

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 69
Ημερομ. Κατάθεσης: 11/10/2024



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2024

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ :

- (α) Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Θεόδωρο Σκυλακάκη
(β) Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστο Σταϊκούρα

Θέμα : Στρατηγική Χαρτογράφησης Θορύβου και Σχέδιο Δράσης του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης στη Ν. Αλικαρνασσό.

Σχετ. : Η υπ' αριθ. Πρωτ. 1320/9-10-2024 επιστολή του ΤΕΕ/Τμήμα Ανατολικής Κρήτης

Υπουργοί,

Σας προωθώ επιστολή του ΤΕΕ/Τμήμα Ανατολικής Κρήτης, με θέμα τη Στρατηγική Χαρτογράφησης Θορύβου και το Σχέδιο Δράσης του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης στη Ν. Αλικαρνασσό

Παρακαλώ για την απάντηση και τις δικές σας περαιτέρω ενέργειες κατά λόγω αρμοδιότητας, αφού εξετάσετε τα εν θέματι ζητήματα.

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2024
Ο αναφέρων βουλευτής

Κωνσταντίνος Β. Κεφαλογιάννης
Βουλευτής Ηρακλείου



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.:2810-342.520,2810-341.455
E-mail: teetak@tee.gr,
ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Ηράκλειο, 9/10/2024

Προς:

- Υπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας κ. Θεόδωρο Σκυλακάκη secmin@ypen.gr
- Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα gram-ypourgou@ypyme.gr
- Περιφερειάρχη Κρήτης κ. Σταύρο Αρναουτάκη arnaoutakis@crete.gov.gr
- Δήμαρχο Ηρακλείου κ. Αλέξη Καλοκαιρινό mayor@heraklion.gr
- Δήμαρχο Σητείας κ. Γιώργο Ζερβάκη dimarxos@sitia.gr
- Αερολιμενάρχης Ηρακλείου κ. Γιώργο Πλακιά iramanager@hasp.gov.gr

Θέμα: Στρατηγική Χαρτογράφησης θορύβου και Σχέδιο Δράσης του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης στη Ν. Αλικαρνασσό.

Αξιότιμοι κύριοι,

Η παρούσα επιστολή αφορά τις απόψεις της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΑΚ σχετικά με τη δημόσια διαβούλευση της μελέτης Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου και του αντίστοιχου Σχεδίου Δράσης του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου στη Νέα Αλικαρνασσό.

Σας γνωρίζουμε ότι την υπό διαβούλευση μελέτη την αναζητήσαμε και εντοπίσαμε διαδικτυακά στον κατωτέρω σύνδεσμο του ΥΠΕΝ <https://ypen.gov.gr/dimosia-diavoulefsi-gia-ti-stratigiki-chartografisi-thoryvou-tou-kratiku-aerolimena-irakleiou/> το σχετικό υλικό.

Στο υλικό αυτό του ΥΠΕΝ περιλαμβάνεται η μελέτη με τίτλο «Παροχή Υπηρεσιών Παρακολούθησης και Καταγραφής της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του αεροπορικού θορύβου στον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου» **και ειδικότερα μόνο η φάση Β** με τίτλο: «Στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου 2022 του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου», Ιανουάριος 2024, καθώς και τα συνοδευτικά **σχέδια Α)** Στρατηγικός χάρτης θορύβου Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου (ΚΑΗΚ)- Δείκτης Lden και Β) Στρατηγικός χάρτης θορύβου Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου (ΚΑΗΚ)- Δείκτης Lnight.

Η Α Φάση «Προγράμματα και Θέσεις μετρήσεων ποιότητας ατμόσφαιρας & αεροπορικού θορύβου» είναι διαθέσιμη σε εμφανή θέση στα δημόσια δεδομένα του ΥΠΕΝ, της ΥΠΑ, της Περιφ. Κρήτης ή άλλων σχετικών φορέων.

Συνοπτικά στοιχεία για την εθνική νομοθεσία και τη σχετική μελέτη:

Με την ΚΥΑ 13586/724 (ΦΕΚ Β' 384 28.3.2006) των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών περί «Καθορισμού μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον», επετεύχθη η ενσωμάτωση στο Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο των διατάξεων της οδηγίας 2002/49/ΕΚ «σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου του Συμβουλίου της 25.6.2002». Με την απόφαση αυτή αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων του Άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 και συγχρόνως η συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2002/49 του Συμβουλίου της 25.6.2002 «σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου» που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΛ 189/12/18.7.2002), ώστε με τον καθορισμό των αναγκαίων μέτρων, όρων και διαδικασιών και την ιεράρχηση συγκεκριμένων δράσεων και προτεραιοτήτων, να **αποφεύγονται, να προλαμβάνονται ή να περιορίζονται οι δυσμενείς επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένης της ενόχλησης, από την έκθεση στον περιβαλλοντικό θόρυβο**. Ειδικότερα για τον σκοπό αυτό εφαρμόζονται προοδευτικά οι ακόλουθες δράσεις:

- Προσδιορισμός της έκθεσης στον περιβάλλοντα θόρυβο με χαρτογράφηση θορύβου, σύμφωνα με εγκεκριμένες από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα μεθόδους αξιολόγησης.
- Μέριμνα ώστε να είναι διαθέσιμες στο κοινό πληροφορίες σχετικά με τον περιβαλλοντικό θόρυβο και τις επιδράσεις του.
- **Θέσπιση σχεδίων δράσης, βασισμένων στα αποτελέσματα της χαρτογράφησης του θορύβου, με στόχο την πρόληψη και τον περιορισμό του περιβαλλοντικού θορύβου όπου χρειάζεται, και ιδίως όπου τα επίπεδα έκθεσης μπορούν να έχουν επιβλαβείς επιδράσεις στην υγεία των ανθρώπων, καθώς και τη διαφύλαξη της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος, όπου αυτή είναι ικανοποιητική.**

Σε ότι αφορά στη Στρατηγική Χαρτογράφηση Θορύβου, σχετικά με **αεροδρόμια**, οι σχετικοί ΣΧΘ αποσκοπούν στην καταγραφή της κατάστασης θορύβου που επικρατεί στα μεγάλα αεροδρόμια και πρέπει να ικανοποιούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV του Άρθρου 11 της ανωτέρω ΚΥΑ.

Σε ότι αφορά στα **προβλεπόμενα Σχέδια Δράσης** για την αντιμετώπιση και διαχείριση των προβλημάτων και των επιδράσεων του περιβαλλοντικού θορύβου, συμπεριλαμβανομένου εν ανάγκη του περιορισμού του θορύβου, **αυτά περιλαμβάνουν τη λήψη μέτρων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση προτεραιοτήτων, οι οποίες ενδέχεται να επισημανθούν λόγω υπέρβασης κάποιας οικείας οριακής τιμής ή βάσει άλλων εθνικών κριτηρίων που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή, για τις περιοχές που προσδιορίζονται στην παράγραφο.**

Η εν λόγω μελέτη για το Αεροδρόμιο Ηρακλείου **κάνει χρήση διαφόρων εργαλείων σχεδιασμού και το βασικό περιβάλλον δημιουργείται με τη**

χρήση ΓΣΠ και θεματικά επίπεδα τα ΟΤ, τα κτίρια, το οδικό δίκτυο, το ψηφιακό μοντέλο εδάφους, τις ευαίσθητες χρήσεις, τα ίχνη πτήσεων και άλλες πολεοδομικές πληροφορίες.

Για την εκπόνηση διενεργήθηκαν 10 24ωρες καταγραφές αερόφερτου θορύβου σε περιοχές όπου βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με τον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου, με ειδικούς σταθμούς σε κατάλληλη διάταξη, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις των: ΚΥΑ 211773/ΦΕΚΒ/1367/27-04-2012 και ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/13757/255/ΦΕΚ Β/ 710/16-02- 2022 (με εφαρμογή ύψους μέτρησης 4 μέτρων από το έδαφος), εξοπλισμένοι με στατιστικούς αναλυτές θορύβου και διάταξη μικροφώνου παντός καιρού (στον ειδικό ιστό). **Ακουστικές καταγραφές διεξήχθησαν τη χρονική περίοδο 21/7/2023-23/7/2023** (στοιχεία από τη μελέτη).



Σχήμα 5.1-1: Θέσεις μετρήσεων αερόφερτου θορύβου

Εν συνεχεία έγινε συσχέτιση των μετρήσεων με τις θεωρητικές εκτιμήσεις προσομοίωσης και προέκυψε ο στρατηγικός χάρτης θορύβου του ΚΑΗΚ (λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία κίνησης/ πορείες αεροσκαφών 2021, τα ίχνη πτήσεων κ.α.). Αναπτύχθηκαν 2 εναλλακτικά σενάρια επίλυσης . Σημειώνεται δε ότι την περίπτωση του Σεναρίου 2 οι ισοθορυβικές καμπύλες εκτείνονται σε **μεγαλύτερο εύρος εντός της άμεσης και ευρύτερης περιοχής του αερολιμένα** και για τους δύο (2) δείκτες θορύβου L_{den} και L_{night} .

Σύμφωνα με τη μελέτη, **σε ότι αφορά τις στάθμες $L_{den}=55dB(A)$ και $L_{night}=50dB(A)$ παρατηρείται ιδιαίτερα αυξημένο % πληθυσμού που εκτίθεται σε υψηλότερες στάθμες που για το 2ο Σενάριο προσεγγίζουν το 31,2% και το 8,9% από τις ανωτέρω αντίστοιχα επιβεβαιώνοντας σημαντική επιβάρυνση στο ακουστικό περιβάλλον από τη λειτουργία του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου (ΚΑΗΚ) στην άμεση αστική περιοχή (Δήμος Αλικαρνασσού) ιδιαίτερα σε εποχικό επίπεδο .**

Όσον αφορά στη **σημαντική ενόχληση (ΗΑ)**, προκύπτει ότι **16.398 κάτοικοι** ήτοι το 11,31% του συνολικού πληθυσμού ενοχλείται σημαντικά από τη

λειτουργία του αερολιμένα για την περίπτωση του «Σεναρίου 1» και αντίστοιχα **23.012 κάτοικοι** ήτοι το 15,87% του συνολικού πληθυσμού ενοχλείται σημαντικά από τη λειτουργία του αερολιμένα για την περίπτωση του «Σεναρίου 2», δηλ. παρατηρείται αύξηση της σημαντικής ενόχλησης κατά την περίοδο των πέντε (5) καλοκαιρινών μηνών.

Όσον αφορά στη **σημαντική διαταραχή του ύπνου (HSD)**, διαπιστώνεται ότι το 2,18% του συνολικού πληθυσμού (**3.164 κάτοικοι**) παρουσιάζει σημαντική διαταραχή στον ύπνο από τη λειτουργία του αερολιμένα για την περίπτωση του «Σεναρίου 1» και το 4,67% του συνολικού πληθυσμού (**6.774 κάτοικοι**) παρουσιάζει σημαντική διαταραχή του ύπνου από τη λειτουργία του αερολιμένα για την περίπτωση του «Σεναρίου 2», δηλ. παρατηρείται και σε αυτή την περίπτωση αύξηση της διαταραχής του ύπνου κατά την περίοδο των πέντε (5) καλοκαιρινών μηνών.

Σημειώνονται επιπλέον γενικά τα κάτωθι:

A) είναι γνωστό ότι η μακροχρόνια έκθεση στον θόρυβο μπορεί να προκαλέσει διάφορες επιπτώσεις στην υγεία, συμπεριλαμβανομένης της ενόχλησης, των διαταραχών ύπνου, των αρνητικών επιπτώσεων στο καρδιαγγειακό και στο μεταβολικό σύστημα, καθώς και της γνωστικής δυσλειτουργίας των παιδιών.

B) σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας η τιμή των 55 dB ορίζεται ως το ιδανικό μέγιστο για έκθεση τις περισσότερες φορές. Ο ΠΟΥ επισημαίνει ότι περίπου το 20% του πληθυσμού στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτίθεται σε θόρυβο άνω των **65 dB (A) κατά τη διάρκεια της ημέρας** και περισσότερο από το 30% εκτίθεται σε επίπεδα **άνω των 55 dB (A) τη νύχτα**. Ειδικά τη νύχτα, η έκθεση σε θόρυβο αυτής της έντασης μπορεί να προκαλέσει από διαταραχές ύπνου και αϋπνία έως αυξημένη αρτηριακή πίεση, μαθησιακές δυσκολίες κ.α.

Γ) ως ανώτατα επιτρεπόμενα όρια δεικτών οδικού, σιδηροδρομικού και αεροπορικού θορύβου καθορίζονται τα ακόλουθα:

α. Για τον δείκτη **L_{den} (24-ωρος) : τα 70 dB**

β. Για τον δείκτη **L_{night} (8-ωρος νυκτερινός) : τα 60 dB**

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω διαπιστώνουμε τα εξής:

Αρχικά κρίνουμε απαραίδεκτο το γεγονός ότι ουδέποτε απεστάλη στο ΤΕΕ-ΤΑΚ ή εξ' όσων γνωρίζουμε και σε άλλους φορείς και σχετικές υπηρεσίες της Κρήτης η εν λόγω μελέτη και το συνοδευτικό σχέδιο δράσης προς διαβούλευση και διατύπωση απόψεων.

Σημειώνεται δε ότι ήδη από την **Ευρωπαϊκή Οδηγία 2003/4/ΕΚ** για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες αλλά και νωρίτερα από τη σύμβαση του Aarhus για την πρόσβαση σε πληροφορίες, συμμετοχή του κοινού και πρόσβαση στη δικαιοσύνη **προβλέπεται η πλήρης ηλεκτρονική πρόσβαση της περιβαλλοντικής πληροφορίας** ιδίως σε περιπτώσεις δεδομένων δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το περιβάλλον μέσω ενεργητικής διάδοσης.

Το Σχέδιο Δράσης του παρόντος είναι εξαιρετικά ελλιπές χωρίς να περιλαμβάνει μέτρα κατά του θορύβου και υπέρ της μείωσης των επηρεαζόμενων ατόμων (θυμίζουμε ότι κατά το σενάριο Α σημαντική ενόχληση εκτιμάται για **16.398** κατοίκους ενώ για το σενάριο Β για **23.012** κάτοικους).

Δεν περιλαμβάνει βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη στρατηγική παρεμβάσεων, κ.α., ενώ απλώς κάνει μια γενικόλογη αναφορά για μέτρα που ήδη εφαρμόζονται, χωρίς καν να τα περιγράψει.

Περιορίζεται στην αναφορά της μελλοντικής απομάκρυνσης της πηγής θορύβου (του αεροδρομίου) και της μετεγκατάστασής του στο Καστέλι, γεγονός άλλωστε που προβλέπονταν και στο προηγούμενο σχέδιο δράσης του 2013 (Η βασική παραδοχή που γίνεται στο ΣΔ είναι η μεταφορά του αεροδρομίου στη νέα του θέση στο Καστέλι).

Αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς, το σημερινό σχέδιο είναι το αποτέλεσμα εκπλήρωσης μιας αναγκαίας διεκπεραιωτικής διαδικασίας και δεν αγγίζει στο παραμικρό την ουσία του θέματος.

Ωστόσο από το προηγούμενο σχετικό ΣΔ πέρασαν 11 χρόνια και η κύρια όχληση συνεχίζεται χωρίς τη λήψη κανενός μέτρου μείωσης των επιπτώσεων. Κοινό ήταν το συμπέρασμα – προτροπή και της μελέτης «Αξιολόγηση Περιβαλλοντικού Θορύβου στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Ηρακλείου Κρήτης και Χανίων» που εκπονήθηκε το 2013 και περιλάμβανε μία σειρά άλλων παρεμβάσεων που ΟΥΤΕ αυτά ελήφθησαν ποτέ υπόψη.

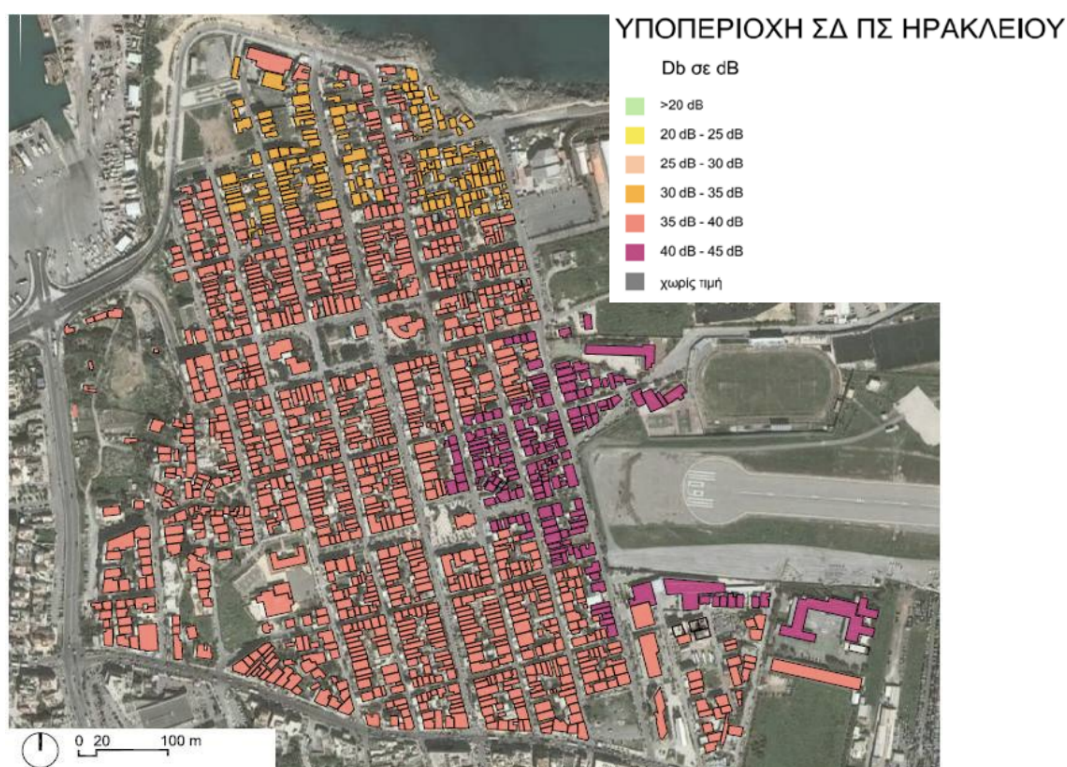
Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τυπικά σχέδια δράσης για την άμβλυνση των επιπτώσεων του θορύβου και γενικότερα την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης σε περιοχές που περιλαμβάνουν κατοικία πλησίον αεροπορικών εγκαταστάσεων μπορούν να περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

- 1. Επιχειρησιακά διαχειριστικά μέτρα που σχετίζονται με το ωράριο λειτουργίας** του αεροδρομίου και ειδικότερα με περιορισμό του ωραρίου λειτουργίας του (night flying restrictions) όπως συμβαίνει σε μεγάλα αεροδρόμια που βρίσκονται κοντά σε αστικές περιοχές σε όλη την Ευρώπη (ενδ. Βουδαπέστη, Κολωνία, Φρανκφούρτη, Άμστερνταμ, Λονδίνο, Ζυρίχη κ.α.)
- 2. Περιοριστικά μέτρα που αφορούν το είδος των αεροσκαφών** για χαμηλότερη όχληση (αεροσκάφη μειωμένου θορύβου, ειδικοί περιοριστικοί κανόνες για αεροπλάνα, ελικόπτερα, ανεμόπτερα με κινητήρα κ.α.)
- 3. τοποθέτηση φυσικών φυτοφρακτών ή τεχνητών ηχοφρακτών** σε διαδρομές που μπορούν να εξάγονται από τους στρατηγικούς χάρτες θορύβου
- 4. μέτρα προστασίας των κατοικιών** (παρεμβάσεις ηχομόνωσης προσόψεων με ενδεικτικό παράδειγμα εφαρμογής στη Βουδαπέστη όπου το 2019 οι κάτοικοι που βρίσκονταν εντός της ζώνης αυξημένου θορύβου επιδοτήθηκαν για αντικατάσταση κουφωμάτων στις οικίες τους)
- 5. μέτρα πολεοδομικού- χωροταξικού- συγκοινωνιακού χαρακτήρα** (χωροθέτηση περιοχών κατοικίας εκτός της ζώνης αυξημένου θορύβου, μετεγκατάσταση οχλουσών χρήσεων – άρση ασύμβατων χρήσεων, παράλληλη αξιολόγηση θορύβου από οδική κυκλοφορία κ.α.)
- 6. συστήματα παρακολούθησης με συσκευές διαρκούς καταγραφής θορύβου σε σταθερά σημεία μέσα στην κοινότητα για ενεργοποίηση πρωτοκόλλων παρέμβασης**
- 7. και άλλα ειδικότερα μέτρα που αφορούν στην τεχνολογία αεροσκαφών, στον ηχητικό σχεδιασμό, στον έλεγχο θορύβων στην πηγή**

Σε κάθε περίπτωση τα ΣΔ οφείλουν να ανανεώνονται ανά πενταετία, εκτιμώντας τα αποτελέσματα της εφαρμογής τους και προτείνοντας διορθωτικές δράσεις.

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι σήμερα όντως επίκειται η μεταφορά του αεροδρομίου στο Καστέλι (βλέποντας την τυπική πρόοδο του έργου) κρίνουμε σκόπιμο **για το Αεροδρόμιο Ηρακλείου** να ληφθούν πρόσθετα μέτρα στην κατεύθυνση των 1,3, 4 και 6 ανωτέρω, **δηλαδή αφενός να τεθεί επί τάπητος το ενδεχόμενο περιορισμού των πτήσεων κατά τις ώρες κοινής ησυχίας και κυρίως να ενισχυθούν οι υφιστάμενοι ηχοφράκτες λαμβάνοντας υπόψη και την παράλληλη όχληση τόσο από την οδική κυκλοφορία επί του ΒΟΑΚ όσο και από άλλες πηγές θορύβου στην ευρύτερη περιοχή (ενδ. ΒΙΠΕ).**

Παράλληλα κρίνουμε σκόπιμο να προωθηθεί **η ενίσχυση των κατοικιών με ηχομόνωση** των προσόψεων των κυρίως επηρεαζόμενων οικιών, σύμφωνα με τα όσα ορίζονταν **ήδη** από το 2013 στη μελέτη «Αξιολόγηση Περιβαλλοντικού Θορύβου στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Ηρακλείου Κρήτης και Χανίων» όπου παρουσιάζονταν ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ 164 κτίρια με απαίτηση ηχομόνωσης 40dB (συνολικό μήκος εκτεθειμένων προσόψεων 10.531μ.).



Σχήμα 8.106

Χάρτης της περιοχής του Ηρακλείου στον οποίο απεικονίζονται οι απαιτήσεις εξωτερικής ηχοπροστασίας όλων των κτιρίων

Σας ενημερώνουμε ότι κατά την έρευνά μας για το παρόν θέμα λάβαμε γνώση για την μελέτη «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΧΑΡΤΗ ΘΟΡΥΒΟΥ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΠΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ» της πράξης «Εκπόνηση Στρατηγικών Χαρτών Θορύβου (ΣΧΘ) και Σχεδίων Δράσης (ΣΔ) σε Πολεοδομικά Συγκροτήματα της Χώρας η οποία αναμένεται να ξεκινήσει εντός του έτους, **οπότε οφείλει το ΤΕΕ/ΤΑΚ να παρακολουθεί στενά το ζήτημα για περαιτέρω συμβολή του.**

Συμπληρωματικά κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε ότι ως Δ.Ε. ΤΕΕ /ΤΑΚ:

A) όσον αφορά το υπό κατασκευή αεροδρόμιο στο **Καστέλι**, επισημαίνουμε:

- I. Την ανάγκη εκπόνησης ανάλογου σχεδίου δράσης και για το υπό κατασκευή **αεροδρόμιο Καστελίου** λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη μάλιστα και την αύξηση της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άρα το συνδυασμό αεροπορικού θορύβου και θορύβου από τις οδικές μεταφορές.
- II. Την επιτακτική ανάγκη για εφαρμογή μέτρων προστασίας από θόρυβο των οικιστικών συνόλων της περιοχής η οποία θα πρέπει να ξεκινήσει πριν την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου με ένα συνδυαστικό ή αυτόνομο πρόγραμμα με τα προγράμματα Ενεργειακής Αναβάθμισης το οποίο θα αφορά στην Ηχομόνωση των κατοικιών (ενδ. ηχομονωτικά κρύσταλλα, μόνωση με ηχοαπορροφητικό πετροβάμβακα- ορυκτοβάμβακα, κ.α.) καθώς και την εγκατάσταση συστημάτων μηχανικού αερισμού (προβλέπονται και για την ενεργειακή αναβάθμιση και την ποιότητα του εσωτερικού αέρα των χώρων) καθώς είναι πιθανό η συμπεριφορά των κατοίκων για την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης να τους οδηγήσει σε μείωση του φυσικού αερισμού.
- III. Την άμεση τοποθέτηση μόνιμων συστημάτων παρακολούθησης και καταγραφής θορύβου στους γειτονικούς οικισμούς ώστε να μπορεί να διαπιστωθεί με ακρίβεια η τελική επίδραση της λειτουργίας του Αεροδρομίου (που σαφέστατα πρέπει να συνοδευτεί από μόνιμα καταγραφικά αέριων ρύπων και σωματιδίων).
- IV. Η Περιφέρεια Κρήτης πρέπει να ιδρύσει ένα «παρατηρητήριο επίδρασης και λειτουργίας του νέου αεροδρομίου» με διαδικτυακή δημόσια προσβάσιμη πλατφόρμα ενημέρωσης, που θα αντλεί δεδομένα σε πραγματικό χρόνο από τη λειτουργία του αεροδρομίου, τους σταθμούς μέτρησης ρύπανσης και ηχορύπανσης, αισθητήρια ποιότητας νερού, μετεωρολογικά δεδομένα κτλ και θα διαθέτει δημοσιευμένο και το ιστορικό των καταγραφών των δεδομένων (το ανάλογο παρατηρητήριο μπορεί να διατηρεί δεδομένα σε επίπεδο Κρήτης για το σύνολο των οχλουσών δραστηριοτήτων)
- V. Τη μέτρηση του θορύβου, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του κυκλοφοριακού φόρτου στις εναλλακτικές συνδέσεις με το νέο αεροδρόμιο (πχ μέσω Αρκαλοχωρίου) πριν και μετά την έναρξη λειτουργίας.

B)Είναι απαραίτητο να μας κοινοποιηθεί το αντίστοιχο σχέδιο για το αεροδρόμιο της **Σητείας**, του οποίου η εγγύτητα με την πόλη φτάνει έως και τα 350μ. (απόσταση αεροδιαδρόμου και Πάνω Πόλης), καθώς παρόμοια μέτρα (1-6 του σχεδίου δράσης, αλλά και οι ανωτέρω προτάσεις II και III για το Αεροδρόμιο Καστελίου), οφείλουν να ληφθούν υπόψη ΑΜΕΣΑ και για αυτό.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την συνεργασία και είμαστε στη διάθεση σας για οποιαδήποτε διευκρίνηση.



Για τη ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΑΚ

Γεώργιος Ταβερναράκης
Πολιτικός Μηχανικός

Κοινοποίηση:

- Βουλευτές Ανατολικής Κρήτης
- Δημάρχους Ανατολικής Κρήτης
- Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης κ. Μαρία Κοζυράκη
- Πρόεδρο ΠΕΔ Κρήτης κ. Γιώργο Μαρινάκη marinakis@rethymno.gr
- Μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- ΜΜΕ

Εσωτερική διανομή:

- Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Προεδρείο «Α» ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Πρόεδρο Πειθαρχικού Συμβουλίου
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Κλαδικοί Σύλλογοι των Μηχανικών Ανατ. Κρήτης
- Εκλεγμένοι στη Κεντρική Αντιπροσωπεία μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο Προϊσταμένης
- Γραφείο Μηχανικών
- Χρονολογικό αρχείο
- Φάκελος Δ.Ε.
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ