене мере биће обухваћене плановима управљања животном средином и социјалним питањима током фазе изградње и рада пројекта.

Процена утицаја обухватила је следеће чиниоце животне средине и социјалних питања:

- | | |
|-----------------------|---|
| ▪ Квалитет ваздуха, | ▪ Безбедност и здравље на раду, |
| ▪ Бука и вибрације, | ▪ Транспорт и управљање саобраћајем, |
| ▪ Квалитет земљишта, | ▪ Коришћење земљишта, |
| ▪ Водни ресурси, | ▪ Прилике за запошљавање, |
| ▪ Управљање отпадом, | ▪ Извори прихода, |
| ▪ Ефикасност ресурса, | ▪ Здравље, безбедност и заштита локалног становништва и |
| ▪ Биодиверзитет, | ▪ Инфраструктура. |
| ▪ Културно наслеђе, | |

У резимеу представљени су само значајни могући штетни утицаји и поједине предложене мере управљања за њихово смањење и ублажавање.

4.2. Фаза изградње

Током фазе изградње идентификовани су следећи значајни штетни утицаји на животну средину и социјална питања.

4.2.1. Квалитет ваздуха

Током фазе изградње значајни штетни утицаји на квалитет ваздуха који потичу од рада грађевинске опреме и саобраћаја су:

- Издувни гасови NO_x, CO, CO₂, VOC, SO_x и PM;
- Фугитивне емисије прашине које потичу од земљаних радова, изложености ветру земљаних ископа, као и саобраћај по неасфалтираним путевима.

Како би се смањило утицај пројекта на квалитет ваздуха потребно је предузети следеће мере:

- Израдити и примењивати План управљања заштитом животне средине и социјалним питањима током изградње;
- Вршити одржавање грађевинске опреме у складу са стандардима;
- Поставити ограничење брзине кретања возила;
- По потреби, током извођења грађевинских радова, вршити прскање водом како би се спречило подизање прашине;
- Користити камионе са покривком и
- Спроводити дневно визуелно праћење појаве емисије прашине како би се осигурало поштовање мера или примениле нове мере за ублажавање утицаја.

4.2.2. Бука и вибрације

Током изградње главни утицаји на буку у животној средини јављају се услед рада возила, машина и друге опреме која се користи за извођење грађевинских активности који могу довести до повећања, већ присутних, нивоа буке и вибрација.

Мере које би требало предузети у циљу смањења нивоа буке обухватају:

- Редовно одржавање грађевинске опреме у складу са упутством произвођача;
- Користити уређаје за контролу буке, као што су привремене баријере или усмеривачи буке (где је применљиво) према осетљивим рецепторима;
- Ограничити радне сате за одређену опрему или операције, посебно за мобилне изворе буке који пролазе кроз насељена подручја и
- Спроводити мониторинг буке када се грађевинске активности реализују у близини осетљивих рецептора.

4.2.3. Квалитет земљишта и подземних вода

Активности као што су земљани радови, складиштење и руковање горивом и хемикалијама, управљање опасним отпадом може довести до:

- Уклањање површинског слоја земљишта;
- Деградација земљишта ерозијом и
- Потенцијално загађивање земљишта и подземних вода услед акцидентних изливања горива, хемикалија или опасног отпада са складишта и неправилно руковање или неисправан рад грађевинских машина.

За ублажавање наведених утицаја, Пројекат би требало да примењује следеће мере:

- Правовремено и пажљиво уклонити и складиштити површински слој земље и поново користити за санацију градилишта;
- Обезбедити адекватне дренажне системе како би се умањила и контролисала инфилтрација воде;
- Обезбедити одговарајућа складишта за хемикалије, гориво и опасан отпад са водонепропусном подлогом;
- Обезбедити комплете за санирање изливања на подручјима са повећаним ризиком и
- Водити рачуна да су резервоари за складиштење обезбеђени дуплим заштитним зидовима и облогама и подвргавати их редовним техничким прегледима.

4.2.4. Управљање отпадом

Током грађевинских радова ствараће се опасан и неопасан отпад. Неправилно управљање отпадом може довести до:

- Погоршања квалитета подземних и површинских вода услед неправилног складиштења;
- Утицаја на локалну заједницу у смислу узнемиравања изазвана повећаним бројем возила;
- Утицаја на здравље запослених као резултат неправилног руковања, складиштења и одлагања отпада и
- Утицаја на квалитет ваздуха.

Да би се спречили утицаји који могу настати неправилним управљањем отпадом, Пројекат ће:

- Извршити обуку запослених о управљању отпадом;
- Обезбедити адекватно складиштење свих врста отпада у складу са одговарајућим прописима. Складиште опасног отпада биће ограђено, наткривено, обезбеђено са водонепропусном подлогом и секундарном заштитом за течни опасан отпад;
- Отпад предавати само овлашћеном оператеру за управљање отпадом на даљи третман или одлагање;
- Избегавати одлагање у објекте који не испуњавају критеријуме утврђене одговарајућим прописом и
- Транспорт опада треба вршити у затвореним возилима како би се спречило изливање и просипање по путу.

Наведена листа мера биће применљива и за фазу рада Пројекта.

4.2.5. Безбедност и здравље на раду (БЗР)

Опасности по безбедност и здравље на раду (БЗР) су типичне за ову врсту грађевинских радова. Активности повезане са грађевинском опремом и радом тешких возила, руковањем и складиштењем отпада, рад на висини, саобраћај, складиштење и употреба горива могу имати утицај на здравље радника или могу довести до повреда или чак смртних исхода.

У циљу смањења ризика по живот и здравље запослених Пројекат треба да предузме следеће мере:

- Израдити и применити план управљања безбедности и здравља на раду;
- Обезбедити одговарајућу личну заштитну опрему;
- Урадити процену ризика за свако радно место;
- Спровести БЗР обуке и по потреби поновити обуке;
- Поштовати саобраћајне прописе;
- Спровести одговарајуће одржавање простора и хигијену и
- Применити додатне мере заштите за управљање отпадом који садржи азбест, као и за руковање другим опасним материјалима.

4.2.6. Употреба земљишта

Већина пројектних компоненти спроводи се на земљишту које се налази унутар граница аеродромског комплекса и претходно је било некоришћено или су на њему били објекти који ће бити реновирани као део Пројекта. Осим тога, око 62 ha земљишта које је аеродром претходно прибавио, али које није било оградањено и било је свима приступачно, више неће бити доступно за коришћење.

БА планира да због даљег развоја прибави додатно земљиште до 2027. године. Ово земљиште ће бити прибављено од стране државе, кроз експропријацију. Планирано је да се откупи максимално 34 ha, које се тренутно користи за пољопривреду. На овим парцелама нема објеката или друге инфраструктуре. Аеродром Београд ће крајем 2024. године израдити План прибављања земљишта и компензације, како би се прибављање земљишта и сви могући губици прихода везани за тај поступак, решили онако како то захтевају међународне финансијске институције.

4.2.7. Прилике за запошљавање и набавка

Потребна радна снага током фазе изградње ангажује се локално на територији града Београда, на државном и међународном нивоу.

У време израде ове Студије, започети су радови на седам од укупно 17 потпројеката. Главни извођач радова (за пројектовање, набавку и изградњу) запошљава 188 особа, од којих је 31 жена (окирно 16 %) укључујући 29 странаца и 159 држављана Србије, од којих је 132 настањено у Београду (укључујући и странце), а 56 има пребивалиште у

другим деловима Србије. Од оних који су настањени у Београду, 29 особа има пребивалиште у општини Нови Београд, а 15 у Сурчину. Остали имају пребивалиште у другим београдским општинама.

Осим радника главног извођача радова, на терену је и додатних 810 радника од којих је 39 жена (оквирно око 5 %) ангажованих од стране подизвођача. Жене су запослене као канцеларијско особље (28), особље за одржавање хигијене (9) и као раднице на терену (2). Од 810 запослених 320 је настањено у Београду од којих 40 особа има пребивалиште у општини Нови Београд, а 20 у општини Сурчин. Остали имају пребивалиште у другим деловима Србије и нема страних радника. Према тренутним проценама главног извођача радова очекује се да ће бити ангажовано додатних 100 радника током периода највећих грађевинских радова, што ће укупан број радника повећати на 900.

Отвориће се и неке додатне могућности индиректног запошљавања кроз ланац набавки потребних за спровођење Пројекта (добра и услуга), а очекује се и повећани број ангажованих радника који иначе не живе у близини пројектног подручја (продавнице, кафеи). Укупно гледано, утицаји краткотрајног запошљавања и набавки се могу сматрати занемарљивим на нивоу Београда и целе Србије, међутим, они ће бити значајни за оне који буду запослени и њихове породице.

Како би се максимално повећала корист за локално становништво, БА и његови подизвођачи имају намеру да подстичу локално запошљавање и набавку добра и услуга на локалу, када год је то могуће. Запошљавање ће бити транспарентно и правично, уз поштовање међународних стандарда и локалног законодавства.

4.2.8. Извори прихода

Сва земља која не припада БА, а која током радова буде оштећена на било који начин, биће враћена у првобитно стање од стране извођача радова. Осим тога, уколико буде настала штета на другој имовини или усевима, власници ће бити обештећени, у пуној заменској вредности. Жалбе се могу поднети кроз процедуру управљања жалбама и Аеродром Београд ће на њих одговорити.

Пословни субјекти који обављају делатност на аеродрому ће претрпети одређене утицаје током радова на реконструкцији зграде терминала. Неки од њих ће морати привремено да буду пресељени на друге делове зграде терминала или ће морати да смање своје капацитете због ограниченог простора током извођења радова. Ове привремене измене, уз пратећу буку због радова, могу имати утицаја на пословне активности а самим тим и приходе, како власника ових пословних субјеката, тако и њихових запослених. БА ће изградити План поновног успостављања извора прихода, како би се утврдили и обрадили сви евентуални губици извора прихода, у складу са захтевима међународних финансијских институција.

4.3. Фаза рада

Током фазе рада Пројекта идентификовани су следећи могући значајни утицаји на животну средину и социјална питања.

4.3.1. Квалитет ваздуха

Током рада аеродрома главне утицаји на квалитет ваздуха су:

- Емисије загађујућих материја од процеса сагоревања горива током операција полетања и слетања ваздухоплова, земаљских операција (дизел агрегати), као и земаљских сервисних возила (транспорт и одржавање);
- Емисије од сагоревања природног гаса у котларници;
- Појава непријатних мириса из ППОВ линије за третман муља и складишта који могу да ометају запослене и кориснике аеродромских услуга и
- Емисије у ваздух из ППОВ.

Предложене мере су:

- Оптимизовати инфраструктуру за рад земаљског саобраћаја и сервисних возила како би се смањило кретање и емисије у ваздух;
- Смањити време проведено у „празном ходу“ мотора авиона;
- Увести процедуру за операције полетања и слетања којом ће се смањити емисије у ваздух;
- Оптимизовати рад котларнице на природни гас како би се смањиле потенцијалне емисије у ваздух;
- Обезбедити одговарајуће покривање/вентилацију јединице за предтретман ППОВ и складишта за муљ и
- Обезбедити одговарајуће одражавање процесне опреме (у складу са упутством произвођача).

4.3.2. Бука и вибрације

Најзначајнији извори буке и вибрација које потичу од авио-операција су: током циклуса слетања и полетања авиона, праћена опремом за копнене операције укључујући и управљање авионом; рад возила на земљи (нпр. путнички аутобуси, цистерне, тегљачи за авионе, трактори за авионе и пртљаг и теретна колица); помоћне јединице авиона; и активности тестирања авионских мотора на аеродрому и активности одржавања авиона. Рад опреме у котларници у значајно мањој мери доприноси повећању нивоа буке.

Поједине предложене мере за смањење наведених утицаја су:

- Покренути спровођење Система управљања буком, укључујући међународно препознати уравнотежени приступ за управљање и контролу буке који је развила Међународна организација за цивилно ваздухопловство (енг. International Civil Aviation Organization, ICAO);

- Проверити руте слетања и полетања;
- Проверити зоне кретања авиона летења и увести методе за прецизније праћење и контролу летења;
- Активно учешће концесионара у Директорату цивилног ваздухопловства (енг. Civil Aviation Directorate, CAD) и релевантним надлежним органима Републике Србије у процесима развоја правног оквира за развој и спровођење акционог плана постављања звучних баријера за погођена домаћинства;
- Успоставити сарадњу са надлежним органима за покретање и израду Стратешке карте буке за аеродром;
- Основати Саветодавни одбор за заштиту животне средине (енг. Environmental Advisory Committee, EAC) који ће успоставити сарадњу са заинтересованим јавним и приватним сектором која обухвата и утицај буке са аеродрома;
- Применити заштитне екране и баријере од буке у случају да повишени ниво буке потиче од ваздушних и земаљских операција;
- Сва сервисна опрема за земаљско опслуживање мора бити у добром стању и одржавана у складу са препорукама произвођача;
- Предвидети сву процесну опрему одговарајућег квалитета, која задовољава техничке стандарде и стандарде заштите животне средине;
- Успоставити систем 24/7 за мониторинг буке на аеродрому и
- Успоставити жалбени механизам за буку.

4.3.3. Квалитет земљишта и водни ресурси

Током рада аеродрома потенцијални утицаји на квалитет земљишта и водних ресурса могу бити:

- Акцидентно изливање горива током транспорта, руковања и претакања горива у ваздухоплове;
- Акцидентно изливање опасног отпада и просипање или цурење течних материја из складишта хемикалија;
- Неконтролисано одвођење непречишћених атмосферских отпадних вода;
- Неадекватно управљање опасним отпадом;
- Неадекватно управљање платформом за одлеђивање и
- Употреба муља из ППОВ и пречишћене отпадне воде са повишеним концентрацијама загађујућих материја за наводњавање зелених површина и побољшање квалитета земљишта.

Неке од предложених мера обухватају:

- Обезбедити одговарајуће складиште са водонепропусном подлогом и секундарном заштитом за складиштење хемикалија, горива и опасног отпада;
- Обезбедити опрему за сакупљање на местима високог ризика за акцидентно изливање опасних материја у складу са Процедуром за управљање опасним материјама и реаговања у случају просипања;
- Спроводити правилно и редовно одржавање возила и опреме (у складу са препорукама произвођача);

- Спроводити адекватно одржавање и редовну проверу дренажних система за одвођење атмосферских отпадних вода;
- Применити процедуру за управљање и одржавање платформе за одлеђивање;
- Вршити лабораторијске анализе квалитета муља и пречишћене отпадне вода из ППОВ пре поновне употребе, прописане вредности морају бити задовољене и
- Спроводити редован мониторинг квалитета земљишта, подземних вода и површинских вода у складу са Програмом оперативног мониторинга животне средине на аеродрому.

4.3.4. Биодиверзитет

Током рада аеродрома, активности као што су стварање органског отпада, употреба пестицида, контрола птица могу резултирати следећим утицајима:

- Удар птица, као резултат повећаног присуства птица;
- Уништавање природних врста и
- Узнемиравање, губитак станишта и склоништа.

Поједине мере за смањење наведених могућих утицаја су:

- Спроводити План управљања отпадом;
- Спроводити превентивне мере заштите птица од удара у складу са Процедуром за контролу дивљих животиња и птица на аеродрому;
- Користити пестициде намењене за одређену врсту штеточина у складу са Планом управљања пестицидима и
- Спроводити превентивне мере предвиђене за заштиту од буке и загађења ваздуха.

4.3.5. Безбедност и здравље на раду (БЗР)

Током рада аеродрома, активности као што су: кретање ваздухоплова, операције помоћних јединица ваздухоплова, земаљско опслуживање, процесна опрема, складиштење и руковање горивом, хемикалијама и пестицидима могу узроковати следеће утицаје:

- Излагање запослених на земаљском опслуживању повишеном нивоу буке;
- Повреде услед неправилног руковања и одржавања процесне опреме;
- Повреде услед неправилног руковања горивом, хемикалијама и пестицидима и
- Болести услед излагања патогенима и векторима из ППОВ.

Поједине предложене мере за смањење наведених потенцијалних утицаја:

- Обезбедити адекватну ЛЗО (укључујући личну заштитну опрему слуха);
- Увести систем ротације посла;
- Вршити редован систематски преглед запослених;
- Пратити упутства произвођача током рада и одржавања процесне опреме;
- Обезбедити одговарајуће мере за складиштење и руковање опасним материјалима;

- Вршити одржавање и чишћење простора за третман и складиштење муља из ППОВ и
- Вршити дезинфекцију и одржавање опреме у ППОВ како би се спречила појава, раст и ширење узрочника заразних болести.

4.3.6. Прилике за запошљавање

У време израде ESIA, Аеродром Београд је запошљавао 2.059 појединаца, од чега је чак 478 особа (23 %) имало пребивалиште у општини Сурчин, а 384 особа (19 %) у општини Нови Београд. Нажалост, због пандемије COVID 19 и драматичног смањења пословања аеродрома, планови за будуће запошљавање су привремено стављени по страни.

Како би се максимално повећала корист за локално становништво, Аеродром Београд има намеру да подстиче локално запошљавање и набавку добара и услуга на локалу, када год је то могуће. Запошљавање ће бити транспарентно и правично, уз поштовање међународних стандарда и локалног законодавства.

4.3.7. Извори прихода

Као што је претходно речено, пословни субјекти који обављају делатност на аеродрому ће претрпети одређене утицаје током реконструкције зграде терминала. Међутим, могуће је да ће за неке пословне субјекте ови утицаји бити трајног карактера и да њихови уговори са Аеродромом Београд неће бити продужени. Раскид уговора (или његово непродужавање) може имати утицаја на изворе прихода власника пословних субјеката и њихових запослених. Ови утицаји ће бити обрађени у Плану поновног успостављања извора прихода, како то захтевају међународне финансијске институције.

Повећане активности аеродрома ће врло вероватно проузроковати повећање нивоа буке и тако утицати на људе који живе у насељима око пројектне локације. Један од начина на који се утицај буке може умањити је инсталирање звучне изолације на кућама које се налазе у зонама где је ниво буке повећан. Спровођење таквих мера је препоручено ПДР-ом. Међутим, уколико се очекује да сама домаћинства финансирају ове мере, без подршке, то може да има значајне последице по њихов кућни буџет и изворе прихода. Осим примене мера препоручених у Студији уравнотежен приступа управљања и контроле буке, Аеродром Београд ће кроз Саветодавни одбор за заштиту животне средине, у сарадњи са државним органима и месним заједницама, покушати да идентификује начине на које би се помогло домаћинствима да спроведу мере изолације. Жалбе је могуће поднети кроз процедуру управљања жалбама и Аеродром Београд ће на њих одговорити.

4.3.8. Инфраструктура

Побољшање система одвођења површинских вода Аеродрома Београд, као и контролисано испуштање пречишћене воде у постојећи канал Галовица, ће довести до умањеног ризика плављења и изазивања штете на имањима која се налазе дуж канала, као и до побољшања квалитета воде. Осим тога, како би се успоставили добри односи са локалним заједницама, Аеродром Београд ће се ангажовати да, у сарадњи са надлежним органима, обезбеди редовно чишћење канала Галовица.

4.3.9. Друштвено улагање

Аеродром Београд је у 2020. години издвојио 5.000 EUR за спровођење програма друштвено одговорног пословања и намерава да овај износ увећа у наредним годинама. Аеродром Београд има за циљ да ова средства усмери првенствено према месним заједницама које окружују аеродром и у сарадњи са њима и општинама Сурчин и Нови Београд ће развити систем будућих друштвених улагања. План друштвеног улагања ће бити израђен током 2020. године и почеће са применом од 2021. године.

5. Сарадња са заинтересованим странама и објављивање информација

5.1. План сарадње са заинтересованим странама

Паралелно са израдом ESIA, израђен је и пројектни План укључивања заинтересованих страна за Пројекат пословања и развоја Аеродрома Београд који је доступан на интернет презентацији Аеродрома Београд:

https://beg.aero/sites/belgrade/files/pdf/belgrade_airport_stakeholder_engagement_plan_sr_b_22.12.2020.pdf.

Тај документ представља активности које је Аеродром Београд спровео у циљу објављивања информација и одржавања консултација од тренутка доделе концесије, као и оне које Аеродром Београд планира да спроведе током трајања Пројекта.

Документ, такође, садржи и процедуру за управљање жалбама и контакте особа којима се могу поставити питања или указати на проблеме везане за Пројекат. Како се Пројекат буде даље развијао, тако ће и План сарадње са заинтересованим странама бити периодично ажуриран, како би био усклађен са новим околностима, и у циљу најаве нових планираних активности сарадње.

5.2. Сарадња са заинтересованим странама током израде ESIA

У припремној фази израде ESIA, Аеродром Београд је сарађивао са различитим заинтересованим странама на различите теме и на различите начине. Кључне активности биле су:

- Аеродром Београд је присуствовао свим догађајима на којима су објављиване информације и одржаване консултације везане за Пројекат, а који су биле организоване од стране надлежних државних институција, нарочито оних који су се тицали израде ПДР-а за Аеродром Никола Тесла и Студије о процени утицаја на животну средину за потпројекат изградње нове котларнице.
- Током лета и јесени 2019. године, Аеродром Београд се уз подршку консултаната за социјална питања, састајао са председником општине Сурчин и особама које су неформално користиле земљиште које је било потребно за изградњу паркинга и кружног тока, у циљу обештећења губитака које су претрпели због уклањања усева, и како би се осигурало да се земљиште које припада аеродрому, више не користи на овај начин.
- Неколико састанака између Аеродрома Београд (заједно са консултантима за социјална питања) и председника општине Сурчин је одржано током првог квартала 2020. године, као и два састанка са месним заједницама Нови Сурчин и Радиофар и три састанка са представницима месне заједнице Ледине и општином

Нови Београд, током јула и августа 2020. године, како би се прикупили почетни социо-економски показатељи.

- Један јавни састанак са становницима три месне заједнице које се налазе око Аеродрома Београд одржан је крајем јуна 2020. године, на коме је Аеродром Београд представио своје планове развоја (укључујући и будуће планирано прибављање земљишта), жалбени механизам као и план наставка сарадње са заинтересованим странама како би се решавали проблеми везани за животну средину и социјална питања, у вези са авионским саобраћајем и активностима аеродрома, кроз формирање Саветодавног одбора за заштиту животне средине.
- Аеродром Београд је заједно са консултантима ангажованим на изради Студије уравнотеженог приступа управљања и контроле буке (Envisa), сарађивао са заинтересованим странама, укључујућу Ер Србију, Контролу летења (SMATSA), Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије, Министарство грађевине, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство заштите животне средине и Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања, како би започели израду Акционог плана уравнотеженог приступа управљању и контроли буке.
- Аеродром Београд и главни извођач радова именовали су менаџере за жалбе и њихови контакти су објављени на огласним таблама на градилиштима и у општини Сурчин, која их је даље дистрибуирала локалном становништву. Ови контакти за жалбе поново ће бити објављени, по завршетку израде нацрта Плана сарадње са заинтересованим странама. Менаџер за жалбе бележи све пристигле захтеве и жалбе у регистар жалби и сарађује са свим релевантним секторима како би се захтеви обрадили и како би подносилац захтева/жалбе био обавештен о резултату.

5.3. Повратне информације од месних заједница

Кључне поруке месних заједница везане за аеродром и његове активности, са свих претходно набројаних састанака су:

- Највећи проблем насеља Нови Сурчин је немогућност легализовања великог броја кућа које се налазе у зеленој зони дефинисаној ПДР-ом. Исти проблем је истакнут и од стране представника насеља Радиофар, у нешто мањем обиму, јер се овај проблем односи само на 17 кућа које се налазе у зеленој зони. Обе локалне заједнице су свесне да решење овог проблема није у надлежности аеродрома, али су поздравили спремност Аеродрома Београд да покрене ово питање код осталих заинтересованих страна, како би се пронашло решење, кроз оснивање Саветодавног одбора за заштиту животне средине.
- Постојећа бука од авио саобраћаја, а нарочито могуће повећање буке је истакнуто као проблем нарочито од стране представника насеља Ледине. Домаћинства која живе на траси летова авиона су се углавном навикла на буку, међутим, било би веома важно радити на смањењу нивоа буке, нарочито ако ће се број полетања и слетања авиона повећати у будућности. Локално становништво је спремно да сарађује са аеродромом како би се утврдио ниво

буке и дефинисали начини на које би бука могла бити смањена. Многи становници су предузели мере како би умањили ове утицаје, тако што су уградили одговарајуће прозоре и врата као изолацију, међутим, то није решење током топлих периода у току године, када они проводе време напољу, у својим двориштима. Осим тога, постоје куће на којима оваква изолација није уграђена због лошег квалитета објеката и/или због немогућности домаћинстава да финансирају овакве мере. Становници Ледина су свесни да бука који производе авиони није једино у надлежности аеродрома и прихватају да решавање овог проблема подразумева укључивање многих других актера. Представници Новог Сурчина и Радиофара су изјавили да бука није највећи проблем за становнике ових насеља, јер су људи били свесни близине аеродрома када су зидали своје куће. Представници сва три насеља сматрају да покретање ових питања кроз активности Саветодавног одбора за заштиту животне средине може бити јако корисно.

- Представници све три заједнице били су јако задовољни плановима Аеродрома Београд да подржи иницијативе локалних заједница и сматрају да би такав програм значајно допринео добросуседским односима са локалним становништвом. Изразили су спремност да сарађују директно са Аеродромом Београд у дефинисању приоритета локалних заједница и надају се да међу дефинисаним приоритетима могу да се нађу и мања инфраструктурна и комунална побољшања.
- Представници све три месне заједнице као и представници општине Нови Београд позвали су Аеродром Београд да са њима подели све важне информације, како би их они објавили на својим интернет презентацијама, Фејсбук страницама или на друге начине у циљу информисања својих грађана о темама које им могу бити од значаја. Контакти чланова тима Аеродрома Београд за социјална питања су подељени са свима, а представљен је и жалбени механизам који је Аеродром Београд успоставио и који се примењује.

5.4. Кључне будуће активности сарадње

Планиране активности сарадње које ће Аеродром Београд да предузме до краја 2020. године укључују:

- Састанци са пословним субјектима који обављају делатност у згради терминала Аеродрома Београд, као и спровођење социо-економске анкете како би се израдио План поновног успостављања извора прихода.
- Састанци са општинама и месним заједницама под утицајем Пројекта, како би се израдио План друштвеног улагања.
- Сарадња са релевантним заинтересованим странама на изради Плана уравнотеженог приступа управљања и контроли буке и оснивања Саветодавног одбора за заштиту животне средине, са циљем унапређења начина на који Аеродром Београд управља питањима у вези заштите животне средине, смањења утицаја на животну средину, укључујући и утицај буке. Аеродром Београд и консултант ангажовани за израду Плана уравнотеженог приступа контроли буке

ће се састати са представницима општина и представницима и становницима месних заједница, како би се договорили о локацијама за мониторинг буке и свим осталим потребним активностима.

Активности предвиђене за период након 2020. године нису детаљно разрађене, јер у великој мери зависе од развоја ситуације око претходно споменутих активности и других спољних фактора. Међутим, већ сада је познато да ће се важне активности сарадње са заинтересованим странама догодити 2025. године због израде Плана прибављања земљишта. То укључује састанке са власницима и корисницима земљишта које ће бити прибављено, спровођење социо-економске анкете и сарадњу са другим релевантним заинтересованим странама, као што су државни органи.

Претходно побројане активности детаљније су описане у Плану укључивања заинтересованих страна за Пројекат пословања и развоја Аеродрома Београд.



Консултант:

ENVICO d.o.o. Beograd
Вардарска 19/IV
11000 Београд, Србија
Tel: +381 11 64 17 257

Клијент:

Belgrade Airport d.o.o. Beograd
Аеродром Никола Тесла 59
11180 Београд, Србија
Tel: +381 11 2094 800