



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (Υ.Π.Ε.Ν.)
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΓΙΕΡ/ΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΛΙΜ. ΑΛΛΑΓΗΣ &
ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ
(Κ.Α.Π.Α.)
ΤΜΗΜΑ ΘΟΡΥΒΟΥ ΔΟΝΗΣΕΩΝ &
ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΩΝ

Ταχ. Δ/ση : Πατησίων 147
Ταχ. Κώδικας : 11251
Τηλ. : 210-8649967
Fax : 210-8646939
Πληροφορίες : Ο. Γωγούσος
E-mail : o.gogosos@prv.ypeka.gr



Ημ/νία: 19/10/2017
Α. Π.: ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/22122/585

ΠΡΟΣ :

ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΤΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΗ & ΤΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ (ΣΤΔΕ)
Βασ. Παύλου & Δημ. Χρ. Μπέκα, 19004 ΣΠΑΤΑ

ΚΟΙΝ :

- 1) **Υ.Π. ΕΝ.**
 - α) Σώμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας & Μεταλλείων, Επιθεώρηση Νοτίου Ελλάδος
Λ. Μεσογείων 119, 10192 Αθήνα
 - β) Δ/ση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης
Λ. Αλεξάνδρας 11, 11473 Αθήνα
- 2) **ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**
Τμήμα ΠΡΟ.ΠΕ.
Βασ. Γεωργίου 1, 16604 Ελληνικό
- 3) **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ**
Δ/ΝΣΗ ΠΕΡ/ΝΤΟΣ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ &
ΥΔΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ
17ο χλμ Λεωφόρου Μαραθώνος, 15351 Παλλήνη
- 4) **ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ-ΑΡΤΕΜΙΔΑΣ**
 - α) Υπόψη Δημάρχου κου Δημ. Μάρκου
 - β) Υπόψη Γενικού Γραμματέα Δήμου
Βασ. Παύλου & Δημ. Χρ. Μπέκα, 19004 ΣΠΑΤΑ
- 5) **ΣΩΜΑΤΕΙΟ «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ»**
Υπαπαντής 23, 19016 Αρτέμιδα

ΘΕΜΑ : Ενημέρωση σχετικά με τη Στρατηγική Χαρτογράφηση Θορύβου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

- ΣΧΕΤ :**
- 1) Έγγραφο σας με α.π. 31668/29-9-2017 (α.π. Δ/σης ΚΑΠΑ 22122/585/5-10-2017)
 - 2) Έγγραφο του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας & Μεταλλείων με α.π. 1360/11-8-2017 (α.π. Δ/σης ΚΑΠΑ 17813/439/5-9-2017) με το οποίο διαβιβάζεται στην Υπηρεσία μας το με α.π. 14986/12-6-2017 έγγραφο σας.
 - 3) Έγγραφο σας με α.π. 19342,25265/25-8-2016 (α.π. Δ/σης ΚΑΠΑ 43268/9-9-2016)

Σε συνέχεια των ανωτέρω σχετικών και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας, σας ενημερώνουμε για τα ακόλουθα που αφορούν τη Στρατηγική Χαρτογράφηση Θορύβου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) «Ελευθέριος Βενιζέλος» :

Α. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΟΜΗ :

1. Για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου θεσπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση η Οδηγία 2002/49/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την ΚΥΑ 13586/724/2006 (ΦΕΚ 384/Β/2006) "Καθορισμός μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/49/ΕΚ «σχετικά με την αξιολόγηση και διαχείριση του περιβαλλοντικού

θορύβου» του Συμβουλίου της 25.6.2002". Με την Οδηγία αυτή προβλέπεται η υποχρέωση εκπόνησης Στρατηγικών Χαρτών Θορύβου (ΣΧΘ), σύμφωνα με εγκεκριμένες από την Ευρωπαϊκή Ένωση μεθόδους, που θα πρέπει να ικανοποιούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV του άρθρου 11 της ανωτέρω ΚΥΑ, οι οποίοι (χάρτες) αποσκοπούν στην καταγραφή της κατάστασης περιβαλλοντικού θορύβου που επικρατεί στα πολεοδομικά συγκροτήματα άνω των 100.000 κατοίκων, στους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες και στα μεγάλα αεροδρόμια. Με βάση τους ΣΧΘ, εκπονούνται όπου απαιτείται Σχέδια Δράσης (ΣΔ), για την αντιμετώπιση και διαχείριση των προβλημάτων που ανακύπτουν λόγω του περιβαλλοντικού θορύβου.

2. Στην ανωτέρω Οδηγία καθορίζονται επίσης και οι παρακάτω δείκτες θορύβου L_{den} και L_{night} , που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση του περιβαλλοντικού θορύβου και για την κατάρτιση των Στρατηγικών Χαρτών Θορύβου :
 - " L_{den} " (δείκτης θορύβου ημέρας-βραδιού-νύχτας): ο δείκτης θορύβου για τη συνολική ενόχληση, όπως προσδιορίζεται ακριβέστερα στο παράρτημα I της Οδηγίας
 - " L_{night} " (δείκτης θορύβου νυκτός): ο δείκτης θορύβου για τις διαταραχές του ύπνου, όπως προσδιορίζεται ακριβέστερα στο παράρτημα I της ΟδηγίαςΟι τιμές L_{den} και L_{night} προσδιορίζονται χρησιμοποιώντας τις μεθόδους εκτίμησης που καθορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας και που για τους θορύβους από τα αεροπλάνα είναι: ECAC/CEAC Doc. 29 «Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports», 1997.
3. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ΚΥΑ οικ. 211773/2012 (ΦΕΚ 1367/Β/2012) «Καθορισμός δεικτών αξιολόγησης και ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων δεικτών περιβαλλοντικού θορύβου που προέρχεται από τη λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές προγραμμάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις», **καθορίστηκαν τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια δεικτών οδικού, σιδηροδρομικού και αεροπορικού θορύβου**, ως ακολούθως :
 - Για τον δείκτη L_{den} **(24-ώρος): τα 70 dB**
 - Για τον δείκτη L_{night} **(8-ώρος νυκτερινός): τα 60 dB**
4. Προς εκπλήρωση των ανωτέρω υποχρεώσεων και με τη συνεργασία της Υπηρεσίας μας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του ΔΑΑ, εκπονήθηκε από την εταιρεία Σ.Σ.Ε. & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ Ε.Π.Ε., ολοκληρωμένη Μελέτη Θορύβου Αεροσκαφών για το ΔΑΑ με έτος βάσης το 2006, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 49/2002 και την ΚΥΑ 13586/724-28/3/06. Η μελέτη ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις:
 - **Φάση 1η: Στρατηγικοί Χάρτες Θορύβου (ΣΧΘ)**: Η φάση αυτή ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2007 και εγκρίθηκε με το 143695/10-7-2007 έγγραφο του ΥΠΕΧΩΔΕ, με το οποίο δόθηκε και η σχετική εντολή για την ολοκλήρωση και της 2ης Φάσης.
 - **Φάση 2η: Σχέδιο Δράσης (ΣΔ)**: Η φάση αυτή αφορούσε στην διερεύνηση της πιθανής αναθεώρησης του ήδη εφαρμοζόμενου τότε από τον ΔΑΑ Σχεδίου Δράσης, με διερεύνηση εναλλακτικών μέτρων για τον αεροπορικό θόρυβο. Ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2008 και εγκρίθηκε με το οικ. 162405/10-11-2008 έγγραφο του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Στην ομάδα μελέτης συμμετείχαν ανεγνωρισμένου κύρους πανεπιστημιακοί καθηγητές και επιστήμονες, εξειδικευμένοι σε θέματα ακουστικής και σχετικών θεμάτων αντιμετώπισης περιβαλλοντικού θορύβου

5. Τα αποτελέσματα της μελέτης αναρτήθηκαν για δημόσια διαβούλευση στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Περιβάλλοντος από 29-10-2008 μέχρι 28-2-2009. Στην συνέχεια η Τεχνική Διυπουργική Ομάδα Εργασίας (ΤΔΟΕ) που συστάθηκε με την Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ οικ. 147619/13-12-2007, κατά την συνεδρίασή της στις 24-6-2009 πρότεινε την έγκριση των ΣΧΘ της μελέτης και εισηγήθηκε επί του ΣΔ λαμβάνοντας υπόψη και τα σχόλια – παρατηρήσεις που προέκυψαν από τη δημόσια διαβούλευση.
6. Για την πληρέστερη ενημέρωσή σας, η παραπάνω μελέτη με τους ΣΧΘ και το ΣΔ, είναι αναρτημένη στην ιστοσελίδα του Υ.Π.Ε.Ν. στη θεματική ενότητα «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ / ΘΟΡΥΒΟΣ –

7. Όρια αεροπορικού θορύβου στην Ελλάδα με βάση τις επιταγές της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, **δεν είχαν θεσπιστεί την περίοδο εκπόνησης της πρώτης μελέτης ΣΧΘ, του 2006. Θεσπίστηκαν το 2012 με την ΚΥΑ οικ. 211773/2012 (ΦΕΚ 1367/Β/2012)**, όπως αναφέρεται και στο σημείο 3 ανωτέρω. Για τις ανάγκες ωστόσο της μελέτης και για τα δύο προτεινόμενα σενάρια Α' & Β' των Σχεδίων Δράσης, επελέγησαν εκείνη την εποχή ως όρια :
- Για το Σενάριο Α' : L_{den} (24ωρος) τα 70 dB και L_{night} (8ωρος νυκτερινός) τα 60 dB
 - Για το Σενάριο Β' : L_{den} (24ωρος) τα 65 dB και L_{night} (8ωρος νυκτερινός) τα 55 dB
- Τα ανωτέρω όρια που επελέγησαν, ήταν χαμηλότερα (αυστηρότερα) των ισχυόντων τότε ορίων κυκλοφοριακού θορύβου, εφόσον αυτά αναχθούν (διαμορφωθούν) σε σχέση με τα L_{den} και L_{night} της Οδηγίας. Συνημμένα σας υποβάλλουμε φωτοτυπία του με α.π. 100792 από 23/2/2009 εγγράφου της Δ/σης ΕΑΡΘ προς το Δήμο Αρτέμιδος, με το οποίο παρέχονται απαντήσεις, διευκρινήσεις και στοιχεία σε σχέση με την τότε μελέτη και που θεωρούμε ότι απαντούν σε μεγάλο βαθμό και σε ζητήματα που τίγονται μέχρι και σήμερα.
8. Σύμφωνα με το ισχύον τότε θεσμικό πλαίσιο (σημεία 1 & 2 ανωτέρω), επιβάλλετο η εκτίμηση του συνολικού αριθμού ατόμων που ζουν σε κατοικίες εκτεθειμένες σε μια από τις ακόλουθες ζώνες τιμών του L_{den} σε dB(A), σε ύψος τεσσάρων μέτρων από το έδαφος: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, & > 75, καθώς και σε κάθε μία από τις ακόλουθες ζώνες τιμών του L_{night} (σε dB), - επίσης σε ύψος τεσσάρων μέτρων από το έδαφος : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70. Επισημαίνεται, ότι το σύνολο των κατοίκων - που εκτίθενται στις ανωτέρω ζώνες θορύβου - ευρίσκεται εντός πολεοδομικών συγκροτημάτων στην περιοχή μελέτης, σύμφωνα με το Παράρτημα VI της Οδηγίας και της σχετικής ΚΥΑ. Οι σχετικές εκτιμήσεις των ΣΧΘ, παρουσιάζουν αναλυτικά τόσο τον πραγματικό όσο και τον μόνιμο πληθυσμό (βάσει ΕΣΥΕ), που αντιστοιχούν σε ζώνες θορύβου των δεικτών L_{den} & L_{night} για το έτος 2006, τόσο σε απόλυτο αριθμό κατοίκων όσο και σε ποσοστιαία κατανομή στο σύνολο των ζωνών. Όπως προκύπτει από τους ΣΧΘ (πίνακες 6.2 & 6.3 της σελ. 17 της 1^{ης} Φάσης της Μελέτης), το ποσοστό του πληθυσμού που εκτίθετο σε στάθμες θορύβου άνω των 65 dB για το δείκτη L_{den} και άνω των 60 dB για το δείκτη L_{night} , ήταν μηδέν. Ακόμα και για τη χαμηλότερη ζώνη 55-60 dB για το δείκτη L_{night} , το ποσοστό του πληθυσμού που εκτίθετο ήταν μόλις 0,3 %.
9. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και με βάση τους περιβαλλοντικούς του όρους, είναι το μοναδικό αεροδρόμιο στην Ελλάδα στο οποίο λειτουργούσε τότε και εξακολουθεί και λειτουργεί μόνιμο και κινητό σύστημα παρακολούθησης αεροπορικού θορύβου, αποτελούμενο από δέκα (10) μόνιμους σταθμούς (οι θέσεις των σταθμών φαίνονται στον πίνακα 6.1, σελ. 24, 2^η Φάση της Μελέτης) παρακολούθησης θορύβου (NOMOS), ένα κινητό σταθμό και κεντρική μονάδα με λογισμικό για την συλλογή, επεξεργασία, και αποθήκευση των στοιχείων. Για τον έλεγχο της αξιοπιστίας των ανωτέρω αποτελεσμάτων που προέκυψαν από τους ΣΧΘ, πραγματοποιήθηκε μία πλήρης στατιστική σύγκριση των καταγραφών των δεικτών L_{den} και L_{night} των σταθμών παρακολούθησης θορύβου, με τα αποτελέσματα του ανωτέρω μοντέλου των ΣΧΘ για το 2006. Τα τελικά αποτελέσματα σύγκρισης αποδείχθηκαν ιδιαίτερα ικανοποιητικά, με απόκλιση μόλις 1-3 dB(A) (συντελεστής συσχέτισης 0,94 έως 0,99) στους περισσότερους σταθμούς, ανάλογα με τον δείκτη, και με μικρές σχετικά διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις πραγματικές καταγραφές του NOMOS.
10. Ο ΔΑΑ σε συνεργασία με την ΥΠΑ είχε αναπτύξει και εφαρμόσει Σχέδιο Δράσης για το θόρυβο των αεροσκαφών από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, με στόχο τη μείωση του θορύβου στις κατοικημένες περιοχές που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου. Ειδικότερα το Σχέδιο Δράσης που εφαρμοζόταν εκείνη την περίοδο, περιελάμβανε σε γενικές γραμμές τα εξής:
- Εφαρμογή Διαδικασιών Μείωσης Θορύβου
 - Λειτουργία Συστήματος Παρακολούθησης Θορύβου
 - Διαχείριση παραπόνων
 - Εκπόνηση εκθέσεων θορύβου για την ενημέρωση των αρμόδιων αρχών
 - Ενημέρωση πολιτών για θέματα θορύβου

Αναλυτικότερα στοιχεία για το ΣΔ, παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 6, στη σελίδα 22, της 2^{ης} Φάσης της Μελέτης.

11. Επειδή όπως αναφέρθηκε στο σημείο 8 ανωτέρω, από τους ΣΧΘ προέκυπτε για τιμή δείκτη L_{night} 55-60 dB(A) (αν υποθεθεί ότι υιοθετείτο το Β' Σενάριο), εκτιθέμενο ποσοστό πληθυσμού ίσο με 0,3 %, στο κεφάλαιο 7, σελίδα 25, της 2^{ης} Φάσης της Μελέτης, παρουσιάζονται προτάσεις για την αναθεώρηση του υφιστάμενου εκείνη την περίοδο Σχεδίου Δράσης, έτσι ώστε να υπάρχει πλήρης συμμόρφωση αν ίσχυε το Σενάριο Β', όπου : L_{den} τα 65 dB(A) και L_{night} τα 55 dB(A). Έτσι, για το μεν δείκτη L_{den} υπάρχει πλήρης συμβατότητα δεδομένου ότι η ζώνη άνω των 65 dB(A) περιλαμβάνει εκτάσεις εντός του αεροδρομίου, δεν αποκόπτει κανένα οικοδομικό τετράγωνο ενώ δεν έχει καταγραφεί πληθυσμός στην περιοχή αυτή. Όσον αφορά στην ζώνη άνω των 55 dB(A) για το δείκτη L_{night} , αποκόπτεται περιοχή έκτασης 12,2 τετρ. χλμ. όπου έχουν καταγραφεί 192 άτομα πραγματικού πληθυσμού (ή 166 άτομα με βάση τα στοιχεία μόνιμου πληθυσμού της ΕΣΥΕ). Η περιοχή αυτή βρίσκεται στην ΒΑ προέκταση του ανατολικού διαδρόμου 03L/21R. Για την περίπτωση αυτή απαιτείτο αναθεώρηση του υφιστάμενου Σχεδίου Δράσης, με μέτρα που παρουσιάζονται στα κεφάλαια 7.2 & 7.3, σελίδες 25 & 28, της 2^{ης} Φάσης της Μελέτης. Στα επόμενα κεφάλαια της Μελέτης, εξετάζονται και αξιολογούνται οι επιδράσεις των εναλλακτικών μέτρων για τα δύο Σενάρια Α' & Β', στους ΣΧΘ για το έτος 2006 και για το έτος 2011 (πρόβλεψη). Στο κεφάλαιο 13, σελίδα 114, της 2^{ης} Φάσης της Μελέτης, παρουσιάζονται τα τελικά συμπεράσματα.
12. Όπως έχει ήδη αναφερθεί στο σημείο 3 ανωτέρω, τελικά θεσμοθετήθηκαν τον Απρίλιο του 2012 με την ΚΥΑ οικ. 211773/2012 (ΦΕΚ 1367/Β/2012), ως όρια αεροπορικού θορύβου τα όρια του Σεναρίου Α' ανωτέρω, δηλαδή για τον δείκτη L_{den} (24ωρος) τα 70 dB και για το δείκτη L_{night} (8ωρος νυκτερινός) τα 60 dB. Με βάση αυτά τα όρια, δεν υπήρχε εκτιθέμενος πληθυσμός σε αεροπορικό θόρυβο από τη λειτουργία του ΔΑΑ.
13. Τον Ιούνιο του 2012, και σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 49/2002 και την ΚΥΑ 13586/724-28/3/06 για επανεξέταση και αναθεώρηση ανά πενταετία των ΣΧΘ, παραδόθηκε νέα μελέτη με το ΣΧΘ για το ΔΑΑ, για το έτος 2011, η οποία είναι και αυτή αναρτημένη στην ιστοσελίδα του Υ.Π.ΕΝ. στην ηλεκτρονική διεύθυνση που αναφέρεται στο σημείο 6 ανωτέρω. Η μελέτη εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Σχολή Πολιτικών Μηχανικών (Επιτροπή Ερευνών- Εργαστήριο Περιβαλλοντικής Ακουστικής Συγκοινωνιακών Έργων – ΕΠΑΣΕ). Με βάση τα αποτελέσματα του ΣΧΘ 2011, τα όρια αεροπορικού θορύβου που ορίζονται στην ΚΥΑ 211773/27-4-2012 πληρούντο απολύτως, δεν διαπιστώνεται (κατά το 2011) υπέρβαση των οριακών τιμών και συνεπώς το υφιστάμενο τότε Σχέδιο Δράσης για το θόρυβο από τη λειτουργία του ΔΑΑ, λειτουργούσε αποτελεσματικά και δεν απαιτείτο αναθεώρησή του.
14. Στην παρούσα περίοδο, παραδόθηκε στην Υπηρεσία μας νέα μελέτη, σύμφωνα με τις επιταγές της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, με την οποία γίνεται επανεξέταση της ΣΧΘ και του ΣΔ για το ΔΑΑ, με έτος βάσης το 2016. Και η νέα αυτή μελέτη, εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Σχολή Πολιτικών Μηχανικών (Επιτροπή Ερευνών- Εργαστήριο Περιβαλλοντικής Ακουστικής Συγκοινωνιακών Έργων – ΕΠΑΣΕ).
15. Η εφαρμογή επομένως της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, για τον προκαλούμενο περιβαλλοντικό θόρυβο από το ΔΑΑ, από τη στιγμή που αυτή ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο, ήταν και έγκαιρη και πλήρης. Η Οδηγία ενσωματώθηκε τον Μάρτιο του 2006 και για το ίδιο έτος 2006, εκπονήθηκε μελέτη που αφορούσε ΣΧΘ και ΣΔ για τον αεροπορικό θόρυβο από τον ΔΑΑ και ανά πενταετία σε συνέχεια γίνεται επανεξέταση της ΣΧΘ και επικαιροποίηση του ΣΔ, εφόσον απαιτείται. Όλες οι μέχρι σήμερα μελέτες ΣΧΘ και το ΣΔ για το ΔΑΑ, έχουν αναρτηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και είναι αναρτημένες και στην ιστοσελίδα του Υ.Π.ΕΝ.

B. ΤΗΡΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

1. Οι διοικητικές διαδικασίες που προβλέπεται να ακολουθούνται πριν την τελική έγκριση των Σ.Χ.Θ. και των Σ.Δ., περιγράφονται στην ΚΥΑ 13586/724/2006 (ΦΕΚ 384/Β/2006) και είναι οι εξής :

- Επεξεργασία των Σ.Χ.Θ. και των Σ.Δ. από την Τεχνική Διυπουργική Ομάδα Εργασίας (Τ.Δ.Ο.Ε.) και πρότασή τους στη Δ/νση Κ.Α.Π.Α. (άρθρο 4, παρ. 4α)
- Οριστική διαμόρφωση των Σ.Χ.Θ. και των Σ.Δ. από τη Δ/νση Κ.Α.Π.Α. (άρθρο 4, παρ.5 α)
- Δημοσιοποίηση στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΝ των Σ.Χ.Θ. και ανάρτηση για δημόσια διαβούλευση των Σ.Δ. (άρθρο 8, παρ. 6)
- Διαβίβαση σχολίων δημόσιας διαβούλευσης από Δ/νση Κ.Α.Π.Α. στην Τ.Δ.Ο.Ε. (άρθρο 8, παρ. 6)

Ειπομένως και με βάση τα ανωτέρω προβλεπόμενα, στην παρούσα φάση της διαδικασίας η Τ.Δ.Ο.Ε. που συστάθηκε με την υπ' αρ. πρωτ. 25661 / 6-6-2016 Απόφαση της Γεν Γραμματέως του Υ.Π.ΕΝ. (ΑΔΑ : 70Ω24653Π8-ΜΒΛ), θα προτείνει στη Δ/νση ΚΑΠΑ το ΣΧΘ και το ΣΔ, προκειμένου να δημοσιοποιηθούν στην ιστοσελίδα του Υ.Π.ΕΝ. και να γίνει δημόσια διαβούλευση επί του ΣΔ. Μετά την περίοδο της δημόσιας διαβούλευσης, οι διατυπωθείσες απόψεις του κοινού θα διαβιβαστούν στην ΤΔΟΕ, προκειμένου να συνεκτιμηθούν και να ληφθούν υπόψη, πριν την τελική έγκριση του ΣΔ.

2. Αρμοδιότητα της Υπηρεσίας μας, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ.1, της ΚΥΑ 13586/724/2006 (ΦΕΚ 384/Β/2006), είναι να «...συντονίζει τους συναρμόδιους φορείς ...» για την εφαρμογή των διατάξεων της. Εφαρμογή των διατάξεων της ανωτέρω ΚΥΑ, σημαίνει μεταξύ άλλων, ότι θα πρέπει να εκπονείται μελέτη για ΣΧΘ και ΣΔ για το ΔΑΑ, σύμφωνα με τις ειδικές προδιαγραφές της Οδηγίας. Η εκπόνηση μιας τέτοιας ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης, απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και χρήση ειδικού επιστημονικού εξοπλισμού και κατάλληλων υπολογιστικών εργαλείων (μοντέλων), που δεν διαθέτει καμιά δημόσια Υπηρεσία. Θα πρέπει επομένως να ανατεθεί σε εξειδικευμένο μελετητή, αφού έχουν πρώτα εξασφαλιστεί και οι απαιτούμενοι πόροι.

Στο παραπάνω πλαίσιο και δεδομένου ότι ο φορέας λειτουργίας του έργου που είναι το ΔΑΑ, κατόπιν συνεννοήσεων και συνεργασίας με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που είναι ο κύριος του έργου, είχε δεχτεί ήδη από το 2006 να χρηματοδοτεί την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών ΣΧΘ, η εκπόνηση και της νέας μελέτης για την επανεξέταση του ΣΧΘ και της πιθανής αναθεώρησης του ΣΔ για το ΔΑΑ, ανατέθηκε όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε δημόσιο θεσμικό φορέα που είναι το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας που είναι επιστημονικός φορέας με μεγάλη εξειδίκευση και εμπειρία σε θέματα περιβαλλοντικού θορύβου συγκοινωνιακών έργων και δη αεροδρομίων. Αντίστοιχη πρακτική εξάλλου, ακολουθείται σε όλες τις μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων έργων και δραστηριοτήτων, δηλαδή η εκπόνηση και χρηματοδότησή τους γίνεται από τους φορείς των έργων και κατόπιν ακολουθεί έγκρισή τους από τις κατά περίπτωση αρμόδιες Δημόσιες Υπηρεσίες.

Γ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- 1) Για το ΔΑΑ έχουν ακολουθηθεί και εκπληρωθεί πλήρως, όλες οι απαιτήσεις Στρατηγικής Χαρτογράφησης που προβλέπει η Οδηγία 2002/49/ΕΚ. Η αξιοπιστία των αποτελεσμάτων των μέχρι σήμερα εκπονημένων μελετών ΣΧΘ και ΣΔ του ΔΑΑ, δεν μπορούν, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, να αμφισβητηθούν, δεδομένου ότι αφενός κατά την εκπόνησή της τηρήθηκαν επακριβώς οι οδηγίες και κατευθύνσεις που απαιτεί η Οδηγία 2002/49/ΕΚ και αφετέρου, η σύνθεση της ομάδας εκπόνησης των μελετών και οι διαδικασίες αξιολόγησής τους (ΤΔΟΕ, κλπ) είναι τέτοιες, που εγγυώνται την αξιοπιστία τους.
- 2) Με βάση την Οδηγία 2002/49/ΕΚ, για την περιγραφή του «περιβαλλοντικού θορύβου» χρησιμοποιούνται «δείκτες θορύβου» και «χαρτογράφηση θορύβου», όπως οι έννοιες αυτές ορίζονται στο άρθρο 3 της Οδηγίας, που προσδιορίζονται και εφαρμόζονται με συγκεκριμένες μεθόδους αξιολόγησης (άρθρα 5, 6 & Παραρτήματα I, II). Η οποιαδήποτε επομένως προσπάθεια προσδιορισμού του περιβαλλοντικού θορύβου, με μεθόδους ή διαδικασίες που δεν ακολουθούν πιστά τις προβλέψεις της Οδηγίας (π.χ. μεμονωμένες μετρήσεις θορύβου κατά την απογείωση ενός αεροσκάφους, χωρίς υπολογισμό του δείκτη L_{den} ή L_{night} με τις μεθόδους που απαιτεί η Οδηγία), δεν μπορεί να οδηγήσει σε ασφαλή και αξιόπιστα συμπεράσματα.

- 3) Σύμφωνα με το άρθρο 5 της ΚΥΑ 13586/724/2006 (ΦΕΚ 384/Β/2006) με την οποία εναρμονίζεται η Οδηγία 2002/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο, υποχρεωτικοί δείκτες αξιολόγησης περιβαλλοντικού θορύβου (μεταξύ των οποίων και ο αεροπορικός θόρυβος), είναι ο "L_{den}" και ο "L_{night}", για τους οποίους όπως έχει ήδη αναφερθεί θεσπίστηκαν οριακές τιμές το 2012. Η χρήση και άλλων πρόσθετων δεικτών αξιολόγησης θορύβου, είναι προαιρετική και «...όποτε αυτό κρίνεται αναγκαίο...». Επομένως, ο ισχυρισμός ότι δεν υπάρχουν όρια αεροπορικού θορύβου στην Ελλάδα, δεν ευσταθεί.
- 4) Με βάση τους ΣΧΘ 2006 και 2011, δεν προκύπτει εκτιθέμενος πληθυσμός σε όρια περιβαλλοντικού θορύβου υψηλότερα αυτών που θεσπίστηκαν το 2012 και επομένως το ΣΔ που εφαρμόστηκε ήταν επαρκές. Η νέα μελέτη επανεξέτασης ΣΧΘ και ΣΔ με έτος βάσης το 2016, παραδόθηκε πρόσφατα και δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί η εξέτασή της από την ΤΔΟΕ.
- 5) Οι 10 σταθμοί μέτρησης θορύβου που λειτουργεί ο ΔΑΑ στο πλαίσιο του συστήματος παρακολούθησης αεροπορικού θορύβου (ΝΟΜΟΣ), αποτελεί απαραίτητο περιβαλλοντικό όρο από την ισχύουσα ΑΕΠΟ και βρίσκονται όλοι πλην ενός, εκτός του ΔΑΑ σε περιοχές των όμορων Δήμων. Αυτό το πρόγραμμα παρακολούθησης με μετρολογικά μέσα, είναι απαραίτητο επιστημονικά για την σωστή βαθμονόμηση των μοντέλων των ΣΧΘ & ΣΔ σε κάθε γύρο χαρτογράφησης, ώστε να εξασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή ακρίβεια των θεωρητικών υπολογισμών του μοντέλου.
- 6) Ο σχεδιασμός της πορείας των πτήσεων, το είδος των πτήσεων και του τύπου αεροσκαφών που προσγειώνονται ή απογειώνονται από το ΔΑΑ, ο έλεγχος των κανόνων πτήσεων-απογειώσεων-προσγειώσεων των αεροσκαφών, ο τρόπος διενέργειας των πτήσεων ή το ενδεχόμενο ύψος τους και λοιπά σχετικά θέματα, δεν ευπίπτουν στις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας μας και για τα θέματα αυτά αρμόδια είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ :

- Φωτοτυπία εγγρ. με α.π. 100792/23-2-09

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ :

1. Δ/ΝΣΗ Κ.Α.Π.Α
2. Τμήμα Θ.Δ. & Α.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ

ΡΕΒ. ΜΠΑΤΜΑΝΟΓΛΟΥ