

κυρία Μαρία Τάτση

Προϊσταμένη

Γραφείο Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε

101 91 Παπάγου

Email: tkvel@yme.gov.gr

AMA

OL/COENC/Αρ. Πρωτ.: 406034/02-02-2024

Θέμα: Απάντηση στην Ερώτηση 2818/25.01.2024

Σχετικό: Επιστολή σας με Αρ. Πρωτ. 24992/26.01.2024

Αξιότιμη κυρία Τάτση,

Σε συνέχεια της επιστολής σας με αριθμό πρωτοκόλλου 24992/26.01.2024, αναφορικά με την υπ' αριθμόν 2818/25.01.2024 ερώτηση με θέμα «Αβίωτη η καθημερινότητα των κατοίκων πέριξ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών λόγω συνεχών παραβιάσεων των μέτρων περιορισμού θορύβου αλλά και μη εκσυγχρονισμού των ορίων και του κανονιστικού πλαισίου», η οποία κατατέθηκε από τους αξιότιμους βουλευτές κ.κ. Μανώλη Χριστοδουλάκη και Απόστολο Πάνα, στο πλαίσιο της συνεργασίας μας με το Ελληνικό Δημόσιο, θα θέλαμε να σας παραθέσουμε τις εξής πληροφορίες επί του θέματος της διαχείρισης του αεροπορικού θορύβου στο Αεροδρόμιο της Αθήνας, καθώς και σχετικά με τις αρμοδιότητες της Εταιρείας μας (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.) για το ίδιο θέμα, απαντώντας και σε όσες Ερωτήσεις εμπίπτουν στη δική μας κατά νόμο αρμοδιότητα:

1. Για την κατασκευή και λειτουργία του Αεροδρομίου στα Σπάτα, καταρτίσθηκε ειδική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), η οποία περιέλαβε την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από τον αεροπορικό θόρυβο. Η εν λόγω μελέτη, υποβλήθηκε στο τότε ΥΠΕΧΩΔΕ (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων), ενώ οι Περιβαλλοντικοί Όροι που προέκυψαν κυρώθηκαν μαζί με την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου με το Νόμο 2338/1995. Στο Όγδοο Άρθρο του ίδιου νόμου καθορίζονται με σαφήνεια όλες ανεξαιρέτως οι περιβαλλοντικές μας υποχρεώσεις, τις οποίες η Εταιρεία μας τηρεί απαρεγκλίτως από της κατασκευής του Αεροδρομίου και καθόλη τη διάρκεια λειτουργίας του μέχρι σήμερα. Ως αποτέλεσμα της ως άνω μελέτης, προέκυψαν και οι Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου (ΔΜΘ) που εφαρμόζονται στο Αεροδρόμιο από την ημέρα έναρξης λειτουργίας του έως και σήμερα, είναι δε δημοσιευμένες στο επίσημο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (Aeronautical Information Publication: AIP-GREECE/AD 2-LGAV1) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Ο έλεγχος εφαρμογής των Διαδικασιών αυτών εμπίπτει στην αποκλειστική δικαιοδοσία των αρμόδιων Κρατικών Αρχών, ήτοι αρχικά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και μετέπειτα της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ).
2. Μία από τις κύριες ΔΜΘ είναι το σύστημα προτιμητέας χρήσης διαδρόμων, το οποίο στοχεύει στην αποφυγή ή στην ελαχιστοποίηση των πτήσεων (αναχωρήσεις ή αφίξεις) πάνω από τις περιοχές που έχουν τη μεγαλύτερη εγγύτητα προς τους διαδρόμους απογειώσεων-προσγειώσεων

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

190 19 Σπάτα

Τηλ.: 210 3531000, Fax: 210 3530001

www.aia.gr

Αρ. Γ.Ε.ΜΗ. 2229601000



του αεροδρομίου, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους ήτοι, το μεσημέρι (3μμ έως 6μμ) και τη νύχτα (11μμ έως 7πμ).

3. Η προτιμητέα χρήση των διαδρόμων, όπως άλλωστε είναι δημοσιευμένο, δεν εφαρμόζεται για σοβαρούς επιχειρησιακούς λόγους, όπως π.χ. για λόγους ασφάλειας των πτήσεων, απαγορευτικές καιρικές συνθήκες, συντήρηση των διαδρόμων και αποκατάσταση βλαβών ραδιοβοηθημάτων. Μια τέτοια περίπτωση είναι η πρόσφατη δρομολόγηση εκτεταμένων εργασιών αντικατάστασης κρίσιμων στοιχείων του συστήματος ενόργανης καθοδήγησης αεροσκαφών (ILS) στον Δυτικό Διάδρομο (3L/21R) του Αεροδρομίου από την ΥΠΑ, οπότε και χρειάστηκε με δικές της αποφάσεις να προσαρμόσει τη χρήση των διαδρόμων για απογειώσεις και προσγειώσεις μεταξύ Ανατολικού και Δυτικού διαδρόμου, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα του ραδιοβοηθήματος και τις αντίστοιχες ήδη εν ισχύει διαδικασίες προσγείωσης/απογείωσης. Το χρονοδιάγραμμα των εργασιών, όπως και κάθε μεταβολή του όπως μας τα γνωστοποιεί η ΥΠΑ τα γνωρίζουμε άμεσα τόσο στις Δημοτικές Αρχές των Δήμων που γειτνιάζουν με το αεροδρόμιο, όσο και σε κάθε ενδιαφερόμενο πολίτη που έχει επικοινωνήσει μαζί μας, είτε τηλεφωνικά, είτε μέσω ειδικής ηλεκτρονικής φόρμας στον ιστότοπό μας. Αξίζει να σημειωθεί ότι ουδεμία δυνατότητα παρέμβασης έχει ο ΔΑΑ σε σχέση με την υλοποίηση των εν λόγω εργασιών και μάλιστα υποχρεωνόμαστε να συμμορφωνόμαστε με τις σχετικές οδηγίες, καθώς και με το πρόγραμμα εργασιών που μας γνωστοποιείται από την αρμόδια ΥΠΑ.
4. Σχετικά με την Ερώτηση των κ.κ. Βουλευτών για τις μετρήσεις του συστήματος EANS, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι ο υπολογισμός των δεικτών L_{den} και L_{night} ορίζεται τόσο στη σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία (2002/49), όσο και στην εθνική νομοθεσία (ΚΥΑ 13586/724/2006) και αφορά σε μεσοσταθμικές τιμές και όχι σε μεμονωμένες μετρήσεις θορύβου πτήσεων. Ως εκ τούτου, η συμβατότητα ή μη σε σχέση με τα θεσπισμένα όρια θορύβου κρίνεται με βάση τις εκ του νόμου προβλεπόμενες τιμές.
5. Στο πλαίσιο της συμμόρφωσης της Εταιρείας μας με τους Περιβαλλοντικούς Όρους, έχουμε εγκαταστήσει μόνιμο Σύστημα Παρακολούθησης Θορύβου (NOise MOnitoring System - NOMOS) για τη συνεχή παρακολούθηση των επιπέδων θορύβου. Το Σύστημα λειτουργεί από το έτος 2001 έως και σήμερα αδιάλειπτα σε εικοσιτετράωρη (24ωρη) βάση και αποτελείται από δίκτυο δέκα (10) σταθερών σταθμών παρακολούθησης θορύβου (Noise Monitoring Terminals) εγκαταστημένες στις κατοικημένες περιοχές κατά μήκος της πορείας των αεροσκαφών, εκ των οποίων τέσσερις (4) σταθμοί ευρίσκονται στην Αρτέμιδα, ένας (1) σταθμός στα Σπάτα, ένας (1) σταθμός στην Αγ. Κυριακή, ένας (1) σταθμός στην Ραφήνα, ένας (1) σταθμός στο Μαρκόπουλο, ένας (1) σταθμός στο Κορωπί, ένας (1) ακόμη σταθμός έχει εγκατασταθεί εντός του χώρου του αεροδρομίου και ένας (1) σταθμός είναι κινητός, προκειμένου να εξυπηρετεί ανάγκες μέτρησης σε άλλες περιοχές για ερευνητικούς λόγους ή ακόμη και μετά από σχετική αίτηση κατοίκων ή τοπικών Αρχών των περιοχών αυτών. Αξίζει να επισημανθεί στο σημείο αυτό, ότι το Σύστημα NOMOS είναι συνδεδεμένο με το επίσημο ραντάρ πτήσεων της ΥΠΑ, ούτως ώστε να πραγματοποιείται ακριβής συσχετισμός των επιπέδων θορύβου με συγκεκριμένη κίνηση αεροσκάφους. Τα δεδομένα των μετρήσεων αυτών χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση των επιπτώσεων από τις κινήσεις των αεροσκαφών στα επίπεδα θορύβου στην ευρύτερη περιοχή του Αεροδρομίου, την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις ΔΜΘ, και τη διερεύνηση τυχόν παραπόνων από το κοινό. Ταυτόχρονα, η κατασκευάστρια εταιρεία με την επωνυμία Envirosuite

(η οποία είναι διαπιστευμένη κατά το πρότυπο ISO 17025) συντηρεί, πιστοποιεί και βαθμονομεί το Σύστημα NOMOS. Η εταιρεία αυτή διαθέτει μεγάλη εμπειρία και τεχνογνωσία στα συστήματα αυτά, καθώς η ίδια έχει εγκαταστήσει και συντηρεί πανομοιότυπα συστήματα σε διακόσια τριάντα (230) αεροδρόμια ανά τον κόσμο μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται τα αεροδρόμια London Heathrow, London Gatwick, Amsterdam Schiphol, Madrid, Frankfurt στην Ευρώπη, John F. Kennedy, LaGuardia, Los Angeles, San Francisco and Chicago στην Αμερική, Beijing, Taipei, Sydney και Melbourne στην Ασία και Cairo, Johannesburg και Cape Town στην Αφρική.

6. Σε ό,τι αφορά στις διενεργούμενες μετρήσεις με το Σύστημα EANS που αναφέρεται στην Ερώτηση, δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε οτιδήποτε σχετικά με την αξιοπιστία και τις επιδόσεις του, ούτε αν πληροί τα προβλεπόμενα στην ΚΥΑ 211773/2012. Σε ό,τι αφορά δε στο δικό μας σύστημα (NOMOS), οι μετρήσεις του υποβάλλονται σε μηνιαία βάση στο ΥΠΕΝ, στην ΑΠΑ, στην ΥΠΑ, καθώς και στις τοπικές Δημοτικές Αρχές της περιοχής, περιλαμβάνοντας σε ειδική έκθεση και στοιχεία αναφορικά με τα παράπονα που έχουν ληφθεί από κατοίκους, καθώς επίσης και στοιχεία για την εφαρμογή των ΔΜΘ, έτσι ώστε να είναι σε θέση να παρακολουθούν την τήρηση των ΔΜΘ και να προβαίνουν σε οποιεσδήποτε περαιτέρω ενέργειες κρίνουν απαραίτητες και αναγκαίες. Επιπρόσθετα, η Εταιρεία μας υποβάλλει στο ΥΠΕΝ τα ετήσια Προγράμματα Παρακολούθησης Αεροπορικού Θορύβου που συνοψίζουν τα αποτελέσματα παρακολούθησης θορύβου από το Σύστημα NOMOS, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ΚΥΑ 211773/2012. Από τα μέχρι σήμερα στοιχεία δεν καταγράφονται υπερβάσεις των κατά νόμο ορίων αεροπορικού θορύβου σε κανέναν από τους δέκα (10) σταθμούς του Συστήματος.
7. Σχετικά με την πορεία εκπόνησης μελέτης για την τοποθέτηση συστήματος web-tracking, η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει ήδη προχωρήσει στην υλοποίηση του έργου Webtrak στο πλαίσιο του Σχεδίου Δράσης για τον αεροπορικό θόρυβο για το Αεροδρόμιο της Αθήνας, το οποίο επικαιροποιήθηκε και εγκρίθηκε με την από 30 Μαρτίου του 2023 και με Αρ. Πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/34256/699 απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Η λειτουργία της εν λόγω εφαρμογής έχει καθυστερήσει, ώστε να ολοκληρωθεί πρώτα η σύνδεση με το νέο ραντάρ πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που αναμένεται εντός του πρώτου τριμήνου του 2024, οπότε και η εφαρμογή θα είναι προσβάσιμη από το κοινό.
8. Σχετικά με την επικαιροποίηση της χωροθέτησης των σταθμών παρακολούθησης αεροπορικού θορύβου NOMOS, η επιστολή του ΥΠΕΝ με Αρ. Πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/87678/1563 από 31 Αυγούστου του 2022 ορίζει ότι «στη περίπτωση του ΔΑΑ ... καλύπτεται από το υπάρχον σύστημα NOMOS, το οποίο πλέον επικαιροποιείται και συμπληρώνεται επιτυχώς με το WEB-track», συνεπώς δεν απαιτείται ουσιαστική επανεξέταση των υφιστάμενων θέσεων των μόνιμων σταθμών.
9. Σχετικά με το αν «θα εκδοθεί η προβλεπόμενη από το άρθρο 5 της υπ.αριθμ. οικ. 211773/27-04-2012 Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΦΕΚ Β' 1367) από το Υπουργείο Περιβάλλοντος που προβλέπει ειδική ακουστική προστασία για συγκεκριμένες περιπτώσεις;» το θέμα αυτό δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Εταιρείας μας, ωστόσο, αξίζει να επισημανθεί ότι στο πλαίσιο εκπόνησης του τελευταίου (2022) εγκεκριμένου Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου και Σχεδίου Δράσης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», και ειδικότερα στα συμπεράσματα αυτού αναφέρεται, ότι δεν εκτίθενται, ούτε κάτοικοι, ούτε ευαίσθητοι δέκτες σε

επίπεδα αεροπορικού θορύβου πάνω από τα ισχύοντα όρια, ούτως ώστε να απαιτείται ειδική ακουστική προστασία. Επιπλέον, επισημαίνεται, ότι η προβλεπόμενη ΕΑΜΥΕ (Ειδική Ακουστική Μελέτη Υπολογισμού και Εφαρμογής) εφαρμόζεται μόνο σε οδικό και σιδηροδρομικό θόρυβο για προφανείς λόγους ασυμβατότητας ηχοπετασμάτων με την πηγή του αεροπορικού θορύβου (αεροσκάφος) που εξελίσσεται σε συνεχώς αυξανόμενο υψόμετρο.

10. Σχετικά με το αν "θα εγκατασταθεί μηχανισμός ελέγχου των πτήσεων για την τήρηση των θεσμοθετημένων κανόνων περιορισμού του θορύβου (διαδικασία αναχωρήσεως ICAO NADP-A, μη χρήσης μέγιστης ανάστροφης ώσεως κλπ.) λόγω του ότι στα 23 χρόνια της λειτουργίας του αεροδρομίου ουδεμία εγκατάσταση ελέγχου λειτούργησε και μόνο πρόσφατα οι περίοικοι με πιστοποιημένα κατά ISO τεχνικά μέσα κατέγραψαν συνεχόμενη σωρεία παραβιάσεων;" το θέμα αυτό δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Εταιρείας μας, ωστόσο αξίζει να τονισθεί ότι όπως έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, η καταγραφή των εν λόγω επιπέδων θορύβου είναι λεπτομερής μέσω του Συστήματος Παρακολούθησης Θορύβου (NOMOS) που λειτουργεί η Εταιρεία μας στις κατοικημένες περιοχές, πάνω από τις οποίες πετούν τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τους Περιβαλλοντικούς Όρους μας.
11. Σε ό,τι αφορά στο ακριβές χρονοδιάγραμμα επικαιροποίησης της μελέτης του Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου και του αντίστοιχου Σχεδίου Δράσης που θα ενσωματώνει τα πληθυσμιακά δεδομένα της απογραφής του 2021, όπως προβλέπει η υπ. αριθμ Α.Π.: ΥΠΕΝ/Δ/ΚΑΠΑ/34256/699 (ΑΔΑ: 9ΛΧ64653Π8- ΞΑΣ) της 30^{ης} Μαρτίου 2023, η Εταιρεία μας έχει ήδη επικοινωνήσει με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και μόλις τα στοιχεία αυτά καταστούν διαθέσιμα (εντός του πρώτου εξαμήνου του 2024 κατά την τελευταία εκτίμηση της ΕΛΣΤΑΤ), θα επικαιροποιηθεί άμεσα η Μελέτη και θα υποβληθεί στο ΥΠΕΝ.

Εκτιμούμε ότι τα παραπάνω παρέχουν διεξοδική ενημέρωση για τα θιγόμενα ζητήματα στην Ερώτηση των κ.κ. Βουλευτών, στο μέτρο και στον βαθμό που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες μας, παραμένοντας πάντοτε στη διάθεσή σας για κάθε πρόσθετη πληροφορία.

Με εκτίμηση,



Αλέξανδρος Αραβανής
Γενικός Διευθυντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών



Γιώργος Ελευθεράκος
Γενικός Διευθυντής Ανάπτυξης

- Κοιν/ση: (1) κα Χρ. Αλεξοπούλου, Υφυπουργό Μεταφορών, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (yfyp-gr@yme.gov.gr)
(2) κ. Ι. Ξιφάρá, Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ggmsec@yme.gov.gr)
(3) Δρ. Χρ. Τσίτουρα, Διοικητή, Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (governor@hcaa.gov.gr)
(4) Γραφείο Διοικητή, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (governor@hasp.gov.gr)