



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ 04/11/2024
Αρ.Πρωτ.:Κ.Γ./Δ13 21702

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ Α

Δ/νση: Τέρμα 25^{ης} Οδού
Τ.Κ. 16777, Ελληνικό
Πληροφορίες: Π. Ραβάνη
Τηλέφωνο: 210 9973300
E-mail: d13@hasp.gov.gr

ΠΡΟΣ: : Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
(e-mail: tkvel@yme.gov.gr)

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην αναφορά με αριθ. 69/2024.

ΣΧΕΤ.: Έγγραφό σας με αριθ. 199291/11-10-2024.

Σε απάντηση της ως άνω αναφοράς που κατατέθηκε από τον βουλευτή κο Κ. Κεφαλογιάννη, κατά το μέρος των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας σας ενημερώνουμε για τα κάτωθι:

1. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας συμμορφώνεται πλήρως με την Εθνική, Κοινοτική και Διεθνή νομοθεσία και εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της απέναντι στις εθνικές και ευρωπαϊκές Αρχές. Ως εκ τούτου ως φορέας λειτουργίας του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου μερίμνησε για την εκπόνηση της Μελέτης Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (ΣΧΘ) και την υποβολή της στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και ακολούθως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την παρακάτω νομοθεσία:

α) ΟΔΗΓΙΑ 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.

β) ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2020/367 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 4ης Μαρτίου 2020 - Τροποποίηση του παραρτήματος III της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον καθορισμό μεθόδων αξιολόγησης των επιβλαβών επιδράσεων του περιβαλλοντικού θορύβου.

γ) ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2021/1226 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 21ης Δεκεμβρίου 2020 , με σκοπό την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο, του παραρτήματος II της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις κοινές μεθόδους αξιολόγησης του

θορύβου.

δ) ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/13757/255 ΦΕΚ Β 710 16/02/22 - Τροποποίηση των Παραρτημάτων II και III του άρθρου 11 της υπ' αρ. 13586/724/2006 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 384), σε συμμόρφωση με την κατ' εξουσιοδότηση Οδηγία (ΕΕ) 2021/1226 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2020 «για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο, του παραρτήματος II της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις κοινές μεθόδους αξιολόγησης του θορύβου» και την Οδηγία (ΕΕ) 2020/367 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Μαρτίου 2020 «για την τροποποίηση του παραρτήματος III της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον καθορισμό μεθόδων αξιολόγησης των επιβλαβών επιδράσεων του περιβαλλοντικού θορύβου.

2. Η ΥΠΑ υπέγραψε τη Σύμβαση αρ. 59/2023 (23SYMV012844690 09-06-2023): ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ» με την εταιρεία εγνωσμένου επιστημονικού κύρους ΣΣΕ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΕ σύμφωνα με Τεχνικές Προδιαγραφές που συντάχθηκαν από το Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος της ΥΠΑ. Η σύμβαση ολοκληρώθηκε με τα παρακάτω παραδοτέα :

- ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 : ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΑΕΡΙΩΝ ΡΥΠΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.
- ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2 : ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.
- ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3 : ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΘΟΡΥΒΟΥ 2022 ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.

3. Επιπροσθέτως, σας ενημερώνουμε για τα κάτωθι:

α) Η Στρατηγική Χαρτογράφηση Θορύβου 2022 του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου, επιβάλλεται από το ισχύον νομικό Ευρωπαϊκό πλαίσιο που απορρέει από την εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2002/49/ΕΚ και εκπονείται ανά 5ετία (εν προκειμένω το 2022 με στοιχεία του 2021) και αφορά το εν λόγω έργο, λόγω της ένταξης του ΚΑΗΚ ως «**μεγάλο αεροδρόμιο**» δηλαδή αεροδρόμιο πολιτικής αεροπορίας, καθοριζόμενο από το κράτος μέλος, με περισσότερες από 50.000 κινήσεις (απογειώσεις και προσγειώσεις) το χρόνο, εξαιρουμένων όσων χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εκπαίδευση σε ελαφρά αεροσκάφη. Υπόχρεος για την

εκπόνηση του εν λόγω ΣΧΘ είναι ο φορέας λειτουργίας του Αεροδρομίου (εν προκειμένω η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ), που υποβάλλει στην αρμόδια αρχή (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Διεύθυνση Κλιματικής Αλλαγής και Ποιότητας Ατμόσφαιρας) τον στρατηγικό χάρτη θορύβου τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν από τις προθεσμίες γνωστοποίησης των στρατηγικών χαρτών θορύβου προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να ολοκληρωθούν εγκαίρως οι προβλεπόμενες διαδικασίες έγκρισης αυτών.

Ως εκ τούτου υποχρέωση εκπόνησης Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου και Σχεδίου Δράσης δεν τίθεται από τη Νομοθεσία για τον Δημοτικό Αερολιμένα Σητείας ο οποίος κατέγραψε 1176 συνολικές κινήσεις αεροσκαφών κατά το έτος 2023 και 1012 κινήσεις αεροσκαφών κατά το έτος 2022.

Αναφορικά με την υποβολή αντίστοιχης μελέτης για τον Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης στο Καστέλι, σύμφωνα με την ανωτέρω νομοθεσία αρμόδιος φορέας εκπόνησης και υποβολής είναι ο φορέας λειτουργίας του αερολιμένα, στην προκειμένη περίπτωση η εταιρία ΔΑΗΚ Α.Ε. Περαιτέρω η υποχρέωση εκπόνησης ΣΧΘ αφορά σε λειτουργούντα αεροδρόμια που εμφανίζουν ετήσιες κινήσεις άνω των 50.000 αεροσκαφών. Ωστόσο, τα θέματα αεροπορικού θορύβου για τον Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης στο Καστέλι έχουν αντιμετωπιστεί κατά την εκπόνηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Αεροδρομίου και έχουν τεθεί περιβαλλοντικοί όροι στις αντίστοιχες Αποφάσεις Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων που αφορούν και στην κατασκευή των έργων και στη λειτουργία του Αερολιμένα.

β) Όσον αφορά στη διαδικασία κοινοποιήσεων του ΣΧΘ του ΚΑΗΚ, τηρήθηκαν τα διαλαμβανόμενα στη Νομοθεσία, ήτοι αποστολή από την Υπηρεσία μας της Μελέτης στο Τμήμα Θορύβου, Δονήσεων και Ακτινοβολιών της Διεύθυνσης Κλιματικής Αλλαγής και Ποιότητας της Ατμόσφαιρας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο αναρτά τη Μελέτη στην ιστοσελίδα του Υπουργείου οπότε και ξεκινά η διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης. Από την ιστοσελίδα αυτή ενημερώνονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες. Στο πλαίσιο αυτό έχουν ήδη υποβληθεί εγγράφως παρατηρήσεις και σχόλια από πολίτες και φορείς στα οποία απάντησαν η Υπηρεσία μας και ο Τεχνικός Σύμβουλος που εκπόνησε τη Μελέτη ΣΧΘ.

γ) Το πρόγραμμα παρακολούθησης αεροπορικού θορύβου περιλαμβάνει δέκα (10) θέσεις των

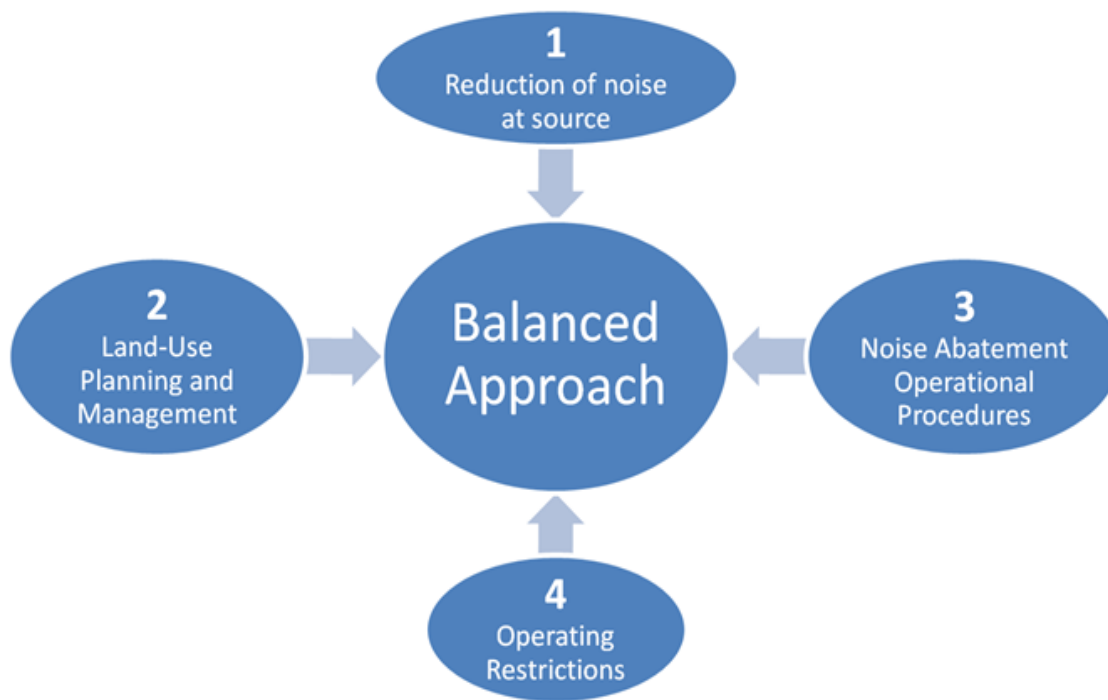
24ωρων μετρήσεων αεροπορικού θορύβου, τις δέκα θέσεις με την αμεσότερη γειτνίαση με τον αστικό οικιστικό ιστό και πλησιέστερα στο ίχνος πτήσεων. Οι μετρήσεις κατά τις ημέρες 21 - 23/07/2023 αποτελούν πλήρη μετρητική εκστρατεία εντός της υψηλότερης περιόδου αεροπορικής κίνησης. Οι ημέρες αυτές επελέγησαν μετά από διαβούλευση με τον αερολιμένα λόγω μέγιστου φόρτου αφίξεων - αναχωρήσεων στον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου.

Επιπλέον η χωροθέτηση των θέσεων εξασφαλίζει, κατά τον δυνατόν, τη μη επιρροή του Οδικού Κυκλοφοριακού Θορύβου (ΟΚΘ) ώστε να είναι απόλυτα αξιοποιήσιμη και ανεπηρέαστη η καταγραφή του ακουστικού αποτυπώματος κάθε αεροσκάφους σε συνθήκες take off and landing. Η στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου του ΚΑΗΚ αφορά μόνο στη θορυβική όχληση που προκαλείται από τον αεροπορικό θόρυβο. Οι άλλες πηγές θορύβου στην περιοχή θα ληφθούν υπ' όψιν στην εκπόνηση Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου και Σχεδίου Δράσης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Ηρακλείου.

Εξαιρετικά σημαντικό είναι το γεγονός ότι, πέραν των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τη νομοθεσία, εγκαταστάθηκε μόνιμος σταθμός παρακολούθησης θορύβου στον Αερολιμένα για συνολική συνεχόμενη περίοδο 124 ημερών από 21/07/2023 έως 21/11/2023, τα αποτελέσματα του οποίου επιβεβαίωσαν πλήρως τη σωστή βαθμονόμηση αποτελεσμάτων ισοθορυβικών καμπυλών της ΣΧΘ.

4. Αναφορικά με τα προτεινόμενα εκ μέρους του ΤΕΕ/ΤΑΚ μέτρα για τον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου σας ενημερώνουμε για τα εξής:

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εφαρμόζει τις επιταγές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας αναφορικά με την ισορροπημένη προσέγγιση για τον αεροπορικό θόρυβο όπως ενσωματώθηκε στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 598/2014 και απεικονίζεται σχηματικά παρακάτω:



Στο ανωτέρω πλαίσιο, το Μέτρο 1 που προτείνεται, (επιχειρησιακά διαχειριστικά μέτρα σχετιζόμενα με το ωράριο λειτουργίας του αερολιμένα) εμπίπτει στον Πυλώνα 4 (Operating Restrictions) και θα μπορούσε να συζητηθεί, να μελετηθεί (εκπόνηση risk assessment) και να συμφωνηθεί από το σύνολο των εμπλεκομένων στο αεροπορικό έργο του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου λαμβάνοντας υπ' όψιν πέρα των περιβαλλοντικών παραγόντων, και παράγοντες ασφάλειας πτήσεων (safety), επιχειρησιακής χωρητικότητας του αερολιμένα αλλά και τις συνέπειες στην τουριστική ανάπτυξη και την οικονομία των περιοχών πέριξ του αερολιμένα και συνολικά της Κρήτης. Επισημαίνουμε ότι σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία ο πυλώνας 4 ενεργοποιείται εφόσον έχει εξαντληθεί η λήψη μέτρων για τους υπόλοιπους τρεις πυλώνες.

Το Μέτρο 2 : «Περιοριστικά μέτρα που αφορούν στο είδος των αεροσκαφών» εμπίπτει στον Πυλώνα 1. Λαμβάνοντας υπ' όψιν στοιχεία κυκλοφορίας έτους 2023, το σύνολο σχεδόν των επιχειρούντων αεροσκαφών στον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου είναι Chapter 4 (ICAO ANNEX 16 VOL. I) με εξαιρετικά βελτιωμένες επιδόσεις θορύβου.

Το Μέτρο 3 , «Τοποθέτηση ηχοφρακτών»: Υφίστανται στον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου (blast fences).

Το Μέτρο 4, « Μέτρα προστασίας κατοικιών παρεμβάσεις ηχομόνωσης προσόψεων)»: Πρόγραμμα ηχομόνωσης κτηρίων σε τουριστικούς αερολιμένες, δυστυχώς δεν είναι αποτελεσματικό δεδομένου ότι η ηχομόνωση απαιτεί ουσιαστική ηχομονωτική σφράγιση κουφωμάτων και κελύφους τυπικής κατοικίας. Συνεπώς κρίνεται ανεπαρκής λόγω των θερινών κλιματολογικών συνθηκών ιδιαιτέρως στην Κρήτη οι οποίες επιβάλλουν πρακτικά τα συνεχή ανοίγματα κουφωμάτων που ακυρώνουν την ηχομόνωση του κελύφους. Παρ' όλα αυτά, οι κρατικοί φορείς που έχουν σχετική αρμοδιότητα θα μπορούσαν να εξετάσουν την επιδότηση ενός τέτοιου μέτρου μέσω συγχρηματοδοτούμενων ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

Το Μέτρο 6, «Συστήματα διαρκούς καταγραφής θορύβου στην κοινότητα για ενεργοποίηση πρωτοκόλλων»: Αυτή τη στιγμή δεν υφίσταται θεσμικό πλαίσιο για την ενεργοποίηση οιασδήποτε πρωτοκόλλων παρέμβασης και η Υπηρεσία μας δεν φέρει την αρμοδιότητα θέσπισης του. Ο αεροπορικός θόρυβος καταγράφεται με τακτικά προγράμματα παρακολούθησης και μέσω των Στρατηγικών Χαρτογραφήσεων Θορύβου ανά 5ετία στα μεγάλα πολιτικά αεροδρόμια.

Τέλος επισημαίνεται ότι στην περίπτωση του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου εφαρμόζονται:

α) Ο Πυλώνας (2) (Land Use Planning) αφού το Αεροδρόμιο πρόκειται να μετεγκατασταθεί πριν τη θερινή περίοδο του έτους 2027, μέτρο το οποίο από μόνο του θα εξαλείψει την όχληση από αεροπορικό θόρυβο στις περιοχές γύρω από τον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου.

β) Ο Πυλώνας (3) Noise Abatement Procedure.

Σύμφωνα με το επίσημο και δημοσιοποιημένο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (AIP Greece) που εκδίδεται από τον Πάροχο Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της ΥΠΑ, η αρμόδια μονάδα της Αεροναυτιλίας στον ΚΑΗΚ εφαρμόζει τη διαδικασία αποφυγής θορύβου που προβλέπεται στο τμήμα του AIP « LGIR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES» (επισυνάπτεται το αντίστοιχο απόσπασμα του AIP).

Επισημάνουμε επίσης ότι ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου λειτουργεί στην ίδια θέση από το έτος 1936 οπότε οι περιοχές γύρω από αυτόν ήταν εντελώς αδόμητες. Σήμερα παρά τη μεγάλη οικιστική και επιχειρηματική ανάπτυξη οφειλόμενη μεταξύ άλλων και στη λειτουργία του αεροδρομίου, καθώς και την αύξηση της κίνησης επιβατών και αεροσκαφών στον Αερολιμένα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ουδέποτε έχει γίνει αποδέκτης παραπόνων ή οχλήσεων για τον αεροπορικό θόρυβο από τους κατοίκους μεμονωμένα ή συλλογικά.

Μετά τα παραπάνω θεωρούμε ότι η Υπηρεσία μας ως φορέας διαχείρισης του ΚΑΗΚ έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της και η μελέτη Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου και το Σχέδιο Δράσης του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου είναι πλήρη, άρτια και σύμφωνα με τη νομοθεσία. Παρ' όλα αυτά, σχόλια και παρατηρήσεις λαμβάνονται υπόψη από την Υπηρεσία μας και θα αξιολογηθούν από την Τεχνική Διευπουργική Ομάδα Εργασίας (Τ.Δ.Ο.Ε.) για την εφαρμογή της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, κατά το επόμενο στάδιο της διαδικασίας και πριν από την έγκρισή του ΣΔ.

Τα λοιπά αναφερόμενα θέματα περί θορύβου για το υπό κατασκευήν αεροδρόμιο του Καστελίου αφορούν τον οικείο φορέα διαχείρισης αυτού και τις αρμόδιες κρατικές Αρχές που θα τον εποπτεύουν και που θα εμπλακούν στη θεσμοθετημένη διαδικασία έκδοσης του ανάλογου Σχεδίου Δράσης .

Παραμένουμε στη διάθεση σας για τυχόν περαιτέρω ενημέρωση επί του θέματος.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. ΣΑΟΥΝΑΤΣΟΣ

Συνημμένα

Απόσπασμα του ΑΙΡ, φ. 1.

Εσωτ. Διανομή:

- Δ/ΥΠΑ
- Υ/ΥΠΑ
- ΠΡΟΠΕ
- Δ18