



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΑΡΧΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΟΙΚΗΤΗ

ΠΡΟΣ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην ερώτηση βουλευτών υπ' αρ. 4758/15-04-2025.

ΣΧΕΤ: Έγγραφο ΥΠΟΜΕ υπ' αρ. 67365/16-04-2025.

Σε απάντηση ανωτέρω σχετικού εγγράφου σας και όσον αφορά τις αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας σας ενημερώνουμε για τα εξής:

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, από την αρχή της λειτουργίας της, έχει θέσει ως προτεραιότητά της τα θέματα προστασίας περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης της Αεροπορίας για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων πλησίον εκάστου Αερολιμένα της χώρας στα πλαίσια των διεθνών κανονισμών και της εθνικής νομοθεσίας.

Η ενσωμάτωση των διεθνών κανόνων της ισορροπημένης προσέγγισης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO Balanced Approach) αποτελεί βασικό στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών και ενσωματώνεται στο εθνικό μας δίκαιο μέσω των Ευρωπαϊκών Κανονισμών με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές.

Σημειώνεται πάντως ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος είναι αρμόδιο για την εφαρμογή των προβλεπόμενων Ευρ. Κανονισμών που έχουν ενσωματωθεί και στο εθνικό μας δίκαιο:

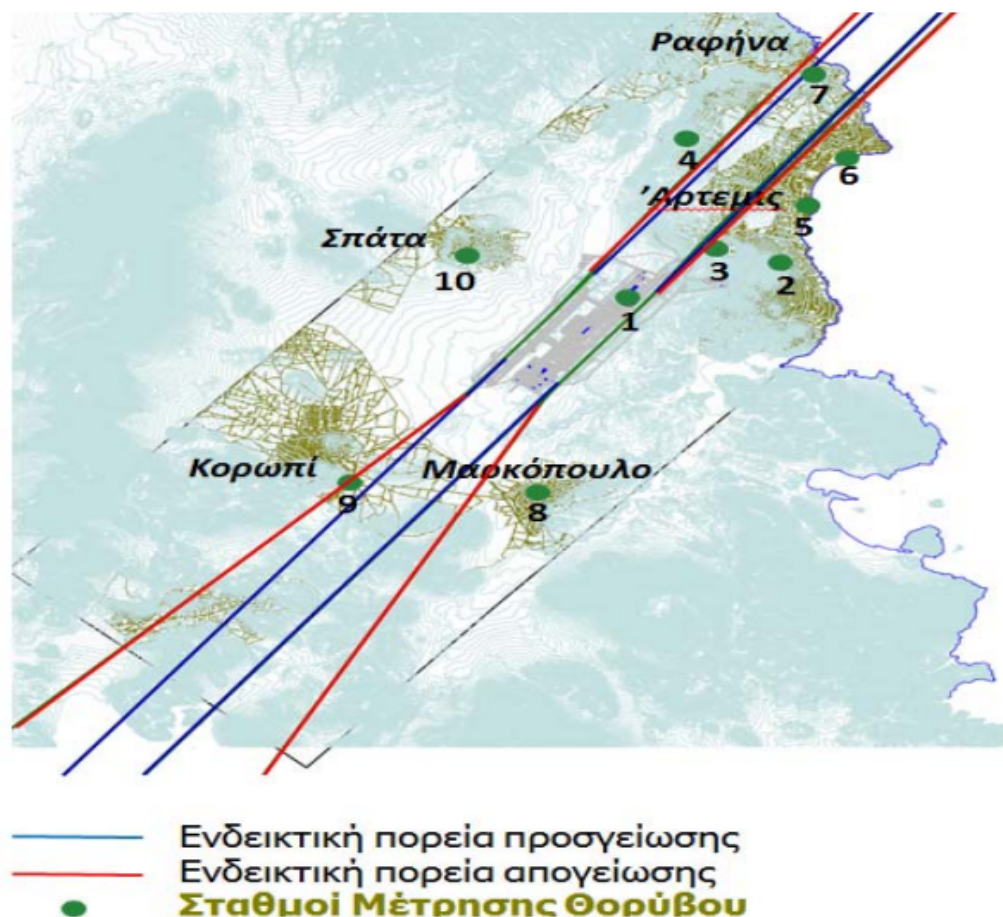
- στην Ευρ. Οδηγία 2002/49/ΕΚ, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, και
- στον Ευρ. Κανονισμό 598/2014 περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, και την αξιολόγηση των συνθηκών θορύβου, σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ,

Αναφορικά με τα συγκεκριμένα ερωτήματα στην ερώτηση των βουλευτών παραθέτουμε αναλυτικά τις απαντήσεις μας για κάθε ερώτημα, ως εξής:

1. Προτίθεται η κυβέρνηση να επεξεργαστεί τα στοιχεία από τους μόνιμους σταθμούς ηχομέτρησης (noise monitoring) για να παρακολουθεί τους δείκτες που συνιστά ως κατάλληλους η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την αντιμετώπιση του αεροπορικού θορύβου στις επηρεαζόμενες περιοχές, όπως ορίζει η ευρωπαϊκή νομοθεσία; Από την έναρξη λειτουργίας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί Σύστημα Παρακολούθησης Θορύβου του Αεροδρομίου (NOise MONitoring System - NOMOS), που αποτελείται από δέκα (10) σταθερούς σταθμούς (Noise Monitoring Terminals - NMTs), στους όμορους οικισμούς πέριξ του Αερολιμένα, (όπως απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη).

Το σύστημα NOMOS είναι διασυνδεδεμένο με το σύστημα επιτήρησης (radar) της πορείας των αεροσκαφών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και αποτελεί το μόνο αξιόπιστο και εγκεκριμένο από τον Κράτος μέσω του ιδρυτικού νόμου του ΔΑΑ (Ν. 2338/1995) σύστημα για την παρακολούθηση του θορύβου πέριξ του Αερολιμένα.

Χάρτης Θέσεων Σταθμών Μέτρησης Θορύβου



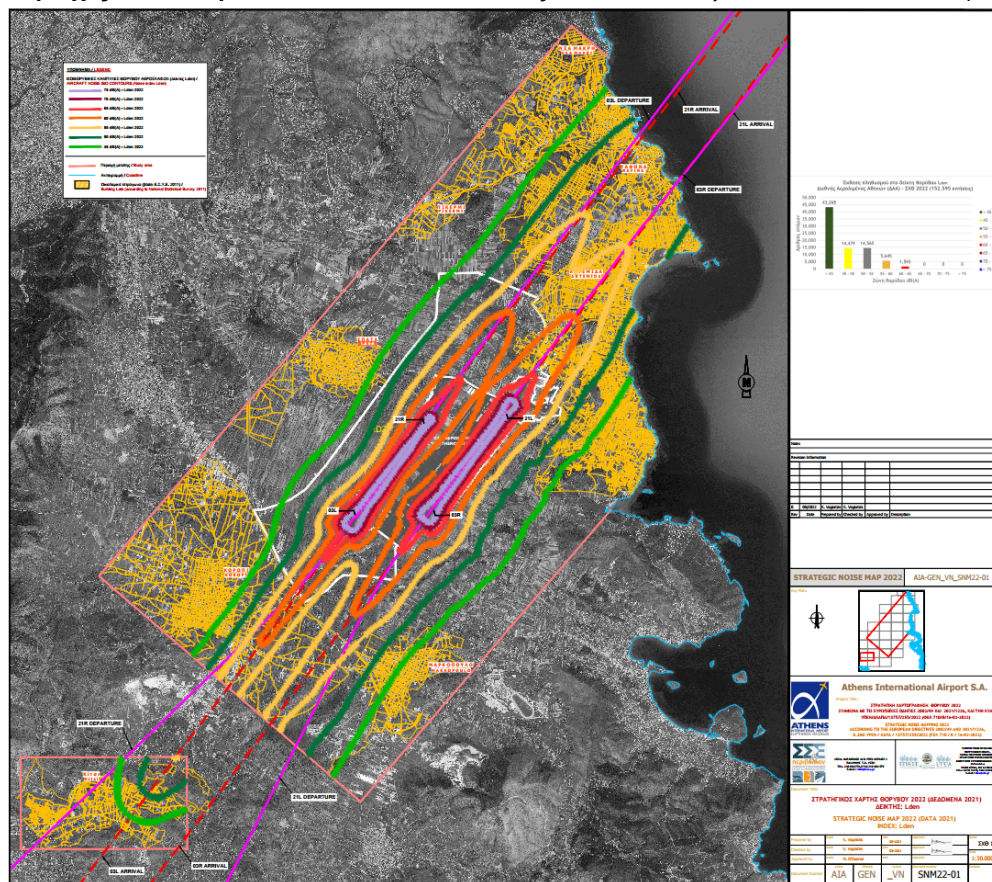
Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) παρακολουθεί σε μηνιαία βάση τα αποτελέσματα του συστήματος Παρακολούθησης Θορύβου NOMOS του ΔΑΑ, αξιολογώντας τις Μηνιαίες Εκθέσεις Θορύβου, που υποβάλλονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΝ, της Α.Π.Α. και της ΥΠΑ, σχετικά με την εφαρμογή των Διαδικασιών Μείωσης Θορύβου (ΔΜΘ) και τις πορείες που ακολούθησαν τα πιο θορυβώδη Αεροσκάφη κατά την απογείωσή τους, με βάση τις μετρήσεις του Σταθμού «NMT 3 – Άγιος Ιωάννης» και του Σταθμού «NMT 4 – Αγία Κυριακή».

Επίσης, αξιολογούνται συνολικά τα αποτελέσματα του συστήματος NOMOS, των επιπέδων ηχητικής όχλησης όλων των όμορων περιοχών και τα παράπονα, που λαμβάνονται από περιοίκους, Δημοτικές Αρχές και Περιβαλλοντικά Σωματεία, σχετικά με τον αεροπορικό θόρυβο και τις υπερπτήσεις των Αεροσκαφών.

Όσον αφορά τους δείκτες αεροπορικού θορύβου, η Ελλάδα έχει ενσωματώσει στο εθνικό δίκαιο την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2002/49/ΕΚ με την Κ.Υ.Α. 13586/724/2006 (ΦΕΚ Β 384), «Καθορισμός μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΥΠΕΝ), ως αρμόδιο για τα θέματα περιβαλλοντικού θορύβου, έχει καθορίσει με την ΚΥΑ οικ. 211773/2012 (ΦΕΚ Β 1367) τα επιτρεπόμενα ανώτατα όρια οδικού, σιδηροδρομικού και αεροπορικού θορύβου, σύμφωνα με τους μεσοσταθμικούς δείκτες αξιολόγησης θορύβου L_{den} (σταθμισμένος δείκτης θορύβου στη διάρκεια 24ώρου) και L_{night} (σταθμισμένος δείκτης θορύβου στη διάρκεια της νύκτας από 23:00-07:00).

Επιπρόσθετα, προς εκπλήρωση των περιβαλλοντικών υποχρεώσεων εκπονούνται από τον ΔΑΑ κάθε πενταετία μελέτες Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (ΣΧΘ), σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρ. Οδηγίας, που υποβάλλονται προς έγκριση στο ΥΠΕΝ. Με βάση τα αποτελέσματα της πιο πρόσφατης ΣΧΘ (που εκπονήθηκε το 2022 και εγκρίθηκε από το ΥΠΕΝ το 2023) **τηρούνται τα θεσμοθετημένα όρια μεσοσταθμικού θορύβου (Lden & Lnight) εντός της ευρύτερης περιμέτρου του Αερολιμένα και δεν επεκτείνονται σε οικιστικές περιοχές πλησίον αυτού, όπως απεικονίζεται στο παρακάτω σχήμα:**



2. Πώς ελέγχεται η εφαρμογή των διαδικασιών NADP-A; Υπάρχει μηχανισμός παρακολούθησης, καταγραφής και επιβολής κυρώσεων για τις παραβιάσεις;

Η εφαρμογή Διαδικασιών Μείωσης Θορύβου, όπως είναι η Noise Abatement Departure Procedure (NADP1) που έχει θεσπιστεί για τον ΔΑΑ, ελέγχεται από την ΑΠΑ με βάση τα δεδομένα του υφιστάμενου Συστήματος Παρακολούθησης Θορύβου (NOMOS) του Δ.Α.Α. και ειδικής εφαρμογής που έχει αναπτυχθεί από την Αρχή, ειδικά για τον σκοπό αυτό και επιτρέπει τη μαζική επεξεργασία πλήθους δεδομένων και ιχνών πτήσεων των αεροσκαφών.

Με βάση την εφαρμογή αυτή, αξιολογούνται σε μηνιαία βάση τα προφίλ απογείωσης προς Βορρά των θορυβοδέστερων αεροσκαφών. Σε περίπτωση που διαπιστώνονται αποκλίσεις, ζητούνται από τις Αεροπορικές εταιρίες να υποβάλλουν τα στοιχεία καταγραφών που διαθέτουν από τα ηλεκτρονικά συστήματα FDM (flight data monitoring) του α/φους και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση των επιχειρησιακών συνθηκών που συνέβαλαν στις υπερβάσεις αυτές. Εάν δεν υπάρχει επαρκής αιτιολόγηση από πλευράς του Αερομεταφορέα ή των υπηρεσιών Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ, εφαρμόζεται ένα διαβαθμισμένο σύστημα κυρώσεων, σύμφωνα με τον Αεροπορικό Κώδικα και το αρθ. 33 περί Κυρώσεων του Ν.4757/2020.

3. Πόσες κυρώσεις ή πρόστιμα έχουν επιβληθεί σε αεροπορικές εταιρίες για υπερβάσεις θορύβου τα τελευταία 20 έτη;

Αρμόδιο για την επιβολή προστίμων που αφορούν την τήρηση της Περιβαλλοντικής Νομοθεσίας Θορύβου και την προστασία των κατοίκων από δυσμενείς επιπτώσεις της ηχορύπανσης είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας. Με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για θέματα υπερβάσεων περιβαλλοντικού θορύβου, δεν έχουν διαπιστωθεί παραβιάσεις των επιτρεπόμενων ορίων εκπομπής θορύβου των Αεροσκαφών και, εξ' όσων γνωρίζουμε, δεν έχουν επιβληθεί σχετικές κυρώσεις.

Κυρώσεις έχουν επιβληθεί από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, στα 3 έτη λειτουργίας της, σε αεροπορικές εταιρίες, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, για παραβίαση Αερολιμενικών Διατάξεων και Κανόνων Αέρος, σύμφωνα με τον Αεροπορικό Κώδικα και το αρθ. 33 περί Κυρώσεων του Ν.4757/2020.

4. Υπάρχει σχεδιασμός ή πρόθεση από τα αρμόδια Υπουργεία ή τη Διοίκηση του ΔΑΑ να αναθεωρηθεί η χρήση του δυτικού διαδρόμου (03R/21L) για τις απογειώσεις, που θα μείωνε κατά πολύ τον θόρυβο, ώστε να αποφεύγεται η διέλευση αεροσκαφών πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές;

Σύμφωνα με το τελευταίο, εγκεκριμένο το 2023 από το ΥΠΕΝ, Σχέδιο Δράσης του Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου του Αερολιμένα για την προστασία των κατοίκων των όμορων περιοχών από ηχητικές οχλήσεις έχουν προβλεφθεί Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου (ΔΜΘ), που περιλαμβάνουν:

- την αποφυγή χρήσης του διαδρόμου 03R για απογειώσεις καθώς και του διαδρόμου 21L για προσγειώσεις κατά τις απογευματινές ώρες (15:00-18:00),
- την αποφυγή χρήσης του διαδρόμου 03R για απογειώσεις καθώς και του διαδρόμου 21L για προσγειώσεις κατά τη διάρκεια της νύχτας (23:00-07:00).

Με βάση τον σχεδιασμό αυτό και τα Προγράμματα Παρακολούθησης Θορύβου, που ετησίως υποβάλλει ο ΔΑΑ στις αρμόδιες ελεγκτικές υπηρεσίες (ΥΠΕΝ & ΑΠΑ), δεν παρατηρούνται υπερβάσεις των θεσμοθετημένων μεσοσταθμικών ορίων περιβαλλοντικού θορύβου εκτός των γεωγραφικών ορίων του Αερολιμένα.

5. Έχει ανατεθεί ή προγραμματίζεται η εκπόνηση επικαιροποιημένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για τη λειτουργία του αεροδρομίου, δεδομένου ότι η υφιστάμενη βασίζεται σε παρωχημένα δεδομένα και μη εφαρμοσμένα σενάρια;

Η περιβαλλοντική αδειοδότηση και οι όροι λειτουργίας & ανάπτυξης/επέκτασης του ΔΑΑ προβλέπονται στη Σύμβαση Ανάπτυξης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, που κυρώθηκε με το νόμο 2338/1995 (ΦΕΚ

202/Α/14.09.1995), ενώ με το νόμο 4594/2019 (ΦΕΚ 29/Α/19.02.2019) κυρώθηκε η παράταση της σύμβασης κατά διάστημα είκοσι (20) ετών, έως το 2046.

6. Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει το ενδεχόμενο επιβολής περιορισμών στις νυχτερινές πτήσεις, όπως ισχύει σε άλλα αεροδρόμια της Ε.Ε.;

Στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών εφαρμόζονται περιορισμοί στις νυχτερινές πτήσεις, όπως αναφέρονται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Δράσης του Αερολιμένα και συγκεκριμένα την αποφυγή χρήσης κατά τη διάρκεια της νύχτας (23:00-07:00) του διαδρόμου 03R για απογειώσεις και του διαδρόμου 21L για προσγειώσεις.

Επιπρόσθετα, ο ΔΑΑ είναι το μόνο Διεθνές Αεροδρόμιο εντός ΕΕ, που έχει θεσπίσει διαδικασίες περιορισμού των πτήσεων και σε μεσημβρινές - απογευματινές ώρες (15:00-18:00) για την μείωση της όχλησης των κατοίκων στην Περιοχή της Αρτέμιδας, που αποτελεί την εγγύτερη και πιο κατοικημένη περιοχή βορείως του Αερολιμένα.

7. Εξετάζεται η υιοθέτηση αντισταθμιστικών μέτρων που θα μετριάσουν την όχληση των κατοίκων της περιοχής (ηχομόνωση κατοικιών, σχολικών μονάδων) από τον αεροπορικό θόρυβο;

Με δεδομένο ότι δεν υπάρχουν υπερβάσεις στα θεσμοθετημένα όρια περιβαλλοντικού θορύβου, δεν εξετάζεται η υιοθέτηση αντισταθμιστικών μέτρων, όπως η ηχομόνωση κατοικιών & σχολικών μονάδων από τον αεροπορικό θόρυβο.

Ειδικά για τις σχολικές μονάδες στην ευρύτερη περιοχή πέριξ του Αερολιμένα, στα πλαίσια της επικαιροποιημένης μελέτης Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου, εξετάστηκαν εκατόν σαράντα έξι (146) ευαίσθητοι δέκτες με έμφαση στην υγεία, εκπαίδευση, εκκλησίες, κοινωφελείς δραστηριότητες και ιδιωτικούς παιδικούς σταθμούς, όπου δεν διαπιστώθηκαν υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ορίων περιβαλλοντικού θορύβου.

Προς επίρρωση των ανωτέρω, στα αποσπάσματα του παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται ενδεικτικά οι μεσοσταθμικοί δείκτες θορύβου L_{den} και L_{night} σε ευαίσθητους δέκτες της περιοχής, που είναι σημαντικά χαμηλότεροι από τα θεσμοθετημένα όρια θορύβου.

Α/Α ΣΧΘ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΥ ΔΕΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΘΟΡΥΒΟΥ 2020	
		L_{den}	L_{night}
1	Αγ. Ραφαήλ Κορωπίου	46,7	37,9
2	3ο Δημοτικό Σχολείο Σπάτων	45,1	38,5
3	Κέντρο Υγείας Σπάτων	45,5	38,9
4	Ανάσταση Χριστού και Εκκλησιαστικό Γηροκομείο Σπάτων	40,7	33,6
5	1ο Νηπιαγωγείο Σπάτων	45,3	38,6
6	Παιδικός Σταθμός Σπάτων	45,0	38,4
7	2ο Δημοτικό Σχολείο Σπάτων	41,5	34,4
8	Αγ. Αθανάσιος Σπάτων	40,6	33,5
9	Αγ. Λουκάς Σπάτων	46,0	39,4
10	Κοίμηση Θεοτόκου Σπάτων	41,9	34,9
11	Πολιτιστικό Κέντρο Σπάτων	42,8	35,9
12	Αγ. Νικόλαος, Αγ. Κλήμης & Αγ. Ιάκωβος/ Ιερά Μητρόπολη Μεσογαίας & Λαυρεωτικής	46,1	39,5
13	Λύκειο Ελληνίδων Σπάτων	42,3	35,2
14	Αγ. Βασίλειος Σπάτων	44,3	37,4
15	1ο Δημοτικό Σχολείο Σπάτων	43,7	36,8
16	Αγ. Βαρβάρα Σπάτων	45,8	39,0
17	Γυμνάσιο - Λύκειο Σπάτων	44,2	37,2
18	Αγ. Ανάργυροι & Αγ. Αικατερίνη Σπάτων	44,0	37,0
19	Αγ. Θωμάς Σπάτων	38,8	31,5
20	Κοίμηση Θεοτόκου, Αγ. Θωμάς, Αγ. Πορφύριος Ραφήνας	45,9	39,4
21	3ο Δημοτικό & 3ο Νηπιαγωγείο Ραφήνας	48,6	42,1
22	Δημοτικός Παιδικός Σταθμός Ραφήνας	52,2	45,7
23	Αγ. Νικόλαος Ραφήνας	53,5	46,9
24	1ο Δημοτικό Σχολείο Ραφήνας	55,4	48,4
25	Αγ. Παρασκευή Ραφήνας	47,9	41,4
26	Άγιος Σωτήρας Ραφήνας	56,1	49,2
27	Αγ. Μαγδαληνή Ραφήνας	55,9	49,1
28	Αγ. Γεωργιος Ραφήνας	57,0	50,0
29	Αγ. Χαράλαμπος Ραφήνας	56,3	47,7
30	Υπαπαντή Ραφήνας	42,7	35,9
31	Αγ. Τριάδα Ραφήνας	50,9	44,4
32	Θεοτόκος Ραφήνας	55,8	49,1
33	Αγ. Παντελεήμονας Ραφήνας	58,3	51,0
34	Κοίμηση Θεοτόκου Ραφήνας	42,6	35,9
35	2ο Δημοτικό & 2ο Νηπιαγωγείο Ραφήνας	46,4	39,7

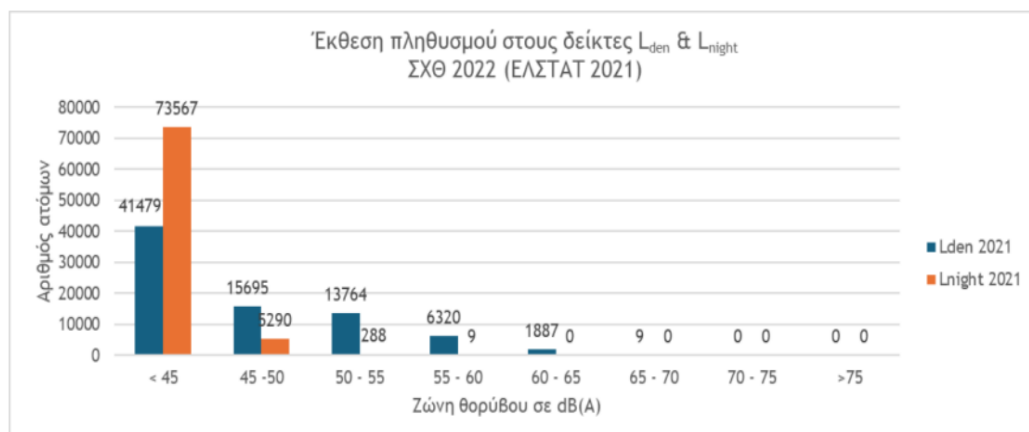
115	Εκκλησία Αρτέμιδος	59,5	49,9
116	κατασκήνωσεις Αρτέμιδος	59,1	46,7
117	Αγ. Νικόλαος Αρτέμιδος	56,6	43,0
118	Εκκλησία Αρτέμιδος	64,4	49,8
119	Πνευματικό & Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αρτέμιδος	48,4	36,3
120	3ο Νηπιαγωγείο Αρτέμιδος	48,4	36,2
121	Προφήτης Ηλίας Αρτέμιδος	49,4	37,1
122	Εκκλησάκι Αρτέμιδος	53,9	42,9
123	Μεταμόρφωση Σωτήρος Αρτέμιδος	46,7	35,7
124	Αγ. Ιωάννης Αρτέμιδος	53,0	41,5
125	Αγ. Δημήτριος Αρτέμιδος	50,5	39,5
126	Αγ. Ιωάννης Αρτέμιδος	50,8	39,1
127	Αγ. Παρασκευή Αρτέμιδος	52,3	39,2
128	Εκκλησάκι Αρτέμιδος	41,2	30,7
129	Μεταμόρφωση Σωτήρος Αρτέμιδος	42,3	32,1
130	Αγ. Κυριακή	55,1	48,7
131	Εκκλησία Αγ. Νεκταρίου Ραφήνας	55,7	45,4
132	Αγ. Ανδρέας - Κιτσίου	38,7	30,3
133	Κοίμηση Θεοτόκου Κιτσίου	43,9	33,5
134	Αγ. Νεκτάριος Κιτσίου	46,8	35,2
135	Προφήτης Ηλίας Κιτσίου	51,0	38,2
136	Παναγία Μεσοπορίτισσα Κιτσίου	48,5	36,1
137	Ιερό Ναυκαστήριο Αγ. Μαγδαληνής και Ιωάσαφ Κιτσίου	47,8	35,6
138	2ο Πολιτιστικό Κέντρο Δ. Κρωπίας - Κίτσι	41,1	32,1
139	Εξωραιστικός σύλλογος	40,8	31,9
140	ΚΑΠΗ Κιτσίου	40,8	32,0
141	Δημοτικό σχολείο Κιτσίου	40,9	32,0
142	Νηπιαγωγείο Κιτσίου	40,8	31,9
143	Παιδικός Σταθμός Χιονάτη	59,2	44,8
144	Ελληνοβρετανικός παιδικός σταθμός	55,1	41,3
145	Βρεφονηπιακός Σταθμός Πορτοκαλί Γαλάζιο Συννεφάκι	54,9	48,1
146	Κέντρο φύλαξης παιδιών	46,9	40,4

Η άποψη της Αρχής είναι ότι πρωτοβουλίες καλύτερης ηχομόνωσης των κτιρίων μπορούν να ληφθούν με την αξιοποίηση των ειδικών δράσεων, χρηματοδοτήσεων, και νομοθετικών διατάξεων του αρμόδιου Υπουργείου Περιβάλλοντος στα πλαίσια της Μακροπρόθεσμης Στρατηγικής για την Ανακαίνιση του Κτιριακού Αποθέματος και της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για την Ενεργειακή Απόδοση των Κτιρίων.

8. Ποιο είναι το 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.αρ. Α.Π: ΥΠΕΝ/Δ/ΚΑΠΑ/34256/699 (ΑΔΑ: 9ΛΧ64653Π8- ΞΑΣ) της 30ης Μαρτίου 2023;

Η επικαιροποίηση της μελέτης του Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου, που ενσωματώνει τα πληθυσμιακά δεδομένα της απογραφής του 2021, έχει γίνει και έχει υποβληθεί η νέα μελέτη προς αξιολόγηση στο αρμόδιο Υπουργείο (ΥΠΕΝ) στις αρχές Απριλίου 2025, μετά την επίσημη έκδοση των πληθυσμιακών δεδομένων από την ΕΛΣΤΑΤ τον Νοέμβριο 2024.

Με βάση την επικαιροποιημένη μελέτη, στο παρακάτω Διάγραμμα παρουσιάζεται η κατανομή του μόνιμου πληθυσμού της περιοχής μελέτης στις ζώνες των δεικτών αεροπορικού θορύβου L_{den} & L_{night} για τον ΣΧΘ 2022 με βάση τα κυκλοφοριακά δεδομένα 2021 & την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το 2021.



Η επικαιροποιημένη κατανομή του πληθυσμού επιβεβαιώνει για άλλη μια φορά το γεγονός ότι δεν υπάρχει έκθεση μόνιμου πληθυσμού περίξ του ΔΑΑ, που να δέχεται θόρυβο που υπερβαίνει το θεσμοθετημένο όριο των 70 dB(A) για το δείκτη Lden και των 60 dB(A) για το δείκτη Lnight.

Επίσης, η μεγαλύτερη πλειοψηφία του πληθυσμού στους οικισμούς περίξ του Αερολιμένα βρίσκεται εντός των προτεινόμενων επιπέδων θορύβου από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, ενώ το όριο-στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έκθεση του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό θόρυβο στις αστικές περιοχές, ορίστηκε στα 55 dB Lden.

Συγκεκριμένα το 90% του πληθυσμού βρίσκεται σε ζώνη θορύβου <55 dB(A) για το δείκτη Lden και σχεδόν το 93% του πληθυσμού βρίσκεται σε ζώνη θορύβου <45 dB(A) για το δείκτη Lnight, όπως απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας Κατανομής μόνιμου πληθυσμού ανά δείκτη θορύβου Lden & Lnight στην άμεση & ευρύτερη περιοχή του ΔΑΑ με βάση στοιχεία Απογραφής ΕΛΣΤΑΤ 2021

ΖΩΝΗ ΘΟΡΥΒΟΥ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ - 2021		Ποσοστό % - 2021	
	Lden	Lnight	Lden	Lnight
< 45	41479	73567	52,40	92,94
45 - 50	15695	5290	19,83	6,68
50 - 55	13764	288	17,39	0,36
55 - 60	6320	9	7,98	0,01
60 - 65	1887	0	2,38	0,00
65 - 70	9	0	0,01	0,00
70 - 75	0	0	0,00	0,00
>75	0	0	0,00	0,00
Total =	79154	79154	100,00	100,00

Με βάση όλα τα ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η αναφορά περί «χιλιάδων παραβάσεων» σύμφωνα με το εισαγωγικό μέρος της ερώτησης των Βουλευτών είναι παντελώς αβάσιμη, δεν στηρίζεται στα επισήμως νομοθετημένα όρια θορύβου και τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις για τη θεμελίωση σχετικών παραβάσεων και δεν τεκμηριώνεται με βάση τις αναλυτικές εκθέσεις και επαληθεύσεις που διενεργεί η ΑΠΑ.

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας θα συνεχίσει να παρακολουθεί την τήρηση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς των προβλεπόμενων διαδικασιών για τη μείωση του θορύβου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, με εντατικούς ελέγχους, συναντήσεις και συνεχή επικοινωνία με τις Αεροπορικές Εταιρίες και τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας για θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων της. Εξετάζει και απαντά σε κάθε αίτημα ή καταγγελία πολιτών για θέματα αεροπορικού θορύβου μέσα στα θεσμοθετημένα πλαίσια της δικαιοδοσίας της,

λαμβάνοντας πάντα υπόψη τους επιχειρησιακούς σχεδιασμούς που επιβάλλονται από τον έλεγχο της Εναέριας Κυκλοφορίας για τη διατήρηση της ασφαλείας των πτήσεων.

Είμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία/διευκρίνιση.

Εσωτερική Διανομή

- Γραφείο Διοικητή Α.Π.Α.
- ΓΔΑΔ
- ΓΔΟΕΔΥ
- Α3
- Α5
- Α5/Η

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ Α.Π.Α.

Δρ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ