



ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 15 Απριλίου 2025

ΠΡΟΣ: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

ΘΕΜΑ: Ανεξέλεγκτη ηχορύπανση και καταπάτηση περιβαλλοντικών όρων από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών – Εκτεθειμένοι οι κάτοικοι της Ανατολικής Αττικής

Κύριοι Υπουργοί,

Η λειτουργία του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει προκαλέσει, τα τελευταία χρόνια, αυξανόμενη ανησυχία και κοινωνική αναστάτωση στους κατοίκους των γειτονικών περιοχών των Μεσογείων, εξαιτίας της έντονης ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής επιβάρυνσης που παρατηρούνται καθημερινά, ακόμα και κατά τις νυχτερινές ώρες, λόγω της ραγδαίας αύξησης των πτήσεων μετά το 2021.

Η κατάσταση αυτή δεν είναι νέα. Ήδη από το 2006, με πόρισμά του, ο Συνήγορος του Πολίτη είχε επισημάνει τις σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις αεροπορικές δραστηριότητες, την πλημμελή εφαρμογή των διαδικασιών μείωσης θορύβου και την ανάγκη για επικαιροποίηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του αεροδρομίου. Δυστυχώς, σχεδόν δύο δεκαετίες αργότερα, φαίνεται πως η Πολιτεία παραμένει αδρανής απέναντι σε ένα πρόβλημα που κλιμακώνεται και πλήττει πλέον άμεσα τη δημόσια υγεία και την ποιότητα ζωής χιλιάδων πολιτών.

Στα τέλη του 2024, οι Δήμοι Σπάτων-Αρτέμιδος, Ραφήνας-Πικερμίου και Μαρκοπούλου- Μεσογαίας, με ομόφωνες αποφάσεις των δημοτικών τους Συμβουλίων, αποφάσισαν να προσφύγουν νομικά κατά του Ελληνικού Δημοσίου, της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με σκοπό την τήρηση των κανόνων ελέγχου, αποτροπής και περιορισμού του θορύβου που προκαλείται από τις αεροπορικές δραστηριότητες στο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», αναθέτοντας την υπόθεση σε εξειδικευμένη δικηγορική εταιρεία.

Η απόφαση αυτή έρχεται σε συνέχεια πλήθους καταγγελιών πολιτών, περιβαλλοντικών οργανώσεων και ειδικών επιστημόνων, που καταδεικνύουν πως η αεροπορική δραστηριότητα όχι μόνο προκαλεί θόρυβο υψηλής έντασης, αλλά και συνδέεται άμεσα με αυξημένες εκπομπές αέριων ρύπων, ειδικά όταν δεν εφαρμόζονται οι θεσμοθετημένες από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας διαδικασίες απογείωσης (NADP-A). Αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο για το έτος 2023-2024 έχουν καταγραφεί χιλιάδες παραβιάσεις αυτών των διαδικασιών, βάσει στοιχείων που συγκέντρωσε το Σωματείο «Περιβαλλοντική Αρμονία» μέσω πιστοποιημένων σταθμών μέτρησης θορύβου και ανάλυσης της πορείας πτήσεων.

Παρά τα παραπάνω, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία οφείλει να ασκεί εποπτεία, δεν διαθέτει επαρκή τεχνολογικά εργαλεία, δεν διενεργεί καθημερινούς ελέγχους, ενώ, όπως προκύπτει από δημοσιεύματα στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο και επίσημες απαντήσεις, δεν έχουν επιβληθεί κυρώσεις ή πρόστιμα για παραβιάσεις περιβαλλοντικών όρων στο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ο Διοικητής της ΑΠΑ μάλιστα, πρόσφατα δήλωσε ότι «δεν προκύπτουν παραβιάσεις κανόνων πτήσεων». Αντίστοιχα, δεν υπάρχει ούτε ένα σύστημα καταγραφής της παραβίασης του κανόνα για την μη χρήση της μέγιστης ανάστροφης ώσης κατά την προσγείωση , γεγονός που εγείρει ερωτήματα.

Οι κάτοικοι βιώνουν καθημερινά τον θόρυβο ως μια μορφή περιβαλλοντικής βίας, που εκτείνεται από τις πρώτες πρωινές έως τις μεταμεσονύκτιες ώρες, χωρίς να υπάρχει κανένα πλαίσιο απαγόρευσης νυχτερινών πτήσεων, όπως συμβαίνει σε πλήθος ευρωπαϊκών αεροδρομίων (Ζυρίχη, Φρανκφούρτη Χίθροου κ.ά.). Το γεγονός ότι οι αρμόδιες αρχές αδυνατούν να προστατεύσουν στοιχειωδώς την υγεία και την ηρεμία των πολιτών, αλλά και να διασφαλίσουν την εφαρμογή των θεσμοθετημένων κανονισμών της ΥΠΑ , συνιστά θεσμική αποτυχία και πολιτική ευθύνη.

Επειδή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (European Aviation Safety Agency, EASA) πρέπει στη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών να εφαρμόζεται η αρχή της ισορροπημένης προσέγγισης.

Επειδή οι δεσμεύσεις για κάθε κράτος μέλος που προκύπτουν τόσο από την εφαρμογή της Οδηγίας 2002/49, όσο και από την εφαρμογή του Κανονισμού 598/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου είναι σαφείς και πρέπει να τηρούνται.

Επειδή ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) συνιστά τη μείωση των επιπέδων θορύβου των αεροσκαφών κάτω από 45 dB Lden και 40 dB Lnight, την ίδια στιγμή που τα αντίστοιχα όρια που τίθενται στο άρθρο 4 της υπ.αριθμ. οικ. 211773/27-04-2012 Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΦΕΚ Β' 1367) είναι 70 dB και 60 dB αντίστοιχα.

Επειδή οι δείκτες Lden και Lnight που χρησιμοποιεί το Βενιζέλος δεν είναι οι συνιστάμενοι από την ευρωπαϊκή νομοθεσία του αεροπορικού θορύβου

Επειδή όπως προκύπτει από τα στοιχεία της European Aircraft Noise Services (EANS) για τα έτη 2019 έως 2024 τόσο κατά της διάρκεια της ημέρας, όσο και της νύχτας τα επίπεδα του παραγόμενου θορύβου από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παραβιάζουν συστηματικά τα τιθέμενα από την ως άνω Υπουργική Απόφαση επιτρεπόμενα όρια θορύβου

Ερωτάστε κ.κ Υπουργοί

- 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;**
- 2. Πώς ελέγχεται η εφαρμογή των διαδικασιών NADP-A; Υπάρχει μηχανισμός παρακολούθησης, καταγραφής και επιβολής κυρώσεων για τις παραβιάσεις;**
- 3. Πόσες κυρώσεις ή πρόστιμα έχουν επιβληθεί σε αεροπορικές εταιρείες για υπερβάσεις θορύβου τα τελευταία 20 έτη;**
- 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;**

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;
6. Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει το ενδεχόμενο επιβολής περιορισμών στις νυχτερινές πτήσεις, όπως ισχύει σε άλλα αεροδρόμια της Ε.Ε.;
7. Εξετάζεται η υιοθέτηση αντισταθμιστικών μέτρων που θα μετριάσουν την όχληση των κατοίκων της περιοχής (ηχομόνωση κατοικιών, σχολικών μονάδων) από τον αεροπορικό θόρυβο;
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.αριθμ Α.Π: ΥΠΕΝ/Δ/ΚΑΠΑ/34256/699 (ΑΔΑ: 9ΛΧ64653Π8- ΞΑΣ) της 30ης Μαρτίου 2023;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Μανώλης Χριστοδουλάκης

Αναστάσιος Νικολαΐδης

