



Netehnički rezime

Studija o proceni uticaja na životnu sredinu i socijalna pitanja projekta rekonstrukcije i modernizacije beogradskog aerodroma

Decembar 2020. godine

Obrađivač:	ENVICO d.o.o. Beograd, Srbija LINK 011 d.o.o. Beograd, Srbija
Naziv dokumenta:	Netehnički rezime Studije o proceni uticaja na životnu sredinu i socijalna pitanja projekta rekonstrukcije i modernizacije beogradskog aerodroma
Klijent:	Belgrade Airport d.o.o. Beograd
Članovi tima:	Dušan Nedeljković, MSc Dr Milica Karanac Verica Simić, MSc Miloš Tišović, Bsc Jelena Oplanić/LINK 011 Branko Radovanović/LINK 011
Kontrola kvaliteta:	Vladan Stepanović
Verzija:	2.0
Status:	Konačan dokument
Datum:	1. decembar 2020. godine
Izvor naslovne fotografije:	VINCI Airports Serbia

Sadržaj

1. Uvod	6
1.1. Uvodne napomene	6
1.2. Svrha dokumenta	6
1.3. Dostupnost netehničkog rezimea	7
2. Opis Projekta	8
2.1. Lokacija Projekta	8
2.2. Opis Projekta	8
2.3. Projektne aktivnosti	13
2.3.1. Faza izgradnje	13
2.3.2. Faza rada	16
2.4. Politika kompanije i pravni okvir	16
2.5. Zaštitne zone Aerodroma Beograd	17
2.5.1. Plan detaljne regulacije	17
2.5.2. Procena rizika od pada aviona	18
3. Početno stanje životne sredine i socijalnih pitanja	20
3.1. Početno stanje životne sredine	20
3.1.1. Korišćenje zemljišta	20
3.1.2. Kvalitet vazduha	20
3.1.3. Buka i vibracije	20
3.1.4. Kvalitet zemljišta i podzemnih voda	21
3.1.5. Kvalitet površinskih voda	21
3.1.6. Biodiverzitet	21
3.2. Početni socio-ekonomski uslovi	22
3.2.1. Metodologija prikupljanja informacija i ograničenja	22
3.2.2. Područje studije	22
3.2.3. Opšti lokalni kontekst	26
4. Opis mogućih značajnih uticaja Projekta na životnu sredinu i socijalna pitanja i opis mera sprečavanja i smanjenja uticaja	28
4.1. Metodologija	28
4.2. Faza izgradnje	29
4.2.1. Kvalitet vazduha	29
4.2.2. Buka i vibracije	29
4.2.3. Kvalitet zemljišta i podzemnih voda	29
4.2.4. Upravljanje otpadom	30
4.2.5. Bezbednost i zdravlje na radu (BZR)	31

4.2.6.	Upotreba zemljišta.....	31
4.2.7.	Prilike za zapošljavanje i nabavka	31
4.2.8.	Izvori prihoda.....	32
4.3.	Faza rada.....	33
4.3.1.	Kvalitet vazduha.....	33
4.3.2.	Buka i vibracije.....	33
4.3.3.	Kvalitet zemljišta i vodni resursi	34
4.3.4.	Biodiverzitet.....	35
4.3.5.	Bezbednost i zdravlje na radu (BZR)	35
4.3.6.	Prilike za zapošljavanje	36
4.3.7.	Izvori prihoda.....	36
4.3.8.	Infrastruktura	36
4.3.9.	Društveno ulaganje	37
5.	Saradnja sa zainteresovanim stranama i objavljivanje informacija.....	38
5.1.	Plan saradnje sa zainteresovanim stranama	38
5.2.	Saradnja sa zainteresovanim stranama tokom izrade ESIA studije	38
5.3.	Povratne informacije od mesnih zajednica.....	39
5.4.	Ključne buduće aktivnosti saradnje.....	40

Spisak tabela

Tabela 1 Spisak i opis potprojekata rekonstrukcije i modernizacije BA.....	10
Tabela 2 Raspored realizacije projekta	14
Tabela 3 Projekcija avio-operacija i broja putnika do 2025. godine	16

Spisak slika

Slika 1 Makrolokacija beogradskog aerodroma.....	9
Slika 2 Prikaz planiranog razvoja, postojeći objekti i infrastruktura.....	12
Slika 3 Mesne zajednice unutar granica opština Surčin i Novi Beograd	24
Slika 4 Zelena i žuta zona PDR-a, u okviru tri naselja koja okružuju Aerodrom Beograd.....	25

1. Uvod

1.1. Uvodne napomene

Koncesionar aerodroma Belgrade Airport d.o.o. Beograd, planira realizaciju rekonstrukcije i modernizacije aerodroma (u daljem tekstu "Projekat").

Dana 22. marta 2018. godine, AD Aerodrom Nikola Tesla Beograd („ANT“) i Republika Srbija sa jedne strane i Vinci Airports d.o.o. Beograd (sada Belgrade Airport d.o.o. Beograd) i Vinci Airports SAS sa druge strane su zaključili Ugovor o koncesiji koji se odnosi na finansiranje, razvoj kroz izgradnju i rekonstrukciju, održavanje i upravljanje infrastrukturom AD Aerodroma Nikola Tesla Beograd i obavljanje delatnosti operatera aerodroma na aerodromu Nikola Tesla u Beogradu (u daljem tekstu: Ugovor o koncesiji).

Na osnovu zahteva Nosioca projekta Belgrade Airport d.o.o. Beograd, zadatak privrednog društva ENVICO d.o.o. iz Beograda je izrada Studije o proceni uticaja na životnu sredinu i socijalna pitanja (eng. Environmental and Social Impact Assessment, „ESIA“) Projekta u skladu sa standardima učinka (eng. Performance Standards, „PSs“) Međunarodne finansijske korporacije (eng. International Finance Corporation, „IFC“) i uslovima za realizaciju (eng. Performance Requirements, „PRs“) Evropske banke za obnovu i razvoj (eng. European Bank for Reconstruction and Development, „EBRD“), kao i nacionalnom regulativom i najboljom dostupnom industrijskom praksom.

Ovaj dokument predstavlja Netehnički rezime (eng. Non-Technical Summary, „NTS“) studije ESIA za Projekat rekonstrukcije i modernizacije aerodroma.

1.2. Svrha dokumenta

Studija ESIA izrađena je u cilju analize i ocene kvaliteta činilaca životne sredine i njihove osetljivosti na lokaciji gde se planira Projekat i međusobnih uticaja postojećih i planiranih aktivnosti, predviđanja neposrednih i posrednih štetnih uticaja Projekta na činioce životne sredine, kao i mera i uslova za sprečavanje, smanjenje i otklanjanje štetnih uticaja na životnu sredinu i zdravlje ljudi.

Ovaj dokument predstavlja kraći prikaz (rezime) Projekta na netehničkom jeziku kako bi se zainteresovanoj javnosti predstavile opšte informacije o Projektu, identifikovani potencijalni uticaji i predložene mere koje će se sprovoditi na beogradskom aerodromu (BA).

U rezimeu dat je kratak opis Projekta, značajni mogući štetni uticaji na životnu sredinu i socijalna pitanja, planirane mere za sprečavanje i smanjenje uticaja, kao i predloženi plan za saradnju sa zainteresovanim stranama i upravljanje žalbenim mehanizmom tokom izgradnje i rada Projekta.

1.3. Dostupnost netehničkog rezimea

Netehnički rezime dostupan je na internet stranici BA: <https://beg.aero/eng/node/444>.

Štampani primerak dokumenta dostupan je u opštini Surčin (repcija, adresa: Vojvođanska br. 79, 11271 Surčin).

Takođe, štampani primerak dokumenta može se direktno dobiti od BA:
Kontakt osoba: Katarina Glomazić, menadžer za žalbe
Belgrade Airport d.o.o. Beograd
Adresa: Aerodrom Nikola Tesla, 11180 Beograd 59, Srbija
Telefon (radnim danima od 08:00 do 16:00 časova): +381 60 830 1596
e-mail: zainteresovane.strane@beg.aero

Isti kontakt podaci BA mogu se koristiti za podnošenje bilo kakvih pitanja ili komentara o ovom dokumentu ili za traženje dodatnih informacija, kao i za formalno podnošenje mišljenja u vezi sa Projektom.

2. Opis Projekta

2.1. Lokacija Projekta

Beogradski aerodrom nalazi se između autoputa E-70 (evropska mreža), poluurbanih i urbanih naselja Surčin i Novi Beograd na jugu i jugozapadu, odnosno naselja Radiofar na severoistoku i na oko 19 km od centra Beograda.

U blizini BA nalazi se nekoliko stambenih naselja, od kojih je najbliži istočni deo naselja Surčin koje se nalazi uz jugoistočni kraj piste (oko 380 m od najbliže kuće). Drugo susedno naselje je Radiofar, koje se nalazi između aerodroma i autoputa E-70, na oko 320 m od severne strane piste. Ostala obližnja naselja su na jugoistoku i istoku, predgrađe Beograda Ledine, Bežanijska kosa i Dobanovci na severozapadu.

Površina aerodroma iznosi oko 400 ha. Kompleks je uglavnom okružen poljoprivrednim zemljištem koje se sastoji od velikih površina, obično zasađenih sezonskim usevima. U blizini BA nema industrijskih objekata. Slika 1 prikazuje makrolokaciju beogradskog aerodroma.

2.2. Opis Projekta

Glavni cilj Projekta jeste proširenje kapaciteta (vazdušnog saobraćaja i prometa putnika) i unapređenje kvaliteta usluga na aerodromu. Projekat obuhvata rekonstrukciju ili proširenje postojećih objekata i infrastrukture, kao i izgradnju novih objekata što obuhvata sledeće:

- Jedan integrisani terminal povećanog kapaciteta (proširenje i rekonstrukcija zgrade terminala, unapređenje fingerskih hodnika) i unapređenje terminala;
- Radovi na vazdušnoj strani¹ - proširenje i poboljšanje platformi, izgradnja umetnute poletno-sletne staze, nove rulne staze i sanacija postojećih staza, sanacija i rekonstrukcija glavne poletno-sletne staze;
- Povećanje broja parking mesta, i
- Izgradnja nove infrastrukture i objekata kao što su novo postrojenje za prečišćavanje otpadnih voda (PPOV), fotonaponsko postrojenje i nova kotlarnica.

U skladu sa Ugovorom o koncesiji, Projekat rekonstrukcije i modernizacije aerodroma sastoji se od 17 potprojekata prikazanih u Tabela 1. Slika 2 prikazuje raspored planiranih potprojekata i postojećih objekata i infrastrukture.

¹ Vazdušna strana je avio strana terminala na kojoj putnici i posetioci prolaze pasošku i carinsku kontrolu.

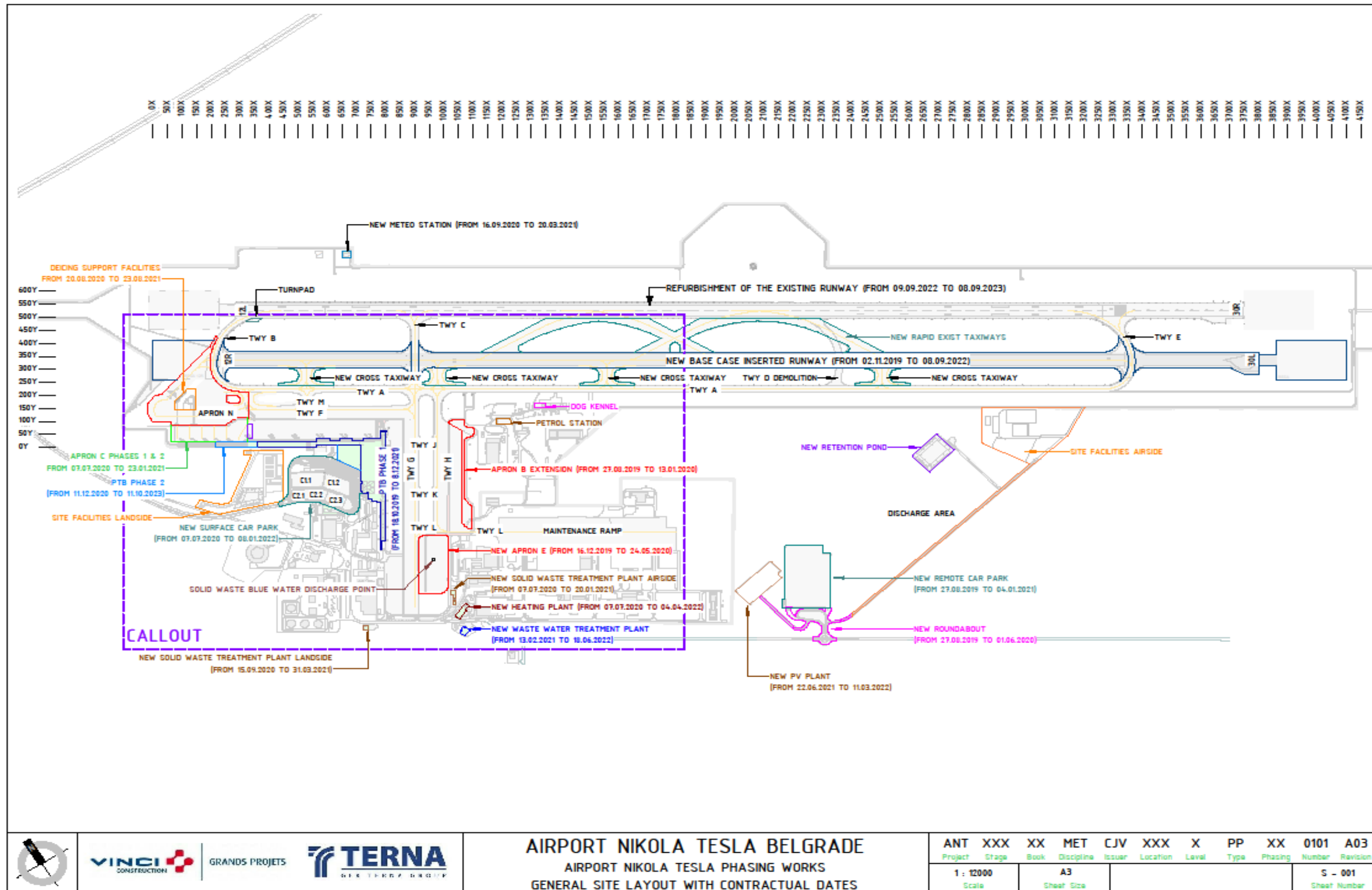


Slika 1 Makrolokacija beogradskog aerodroma
(Izvor: Google Earth)

Tabela 1 Spisak i opis potprojekata rekonstrukcije i modernizacije BA

Br.	Potprojekat	Opis
1.	Izgradnja umetnute poletno-sletne staze (BCIR)/rekonstrukcija postojeće piste	Planirana BCIR dužine je 3.500 m i širine 60 m, biće smeštena između postojeće piste i rulne staze. BCIR će imati funkciju poletno-sletne staze dok se ne završi rekonstrukcija postojeće poletno-sletne staze. Nakon rekonstrukcije postojeće, nova poletno-sletna staza će biti u funkciji rulne staze. Takođe, BCIR će imati i status piste postaje paralelna u slučaju održavanja ili vanredne situacije.
2.	Proširenje i obnova zgrade terminala, faza 2	Rekonstrukcija i izgradnja zgrade terminala i postojećeg fingerskog hodnika C.
3.	Rekonstrukcija fingerskog hodnika C – Proširenje i obnova zgrade terminala, faza 2	
4.	Rekonstrukcija platforme B	Rekonstrukcija i dogradnja platforme B vrši se u cilju proširenja kapaciteta platforme za jedno parking mesto za avione (biće ih ukupno 8). Projekat obuhvata izgradnju servisnog puta (širine 8 m) koji će koristiti vozila za opsluživanje aviona i servisnih vozila. Platforma B će se koristiti za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, snabdevanje zalihama (gorivo, maziva, hrana, piće, prevoz tereta/prtljaga i druga oprema putnika), kao i za parkiranje i održavanje vazduhoplova.
5.	Rekonstrukcija platforme C / platforme za odleđivanje	Zbog proširenja fingerskog hodnika C izvršiće se proširenje platforme C kako bi se olakšalo pristajanje vazduhoplova. Proširenje će se izvesti u dve faze, od čega prva faza zauzima površinu od 19.848 m ² . Kao deo potprojekta biće izgrađen obodni put dužine 91 m. Zbog blizine platforme C, izvršiće se rekonstrukcija platforme za odleđivanje i retenzionog bazena.
6.	Rekonstrukcija platforme E	Rekonstrukcija platforme E zauzima asfaltiranu površinu od 24.000 m ² (103 x 233 m). Platforma E će se koristiti za ukrcavanje putnika, prtljaga i robe u vazduhoplov i njihovo iskrcavanje iz vazduhoplova, kao i snabdevanje vazduhoplova gorivom, mazivom, hranom, pićem, za prevoz tereta/prtljaga i druge opreme putnika, kao i parkiranje i održavanje vazduhoplova.
7.	Rekonstrukcija putničkog terminala – faza 1	Terminal se koristi za transfer putnika između kopnenog transporta i objekata koji im omogućavaju ukrcavanje i iskrcavanje iz aviona. Tokom faze 1 ukupna površina zemljišta koja će biti zauzeta novom izgradnjom (proširenje) je 19.830 m ² , dok rekonstrukcija postojećih objekata zauzima površinu od 17.100 m ² .
8.	Izgradnja kotlarnice i pripadajuće infrastrukture	Objekat nove kotlarnice predviđen je za kombinovanu proizvodnju tople vode za sisteme grejanja objekata i električne energije. U objektu su predviđena tri kotla (2 x 16,2 MW i 1 x 10 MW) za proizvodnju tople vode sagorevanjem prirodnog gasa. Pored proizvodnje tople vode u predmetnom objektu nalaziće se i postrojenje za proizvodnju toplotne i električne energije (eng. Combined heat and power, CHP) u kojem se, sagorevanjem prirodnog gasa, proizvodi toplotna (1,6 MW) i električna energija 1,5 MW. Ukupna toplotna snaga kotlarnice iznosi 44 MW.

Br.	Potprojekat	Opis
9.	Izgradnja postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda (PPOV) i prateće opreme	PPOV koristiće se za prečišćavanje komunalnih otpadnih voda iz zgrade terminala i sanitarne otpadne ode iz vazduhoplova.
10.	Izgradnja postrojenja za tretman čvrstog otpada – vazдушna strana i prateće opreme	Postrojenja će se koristiti za privremeno skladištenje čvrstog komunalnog otpada, selekciju, presovanje i skladištenje otpada za reciklažu iz vazduhoplova i objekata u obezbeđivano-restruktivnoj zoni aerodroma (platforma E, platforma B, BCIR i dr.
11.	Izgradnja postrojenja za tretman čvrstog otpada – kopnena strana i prateće opreme	Postrojenje je namenjeno za selekciju čvrstog komunalnog otpada koji nastaje u zgradi terminala i drugim objektima na kopnenoj strani aerodroma (PPOV, kotlarnica i drugi) i njegovo privremeno skladištenje do momenta kada se transportuje, od strane ovlašćenog operatera, na odgovarajuće lokacije za dalju preradu i/ili odlaganje.
12.	Fotonaponsko postrojenje i prateća oprema	Na kompleksu aerodroma biće izgrađeno fotonaponsko postrojenje snage 1 MWp za proizvodnju oko 1,2 GWh električne energije godišnje.
13.	Izgradnja privremenih gradilišnih objekata – kopnena strana	Na kompleksu aerodroma predviđena su dva privremena gradilišna objekta. Jedan će se koristiti tokom izgradnje potprojekata na kopnenoj strani aerodroma, a drugi tokom izgradnje na vazdušnoj strani aerodroma (u obezbeđivano-restruktivnoj zoni). Na planiranim lokacijama postavljene su privremene kancelarije, parking prostor za građevinske mašine, skladišta za građevinski materijal i materijal iskop, menza i sanitarni čvorovi za zaposlene i radionice za održavanje.
14.	Izgradnja privremenih gradilišnih objekata – vazдушna strana	
15.	Izgradnja privremenog saobraćajnog priključka i pristupne saobraćajnice gradilištu	Predviđena je izgradnja novog parkinga sa 1.350 parking mesta. Takođe, biće izgrađen i kružni tok koji će povezati parking sa Vojvođanskom ulicom.
16.	Izgradnja transformatorske stanice	Transformatorska stanica biće izgrađena u jugoistočnom delu kompleksa aerodroma.
17.	Izgradnja pristupnih saobraćajnica ispred zgrade terminala i parkinga uz ogradu	Projekat obuhvata rekonstrukciju parkinga za posetioce i prolaza koji povezuju parking sa zgradom terminala.



Slika 2 Prikaz planiranog razvoja, postojeći objekti i infrastruktura

2.3. Projektne aktivnosti

2.3.1. Faza izgradnje

Realizacija Projekta započeta je u decembru 2018. godine, a očekivani završetak je u prvom kvartalu 2024. godine. Raspored planiranih projektnih aktivnosti prikazan je u Tabela 2. Izvođenje radova na pojedinim potprojektima se preklapa.

Glavne aktivnosti koje će se sprovoditi tokom faze izgradnje tipične su za ovu vrstu projekata i uključuju:

- Rušenje postojećih objekata/infrastrukture;
- Zemljane radove (iskopavanje, transport i skladištenje zemljišta);
- Rukovanje i skladištenje agregata i drugog građevinskog materijala na lokaciji;
- Transport teške mehanizacije i građevinskog materijala na lokaciju i sa lokacije;
- Postavljanje drenažnog sistema na gradilištu/upravljanje atmosferskim otpadnim vodama;
- Stvaranje i upravljanje opasnim i neopasnim otpadom;
- Izgradnja temelja i konstrukcija;
- Demontaža pomoćnih objekata (vazdušna i kopnena strana) i sanacija skladišta nakon završetka izgradnje.

Glavni izvođač radova (za projektovanje, nabavku i izgradnju) je VINCI-TERNA JV (eng. Engineering, Procurement and Construction, EPC). Trenutno je predviđeno angažovanje oko 1.000 radnika tokom izgradnje, a do kraja izvođenja Projekta moguće je da će taj broj biti povećan na 1.800 radnika. Na lokaciji Projekta neće biti smeštaja za radnike.

2.3.2. Faza rada

Kao što je već spomenuto, glavni cilj Projekta je proširenje kapaciteta (vazdušnog saobraćaja i prometa putnika). U Tabela 3 predstavljeni su podaci o realizovanom avio-saobraćaju i broju putnika u 2018. i 2019. godini, kao i projekcije do 2025. godine u smislu očekivanog porasta. U 2025. godini očekuje se povećanje broja putnika za 34 % i avio-operacija za 18 % u odnosu na 2018. godinu.

Tabela 3 Projekcija avio-operacija i broja putnika do 2025. godine

Godina	Broj operacija poletanja i sletanja	Broj putnika	Ostvareno/Procenjeno
2018.	67.460	5.641.105	Ostvareno
2019.	70.365	6.159.000	
2020.	71.231	6.276.485	Procenjeno
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. Politika kompanije i pravni okvir

Kompanija VINCI Airports SAS posvećena je upravljanju poslovnim aktivnostima sa ciljem smanjenja uticaja i rizika po životnu sredinu i socijalna pitanja. Politika zaštite životne sredine VINCI (AirPact policy, 2015) obuhvata osnovne ciljeve na nivou kompanije koji se odnose na smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte, potrošnju energije, zaštitu biodiverziteta, sprečavanje zagađenja, smanjenje potrošnje prirodnih resursa, sistem upravljanja životnom sredinom, upravljanje bukom i otpadom. Projekat će biti realizovan u skladu sa važećim zakonima, podzakonskim aktima i standardima Republike Srbije u oblasti zaštite životne sredine i socijalnih pitanja.

Pored toga Projekat će biti realizovan u skladu sa zahtevima Međunarodnih finansijskih institucija, i to:

- Standardima učinka Međunarodne finansijske korporacije za održivu životnu sredinu i socijalna pitanja (2012) i
- Zahtevima za realizaciju Evropske banke za obnovu i razvoj – Politika zaštite životne sredine i socijalnih pitanja (2019).

2.5. Zaštitne zone Aerodroma Beograd

2.5.1. Plan detaljne regulacije

Ključni dokument koji je na više načina imao uticaja na izradu Studije o proceni uticaja na životnu sredinu i socijalna pitanja je Plan detaljne regulacije (PDR) za aerodrom i područje koje ga okružuje. Obavezna izrada PDR-a proistekla je iz srpskog zakonodavstva, a njegov cilj je da definiše svrhu, kapacitet i sadržaj aerodromskog kompleksa koji bi odgovarali razvojnim potrebama aerodroma, da definiše javni interes, stvori mogućnosti za planiranje i obezbedi kapacitete za tehničku infrastrukturu za planiranu izgradnju, kao i da definiše zaštitnu zonu aerodroma. Važno je napomenuti da je PDR dokument izrađen od strane nadležnog lokalnog organa i da je on odgovoran za njegovo donošenje i implementaciju. Dokument je izradilo javno urbanističko preuzeće Urbanistički zavod Beograda, koje je osnovano od strane Skupština grada Beograda. Nakon sprovedene prezentacije i konsultacija sa zainteresovanom javnošću, u skladu sa lokalnim zakonodavstvom, Skupština grada Beograda je usvojila PDR.

Deo PDR-a obuhvata sadašnji kompleks aerodroma i njegov budući razvoj i to se odnosi na površinu od oko 390 ha. Ovaj deo PDR baziran je na ulaznim podacima iz master plana BA, koji je izrađen od strane BA i odobren od strane Vlade Republike Srbije 11. 7. 2019. godine. Drugi delovi PDR-a (dodatnih 1.480 ha), uključujući i izgradnju nove piste planirane posle 2043. godine, izrađeni su na osnovu drugih lokalnih planova razvoja nadležnih državnih organa i nisu obuhvaćeni Projektom.

Ključna informacija za razumevanje uticaja projekta na lokalne zajednice je način na koji PDR određuje i definiše zaštitne zone aerodroma i kako će to uticati na objekte koji se nalaze u blizini aerodroma. PDR ističe da je u proteklih nekoliko decenija na (prethodno) poljoprivrednom zemljištu oko aerodroma, uključujući i prostor u nastavku piste, izgrađen veliki broj, uglavnom stambenih, nelegalnih objekata (izgrađenih bez dozvole). Ovi objekti nalaze se u jednoj od dve zone definisane PDR-om – zelenoj i žutoj (Slika 4). Zelena zona predstavlja zaštitni pojas aerodroma, u kome ne bi smeli da se nalaze bio kakvi objekti kako bi se obezbedilo nesmetano obavljanje vazdušnog saobraćaja. Ovaj zaštitni pojas je definisan PDR-om na osnovu podataka dobijenih od strane Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije. Žuta zona je područje spontane izgradnje u kojoj objekti koji nisu već legalizovani mogu da se legalizuju retroaktivno, pod uslovom da ispunjavaju opšte zahteve za legalizaciju i dobiju odobrenje i potvrdu od Direktorata civilnog vazduhoplovstva da ne ugrožavaju bezbednost vazduhoplova. Izgradnja novih objekata nije dozvoljena u žutoj zoni.

Prema mapama iz PDR-a, u zelenoj zoni južno od postojeće piste nalazi se 54 objekta, i dodatnih 17 severno od piste, gde ne bi trebalo da postoje bilo kakvi objekti. Tokom razgovora sa predsednikom opštine Surčin i stanovnicima naselja Novi Surčin, utvrđeno je da takvih objekata ima više, jer su izgrađeni nakon što su pripremljene mape koje su korišćene za izradu PDR-a.

U Novom Surčinu, koji se nalazi južno od piste, sproveden je popis objekata i ljudi koji tamo žive i na osnovu njega je utvrđeno da u tom području postoje 42 dodatna objekta. Ovaj broj, uz 54 objekta već predstavljenih u PDR-u, pokazuje da će najmanje 96 objekata biti ugroženo. Takođe, u Novom Surčinu postoji značajan broj lokacija na kojima je izgradnja novih objekata već započeta ili je njihova izgradnja planirana.

U razgovoru sa predsednikom opštine Surčin, on je izjavio da je opština zadovoljna činjenicom da novi PDR pruža osnovu za legalizaciju najmanje 1.600 objekata, koji ranije nisu mogli da podnesu zahtev za legalizaciju, jer su se nalazili u okviru zaštitne zone aerodroma. Međutim, opština, takođe, veruje da bi mogućnost legalizacije objekata, koji se nalaze u novo definisanoj zelenoj zoni PDR (zaštitni pojas aerodroma), trebalo dodatno ispitati, uzimajući u obzir nedavni tehnološki napredak i trenutne zahteve za bezbednost vazduhoplovnih operacija. Predsednik je zatražio pomoć od BA da tu inicijativu podrži kod Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije, čija je obaveza da utvrdi zahteve za bezbednost vazduhoplovnih operacija, kao i kod davaoca koncesije, tj. Vlade Republike Srbije da se preispita zaštitna zona aerodroma i utvrdi da li dodatne građevine mogu da ispune uslove za legalizaciju, pod uslovom da ne ugrožavaju bezbednost vazduhoplovnih operacija.

2.5.2. Procena rizika od pada aviona

Iako nije u zakonskoj obavezi, ali u skladu sa dobrom industrijskom praksom, Aerodrom Beograd je naručio izradu Studije o proceni trenutnih i budućih rizika za treće strane povezanih sa mogućim padovima aviona u blizini Aerodroma Beograd, u cilju obezbeđivanja da ti rizici budu svedeni na prihvatljiv nivo (Procena javne zaštitne zone za Aerodrom Beograd, 13. 3. 2020, Atkins Limited).

Studija je zasnovana na pristupu koji je prihvaćen u Velikoj Britaniji gde su zaštitne zone definisane kao: „Površine zemljišta na završetku piste na najprometnijim aerodromima, na kojima je zabranjena gradnja sa ciljem da se kontroliše broj ljudi na tlu koji bi mogli da poginu ili budu povređeni u slučaju avionske nesreće prilikom operacija poletanja ili sletanja aviona“. Osnovni cilj politike, kojom se definišu ograničenja izgradnje u blizini civilnih aerodroma, je da ne bude povećanja broja ljudi koji žive, rade ili se okupljaju u zaštitnim zonama i da se vremenom taj broj smanjuje u skladu sa okolnostima.

Zaštitna zona BA, u kojoj bi, prema studiji, trebalo kontrolisati dalji razvoj obuhvata delove naselja Surčin i Novi Beograd. Na jugoistočnom delu poletno-sletne staze, granice ove zone su u skladu sa granicama žute zone definisane PDR, u kojoj nije dozvoljena izgradnja novih objekata. Međutim, na severozapadnom kraju poletno-sletne staze, granice ove zone obuhvataju područja u kojima je prema PDR omogućen razvoj budućih komercijalnih aktivnosti, koje, ako se realizuju, neće biti u skladu sa dobrom industrijskom praksom.

Kao što je prethodno spomenuto, ova studija je pripremljena u skladu sa međunarodno priznatom dobrom industrijskom praksom, a ne kao odgovor na lokalno zakonodavstvo, zbog čega njeni rezultati nisu pravno obavezujući. Takođe, studija je izrađena nakon donošenja PDR i nije mogla da ima bilo kakav uticaj na njega. Međutim, njeni rezultati mogu da se koriste

kao smernica za poboljšanje budućeg planiranja korišćenja zemljišta na lokacijama oko BA, posebno u vezi sa realizacijom budućih komercijalnih aktivnosti na severozapadnom delu poletno-sletne staze.

3. Početno stanje životne sredine i socijalnih pitanja

U ovom poglavlju ukratko su prikazane informacije o stanju životne sredine i socijalnih pitanja pre početka funkcionisanja Projekta na lokacijama gde se očekuju uticaji. Ove informacije su veoma značajne jer se koriste za određivanje parametara na osnovu kojih se mogu utvrditi štetni uticaji Projekta na životnu sredinu i socijalna pitanja, kao i za određivanje mera za smanjenje i sprečavanje uticaja.

3.1. Početno stanje životne sredine

3.1.1. Korišćenje zemljišta

Aerodrom je, uglavnom, okružen poljoprivrednim zemljištem koje se sastoji od velikih polja na kojima su zasađene sezonske žitarice. Aerodrom se nalazi na sadašnjoj lokaciji od 1960. godine. Područje oko aerodroma se u poslednjem veku koristi za intenzivne poljoprivredne aktivnosti.

U svrhu razvoja Projekta, usvojen je Plan detaljne regulacije (PDR) za kompleks aerodroma („Sl. list grada Beograda“, br. 36/2020), kojim se bliže uređuje korišćenje zemljišta na lokaciji aerodroma i šireg područja, definiše javni interes, stvaraju mogućnosti za planiranje i obezbeđenje kapaciteta za tehničku infrastrukturu za planiranu izgradnju i definiše zaštitna zona aerodroma. Generalno, korišćenje zemljišta podeljeno je na oblasti trgovine, male privrede, komercijalne sadržaje, javne saobraćajne površine, i stambene zgrade u zaštićenim zonama.

3.1.2. Kvalitet vazduha

Monitoring kvaliteta vazduha vršen je tokom 2019. godine u blizini naselja Radiofar i Sučin, dobijeni rezultati ukazuju da nema prekoračenja propisanih graničnih vrednosti zagađujućih materija.

3.1.3. Buka i vibracije

Najznačajniji izvori buke i vibracija koji potiču od avio-operacija su tokom ciklusa sletanja i poletanja aviona, kao i rad opreme i vozila za zemaljske operacije. U 2018. godini kompanija ENVISA iz Francuske uradila je modelovanje postojećeg stanja uticaja buke na životnu sredinu, kao i planiranog proširenja kapaciteta aerodroma. Prema rezultatima modela u 2016. godini 999 stanovnika u 341 domaćinstvu bilo je izloženo povećanim nivoima buke u životnoj sredini između 65 i 74 dB, dok je 34.000 ljudi bilo pod uticajem buke veće od 55 dB.

3.1.4. Kvalitet zemljišta i podzemnih voda

Uzorkovanje i ispitivanje kvaliteta zemljišta i podzemnih voda izvršeno je u januaru i junu 2019. godine. Rezultati pokazuju da nije došlo do prekoračenja propisanih remedijacionih vrednosti zagađujućih materija.

3.1.5. Kvalitet površinskih voda

Najbliži prirodni vodotok je reka Sava, koja se nalazi na oko 4 km jugoistočno od postojeće poletno-sletne staze. Najbliži veštački vodotok je melioracioni kanal Galovica, koji se nalazi na oko 2,5 km južno od lokacije Projekta. Trenutno se atmosferske otpadne vode sa kompleksa aerodroma ispuštaju u kanal Galovica koji se uliva u reku Savu. Za sakupljanje i prečišćavanje atmosferskih otpadnih voda biće postavljeni drenažni kanali za odvod atmosferskih otpadnih voda sa separatorom masti i ulja. Takođe, biće izgrađeno postrojenje za prečišćavanje otpadnih voda u kome će se vršiti prečišćavanje otpadnih voda iz vazduhoplova i sanitarnih otpadnih voda iz objekata u okviru kompleksa BA. Na ovaj način, trenutno povišene koncentracije ugljovodonika i koliformnih bakterija biće ispod propisanih graničnih vrednosti. Pored toga, BA trenutno vrši identifikaciju svih tokova otpadnih voda (snimanje podzemnih instalacija) tako da su svi tokovi obračunati i podvrgnuti odgovarajućem tretmanu.

Uzorkovanje i ispitivanje kvaliteta površinskih voda na kanalu Galovica izvršeno je u januaru 2020. godine. Rezultati monitoringa pokazuju da su koncentracije izmerenih parametara ispunjavale propisane vrednosti za klasu II² kvaliteta voda (propisana klasa za reku Savu), osim vrednosti za električnu provodljivost.

3.1.6. Biodiverzitet

Najbliže zaštićeno prirodno dobro je rezervat prirode na reci Dunav Veliko ratno ostrvo, zaštićeno područje za ptice i močvare koje se nalazi na 10 km severoistočno od aerodroma. Zaštićena staništa vodenih ptica i gljiva nalaze se na Adi Ciganliji oko 6 km jugoistočno, zaštićeno stanište Veliko blato je na oko 15 km severoistočno i Specijalni rezervat prirode Obedska bara na oko 26 km zapadno od Projekta.

Ne postoje zaštićeni i registrovani prirodni resursi, ugrožene biljne i životinjske vrste, kao ni područja sa visokokvalitetnim biološkim resursima koja mogu biti pogođena radom aerodroma.

Vegetacija unutar i u blizini aerodroma je retka i izolovana zbog korišćenja područja za poljoprivrednu proizvodnju i infrastrukturu aerodroma. Unutar lokacije aerodroma elementi vegetacije jedva da su prisutni, dok je područje van granica aerodroma uglavnom zauzeto

² Voda prirodnog kvaliteta koji odgovara II klasi može da se koristi za plivanje i rekreaciju, sportove na vodi, uzgoj određenih vrsta riba, a nakon obrade konvecionalnim metodama (koagulacija, filtracija, dezinfekcija itd.) može se koristiti za piće ili u prehrambenoj industriji.

poljoprivrednim kulturama. Može se zaključiti da je područje BA potpuno homogeno i siromašno vegetacijom.

Što se tiče faune, procenjuje se da je oko 210 vrsta ptica stalno ili povremeno prisutno u široj zoni aerodroma (radijus 13 km), dok je 113 vrsta prisutno u užoj zoni (radijus 7 km), od kojih 24 vrste pripadaju grupi zaštićenih vrsta, dok ostalih 89 pripada grupi strogo zaštićenih vrsta.

Užu i širu zonu aerodroma čini oko 65 vrsta sisara. Najčešće prisutni su glodari (Rodentia) sa 22 vrste, slepi miševi (Chiroptera) sa 19 vrsta i divlje životinje (Carnivora) sa 11 vrsta.

3.2. Početni socio-ekonomski uslovi

3.2.1. Metodologija prikupljanja informacija i ograničenja

Informacije o početnom stanju za potrebe procene uticaja na socijalna pitanja prikupljene su iz različitih javno dostupnih dokumenata, naročito iz poslednjeg popisa stanovništva u Republici Srbiji sprovedenog 2011. godine, kao iz skorijih studija sprovedenih od strane Republičkog zavoda za statistiku Srbije.

Sastanci sa različitim zainteresovanim stranama održani su tokom izrade ESIA, uprkos nekim ograničenjima koje je bilo potrebno prevazići tokom tog procesa. Rad na proceni uticaja na socijalna pitanja započeo je još početkom marta 2019. godine, ali je ključni događaj koji je trebalo da se desi pre bilo kakvih sastanaka sa zainteresovanim stranama, objavljivanje nacrti i konsultacije oko PDR-a, bio odložen. Kao što je objašnjeno u poglavlju 2.5.1 rezimea, PDR dokument koji je izrađen u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom, odgovornost je gradske vlasti Beograda, a ne BA, i obuhvata mnogo šire područje od granica postojećeg aerodroma. Shodno tome, procesom objavljivanja PDR upravljale su nadležni organi, dok aktivnosti učešća zainteresovanih strana na Projektu nije bilo. Ipak, povratne informacije od zainteresovanih strana o PDR, koje su se odnosile na Projekat, korišćene su prilikom izrade ESIA.

Proces objavljivanja PDR konačno je završen u februaru 2020. godine, ali je ubrzo posle toga pandemija COVID 19 sprečila sva okupljanja. Uprkos tome, Aerodrom Beograd je sa konsultantima za socijalna pitanja nastavio kontakte sa zainteresovanim stranama kada god su okolnosti to dozvoljavale, u skladu sa propisanim merama prevencije COVID 19. Više informacija o sastancima predstavljeno je u poglavlju 5 ovog dokumenta.

3.2.2. Područje studije

Primarno područje procene uticaja obuhvata sve uticaje Projekta na lokalne resurse i receptore, što i jeste fokus procene uticaja. Primarno područje Obuhvata projektne oblasti (Aerodrom Beograd) koja se nalazi u severoistočnom delu opštine Surčin. Ono, takođe, obuhvata obližnje mesne zajednice oko projektne oblasti - Radiofar (najbliži stambeni objekti se nalaze 300 m severno od piste) i Novi Surčin (najbliži stambeni objekti su na 400 m južno

od piste) i obe teritorijalno pripadaju opštini Surčin, kao i Ledine (najbliži stambeni objekti su na 800 m jugoistočno od piste), koje teritorijalno pripadaju opštini Novi Beograd (Slika 3 i Slika 4).

Sekundarno područje uticaja razmatra obimnije uticaje na ekonomiju i infrastrukturu, na širem regionalnom nivou. Ovo područje obuhvata teritoriju grada Beograda. Tercijarno područje uticaja odnosi se na uticaje Projekta na nacionalnom nivou.



Slika 3 Mesne zajednice unutar granica opština Surčin i Novi Beograd
(Izvor: LINK 011)



Slika 4 Zelena i žuta zona PDR-a, u okviru tri naselja koja okružuju Aerodrom Beograd (Izvor: LINK 011)

3.2.3. Opšti lokalni kontekst

BA nalazi se u opštini Surčin, koja je deo grada Beograda, na oko 19 km od centra grada i okružen je mesnim zajednicama Novi Surčin i Radiofar, koje obe teritorijalno pripadaju opštini Surčin, i mesnom zajednicom Ledine koja pripada opštini Novi Beograd.

Opštine Surčin i Novi Beograd su dve od ukupno 17 opština u gradu Beogradu. Novi Beograd je jedna od deset centralnih, urbanih opština, dok je Surčin je jedna od tri ruralne opštine, gde je gustina naseljenosti manja od 150 stanovnika po km². Novi Beograd je najveća beogradska opština sa preko 200.000 stanovnika, dok Surčin ima četiri puta manje stanovnika (46.000). Surčin je najmlađa beogradska opština, osnovana 2004. godine kada je izdvojena iz opštine Zemun i u skladu sa svojim ruralnim karakterom, delimično se odlikuje poljoprivrednim aktivnostima. Suprotno tome, Novi Beograd je urbana gradska sredina koju karakterišu visoko kvalifikovani ljudski resursi, dobra infrastruktura i dostupno građevinsko zemljište, što privlači nove investicije i utiče da se ova opština razvija u poslovni i finansijski centar Beograda, ali i regiona.

Naselje **Ledine** osnovano je 60-ih godina prošlog veka, nakon preseljenja stanovnika iz bespravno izgrađenog naselja u starom delu Beograda, kada se grad pripremao za organizaciju prve konferencije Pokreta nesvrstanih zemalja. Prema nekim izvorima, u to vreme nova lokacija za preseljenje bila je dobro pripremljena odgovarajućom infrastrukturom, međutim, tokom godina, naselje je raslo na neplaniran i nekontrolisan način, što nije bilo praćeno adekvatnom infrastrukturom. Prvi (stari) deo naselja nalazi se na desnoj strani puta koji povezuje Surčin i Beograd, što je na suprotnoj strani od aerodroma. Vremenom se naselje razvijalo i sa druge strane puta, prema aerodromu, gde su kuće boljeg kvaliteta, ali se uočava ozbiljan nedostatak infrastrukture.

Naselje **Radiofar** osnovano je tokom 70-ih godina prošlog veka i u početku je predstavljalo isključivo vikend naselje. Kako se grad Beograd razvijao i sa prilivom izbeglih lica iz Hrvatske i Bosne i Hercegovine tokom 90-ih, u naselje su počeli trajno da se doseljavaju stanovnici koji su ili kupovali postojeće kuće ili počinjali da zidaju nove. Većina problema sa kojima se naselje suočava odnosi se na nedostatak infrastrukture i otežan pristup naselju kome se može prići samo sa auto puta E-70.

Novi Surčin predstavlja mešavinu domaćinstava izbeglih lica iz Hrvatske i Bosne i Hercegovine, i njihovih potomaka, interno raseljenih lica sa Kosova i Metohije i pripadnika lokalnog stanovništva. Tokom 90-ih, ljudi koji su morali da napuste svoje domove u drugim delovima Jugoslavije, naselili su ove lokacije gde je zemljište u to vreme moglo da se kupi po relativno niskim cenama i počeli da grade svoje domove, najčešće bez dozvole. Od tada se kvalitet kuća poboljšao i mnogi su podneli zahtev za legalizaciju (i neke su već legalizovane), a izgradnja novih kuća, pa čak i manjih stambenih zgrada, je nastavljena. Međutim, problem infrastrukture i dalje postoji, što se mora poboljšati kako bi se stvorili bolji životni uslovi za sve.

Ukupan broj stanovnika tri mesne zajednice u blizini Aerodroma Beograd, Novi Surčin, Radiofar i Ledine iznosi oko 15.000.

4. Opis mogućih značajnih uticaja Projekta na životnu sredinu i socijalna pitanja i opis mera sprečavanja i smanjenja uticaja

4.1. Metodologija

Procena uticaja vršena je na osnovu opšte prihvaćene metodologije koja obuhvata identifikaciju uticaja, njihovu procenu, definisanje mera za sprečavanje i smanjenje mogućih štetnih uticaja i procenu rezidualnih uticaja nakon primene mera.

Identifikacija i procena mogućih štetnih uticaja Projekta izvršena je na osnovu sledećih analiza:

- Početnog stanja činilaca životne sredine i socijalnih pitanja ,
- Planiranih projektnih aktivnosti koje predstavljaju izvor uticaja,
- Zabrinutosti i očekivanja u vezi sa Projektom koje je izrazila zainteresovana javnost.

Za svaki identifikovan uticaj predložene su mere za ublažavanje, smanjenje i upravljanje mogućim štetnim uticajima ili mere podsticanja za povećanje pozitivnih uticaja. Predložene mere biće obuhvaćene planovima upravljanja životnom sredinom i socijalnim pitanjima tokom faze izgradnje i rada projekta.

Procena uticaja obuhvatila je sledeće činioce životne sredine i socijalnih pitanja:

- Kvalitet vazduha,
- Buka i vibracije,
- Kvalitet zemljišta,
- Vodni resursi,
- Upravljanje otpadom,
- Efikasnost resursa,
- Biodiverzitet,
- Kulturno nasleđe,
- Bezbednost i zdravlje na radu,
- Transport i upravljanje saobraćajem,
- Korišćenje zemljišta,
- Prilike za zapošljavanje,
- Izvori prihoda,
- Zdravlje, bezbednost i zaštita lokalnog stanovništva i
- Infrastruktura.

U rezimeu predstavljeni su samo mogući značajni štetni uticaji i pojedine predložene mere za njihovo smanjenje i ublažavanje.

4.2. Faza izgradnje

Tokom faze izgradnje identifikovani su sledeći značajni štetni uticaji na životnu sredinu i socijalna pitanja.

4.2.1. Kvalitet vazduha

Tokom faze izgradnje značajni štetni uticaji na kvalitet vazduha koji potiču od rada građevinske opreme i saobraćaja su:

- Izduvni gasovi NO_x, CO, CO₂, VOC, SO_x i PM;
- Fugitivne emisije prašine koje potiču od zemljanih radova, izloženosti vetru zemljanih iskopa, kao i od saobraćaja po neasfaltiranim putevima.

Kako bi se smanjio uticaj Projekta na kvalitet vazduha potrebno je preduzeti sledeće mere:

- Izraditi i primenjivati Plan upravljanja zaštitom životne sredine i socijalnim pitanjima tokom izgradnje;
- Vršiti redovno održavanje građevinske opreme u skladu sa standardima;
- Postaviti ograničenje brzine kretanja vozila;
- Po potrebi, tokom izvođenja građevinskih radova, vršiti prskanje vodom kako bi se sprečilo podizanje prašine;
- Korisiti kamione sa pokrivanjem i
- Sprovoditi dnevno vizuelno praćenje pojave emisije prašine kako bi se osiguralo poštovanje mera ili primenile nove mere za ublažavanje uticaja.

4.2.2. Buka i vibracije

Tokom izgradnje glavni uticaji na buku u životnoj sredini javljaju se usled rada vozila, mašina i druge opreme koja se koristi za izvođenje građevinskih radova koji mogu dovesti do povećanja, već prisutnih, nivoa buke i vibracija.

Mere koje bi trebalo preduzeti u cilju smanjenja nivoa buke obuhvataju:

- Redovno održavanje građevinske opreme u skladu sa uputstvom proizvođača;
- Koristiti uređaje za smanjenje nivoa buke, kao što su privremene barijere ili usmerivači buke (gde je to primenljivo) prema osetljivim receptorima;
- Ograničiti radne sate za određenu opremu ili aktivnosti, posebno za mobilne izvore buke koji prolaze kroz naseljena područja;
- Sprovoditi monitoring buke kada se građevinski aktivnosti realizuju u blizini osetljivih receptora.

4.2.3. Kvalitet zemljišta i podzemnih voda

Aktivnosti kao što su zemljani radovi, skladištenje i rukovanje gorivom i hemikalijama, upravljanje opasnim otpadom može dovesti do:

- Uklanjanje površinskog sloja zemljišta,

- Degradaciju zemljišta erozijom i
- Potencijalno zagađivanje zemljišta i podzemnih voda usled akcidentnih izlivanja goriva, hemikalija ili opasnog otpada sa skladišta i nepravilno rukovanje ili neispravan rad građevinskih mašina;

Za ublažavanje navedenih uticaja, Projekat bi trebalo da primenjuje sledeće mere:

- Pravovremeno i pažljivo ukloniti i skladištiti površinski sloj zemlje i ponovo je koristiti za sanaciju gradilišta;
- Obezbediti adekvatne drenažne sisteme kako bi se umanjila i kontrolisala infiltracija vode;
- Obezbediti odgovarajuća skladišta za hemikalije, gorivo i opasan otpad sa vodonepropusnom podlogom;
- Obezbediti komplete za saniranje izlivanja na područjima povećanim rizikom i
- Voditi računa da su rezervoari za skladištenje obezbeđeni duplim zaštitnim zidovima i oblogama i podvrgavati ih redovnim tehničkim pregledima.

4.2.4. Upravljanje otpadom

Tokom građevinskih radova stvaraće se opasan i neopasan otpad. Nepravilno upravljanje otpadom može dovesti do:

- Pogoršanja kvaliteta podzemnih i površinskih voda usled nepravilnog skladištenja;
- Uticaja na lokalnu zajednicu u smislu uznemiravanja izazvana povećanim brojem vozila;
- Uticaja na zdravlje zaposlenih kao rezultat nepravilnog rukovanja, skladištenja i odlaganja otpada;
- Uticaja na kvalitet vazduha.

Da bi se sprečili uticaji koji mogu nastati nepravilnim upravljanjem otpadom, Projekat će:

- Izvršiti obuku zaposlenih o upravljanju otpadom;
- Obezbediti adekvatno skladištenje svih vrsta otpada u skladu sa odgovarajućim propisima. Skladište opasnog otpada biće ograđeno, natkriveno, obezbeđeno sa vodonepropusnom podlogom i sekundarnom zaštitom za tečan neopasan otpad;
- Otpad predavati samo ovlašćenom operateru za upravljanje otpadom na dalji tretman ili odlaganje;
- Izbegavati odlaganje u objektima koji ne ispunjavaju kriterijume utvrđene odgovarajućim propisima i
- Transport opada treba vršiti u zatvorenim vozilima kako bi se sprečilo izlivanje i prosipanje po putu.

Navedena lista mera biće primenljiva i za fazu rada Projekta.

4.2.5. Bezbednost i zdravlje na radu (BZR)

Opasnosti po bezbednost i zdravlje na radu (BZR) su tipične za ovu vrstu građevinskih radova. Aktivnosti povezane sa građevinskom opremom i radom teških vozila, rukovanjem i skladištenjem otpada, rad na visini, saobraćaj, skladištenje i upotreba goriva mogu imati uticaj na zdravlje radnika ili mogu dovesti do povreda ili čak smrtnih ishoda.

U cilju smanjenja rizika po život i zdravlje zaposlenih Projekat treba da preduzme sledeće mere:

- Izraditi i primeniti plan upravljanja bezbednosti i zdravlja na radu;
- Obezbediti odgovarajuću ličnu zaštitnu opremu;
- Uraditi procenu rizika za svako radno mesto;
- Sprovesti BZR obuke i po potrebi ih ponavljati;
- Poštovati saobraćajne propise;
- Sprovesti odgovarajuće održavanje prostora i higijenu;
- Primeniti dodatne mere zaštite za upravljanje otpadom koji sadrži azbest, kao i za rukovanje drugim opasnim materijalima.

4.2.6. Upotreba zemljišta

Većina projektnih komponenti sprovodi se na zemljištu koje se nalazi unutar granica aerodromskog kompleksa i prethodno je bilo nekorišćeno ili su na njemu bili objekti koji će biti renovirani kao deo Projekta. Osim toga, oko 62 ha zemljišta koje je aerodrom prethodno pribavio, ali koje nije bilo ograđeno i bilo je svima pristupačno, više neće biti dostupno za korišćenje.

BA planira da zbog daljeg razvoja obezbedi dodatno zemljište do 2027. godine. Ovo zemljište će biti pribavljeno od strane države, kroz eksproprijaciju. Planirano je da se otkupi maksimalno 34 ha, koje se trenutno koristi za poljoprivredu. Na ovim parcelama nema objekata ili druge infrastrukture. Aerodrom Beograd će krajem 2024. godine izraditi Plan pribavljanja zemljišta i kompenzacije, kako bi se pribavljanje zemljišta i svi mogući gubici prihoda vezani za taj postupak, rešili na način kako to zahtevaju međunarodne finansijskih institucija.

4.2.7. Prilike za zapošljavanje i nabavka

Potrebna radna snaga tokom faze izgradnje angažuje se lokalno na teritoriji grada Beograda, na državnom i međunarodnom nivou.

U vreme izrade ove Studije, započeti su radovi na sedam od ukupno 17 potprojekata. Glavni izvođač radova (za projektovanje, nabavku i izgradnju) zapošljava 188 osoba, od kojih je 31 žena (oko 16 %) uključujući 29 stranaca i 159 državljana Srbije, od kojih je 132 nastanjeno u Beogradu (uključujući i strance), a 56 ima prebivalište u drugim delovima Srbije. Od onih koji su nastanjeni u Beogradu, 29 osoba ima prebivalište u opštini Novi Beograd, a 15 u Surčinu. Ostali imaju prebivalište u drugim beogradskim opštinama.

Osim radnika glavnog izvođača radova, na terenu je i dodatnih 810 radnika od kojih je 39 žena (oko 5 %) angažovanih od strane podizvođača. Žene su zaposlene kao kancelarijsko osoblje (28), osoblje za održavanje higijene (9) i kao radnice na terenu (2). Od 810 zaposlenih 320 je nastanjeno u Beogradu od kojih 40 osoba ima prebivalište u opštini Novi Beograd, a 20 u opštini Surčin. Ostali imaju prebivalište u drugim delovima Srbije i nema stranih radnika. Prema trenutnim procenama glavnog izvođača radova očekuje se da će biti angažovano dodatnih 100 radnika tokom perioda najvećih građevinskih radova, što će ukupan broj radnika povećati na 900.

Otvoriće se i neke dodatne mogućnosti indirektnog zapošljavanja kroz lanac nabavki potrebnih za sprovođenje Projekta (dobara i usluga), a očekuje se i povećani broj angažovanih radnika koji inače ne žive u blizini projektnog područja (prodavnice, kafei). Ukupno gledano, uticaji kratkotrajnog zapošljavanja i nabavki mogu se smatrati zanemarljivim na nivou Beograda i cele Srbije, međutim, oni će biti značajni za one koji budu zaposleni i njihove porodice.

Kako bi se maksimalno povećala korist za lokalno stanovništvo, BA i njegovi podizvođači imaju nameru da podstiču lokalno zapošljavanje i nabavku dobara i usluga na lokalnu, kada god je to moguće. Zapošljavanje će biti transparentno i pravično, uz poštovanje međunarodnih standarda i lokalnog zakonodavstva.

4.2.8. Izvori prihoda

Sva zemlja koja ne pripada BA, a koja tokom radova bude oštećena na bilo koji način, biće vraćena u prvobitno stanje od strane izvođača radova. Osim toga, ukoliko bude nastala šteta na drugoj imovini ili usevima, vlasnici će biti obeštećeni, u punoj zamenskoj vrednosti. Žalbe se mogu podneti kroz proceduru upravljanja žalbama i Aerodrom Beograd će na njih odgovoriti.

Poslovni subjekti koji obavljaju delatnost na aerodromu pretrpeće određene uticaje tokom radova na rekonstrukciji zgrade terminala. Neki od njih će morati privremeno da budu preseljeni u drugi deo zgrade terminala ili će morati da smanje svoje kapacitete zbog ograničenog prostora tokom izvođenja radova. Ove privremene izmene, uz prateću buku zbog radova, mogu imati uticaja na poslovne aktivnosti, a samim tim i prihode, kako vlasnika ovih poslovnih subjekata, tako i njihovih zaposlenih. BA će izraditi Plan ponovnog uspostavljanja izvora prihoda, kako bi se utvrdili i obradili svi eventualni gubici izvora prihoda, u skladu sa zahtevima međunarodnih finansijskih institucija.

4.3. Faza rada

Tokom faze rada Projekta identifikovani su sledeći mogući značajni uticaji na životnu sredinu i socijalna pitanja.

4.3.1. Kvalitet vazduha

Tokom rada aerodroma glavni uticaji na kvalitet vazduha su:

- Emisije zagađujućih materija od procesa sagorevanja goriva tokom operacija poletanja i sletanja vazduhoplova, zemaljskih operacija (dizel agregati), kao i zemaljskih servisnih vozila (transport i održavanje);
- Emisije od sagorevanja prirodnog gasa u kotlarnici;
- Pojava neprijatnih mirisa iz PPOV linije za tretman mulja i skladišta koji mogu da ometaju zaposlene i korisnike aerodromskih usluga i
- Emisije u vazduh iz PPOV.

Predložene mere su:

- Optimizovati infrastrukturu za rad zemaljskog saobraćaja i servisnih vozila kako bi se smanjilo kretanje i emisije u vazduh;
- Smanjiti vreme provedeno u „praznom hodu“ motora aviona;
- Uvesti proceduru za operacije poletanja i sletanja kojom će se smanjiti emisije u vazduh;
- Optimizovati rad kotlarnice na prirodni gas kako bi se smanjile potencijalne emisije u vazduh;
- Obezbediti odgovarajuće pokrivanje/ventilaciju jedinice za predtretman PPOV i skladišta za mulj;
- Obezbediti odgovarajuće odražavanje procesne opreme (u skladu sa uputstvom proizvođača).

4.3.2. Buka i vibracije

Najznačajniji izvori buke i vibracija koji potiču od avio-operacija su: tokom ciklusa sletanja i poletanja aviona, praćena opremom za kopnene operacije uključujući i rulanje aviona; rad vozila za kopnene operacije (npr. putnički autobusi, cisterne, tegljači za avione, traktori za avione i prtljag i teretna kolica); pomoćne jedinice aviona; i aktivnosti testiranja avionskih motora na aerodromu i aktivnosti održavanja aviona. Rad opreme u kotlarnici u značajno manjoj meri doprinosi povećanju nivoa buke.

Pojedine predložene mere za smanjenje navedenih uticaja su:

- Pokrenuti sprovođenje Sistema upravljanja bukom, uključujući međunarodno prepoznati uravnoteženi pristup za upravljanje i kontrolu buke koji je razvila Međunarodna organizacija za civilno vazduhoplovstvo (eng. International Civil Aviation Organization, „ICAO“);
- Proveriti rute sletanja i poletanja;

- Proveriti zone kretanja aviona i uvesti metode za preciznije praćenje i kontrolu letenja;
- Aktivno učešće koncesionara sa Direktoratom civilnog vazduhoplovstva (eng. Civil Aviation Directorate, CAD)i relevantnim nadležnim organima Republike Srbije u procesima razvoja prvog okvira za razvoj i sprovođenje akcionog plana postavljanja zvučnih barijera za pogođena domaćinstva;
- Uspostaviti saradnju sa nadležnim organima za pokretanje i izradu Strateške karte buke za aerodrom;
- Osnovati Savetodavni odbor za zaštitu životne sredine (eng. Environmental Advisory Committee, „EAC“) koji će uspostaviti saradnju sa zainteresovanim javnim i privatnim sektorom koja obuhvata i uticaj buke sa aerodroma;
- Primentiti zaštitne ekrane i barijere u slučaju da povišeni nivo buke potiče od vazdušnih i zemaljskih operacija;
- Sva servisna oprema za zemaljsko opsluživanje mora biti u dobrom stanju i održavana u skladu sa preporukama proizvođača;
- Predvideti svu procesnu opremu odgovarajućeg kvaliteta, koja zadovoljava tehničke standarde i standarde zaštite životne sredine;
- Uspostaviti sistem 24/7 za monitoring buke na aerodromu i
- Uspostaviti žalbeni mehanizam za buku.

4.3.3. Kvalitet zemljišta i vodni resursi

Tokom rada aerodroma potencijalni uticaji na kvalitet zemljišta i vodnih resursa mogu biti:

- Akcidentno izlivanje goriva tokom transporta, rukovanja i pretakanja goriva u vazduhoplove;
- Akcidentno izlivanje opasnog otpada i prosipanje ili curenje tečnih materija iz skladišta hemikalija;
- Nekontrolisano odvođenje neprečišćenih atmosferskih otpadnih voda;
- Neadekvatno upravljanje opasnim otpadom;
- Neadekvatno upravljanje platformom za odleđivanje;
- Upotreba mulja iz PPOV i prečišćene otpadne vode sa povišenim koncentracijama zagađujućih materija za navodnjavanje zelenih površina i poboljšanje kvaliteta zemljišta.

Neke od predloženih mera obuhvataju:

- Obezbediti odgovarajuće skladište sa vodonepropusnom podlogom i tankvanom za skladištenje hemikalija, goriva i opasnog otpada u tečnom stanju;
- Obezbediti opremu za saniranje prosutih opasnih materija na mestima visokog rizika u skladu sa Procedurom za upravljanje opasnim materijama i reagovanja u slučaju prosipanja;
- Sprovoditi pravilno i redovno održavanje vozila i opreme (u skladu sa preporukama proizvođača);
- Sprovoditi adekvatno održavanje i redovnu proveru drenažnih sistema za odvođenje atmosferskih otpadnih voda;
- Primeniti proceduru za upravljanje i održavanje platforme za odleđivanje;

- Vršiti laboratorijske analize kvaliteta mulja i prečišćene otpadne voda iz PPOV pre ponovne upotrebe, propisane vrednosti moraju biti zadovoljene i
- Sprovoditi redovan monitoring kvaliteta zemljišta, podzemnih voda i površinskih voda u skladu sa Programom operativnog monitoringa životne sredine na aerodromu.

4.3.4. Biodiverzitet

Tokom rada aerodroma, aktivnosti kao što su stvaranje organskog otpada, upotreba pesticida, kontrola ptica mogu rezultirati sledećim uticajima:

- Udar ptica, kao rezultat povećanog prisustva ptica;
- Uništavanje prirodnih vrsta i
- Uznemiravanje, gubitak staništa i skloništa.

Pojedine mere za smanjenje navedenih mogućih uticaja su:

- Sprovoditi Plan upravljanja otpadom;
- Sprovoditi preventivne mere zaštite ptica od udara u skladu sa Procedurom za kontrolu divljih životinja i ptica na aerodromu;
- Koristiti pesticide namenjene za određenu vrstu štetočina u skladu sa Planom upravljanja pesticidima i
- Sprovoditi preventivne mere predviđene za zaštitu od buke i zagađenja vajuha.

4.3.5. Bezbednost i zdravlje na radu (BZR)

Tokom rada aerodroma aktivnosti kao što su: kretanje vazduhoplova, operacije pomoćnih jedinica vazduhoplova, zemaljsko opsluživanje, procesna oprema, skladištenje i rukovanje gorivom, hemikalijama i pesticidima mogu uzrokovati sledeće uticaje:

- Izlaganje zaposlenih na zemaljskom opsluživanju povišenom nivou buke;
- Povrede usled nepravilnog rukovanja i održavanja procesne opreme;
- Povrede usled nepravilnog rukovanja gorivom, hemikalijama i pesticidima i
- Bolesti usled izlaganja patogenima i vektorima u PPOV.

Pojedine predložene mere za smanjenje navedenih potencijalnih uticaja:

- Obezbediti adekvatnu LZO (uključujući ličnu zaštitnu opremu sluha);
- Uvesti sistem rotacije posla;
- Vršiti redovan sistematski pregled zaposlenih;
- Pratiti uputstva proizvođača tokom rada i održavanja procesne opreme;
- Obezbediti odgovarajuće mere za skladištenje i rukovanje opasnim materijalima;
- Vršiti održavanje i čišćenje prostora za tretman i skladištenje mulja iz PPOV i
- Vršiti dezinfekciju i održavanje opreme u PPOV kako bi se sprečila pojava, rast i širenje uzročnika zaraznih bolesti.

4.3.6. Prilike za zapošljavanje

U vreme izrade studije ESIA, Aerodrom Beograd je zapošljavao 2.059 radnika, od čega je čak 478 osoba (23 %) imalo prebivalište u opštini Surčin, a 384 osoba (19 %) u opštini Novi Beograd. Nažalost, zbog pandemije COVID 19 i značajnog smanjenja poslovanja aerodroma, planovi za buduće zapošljavanje su privremeno stavljeni po strani.

Kako bi se maksimalno povećala korist za lokalno stanovništvo, Aerodrom Beograd namerava da podstiče lokalno zapošljavanje i nabavku lokalnih dobara i usluga, kada god je to moguće. Zapošljavanje će biti transparentno i pravično, uz poštovanje međunarodnih standarda i relevantnih lokalnog zakonodavstva.

4.3.7. Izvori prihoda

Kao što je prethodno rečeno, poslovni subjekti koji obavljaju delatnost na aerodromu će pretrpeti određene uticaje tokom rekonstrukcije zgrade terminala. Međutim, moguće je da će za neke poslovne subjekte ovi uticaji biti trajnog karaktera i da njihovi ugovori sa Aerodromom Beograd neće biti produženi. Raskid ugovora (ili njegovo neprodužavanje) može imati uticaja na izvore prihoda vlasnika poslovnih subjekata i njihovih zaposlenih. Ovi uticaji će biti obrađeni u Planu ponovnog uspostavljanja izvora prihoda, kako to zahtevaju međunarodne finansijske institucije.

Povećane aktivnosti aerodroma će vrlo verovatno prouzrokovati povećanje nivoa buke i tako uticati na ljude koji žive u naseljima oko projektne lokacije. Jedan od načina na koji se uticaj buke može umanjiti je instaliranje zvučne izolacije na kućama koje se nalaze u zonama gde je nivo buke povećan. Sprovedenje takvih mera je preporučeno PDR-om. Međutim, ukoliko se očekuje da sama domaćinstva finansiraju ove mere, bez podrške, to može da ima značajne posledice po njihov kućni budžet i izvore prihoda. Osim primene mera preporučenih u Studiji uravnotežen pristupa upravljanja i kontrole buke, Aerodrom Beograd će kroz Savetodavni odbor za zaštitu životne sredine, u saradnji sa državnim organima i mesnim zajednicama, pokušati da identifikuje načine na koje bi se pomoglo domaćinstvima da sprovedu mere izolacije. Žalbe je moguće podneti kroz proceduru upravljanja žalbama i Aerodrom Beograd će na njih odgovoriti.

4.3.8. Infrastruktura

Poboljšanje sistema odvođenja površinskih voda Aerodroma Beograd, kao i kontrolisano ispuštanje prečišćene otpadne vode u postojeći kanal Galovica, dovešće do umanjenog rizika plavljenja i izazivanja štete na imanjima koja se nalaze duž kanala, kao i do poboljšanja kvaliteta vode. Osim toga, kako bi se uspostavili dobri odnosi sa lokalnim zajednicama, Aerodrom Beograd će se angažovati da, u saradnji sa nadležnim organima, obezbedi redovno čišćenje kanala Galovica.

4.3.9. Društveno ulaganje

Aerodrom Beograd je u 2020. godini izdvojio 5.000 EUR za sprovođenje programa društveno odgovornog poslovanja i namerava da ovaj iznos uveća u narednim godinama. Aerodrom Beograd ima za cilj da ova sredstva usmeri prvenstveno prema mesnim zajednicama koje okružuju aerodrom i u saradnji sa njima i opštinama Surčin i Novi Beograd da razvije sistem budućih društvenih ulaganja. Plan društvenog ulaganja će biti izrađen tokom 2020. godine i počće sa primenom od 2021. godine.

5. Saradnja sa zainteresovanim stranama i objavljivanje informacija

5.1. Plan saradnje sa zainteresovanim stranama

Paralelno sa izradom ESIA studije, izrađen je i projektni Plan uključivanja zainteresovanih strana za Projekat poslovanja i razvoja Aerodroma Beograd koji je dostupan na internet prezentaciji Aerodroma Beograd:

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

Taj dokument predstavlja aktivnosti koje je Aerodrom Beograd sproveo u cilju objavljivanja informacija i održavanja konsultacija od trenutka dodele koncesije, kao i one koje Aerodrom Beograd planira da sprovede tokom trajanja Projekta.

Dokument, takođe, sadrži i proceduru za upravljanje žalbama i kontakte osoba kojima se mogu postaviti pitanja ili ukazati na probleme vezane za Projekat. Kako se Projekat bude dalje razvijao, tako će i Plan saradnje sa zainteresovanim stranama biti periodično ažuriran, kako bi bio usklađen sa novim okolnostima, i u cilju najave novih planiranih aktivnosti saradnje.

5.2. Saradnja sa zainteresovanim stranama tokom izrade ESIA studije

U pripreмноj fazi izrade ESIA, Aerodrom Beograd je sarađivao sa različitim zainteresovanim stranama na različite teme i na različite načine. Ključne aktivnosti bile su:

- Aerodrom Beograd je prisustvovao svim događajima na kojima su objavljivane informacije i održavane konsultacije vezane za Projekat, a koji su bile organizovane od strane nadležnih državnih institucija, naročito onim koji su se ticali izrade PDR-a za Aerodrom Nikola Tesla i Studije o proceni uticaja na životnu sredinu za potprojekat izgradnje nove kotlarnice.
- Tokom leta i jeseni 2019. godine, Aerodrom Beograd se uz podršku konsultanata za socijalna pitanja, sastajao sa predsednikom opštine Surčin i osobama koje su neformalno koristile zemljište koje je bilo potrebno za izgradnju parkinga i kružnog toka, u cilju obeštećenja gubitaka koje su pretrpeli zbog uklanjanja useva, i kako bi se osiguralo da se zemljište koje pripada aerodromu, više ne koristi na ovaj način.
- Nekoliko sastanaka između Aerodroma Beograd (zajedno sa konsultantima za socijalna pitanja) i predsednika opštine Surčin je održano tokom prvog kvartala 2020. godine, kao i dva sastanka sa mesnim zajednicama Novi Surčin i Radiofar i tri sastanka sa predstavnicima mesne zajednice Ledine i opštinom Novi Beograd, tokom jula i avgusta 2020. godine, kako bi se prikupili početni socio-ekonomski pokazatelji.
- Jedan javni sastanak sa stanovnicima tri mesne zajednice koje se nalaze oko Aerodroma Beograd održan je krajem juna 2020. godine, na kome je Aerodrom

Beograd predstavio svoje planove razvoja (uključujući i buduće planirano pribavljanje zemljišta), žalbeni mehanizam kao i plan nastavka saradnje sa zainteresovanim stranama kako bi se rešavali problemi vezani za životnu sredinu i socijalna pitanja, u vezi sa avionskim saobraćajem i aktivnostima aerodroma, kroz formiranje Savetodavnog odbora za zaštitu životne sredine.

- Aerodrom Beograd je zajedno sa konsultantima angažovanim na izradi Studije uravnoteženog pristupa upravljanja i kontrole buke (Envisa), saradivao sa zainteresovanim stranama, uključujući Er Srbiju, Kontrolu letenja (SMATSA), Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije, Ministarstvo građevine, saobraćaja i infrastrukture, Ministarstvo zaštite životne sredine i Ministarstvo za rad, zapošljavanje, boračka i socijalna pitanja, kako bi započeli izradu Akcionog plana uravnoteženog pristupa upravljanju i kontroli buke.
- Aerodrom Beograd i glavni izvođač radova imenovali su menadžere za žalbe i njihovi kontakti su objavljeni na oglasnim tablama na gradilištima i u opštini Surčin, koja ih je dalje distribuirala lokalnom stanovništvu. Ovi kontakti za žalbe ponovo će biti objavljeni, po završetku izrade nacrtu Plana saradnje sa zainteresovanim stranama. Menadžer za žalbe beleži sve pristigle zahteve i žalbe u registar žalbi i saraduje sa svim relevantnim sektorima kako bi se zahtevi obradili i kako bi podnosilac zahteva/žalbe bio obavešten o rezultatu.

5.3. Povratne informacije od mesnih zajednica

Ključne poruke mesnih zajednica vezane za aerodrom i njegove aktivnosti, sa svih prethodno nabrojanih sastanaka su:

- Najveći problem naselja Novi Surčin je nemogućnost legalizovanja velikog broja kuća koje se nalaze u zelenoj zoni definisanoj PDR-om. Isti problem je istaknut i od strane predstavnika naselja Radiofar, u nešto manjem obimu, jer se ovaj problem odnosi samo na 17 kuća koje se nalaze u zelenoj zoni. Obe lokalne zajednice su svesne da rešenje ovog problema nije u nadležnosti aerodroma, ali su pozdravili spremnost Aerodroma Beograd da pokrene ovo pitanje kod ostalih zainteresovanih strana, kako bi se pronašlo rešenje, kroz osnivanje Savetodavnog odbora za zaštitu životne sredine.
- Postojeća buka od avio saobraćaja, a naročito moguće povećanje buke je istaknuto kao problem naročito od strane predstavnika naselja Ledine. Domaćinstva koja žive na trasi letova aviona su se uglavnom navikla na buku, međutim, bilo bi veoma važno raditi na smanjenju nivoa buke, naročito ako će se broj poletanja i sletanja aviona povećati u budućnosti. Lokalno stanovništvo je spremno da saraduje sa aerodromom kako bi se utvrdio nivo buke i definisali načini na koje bi buka mogla biti smanjena. Mnogi stanovnici su preduzeli mere kako bi umanjili ove uticaje, tako što su ugradili odgovarajuće prozore i vrata kao izolaciju, međutim, to nije rešenje tokom toplih perioda u toku godine, kada oni provode vreme napolju, u svojim dvorištima. Osim toga, postoje kuće na kojima ovakva izolacija nije ugrađena zbog lošeg kvaliteta objekata i/ili zbog nemogućnosti domaćinstava da finansiraju ovakve mere. Stanovnici Ledina su svesni da buka koji proizvode avioni nije jedino u nadležnosti aerodroma i prihvataju da rešavanje ovog problema podrazumeva uključivanje mnogih drugih

aktera. Predstavnicima Novog Surčina i Radiofara su izjavili da buka nije najveći problem za stanovnike ovih naselja, jer su ljudi bili svesni blizine aerodroma kada su zidali svoje kuće. Predstavnicima sva tri naselja smatraju da pokretanje ovih pitanja kroz aktivnosti Savetodavnog odbora za zaštitu životne sredine može biti jako korisno.

- Predstavnicima sve tri zajednice bili su jako zadovoljni planovima Aerodroma Beograd da podrži inicijative lokalnih zajednica i smatraju da bi takav program značajno doprineo dobrosusedskim odnosima sa lokalnim stanovništvom. Izrazili su spremnost da sarađuju direktno sa Aerodromom Beograd u definisanju prioriteta lokalnih zajednica i nadaju se da među definisanim prioritetima mogu da se nađu i manja infrastrukturna i komunalna poboljšanja.
- Predstavnicima sve tri mesne zajednice kao i predstavnici opštine Novi Beograd pozvali su Aerodrom Beograd da sa njima podeli sve važne informacije, kako bi ih oni objavili na svojim internet prezentacijama, Fejsbuk stranicama ili na druge načine u cilju informisanja svojih građana o temama koje im mogu biti od značaja. Kontakti članova tima Aerodroma Beograd za socijalna pitanja su podeljeni sa svima, a predstavljen je i žalbeni mehanizam koji je Aerodrom Beograd uspostavio i koji se primenjuje.

5.4. Ključne buduće aktivnosti saradnje

Planirane aktivnosti saradnje koje će Aerodrom Beograd da preduzme do kraja 2020. godine uključuju:

- Sastanci sa poslovnim subjektima koji obavljaju delatnost u zgradi terminala Aerodroma Beograd, kao i sprovođenje socio-ekonomske ankete kako bi se izradio Plan ponovnog uspostavljanja izvora prihoda.
- Sastanci sa opštinama i mesnim zajednicama pod uticajem Projekta, kako bi se izradio Plan društvenog ulaganja.
- Saradnja sa relevantnim zainteresovanim stranama na izradi Plana uravnoteženog pristupa upravljanja i kontroli buke i osnivanja Savetodavnog odbora za zaštitu životne sredine, sa ciljem unapređenja načina na koji Aerodrom Beograd upravlja pitanjima u vezi zaštite životne sredine, smanjenja uticaja na životnu sredinu, uključujući i uticaj buke. Aerodrom Beograd i konsultanti angažovani za izradu Plana uravnoteženog pristupa kontroli buke će se sastati sa predstavnicima opština i predstavnicima i stanovnicima mesnih zajednica, kako bi se dogovorili o lokacijama za monitoring buke i svim ostalim potrebnim aktivnostima.

Aktivnosti predviđene za period nakon 2020. godine nisu detaljno razrađene, jer u velikoj meri zavise od razvoja situacije oko prethodno spomenutih aktivnosti i drugih spoljnih faktora. Međutim, već sada je poznato da će se važne aktivnosti saradnje sa zainteresovanim stranama dogoditi 2025. godine zbog izrade Plana pribavljanja zemljišta. To uključuje sastanke sa vlasnicima i korisnicima zemljišta koje će biti pribavljeno, sprovođenje socio-ekonomske ankete i saradnju sa drugim relevantnim zainteresovanim stranama, kao što su državni organi.

Prethodno pobrojane aktivnosti detaljnije su opisane u Planu uključivanja zainteresovanih strana za Projekat poslovanja i razvoja Aerodroma Beograd.



Konsultant:

ENVICO d.o.o. Beograd
Vardarska 19/IV
11000 Beograd, Srbija
Tel: +381 11 64 17 257

Klijent:

Belgrade Airport d.o.o. Beograd
Aerodrom Nikola Tesla 59
11180 Beograd, Srbija
Tel: +381 11 2094 800