



ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ

Κύκλος Ποιότητας Ζωής

ΠΟΡΙΣΜΑ

(ΝΟΜΟΣ 3094/2003 “Συνήγορος του Πολίτη και άλλες διατάξεις”, άρθρο 4, παράγραφος 6)

(Υποθέσεις 17452/9.9.2002 & 10461/20.6.2003)

ΘΕΜΑ:

ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

ΒΟΗΘΟΣ ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ: Χρύσα Χατζή

Ειδικός Επιστήμονας: Νίκος Βίττης

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	3
1. Διαδικασίες Μειώσεως Θορύβου Αεροσκαφών (NAP - Aircraft Noise Abatement Operating Procedures) - Διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης	6
2. Διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης	12
3. Νυχτερινές πτήσεις	14
4. Έλεγχος τήρησης των NAP – μετρήσεις θορύβου	18
5. Λήψη μέτρων προστασίας των κτιρίων από το θόρυβο	21
6. Αέριοι ρύποι – ακτινοβολία ραντάρ	23
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	24
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	24
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	27

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Ο Συνήγορος του Πολίτη έλαβε την υπ' αρ. 17452/9.9.2002 αναφορά από την επιτροπή πρωτοβουλίας κατοίκων της Βάρης με θέμα την «αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων από την λειτουργία του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών (Δ.Α.Α.) Α.Ε. «Ελευθέριος Βενιζέλος»¹ και την υπ' αρ. 10461/20.6.2003 κοινή αναφορά (συμπληρωματική η υπ' αρ. 11398/4-7-2003) του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων Αγίας Μαρίνας στη Νέα Μάκρη, του Σωματείου Εξωραϊστικός Σύλλογος Μάτι, του Σωματείου Ναυταθλητικός Όμιλος Μάτι, του Σωματείου Εξωραϊστικός Σύλλογος Νέου Βουτζά «Η Πρόοδος» και της Αστικής Εταιρείας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα «Ευρωπαϊκή Έκφραση Ανατολική Αττική» που εδρεύει στη Νέα Μάκρη με θέματα την ηχορύπανση –κύρια στην ευρύτερη περιοχή της Νέας Μάκρης-, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ασφάλεια της περιοχής από τις πτήσεις των αεροπλάνων.

Επίσης, σχετική αναφορά με το θόρυβο ήταν και η υπ' αρ. 19646/14.11.2003 από τον ***** . Τέλος, σχετική ήταν και η υπ' αρ. 11391/4.7.2003 και αναφορά που υποβλήθηκε από τον ***** –και αφορούσε την περιοχή της Αρτέμιδας, η οποία δεν εξετάστηκε για τυπικούς λόγους².

Οι αναφερόμενοι ισχυρίζονται ότι οι περιοχές της Ν. Μάκρης και της Βάρης δεν θα έπρεπε υπό κανονικές συνθήκες να ενοχλούνται από τη λειτουργία του αεροδρομίου. Τα αιτία της επιβάρυνσης, σύμφωνα με τις αναφορές, σχετίζονται με τη χρήση των προτιμητέου συστήματος διαδρόμων και πορειών κατά την προσγείωση και την απογείωση και με τη χρήση αυτών των διαδρόμων και πορειών αυτών κατά τις νυχτερινές ώρες και την εν γένει τη λειτουργία του αεροδρομίου τη νύχτα.

Ο Συνήγορος του Πολίτη (ΣτΠ) στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του (ν.2477/1997 και πλέον ν.3094/2003) ανέλαβε τη διερεύνηση της παραπάνω υπόθεσης.

Ο ΣτΠ επικοινωνήσε με τις παρακάτω Υπηρεσίες ζητώντας τις απόψεις τους:

- Την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), ειδικότερα:

- Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων
(υπ' αρ. 18316.02.2/28.1.2003 έγγραφο)
- Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος
(υπ' αρ. 18316.02.2/28.1.2003, 18316.02.3/12.3.2003,
18316.02.4/10461.03.1/10.2.2005 και 18316.02.6/10461.03.2/2.9.2005
έγγραφα)
- Πύργος Ελέγχου του αεροδρομίου
(υπ' αρ. 18316.02.2/28.1.2003 και 18316.02.4/10461.03.1/10.2.2005 έγγραφα)
- Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας
(υπ' αρ. 18316.02.3/12.3.2003 και 18316.02.6/10461.03.2/2.9.2005 έγγραφα)
- Διεύθυνση Ηλεκτρονικών
(υπ' αρ. 18316.02.3/12.3.2003, 18316.02.4/10461.03.1/10.2.2005,
18316.02.6/10461.03.2/2.9.2005 και 18316.02.3/12.3.2003 έγγραφα)
(το υπ' αρ. 18316.02.3/12-3-2003 έγγραφο κοινοποιήθηκε στον Διοικητή της
Υ.Π.Α. ***** , ενώ τα υπ' αρ. 18316.02.4/10461.03.1/10.2.2005,

¹ Θα αναφέρεται εφεξής ως αεροδρόμιο.

² Ωστόσο, ορισμένα από τα ζητήματα και στοιχεία που τίθενται στις αναφορές αυτές εξετάζονται στο παρόν πόρισμα.

18316.02.6/10461.03.2/2.9.2005 και 18316.02.3/12.32003 έγγραφα κοινοποιήθηκαν στον τότε Διοικητή της Υ.Π.Α. *****).

- Την Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου (υπ' αρ. 18316.02.2/28.1.2003, 18316.02.4/10461.03.1/10.2.2005 και 18316.02.6/10461.03.2/2.9.2005 έγγραφα)
- Την Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. (υπ' αρ. 18316.02.5/10461.03.2/2.8.2005 έγγραφο)
- Την Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. (υπ' αρ. 18316.02.5/10461.03.2/2.8.2005 έγγραφο)

Για τα θέματα της αναφοράς έγιναν συναντήσεις του χειριστή της υπόθεσης ειδικό επιστήμονα κ. Ν. Βίττη με τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του αεροδρομίου (2.12.2003 σε συνεργασία με τον ειδικό επιστήμονα κ. Σ. Στασινό), το Τμήμα Περιβάλλοντος της Υ.Π.Α. (6.3.2003), και έγινε επίσης επίσκεψη στη Διεύθυνση Ηλεκτρονικών της Υ.Π.Α. για την εξέταση του βιντεοσκοπήσεων του ραντάρ του πύργου ελέγχου του αεροδρομίου προκειμένου να διαπιστωθούν τυχόν αποκλίσεις από τις διαδικασίες S.I.D. (Standard Instruments Departures) από τον χειριστή της υπόθεσης και τον ειδικό επιστήμονα κ. Σ. Στασινό (Οκτώβριος 2005). Συγκεκριμένα ζητήθηκαν καταγραφές για την 4.7.2005 για τα διαστήματα 6:15-7:30 και 18:20-18:50, την 5.7.2005 για τα διαστήματα 9:40-10:00, 13:15-18:10 και 19:30-20:30, την 8.7.2005 για το διάστημα 12:20-12:50, την 9.7.2005 για τα διαστήματα 2:20-6:10, 8:20-9:50, 13:10-14:20 και 17:00-18:00, την 10.7.2005 για τα διαστήματα 9:00-10:00 και 13:45-15:00, την 11.7.2005 για τα διαστήματα 5:00-6:00 και 23:15-23:40, την 14.7.2005 για το διάστημα 15:45-17:00, και την 16.7.2005 για το διάστημα 17:00-17:45. Οι ημερομηνίες και ώρες επιλέχθηκαν τυχαία (πλην του μήνα Ιουλίου που είναι ο δεύτερος, μετά τον Αύγουστο, μήνας με το μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων). Για τις παραπάνω ημερομηνίες, και για τη δυνατότητα συσχέτισης του προκαλούμενου θορύβου με τον τύπο του αεροπλάνου, του χρησιμοποιούμενου διαδρόμου και της πορείας που ακολούθησε κατά την απογείωση, ζητήθηκαν από την Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου οι μετρήσεις θορύβου των σταθμών 3, 7 και 9 (βλ. παράρτημα σχέδιο 1). Τέλος, διενεργήθηκε εξέταση, ως μάρτυρα, ελεγκτή³ εναέριας κυκλοφορίας, ειδικότητας ραντάρ, που εργάζεται στον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου.

Επισημαίνεται ότι από όλους τους παραλήπτες των παραπάνω εγγράφων της Αρχής, η μόνη υπηρεσία που απάντησε σε όλα τα έγγραφα που απευθύνονταν σε αυτήν ήταν η Διεύθυνση Περιβάλλοντος του αεροδρομίου (υπ' αρ. 39833/7.4.2003, OL/CSENC/78207/22.8.2005 και OL/CSENC/82505/2.11.2005 έγγραφα). Από τις υπόλοιπες υπηρεσίες το Τμήμα Περιβάλλοντος της Υ.Π.Α. απάντησε μόνο στο υπ' αρ. 18316.02.06/10461.03.2/22.9.2005 έγγραφο της Αρχής (υπ' αρ. ΠΡΟΠΕ/957/Φ.ΔΑΑ/26.10.2005 έγγραφό του), ενώ το γραφείο του υποδιοικητή της Υ.Π.Α. κοινοποίησε το υπ' αρ. 24863/26.6.2003 έγγραφό του στην Αρχή που απευθύνεται στον εκπρόσωπο των ενδιαφερομένων της υπ' αρ. 10461/20.6.2003 αναφοράς. Εφόσον το έγγραφο αυτό κοινοποιείται στον Συνήγορο του Πολίτη, λαμβάνεται ως απάντηση στις αναπάντητες, και επί των ίδιων ζητημάτων, επιστολές της Αρχής, αν και δεν υπάρχει απευθείας και αιτιολογημένη έγγραφη απάντηση στην Αρχή. Τέλος, η Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. απάντησε με το υπ' αρ. 159292-05/10.4.2006 έγγραφό της στο υπ' αρ.

³ Τα στοιχεία του υπαλλήλου και η υπογεγραμμένη έκθεση της 10.9.2005 βρίσκονται στον φάκελο της υπόθεσης.

18316.02.5/10461.03.2/2.8.2005 έγγραφο της Αρχής. Όλα τα υπόλοιπα έγγραφα έμειναν αναπάντητα. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι κατά την επίσκεψη του χειριστή της υπόθεσης στο Τμήμα Περιβάλλοντος της Υ.Π.Α. ο τότε προϊστάμενος του τμήματος ***** παρείχε κάθε δυνατή πληροφορία και έγγραφο σχετικά με την υπόθεση και για τον περιορισμό του αεροπορικού θορύβου εν γένει. Πρόβαλε ως αιτιολογία τη έλλειψη προσωπικού και τον αυξημένο φόρτο εργασίας για τη μη έγκαιρη έγγραφη απάντησή⁴. Αντίστοιχα πολύ καλή συνεργασία, παρά τον αυξημένο φόρτο εργασίας⁵ του, υπήρξε και με το προσωπικό της Διεύθυνσης Ηλεκτρονικών της Υ.Π.Α. που διευκόλυναν ιδιαίτερα την έρευνα της Αρχής.

1. Διαδικασίες Μειώσεως Θορύβου Αεροσκαφών (NAP - Aircraft Noise Abatement Operating Procedures) - Διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης

⁴ Πράγματι το τμήμα περιβάλλοντος της Υ.Π.Α., κατά την εκτίμηση της Αρχής, χρήζει περαιτέρω στελέχωσης, δεδομένου ότι ασχολείται με όλα τα περιβαλλοντικά ζητήματα των αεροδρομίων της χώρας που για την αντιμετώπισή τους απαιτείται εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία. (άρ. 16, π.δ.56/1989 «*Το Τμήμα προστασίας του Περιβάλλοντος έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες: Χειρισμός θεμάτων μόλυνσης της ατμόσφαιρας και θορύβου από αεροσκάφη καθώς και κάθε είδους ακτινοβολιών και εισήγηση των επιβαλλομένων μέτρων. Προστασία του περιβάλλοντος από κάθε μορφής έργα και κάθε είδους δραστηριότητες στο χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας*»). Για την πλήρωση, όμως, των θέσεων του τμήματος περιβάλλοντος δεν απαιτούνται εξειδικευμένες γνώσεις ή τυπικά προσόντα. Για τις θέσεις του προσωπικού δεν αναφέρει τίποτα το σχετικό διάταγμα. Αναφορά γίνεται μόνο στο άρθρο 94 παρ. 18 του π.δ.56/1989 και αφορά τη θέση του προϊστάμενου του τμήματος («*Του Τμήματος Προστασίας Περιβάλλοντος της Κεντρικής Υπηρεσίας προΐσταται μόνιμος υπάλληλος εκ των κλάδων ΠΕ1 Αερολιμενικών μέχρι και ΠΕ10 Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών ή ΤΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας μέχρι ΤΕ5 Τεχνολογικών Εφαρμογών*»). Από το άρθρο 50 παρ. 1 και 2 του π.δ.56/1989 διαπιστώνεται ότι μόνο ορισμένες εκ των ειδικοτήτων μπορεί (και εφόσον το συγκεκριμένο πρόσωπο που καλύπτει την θέση έχει εξειδικευμένες γνώσεις) να καλύψουν τις επιστημονικές απαιτήσεις του τμήματος («*1 α. Κλάδος ΠΕ1 Αερολιμενικών β. Κλάδος ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας γ. Κλάδος ΠΕ3 Τηλεπικοινωνιακών δ. Κλάδος ΠΕ4 Ηλεκτρονικών ε. Κλάδος ΠΕ5 Οικονομικών στ. Κλάδος ΠΕ6 Μηχανικών Αεροναυπηγών ζ. Κλάδος ΠΕ7 Πολιτικών Μηχανικών η. κλάδος ΠΕ8 Αρχιτεκτόνων Μηχανικών θ. κλάδος ΠΕ9 Μηχανολόγων ή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών ι. κλάδος ΠΕ10 Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών... 2. Κλάδοι Κατηγορίας Τ.Ε. α. Κλάδος ΤΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (προσωρινός) β. Κλάδος ΤΕ3 Τηλεπικοινωνιών γ. κλάδος ΤΕ4 Ηλεκτρονικών δ. Κλάδος ΤΕ5 Τεχνολογικών Εφαρμογών...*»). Αν και με εσωτερικά έγγραφα (της Υ.Π.Α.) είχε ζητηθεί επί μακρόν η ενίσχυση του τμήματος, δεν υπήρξε αναβάθμισή και ενίσχυσή του. (Σύμφωνα με το άρθρο 93 παρ. 2 του π.δ.56/1989, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 8 του π.δ.35/1993, «*η κατανομή των θέσεων μεταξύ των επί μέρους οργανικών μονάδων της Κεντρικής και των Περιφερειακών Υπηρεσιών γίνεται με απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ*»). Η ανάγκη για στελέχωση με εξειδικευμένο προσωπικό γίνεται περισσότερο επιτακτική καθώς η Υ.Π.Α. –και ουσιαστικά το Τμήμα Περιβάλλοντος- βάσει του άρθρου 3 του π.δ.80/2004 (ενσωμάτωση της υπ' αρ. 2002/30/ΕΚ Οδηγίας “Περί καθιέρωσης κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς Αερολιμένες (μείωση, διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων”)), είναι ο αρμόδιος φορέας για την εφαρμογή των διατάξεων του διατάγματος αυτού. Σημειώνεται ότι η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου έχει δεκατέσσερις ειδικούς σε διάφορους περιβαλλοντικούς τομείς για να καλύψει τις ανάγκες του αεροδρομίου.

⁵ Λόγω της εξέτασης των βιντεοσκοπημένων κασετών των ραντάρ από την Επιτροπή Εξέτασης Αεροπορικών Ατυχημάτων εκείνη την περίοδο.

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 12 του π.δ.1178/1981 (και σε συνδυασμό με το 8^ο άρθρο παρ. ε73⁶ του ν.2338/1995, κατ' επιταγή του οποίου εκπονήθηκε η “Μελέτη για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»”) καθορίστηκαν διαδικασίες μείωσης θορύβου (NAP) για το αεροδρόμιο. Οι διαδικασίες αυτές στοχεύουν, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, στη «συγκράτηση των αεροσκαφών όσον το δυνατόν μακράν των κατοικημένων περιοχών και η εξασφάλισης ούτω πως του μικροτέρου δυνατού ποσοστού οχλήσεως»⁷.

Στις διαδικασίες⁸ (βλ. παράρτημα σχήμα 1), μεταξύ άλλων, αναφέρονται:

- Ο διάδρομος 21L να μην προτιμάται για προσγειώσεις κατά τη διάρκεια τις νύχτας.
- Ο διάδρομος 03R να μην προτιμάται για απογειώσεις ειδικά για αεροπλάνα του chapter 2⁹ κατά τη διάρκεια τις νύχτας.
- Ο διάδρομος 03R να μην προτιμάται για αεροσκάφη με MTOW (Maximum Take-Off Weight¹⁰) μεγαλύτερο από 300 tn κατά τη διάρκεια τις νύχτας.
- Αποκλίσεις από τα παραπάνω μπορούν να γίνουν δεκτές όταν τίθεται ζήτημα περιορισμού της δυναμικότητας ή χωρητικότητας (Capacity) κ.λπ.
- Προβλέπονται ειδικές διαδικασίες απογείωσης για όλα τα αεροσκάφη με MTOW μεγαλύτερο από 5700 kg.

⁶ «Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από τους θορύβους κατά τις πτήσεις των αεροσκαφών, ο Ανάδοχος υποχρεούται στην υποβολή, πριν την έναρξη των εργασιών, σχετικής μελέτης στις αρμόδιες Υπηρεσίες Περιβάλλοντος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, η οποία θα περιλαμβάνει: α) Ποσοτική εκτίμηση της επικρατούσας ηχητικής στάθμης στη ζώνη που καλύπτεται από τις ισοθροβικές καμπύλες 25-35 NEF κατά τη θερινή περίοδο αμέσως πριν την έναρξη της λειτουργίας του έργου. Η διαδικασία μέτρησης θα καθορισθεί μετά την οριστική υποβολή των προτάσεων του Αναδόχου, την έγκριση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των διαδικασιών πτήσεων και την ενδεχόμενη αναθεώρηση των προβλέψεων αεροπορικού θορύβου. β) Διαδικασίες πτήσεων ελάχιστου θορύβου ή και πρόσθετες ρυθμίσεις στις πτήσεις των αεροσκαφών, με στόχο τη μείωση της επιβάρυνσης του εξωτερικού ακουστικού περιβάλλοντος». Ουσιαστικά, δηλαδή, η διάταξη αυτή αφορά την εκπόνηση μιας νέας Μ.Π.Ε. (την οποία δεν ονομάζει Μ.Π.Ε.) και η οποία θα οδηγήσει (ή βοηθήσει) στον καθορισμό των NAP.

⁷ Άρθρο 12, παρ. 3, π.δ.1178/1981.

⁸ Συγκρίνοντας της NAP του αεροδρομίου με αντίστοιχες ευρωπαϊκών αεροδρομίων παρατηρούμε ότι είτε είναι πιο λεπτομερείς, είτε θέτουν αυστηρότερους περιορισμούς, είτε είναι διατυπωμένες με τρόπο που να μην αφήνουν περιθώρια «ευελιξίας» (ενδεικτικά, στα αεροδρόμια της Frankfurt/Main, του Munich, του Berlin-Tegel και της Stuttgart απαγορεύονται όλες οι προσγειώσεις και απογειώσεις -εκτός συγκεκριμένων εξαιρέσεων- το διάστημα 22:00-06:00, ενώ απαγορεύονται όλες οι προσγειώσεις το διάστημα 00:00-05:00. Τα αεροσκάφη του chapter 2 δεν επιτρέπονται καθόλου. Επιτρέπονται κατά τη διάρκεια της ημέρας μόνο τα τροποποιημένα αεροσκάφη του chapter 2. Το Reverse thrust δεν πρέπει να χρησιμοποιείται το διάστημα 21:00-05:00. Επιτρέπεται, όπως είναι φυσικό, μόνο για λόγους ασφάλειας. Στο αεροδρόμιο του London/Gatwick επιτρέπονται νυχτερινές πτήσεις για αεροσκάφη που διαθέτουν πιστοποιητικό θορύβου κάτω από 98.9 EPNdB (Effective Perceived Noise Level – (Υποκειμενικός) Αντιληπτή Ενεργός Στάθμη Θορύβου).

⁹ Αεροπλάνα εφοδιασμένα με πιστοποιητικό πλοϊμότητας πριν την 6.10.1977 (θορυβώδη) που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος (Annex) 16 της Σύμβασης «Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» του Σικάγο (ν.211/1947). Για τα αεροπλάνα του chapter 2 δεν γίνεται ειδική μνεία στο NAP, σε αντίθεση με τα NAP άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων (π.χ. Frankfurt/Main), ωστόσο επειδή βάσει του π.δ.252/1992 (όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με το π.δ.115/2000 και το π.δ.174/2002) απαγορεύονται οι πτήσεις των αεροπλάνων αυτών, θα πρέπει να είναι σαφές αν τα αεροπλάνα στα οποία αναφέρεται το NAP έχουν τροποποιημένες κινητήρες και έχουν λάβει πιστοποιητικό θορύβου ή είναι αεροπλάνα που εντάσσονται στις περιπτώσεις εξαιρέσεων που προβλέπονται στο εν λόγω π.δ.

¹⁰ Μέγιστο βάρος στην απογείωση.

- Τέλος, όλα τα αεροσκάφη που αναχωρούν ή αφικνούνται στο αεροδρόμιο πρέπει να αποφεύγουν να πετούν πάνω από κατοικημένες περιοχές. Όταν δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα πρέπει να πετούν πάνω από κατοικημένες περιοχές κατά τον ελάχιστο δυνατό χρόνο διατηρώντας παράλληλα το ελάχιστο ύψος ασφάλειας.
- Τα αεροσκάφη που πετούν μέσα στο TMA (Terminal Maneuvering Area) των Αθηνών και δεν σκοπεύουν να προσγειωθούν στο αεροδρόμιο, κατά προτίμηση να μην πετούν πάνω από κατοικημένες περιοχές κάτω από 3000 ft από το έδαφος.
- Οι διαδικασίες αυτές μεταξύ άλλων προβλέπουν ότι οι περιορισμοί κατά τις νυχτερινές ώρες δεν εφαρμόζονται μεταξύ άλλων και για τις ταχυδρομικές πτήσεις.
- Τέλος, η χρήση του Reverse Thrust¹¹ να είναι η ελάχιστη δυνατή¹².

Αξιοσημείωτο, τέλος, είναι το γεγονός ότι τέθηκε περιορισμός των απογειώσεων από τον διάδρομο 03R για το διάστημα 15:00-18:00 με NOTAM¹³ αντί να ενσωματωθεί ο περιορισμός αυτός στις NAP¹⁴.

Οι αναφερόμενοι αναφέρουν ότι:

- για τον περιορισμό του θορύβου θα έπρεπε να χρησιμοποιείται, με βόρειους ανέμους, ο διάδρομος 03L για απογείωση και ο 03R για προσγείωση, και με νότιους ανέμους ο διάδρομος 21L για απογείωση

¹¹ Αντίστροφη ώθηση των κινητήρων για αύξηση της επιβράδυνσης κατά την προσγείωση.

¹² Βλ. υποσημείωση 8 για το τι ισχύει, ενδεικτικά, σε άλλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 7ιβ του π.δ.1178/1981 «η χρησιμοποίησις αναστρόφου ώσεως επαφίεται εις την κρίσιν του κυβερνήτου μη δυναμένη να απαγορευθή. Οιαδήποτε απόφασις περιορίζουσα την χρήσιν της αναστρόφου ώσεως δέον όπως λαμβάνεται συνεκτιμώμενων των ειδικών συνθηκών του αεροδρομίου ως και παραγόντων όπως το μήκος του διαδρόμου, ή η κατάστασις της επιφανείας του».

¹³ «Notice to airmen». Αεροναυτικές πληροφορίες και οδηγίες. Η συγκεκριμένη NOTAM έχει εξάμηνη ισχύ και συνήθως εκδίδεται νέα με τη λήξη της ισχύος της. Δεν εφαρμόστηκε κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

¹⁴ Στο υπ' αρ. 39833/7.4.2003 έγγραφο της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του αεροδρομίου αναφέρεται ότι «μετά από πρωτοβουλία της Υ.Π.Α. οι απογειώσεις στο διάστημα 15:00 έως 17:00 πραγματοποιούνται από τον διάδρομο 03L». Από το άρθρο 12 του π.δ.1178/1981, συνάγεται, αν και δεν αναφέρεται ρητά, ότι οι NAP εκδίδονται από την Υ.Π.Α. (Ωστόσο βάσει των 8 παρ. 2δ και 16 του π.δ.56/1989 που αναφέρονται αντίστοιχα στις αρμοδιότητες του Τμήματος Ενόργανων Διαδικασιών Προσέγγισης και Αναχώρησης Αεροσκαφών και του Τμήματος Περιβάλλοντος προκύπτει με σαφήνεια η αρμοδιότητα). Συγκεκριμένα στην παρ. 5 του άρθρου 12 ορίζεται ότι «αι διαδικασίαι μείωσης θορύβου δέον όπως ορισθούν κατόπιν συνεργασίας μετά των χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας και των αρχών των αεροδρομίων...». Επειδή, αφενός α. η Υ.Π.Α. μπορεί να ορίσει τις διαδικασίες αυτές ακόμη και χωρίς τη γνώμη των χειριστών ή των αρχών των αεροδρομίων, β. σύμφωνα με το άρθρο 18.1.1 της σύμβασης του αεροδρομίου (ν.2338/1995) «η Υ.Π.Α. δύναται εκάστοτε να θεσπίζει και να υιοθετεί κανόνες, κανονισμούς, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που αφορούν το Αεροδρόμιο και τη χρήση, κίνηση, λειτουργία, απόδοσή ή/και συντήρηση αυτού και οποιαδήποτε άλλα ζητήματα που αφορούν στις πτήσεις και στους ελιγμούς των αεροσκαφών εντός της Ελλάδος ή/και στο Αεροδρόμιο και η Εταιρεία Αεροδρομίου θα συμμορφούται (υπό την επιφύλαξη του Αρθρου 18.1.3) από κάθε άποψη με τους εν λόγω κανόνες, κανονισμούς, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες», και αφετέρου, επειδή τόσο από τις συζητήσεις με τους υπαλλήλους της Υ.Π.Α. ότι οι διαδικασίες προέκυψαν μετά από συζητήσεις βάσει πρότασης του αεροδρομίου (το οποίο όμως δεν προκύπτει από επίσημο έγγραφο), όσο και το γεγονός ότι στο Περιβαλλοντικό Δελτίο της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του αεροδρομίου αναφέρεται ότι «οι Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου (ΔΜΘ) καθορίστηκαν σε συνεργασία με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)» δίνεται η εντύπωση πως το αεροδρόμιο δεν συμφωνεί με την ρύθμιση αυτή.

- και ο 21R για προσγείωση, όπως ήδη εφαρμόζεται κατά τις μεσημβρινές και νυχτερινές ώρες.
- γίνεται χρήση των Flaps for Landing¹⁵ μετά το Outer-Marker¹⁶ κατά την προσέγγιση στο αεροδρόμιο.
 - δίνεται η δυνατότητα χρήσης του αεροδρομίου σε αεροπλάνα του chapter 2 (τύπου II - θορυβώδη).
 - Τα παραπάνω θα έπρεπε να περιλαμβάνονται στο AIP Greece (Aeronautical Information Publication) και στα SID (Standard Instruments Departures¹⁷).

Εξετάζοντας τη θέση των διαδρόμων σε σχέση με τις κατοικημένες περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο, μπορεί κανείς εύλογα να εικάσει, πως αν εφαρμοζόταν η πρόταση των αναφερομένων θα μειωνόταν η όχληση από τον θόρυβο των αεροπλάνων. Η θέση των κατοίκων επιβεβαιώνεται και από τα προτεινόμενα μέτρα της «Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»» τα οποία, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν:

- «την απαγόρευση ή η αποθάρρυνση της χρήσης θορυβωδών αεροσκαφών»,
- «την αποθάρρυνση της αναχώρησης θορυβωδών αεροσκαφών τη νύχτα»,
- «την ενθάρρυνση της χρήσης του διαδρόμου 03L για αναχωρήσεις και 21R για αφίξεις, ειδικά τη νύχτα και για τα θορυβώδη αεροσκάφη και για τα αεροσκάφη μεγάλου βεληνεκούς (long range)»,
- «την αποφυγή χρήσης ανάστροφης ώθησης (reverse thrust) κατά την πέδηση».

Ωστόσο, επειδή η μελέτη αυτή, βάσει του 8^{ου} άρθρου παρ. ε73 του ν.2338/1995, δεν υπόκειται σε έγκριση (απλά υποβάλλεται), προτείνει μέτρα τα οποία η Υ.Π.Α. δεν δεσμεύεται να τα υιοθετήσει. Όπως προκύπτει από τις ισχύουσες NAP έχουν εν μέρει υιοθετηθεί.

Με το υπ' αρ. 24863/203/26.6.2003 έγγραφό του ο υποδιοικητής της Υ.Π.Α. αναφέρει ότι σύμφωνα με το προσάρτημα Γ (appendix C) παρ. 3.1.2 οι διάδρομοι του αεροδρομίου μπορούν να χρησιμοποιηθούν παράλληλα και ανεξάρτητα για την απογείωση και προσγείωση των αεροσκαφών¹⁸. Αυτό, όμως, αφορά τη δυνατότητα χρήσης των δύο διαδρόμων παράλληλα και ανεξάρτητα κατά την πλήρη ανάπτυξη του αεροδρομίου.

Όπως προκύπτει από το κεφάλαιο 2.1 του *Athens International Airport, Introduction and Summary*, vol. 1, της Hochtief (26.5.1993) «ο ανατολικός διάδρομος θα είναι ο κύριος διάδρομος καθώς βρίσκεται προς τη μεριά του τερματικού σταθμού και θα

¹⁵ Τελικών πτερυγίων καμπυλότητας.

¹⁶ Το Outer Marker χρησιμοποιείται στο Ενόργανο Σύστημα Προσγείωσης ή Προσέγγισης (Instrument Landing System - ILS) και είναι το ακρότατο σημείο 7240±305 m από την άκρη του διαδρόμου ο οποίος χρησιμοποιείται για ενόργανη προσέγγιση και όχι περισσότερο από 75 m από την προέκταση της γραμμής από το μέσο του διαδρόμου.

¹⁷ Ενόργανες διαδικασίες απογείωσης.

¹⁸ Ωστόσο, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του αναφερομένου (υπ' αρ. 11391/4.7.2003 αναφορά), στηριζόμενος σε σχόλια υπαλλήλων με τους οποίους συναντήθηκε στις 5.2.2002, οι διάδρομοι δεν είναι ισοδύναμοι διότι δεν ολοκληρώθηκαν όλα τα χωματουργικά έργα (ισοπέδωση ενός λόφου). Είναι προφανές ότι η μη ολοκλήρωση των χωματουργικών έργων συμβάλει τα μέγιστα στη μείωση του κόστους του έργου και είναι πιθανόν να σχετίζεται με τη μείωση του μήκους του δυτικού διαδρόμου. Στο κεφάλαιο 1.4.4 του *Introduction and Summary*, vol. 1, *Athens International Airport* της Hochtief (26.5.1993) αναφέρεται ότι «ο δυτικός διάδρομος... μειώθηκε κατά 200 m...».

μπορεί να εξυπηρετεί μέχρι την ετήσια δυναμικότητα περισσότερων των 31 εκατομμυρίων επιβατών»¹⁹. Μέχρι σήμερα η κίνηση του αεροδρομίου υπολείπεται πολύ της προβλεπόμενης δυναμικότητάς του²⁰ και άρα δεν τίθεται ζήτημα παράλληλης λειτουργίας των διαδρόμων για απογειώσεις ή για προσγειώσεις.

Η επιλογή, της ανατολικής πλευράς του αεροδρομίου για την κατασκευή των τερματικών σταθμών (που σχετίζεται, όπως φαίνεται, και με το μήκος του ανατολικού διαδρόμου αλλά και την ανάγκη μείωσης των κινήσεων των αεροπλάνων πριν την τροχοδρόμηση²¹) έχει ως συνέπεια την χρήση του ανατολικού διαδρόμου 03R για τις απογειώσεις με βόρειους ανέμους, και επειδή οι βόρειοι άνεμοι είναι οι επικρατέστεροι άνεμοι στην περιοχή, ο διάδρομος αυτός χρησιμοποιείται κατά κόρον²², όπως προκύπτει και από τα περιβαλλοντικά δελτία που εκδίδει η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου²³. Η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όμως, έγινε με την παραδοχή²⁴ ότι θα κατασκευαστούν δύο τερματικοί σταθμοί νοτιοανατολικά (Ολυμπιακή Αεροπορία) και βορειοδυτικά (άλλες αεροπορικές εταιρείες) και σύμφωνα με το κεφάλαιο 5.3.9.2.2.6.8 του Δ' τόμου της Μ.Π.Ε., και βασίστηκε σε διαφορετικές εκτιμήσεις σε ότι αφορά την χρήση των διαδρόμων. Ειδικά σε ότι αφορά τις απογειώσεις για τον διάδρομο 03 το ποσοστό ανέρχεται σε 46.8%²⁵, πολύ μικρότερο του σημερινού.

Συνοψώς, διαφορετικός σχεδιασμός του αεροδρομίου ή διαφορετικός τρόπος ανάπτυξης (στάδια κατασκευής) του αεροδρομίου θα οδηγούσε, τουλάχιστον στη δεύτερη περίπτωση και για το διάστημα πριν την πλήρη ανάπτυξή του, σε μικρότερα επίπεδα θορύβου στις κατοικημένες περιοχές²⁶.

¹⁹ Στην εισαγωγή του τόμου αυτού αναφέρεται ότι «ξεκινώντας την ανάπτυξη του τερματικού σταθμού και των άλλων σταθμών εξυπηρέτησης του αεροδρομίου μόνο από τη μια πλευρά της κεντρικής αρτηρίας πρόσβασης, διασφαλίζει την ευελιξία για πιθανές νέες αντιλήψεις κίνησης στο μέλλον».

²⁰ Ο μέγιστος αριθμός επιβατών που διακινήθηκε ήταν το 2005 και ανέρχεται σε 14.281.020 επιβάτες.

²¹ Ενδεχομένως αυτό να έχει επίπτωση και στην κατανάλωση καυσίμων καθώς τα αεροπλάνα είναι βαρύτερα, λόγω καυσίμων, πριν την απογείωση.

²² Στο κεφάλαιο 3.2.3 της «Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»» αναφέρεται ότι «η συνήθης κατεύθυνση του ανέμου στην περιοχή είναι κατά 80% βόρεια και 20% νότια. Ως εκ τούτου η χρήση των δύο σεναρίων θα είναι κατά 80% του Σεναρίου 03Α [Όλες οι προσγειώσεις να γίνουν στο διάδρομο 03L και όλες οι απογειώσεις να γίνουν στο διάδρομο 03R] και κατά 20% του σεναρίου 21Β [Όλες οι προσγειώσεις να γίνουν στο διάδρομο 21R και όλες οι απογειώσεις να γίνουν στο διάδρομο 21L]».

²³ Σε ότι αφορά τα ποσοστά χρήσης κάθε διαδρόμου συνολικά για απογειώσεις και προσγειώσεις παρατηρείται ισοκατανομή.

²⁴ Οι παραδοχές, όπως αναφέρονται στο κεφάλαιο 7.2.4 της «Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»», διαφέρουν από αυτές τις Μ.Π.Ε.

²⁵ Τα εκτιμώμενα συνολικά ποσοστά χρήσης των διαδρόμων για τον διάδρομο 03L/21R είναι 39% το 2002 και 65.5% το 2012 και για τον διάδρομο 03R/22L είναι 61% το 2002 και 34.5% το 2012. Ακόμη και τα συνολικά ποσοστά διαφέρουν από τα ποσοστά της «Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»».

²⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 29.1.1 της σύμβασης ανάπτυξης αεροδρομίου (άρθρο 1, ν.2338/1995) «Η Εταιρεία Αεροδρομίου θα συμμορφωθεί από κάθε άποψη με τις διατάξεις και τις απαιτήσεις της Περιβαλλοντικής Μελέτης (είτε σε σχέση με τη μελέτη, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, λειτουργία, διοίκηση, συντήρηση ή/και ανάπτυξη του Αεροδρομίου είτε άλλως)». Επειδή, η εφαρμοσθείσα μελέτη διαφέρει από αυτή που χρησιμοποιήθηκε κατά την Μ.Π.Ε. προκύπτει το ερώτημα εάν τελικά η εφαρμογή ήταν σύμφωνη με την Μ.Π.Ε. Στην περίπτωση που δεν ήταν σύμφωνη με την Μ.Π.Ε. δεν εφαρμόστηκε το παραπάνω άρθρο της σύμβασης και θα έπρεπε να γίνει νέα Μ.Π.Ε. βάσει των τελικών σχεδίων. Κατά την άποψη της Αρχής θα έπρεπε για οποιαδήποτε πρόταση αλλαγής να εκπονηθεί Μ.Π.Ε. και να υπάρχει σύγκριση των επιπτώσεων για κάθε εναλλακτική λύση λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη και τις υπόλοιπες παραμέτρους (ασφάλεια, κόστος κατασκευής και λειτουργίας κ.λπ.).

Ανεξάρτητα, όμως, από τον τρόπο χρήσης των διαδρόμων κρίσιμο είναι να τονιστεί ότι από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι λήφθηκε υπόψη τόσο κατά την επέκταση των σχεδίων πόλης, η προβλεπόμενη κατασκευή του αεροδρομίου, όσο και κατά την κατασκευή νέων κτιρίων.

Σύμφωνα με την Μ.Π.Ε., το πρώτο master plan υποβλήθηκε το 1977, ενώ το 1981 υποβλήθηκε η προμελέτη, η οποία, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 2.1.1 του Α' τόμου της Μ.Π.Ε. έχει «εγκριθεί από τον αρμόδιο φορέα από το 1982»²⁷. Το 1985 (από 20.8/24.9.1985 π.δ. «Καθορισμός εντός της ΖΟΕ Αττικής περιοχών για δεύτερη κατοικία») καθορίστηκαν επεκτάσεις του σχεδίου πόλης της Αρτέμιδας (Λούτσα) -καθώς και άλλων δήμων της Αττικής- και οι πολεοδομικές μελέτες των διαφόρων πολεοδομικών ενοτήτων της Αρτέμιδας εγκρίθηκαν από το 1987 και μετέπειτα²⁸.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 2 του π.δ.1178/1981 «*τα πολεοδομικά σχέδια όπως παρέχουν τας μετρήσεις της στάθμης θορύβου, ως και τα ζώνες θορύβου υφιστάμενων και σχεδιαζόμενων αερολιμένων, τα δε σχέδια κατασκευής δέον να λαμβάνουν ταύτας σοβαρώς υπ' όψιν*». Σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 5 του π.δ.1178/1981 «*αι ζώναι οχλήσεως αι προκύπτουσαι εκ της χαράξεως των ισοθορυβικών καμπυλών ορίζονται ως εξής: α) Ζώνη 1^η: Δείκτης θορύβου μεγαλύτερος των 40 N.E.F. (Noise Exposure Forecast)²⁹ β) Ζώνη 2^η: Δείκτης θορύβου μεταξύ των 30 και 40 N.E.F. γ) Ζώνη 3^η:*

²⁷ Στην προμελέτη αυτή στηρίχτηκε η Μ.Π.Ε. και η σύμβαση για την κατασκευή του αεροδρομίου.

²⁸ Από το 1992 και έπειτα που εντάχθηκε το αεροδρόμιο στο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας εγκρίθηκαν πέντε πολεοδομικές μελέτες που αφορούσαν τροποποιήσεις σε τμήματα των πολεοδομικών ενοτήτων 7, 12 και 14 της Αρτέμιδας. Επίσης, πρέπει να εξεταστεί εάν στο από 20.2.2003 π.δ. («Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ τού έτους 1923 ευρύτερη περιοχή Μεσογείων (Νομού Αττικής) (ειδικότερα των Δήμων Γέρακα, Παλλήνης, Ραφήνας, Γλυκών Νερών, Παιανίας, Σπάτων, Αρτέμιδος, Κρωπίας και Μαρκόπουλου Μεσογαίας και των κοινοτήτων Ανθούσας και Πικερμίου)») λήφθηκε υπόψη η ύπαρξη του αεροδρομίου.

²⁹ Ο δείκτης ωστόσο αυτός χρησιμοποιείται καθαρά για τον σχεδιασμό ενώ για την εκτίμηση της πραγματικής επίπτωσης του θορύβου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η σωρευτική έκθεση στο θόρυβο. (βλ. σχετικά *Introduction & Summary of Aviation Noise Abatement Policy*, Federal Aviation Authority των Η.Π.Α. Σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιείται ο δείκτης Community Noise Equivalent Level (CNEL) όπου λαμβάνονται υπόψη η διαφορά της όχλησης κατά τη μέρα και τη νύχτα, και γενικά η ώρα της ημέρα που λαμβάνει χώρα το ηχητικό συμβάν, η έκθεση σε θόρυβο γενικότερα, το είδος του θορύβου (pure tone ή pulse) κ.λπ. Ο δείκτης αυτός δίνει υψηλότερες τιμές από τον δείκτη NEF). Αυτό επισημαίνεται και στο κεφάλαιο 11.1.1 της Τελικής Έκθεσης «Μελέτη για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος», ότι δηλαδή, «*το Προεδρικό Διάταγμα 1178 δεν λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις του αθροιστικού θορύβου στο περιβάλλον*». Στην Μ.Π.Ε. γίνεται αναφορά και στους δείκτες που χρησιμοποιούνται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες χωρίς όμως να προβαίνει σε σύγκριση των αποτελεσμάτων (εξάλλου η χρησιμοποίηση του δείκτη NEF προβλέπεται από το π.δ.1178/1981). Σύμφωνα με τον N.J.S. Burton, (*Methods of Assessment of Aircraft Noise*, MSc in Environmental and Architectural Acoustics, Department of Engineering Systems, London South Bank University, London 2004) οι δείκτες που χρησιμοποιούν στις Η.Π.Α. για την εκτίμηση του αεροπορικού θορύβου (στους οποίους συμπεριλαμβάνεται και ο NEF) είναι λιγότερο αυστηροί από τους Ευρωπαϊκούς. Σύμφωνα με την υπ' αρ. 13586/724/2006 υ.α. «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 τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου» του Συμβουλίου της 25.6.2002» ως δείκτης λαμβάνεται ο σταθμισμένος 24ωρος δείκτης αξιολόγησης θορύβου (Lden) ενώ μπορούν να ληφθούν υπόψη πρόσθετοι δείκτες θορύβου (Παράρτημα Ι, παρ. 3 της υ.α. «*η εξεταζόμενη πηγή θορύβου λειτουργεί μόνο για μικρό χρονικό διάστημα (για παράδειγμα λιγότερο από το 20 % του χρόνου των ολικών ημερήσιων, βραδινών ή νυχτερινών περιόδων ενός έτους), ο μέσος αριθμός ηχητικών γεγονότων, σε μια ή περισσότερες περιόδους, είναι πολύ μικρός (π.χ. λιγότερο από ένα ηχητικό γεγονός ανά ώρα: ως ηχητικό γεγονός θα μπορούσε να οριστεί ο θόρυβος που διαρκεί λιγότερο από πέντε λεπτά, π.χ. ο θόρυβος από διερχόμενο*

Δείκτης θορύβου μικρότερος των 30 N.E.F.». Σύμφωνα με τον πίνακα της παρ. 8 του ίδιου άρθρου που δείχνει την προτεινόμενη χρήση γης σε συνάρτηση με τον δείκτη N.E.F. και σύμφωνα με την Μ.Π.Ε. τμήματα της Αρτέμιδας βρίσκονται σε περιοχές μεταξύ 25 και 30 NEF όπως και μεταξύ 30 και NEF 35 (σχέδια υπ' αρ. 6.2.2-5 για μέση ανάπτυξη 2002, 6.2.2-6 για την μέση ανάπτυξη 2012 και 5.3.9-4, 5.3.9-5, 5.3.9-6, 6.2.2-7, 6.2.2-8 για την υψηλή ανάπτυξη 2012). Οι παραπάνω, δηλαδή, περιοχές κατατάσσονται στις περιοχές ΒΠ και ΓΠ (όπου: «Β. Αποφεύγονται νέαι κατασκευαί ή αστική ανάπτυξις, εξαιρέσει κατά το δυνατόν, εντός των υφισταμένων αστικών περιοχών. Εις τας περιπτώσεις αυτάς, εκτελείται λεπτομερής ανάλυσις των απαιτήσεων δια την μείωσιν του θορύβου και τα χαρακτηριστικά ηχομονώσεων περιλαμβάνονται εις τον σχεδιασμόν των κτιρίων», «Γ. Απαγορεύεται η κατασκευή και η ανάπτυξις νέων κατασκευών», και «Π. Εις ανεπτυγμένας περιοχάς, μεμονωμένα παράπονα, πιθανόν επίμονα. Πιθανή μεμονωμένη αντίδρασις»).

Από τα παραπάνω, όπως επιβεβαιώνεται και από το σχέδιο υπ' αρ. 7.4-1 της Μ.Π.Ε., οι περιοχές αυτές είναι ακατάλληλες για οικιστική ανάπτυξη³⁰ (στο σχέδιο χαρακτηρίζεται ως «προβληματική περιοχή Β' κατοικίας λόγω θορύβου»). Πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί ότι το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας (ν.1515/1985) δεν συμπεριελάμβανε το αεροδρόμιο στα Σπάτα, κατά το χρόνο έκδοσης του από 20.8/24.9.1985 π.δ. Το αεροδρόμιο συμπεριλήφθηκε στην τροποποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας³¹ (αρ. 11, ν.2052/1992³²). Τυπικά, δηλαδή, δεν όφειλε η διοίκηση να λάβει υπόψη την πιθανή κατασκευή του αεροδρομίου³³. Θα έπρεπε, όμως, αφενός σε κάθε πολεοδομική μελέτη που εγκρίθηκε μετά το 1993 να έχουν σχεδιασθεί οι ισοθρουβικές καμπύλες πάνω στα σχέδια του ρυμοτομικού διαγράμματος και αφετέρου για όσα σχέδια δεν είχαν ακόμη εγκριθεί να εξεταζόταν η τροποποίησή τους, ή, ακόμη και, η εκ των υστέρων, τροποποίηση όσων είχαν ήδη

τραίνο ή αεροπλάνο), η εμπεριεχόμενη συνιστώσα χαμηλών συχνοτήτων είναι ισχυρή, Lmax ή SEL (επίπεδο έκθεσης στο θόρυβο) για προστασία κατά τη διάρκεια της νυχτερινής περιόδου στην περίπτωση αιχμών θορύβου, επιπρόσθετη προστασία κατά τα Σαββατοκύριακα ή σε ορισμένες χρονικές στιγμές του έτους, επιπρόσθετη προστασία της ημερήσιας περιόδου, επιπρόσθετη προστασία της βραδινής περιόδου, συνδυασμός θορύβων από διάφορες πηγές, ήσυχες περιοχές στην ύπαιθρο, θόρυβος με έντονα τονικά συστατικά, θόρυβος με απότομο (ωθητικό) χαρακτήρα»).

³⁰ Ανεξάρτητα από το θόρυβο, και για γενικότερους λόγους ασφάλειας (πτήσεις πάνω από κατοικημένες περιοχές κατά την προσγείωση και απογείωση) αντενδεικνύται η δόμηση στις περιοχές αυτές.

³¹ Με το άρθρο 11 του ν.1955/1991 που αφορά τους οδικούς άξονες της Αττικής και για πρώτη φορά γίνεται αναφορά στο αεροδρόμιο.

³² Στην εισαγωγή του *Athens International Airport, Introduction and Summary*, vol. 1, της Hochtief (26.5.1993) «μετά την προεπιλογή το 1991, η Ελληνική Κυβέρνηση... τον Ιανουάριο του 1992 ζήτησε από την HOCHTIEF – Flughafen Frankfurt AG Consortium και τρεις άλλους ομίλους να προετοιμάσουν αρχικά κείμενα με πρόταση για χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία και ανάπτυξη του αεροδρομίου». Ο ν.2052/1992 δημοσιεύτηκε στις 5.6.1992, έξι μήνες μετά τις παραπάνω ενέργειες.

³³ Αν και με το ν. 809/1978 (“Περί ρυθμίσεως θεμάτων τινών αφορώντων εις τας αναγκαστικάς απαλλοτριώσεις προς δημιουργίαν πολιτικού αεροδρομίου Σπάτων”) κινήθηκε η διαδικασία απαλλοτριώσεων και με το ν.811/1978 (“Περί συστάσεως Εταιρείας υπό την επωνυμίαν “ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία” και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων”) δημιουργήθηκε ο οργανισμός για την κατασκευή του αεροδρομίου, σε επίπεδο χαρακτηρισμού της χρήσης γης – αεροδρόμιο- δεν είχε εκδοθεί κάποια σχετική πράξη. Ως προς δε την χωροθέτηση του αεροδρομίου, αυτή έγινε με νόμο, και άρα δεν φαίνεται να ακολούθησε τις διαδικασίες του ν.1650/1986 (και κατ’ επέκταση της Οδηγίας 337/85/ΕΟΚ και ιδίως της κ.υ.α.69269/1990) που επιβάλλει την σύγκριση εναλλακτικών λύσεων βάσει των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και κυρίως την ενημέρωση και συμμετοχή του κοινού.

κυρωθεί³⁴ ή οπωσδήποτε να θεσπίσουν επιπλέον κανόνες που αφορούν την κατασκευή των κτιρίων (βλ. σχετικά παρακάτω).

Σε ότι αφορά, τέλος, την περίπτωση, εκ των αναφερομένων, του *****, το αγρόκτημά του βρίσκεται στη βόρεια προέκταση των διαδρόμων του αεροδρομίου και σε ζώνη μεταξύ 30 και 35 NEF (σχέδιο υπ' αρ. 6.2.2-1 μέση ανάπτυξη 2002). Είναι συνεπώς, εύλογη η αντίδρασή του ότι λόγω του θορύβου ουσιαστικά δεν μπορεί να εργαστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα στο αγρόκτημά του.

2. Διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης

Σε κάθε αεροδρόμιο καθορίζονται ενόργανες διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης τόσο για λόγους ασφαλείας, όσο και για λόγους περιορισμού του θορύβου. Οι διαδικασίες αυτές σχετίζονται άμεσα με τη χρήση των διαδρόμων (βλ. παραπάνω σχετικά).

Στο κεφάλαιο 5.3.9.2.2.6.5 του Δ' τόμου της Μ.Π.Ε. αναφέρεται ότι «1. Η Υ.Π.Α. δεν έχει (Απρίλιος 92) εκπονήσει διαδικασίες προσέγγισης αναχώρησης για τα Σπάτα. 2. Σε συζήτηση που είχαμε με το σχετικό τμήμα της Υ.Π.Α., οι διαδικασίες που παρουσιάστηκαν από την ΝΑΟΟ και χρησιμοποιήθηκαν (ελλείψει άλλων [για την εκπόνηση της Μ.Π.Ε.]) χαρακτηρίστηκαν λανθασμένες ή καλύτερα “μακριά από την πραγματικότητα”...». Η Μ.Π.Ε., δηλαδή, εκπονήθηκε βάσει παραδοχών που δεν εφαρμόζονται στην πράξη και θα έπρεπε κανονικά να προηγηθεί ένας προσωρινός, τουλάχιστον, σχεδιασμός των ιχνών πτήσης (εφόσον είναι δεδομένες οι θέσεις των διαδρόμων) της εκπόνησης της Μ.Π.Ε.

Στα προτεινόμενα μέτρα της “Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»” περιλαμβάνεται και «η τροποποίηση των προβλεπόμενων ιχνών πτήσης με την εισαγωγή ιχνών πορείας ελάχιστου θορύβου». Στη σύνοψη, όμως, της ίδιας μελέτης αναφέρεται ότι «σε μέρος της Αρτέμιδας οι προβλέψεις υποδεικνύουν ότι αναμένεται σημαντική επίδραση. Αυτό είναι κυρίως λόγω των εναέριων λειτουργιών, επειδή ο βορειοανατολικός αεροδιάδρομος αναχώρησης 03R διασχίζει την πόλη της Αρτέμιδας σε σημείο που τα αεροσκάφη είναι ακόμη σε χαμηλό ύψος. Όπως έχει επισημανθεί στη μελέτη, είναι δύσκολη η λήψη λειτουργικών μέτρων» και προτείνεται «(για απογείώσεις 03R) στους πιλότους να αναχωρούν με την μεγαλύτερη δυνατή κλίση, μετά να ακολουθούν οριζόντια διαδρομή πάνω από την Αρτέμιδα, και ύστερα να συνεχίζουν σε ανοδική πορεία όταν βρεθούν πάνω από την Θάλασσα». Δεν είναι σαφές, ωστόσο, ότι οι διαδικασίες του ΑΙΡ Greece αναφέρονται ρητά σε μια τέτοια υποχρέωση και ενδεχομένως θα έπρεπε να τροποποιηθούν. Σε κάθε περίπτωση, η μόνη λύση φαίνεται πως θα ήταν η μη οικιστική ανάπτυξη των περιοχών της Αρτέμιδας που επηρεάζονται σημαντικά από την ύπαρξη του αεροδρομίου.

Προβλήματα προκύπτουν, επίσης, και από την μη τήρηση των ενόργανων διαδικασιών απογείωσης και προσγείωσης (SID και ILS). Η σωστή εφαρμογή των ΝΑΡ σχετίζεται με τις σύγχρονες τεχνολογίες καθοδήγησης των αεροπλάνων κατά την απογείωση και προσγείωση³⁵. Ωστόσο, είτε:

- α. εξαιτίας των καλών καιρικών συνθηκών, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες

³⁴ Οι περισσότερες από τις οποίες ήταν ουσιαστικά περιοχές με αυθαίρετα κτίσματα.

- που παρουσιάζεται και η μεγαλύτερη κίνηση, ακολουθούνται πτητικές διαδικασίες πτήσης εξ όψεως (VFR)³⁶,
- β. ανεξάρτητα από τον εάν ακολουθούνται ενόργανες ή εξ όψεως διαδικασίες, με τη μη τήρηση των διαδικασιών γίνεται «διαθέσιμος» ο διάδρομος προσγείωσης ή απογείωσης γρηγορότερα,
 - γ. επειδή δεν χρησιμοποιούνται παράλληλα οι διάδρομοι για απογείωση ή προσγείωση δεν τίθεται ζήτημα ασφάλειας των πτήσεων,
 - δ. είτε για την «εξυπηρέτηση»³⁷ των αεροσκαφών με δυτικό προορισμό, παρατηρούνται παρεκκλίσεις από τις παραπάνω διαδικασίες³⁸ (βλ. παράρτημα σχήματα 2 και 4). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του χρόνου πτήσης πάνω από κατοικημένες περιοχές –σε αντίθεση με τις διαδικασίες που προβλέπουν πορεία του αεροπλάνου το συντομότερο δυνατό προς τη θάλασσα και με τους λιγότερους κατά το δυνατόν ελιγμούς- και, πέρα και από τυχόν ζητήματα ασφαλείας, την αύξηση της όχλησης από το θόρυβο, ακόμα και σε περιοχές που θεωρητικά, βάσει τόσο της Μ.Π.Ε. όσο και της «Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»» δεν θα τίθετο καν ζήτημα όχλησης. Παράδειγμα η Νέα Μάκρη η οποία δεν συμπεριλήφθηκε στις περιοχές για τις οποίες έγινε εκτίμηση του θορύβου, ούτε περιλαμβάνεται στις κατοικημένες περιοχές βάσει των NAP³⁹.

Στο υπ' αρ. 24863/26.6.2003 έγγραφό του ο Υποδιοικητής της Υ.Π.Α. αναφέρει ότι «τα μέτρα αυτά [NAP] όπως περιορισμοί στις προσεγγίσεις εξ' όψεως και αποφυγή ελιγμών στις αναχωρήσεις πριν τα αεροσκάφη προσεγγίσουν τον θαλάσσιο χώρο τηρούνται πιστά και οιαδήποτε απόκλιση γίνεται όταν επιβάλλεται για λόγους ασφαλείας της κυκλοφορίας ή σε περίπτωση νοσοκομειακής πτήσης» καθώς και ότι «τα όσα αναφέρονται στο AIP GREECE VOL. 1 AGA 2-3-15 θα πρέπει να εφαρμόζονται με την προϋπόθεση ότι δεν θα επηρεάζουν δυσμενώς την χωρητικότητα και επιχειρησιακή λειτουργία του αεροδρομίου αφ' ενός και την ασφάλεια των πτήσεων αφ' ετέρου, όπως άλλωστε αναφέρεται και στη παρ. 4.4 της εν λόγω σελίδας του AIP. Κατ' ακολουθία τούτων ο ισχυρισμός σας ότι η Υπηρεσία μας παραβαίνει τους κανόνες πτήσης τους οποίους έχει η ίδια θεσπίσει, δίνοντας μέσω των αρμοδίων τμημάτων, εντολή παρέκκλισης από τις προβλεπόμενες πορείες είναι αναπόδεικτος υπερβολικός και μη ανταποκρινόμενος στην πραγματικότητα».

³⁵ Βλ. σχετικά Clarke, John-Paul Barrington, *A Systems Analysis Methodology for Developing Single Event Noise Abatement Procedures*, αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge MA 1997.

³⁶ Σύμφωνα με το JAR-OPS 1.230 «Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης» παρ. β του Π.δ.207/2002 «ο κυβερνήτης μπορεί να αποδεχθεί μία εξουσιοδότηση από την υπηρεσία ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και να αποκλίνει από μία δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης υπό το όρο ότι τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων τηρούνται και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης».

³⁷ Η μη τήρηση των διαδικασιών αυτών π.χ. κατά την απογείωση από τον διάδρομο 03R έχει σαν συνέπεια τη μείωση του χρόνου πτήσης και οικονομία στα καύσιμα. Ωστόσο, πέρα από τη μείωση του κόστους σε όφελος των εταιρειών, κανείς δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει τι είναι σημαντικότερο περιβαλλοντικά, η μείωση των αέριων ρύπων ή ο θόρυβος. Σε ότι αφορά τον θόρυβο είναι βέβαιο ότι είναι άμεσα αντιληπτός.

³⁸ Οι παρεκκλίσεις αυτές αναφέρονται στην έκθεση εξέτασης μάρτυρα και διαπιστώθηκαν κατά την εξέταση των βιντεοσκοπημένων κασετών του ραντάρ του πύργου ελέγχου από το προσωπικό της Αρχής.

³⁹ Στις κατοικημένες περιοχές περιλαμβάνονται η Ραφήνα, η Άρτεμις, το Μαρκόπουλο, το Κορωπί και τα Σπάτα.

Με βάση, όμως, τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω αποδεικνύεται ότι δεν τηρούνται οι διαδικασίες. Μπορεί μιν να μην έχει δοθεί εντολή για παράκαμψη των διαδικασιών, φαίνεται ωστόσο ότι υπάρχει ανοχή, εφόσον δεν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας, τόσο στους πιλότους να επιλέξουν τη συντομότερη διαδρομή κατά την απογείωση ή προσγείωση, όσο και στους ελεγκτές να αφήνουν το περιθώριο ή ενδεχομένως και να καθοδηγούν τους πιλότους σε «βολικότερες» πορείες.

Τόσο επειδή βάσει της υφιστάμενης κίνησης επιβατών του αεροδρομίου, η οποία απέχει πολύ από τον προβλεπόμενο αριθμό εξυπηρέτησης επιβατών, όσο και από την εξέταση του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με την οποία κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, που καταγράφηκε και η μεγαλύτερη κίνηση αεροσκαφών σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του αεροδρομίου, δεν έγινε καμία παρέκκλιση από τις διαδικασίες «χωρίς να υπάρξει κανένα πρόβλημα στην ασφαλή, κανονική και ταχεία ροή της κυκλοφορίας των αεροσκαφών», συμπεραίνουμε ότι δεν τίθεται ακόμη ζήτημα χωρητικότητας⁴⁰.

Η Υ.Π.Α. πριν δώσει την παραπάνω απάντηση, θα έπρεπε να προβεί σε έλεγχο της ακρίβειας των ισχυρισμών των πολιτών και να απαντήσει τεκμηριωμένα στους ενδιαφερόμενους πολίτες, όσο και στον Συνήγορο του Πολίτη.

3. Νυχτερινές πτήσεις

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Υγείας⁴¹ (παράρτημα Ευρώπης) «ακόμη και ένας μικρός αριθμός πτήσεων τη νύχτα μπορεί να διαταράζουν τον ύπνο σε μεγάλο αριθμό ατόμων. Ο αριθμός των συμβάντων είναι εξίσου σημαντικός όπως η ένταση των συμβάντων. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ληφθεί υπόψη ως προς το τι συνιστά ζήτημα»⁴². Σύμφωνα με οδηγίες του Οργανισμού, για έναν καλό ύπνο⁴³, τα επίπεδα του θορύβου δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 30dB(A) για συνεχόμενο θόρυβο, και μεμονωμένα συμβάντα θορύβου που ξεπερνούν τα 45dB(A) πρέπει να αποφεύγονται⁴⁴.

⁴⁰ Μπορεί να υπάρξει, ωστόσο, ζήτημα με τον μέγιστο αριθμό κινήσεων (εξυπηρέτηση αεροπλάνων) την ώρα αιχμής.

⁴¹ Ωστόσο, και άλλοι φορείς διεξάγουν μελέτες για το θέμα (π.χ. βλ. *R&D Report 9964: Adverse Effects of Night-time Aircraft Noise*, Civil Aviation Authority (Ηνωμένο Βασίλειο), March 2001). Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι έρευνες καθηγητών του πανεπιστημίου Cornell, αλλά και άλλων ερευνητών άλλων πανεπιστημίων σχετικά με τις επιπτώσεις του αεροπορικού θορύβου στα παιδιά, σύμφωνα με τις οποίες προκαλούνται προβλήματα φυσιολογικά και ψυχολογικά (μαθησιακές δυσκολίες κ.λπ.). Ενδεικτικά: Haines, M.M., Stansfeld, S.A., Job, R.F.S., Berglund, B., Head, J., A follow-up study of effects of chronic aircraft noise exposure on child stress responses and cognition, *International Journal of Epidemiology* 2001, vol. 30, σελ. 839-845, Hygge, S., Evans, G.W., et. al. (2002), *A prospective study of some effects of aircraft noise on cognitive performance in school children*. *Psychological Science*, vol. 13, No. 5, Sept. 2002, Evans, G.W. & Lepore, S.J., Nonauditory effects of noise on children: A critical review. *Children's Environments*, 10(1), 1993, σελ. 31-51, Evans, G.W. & Maxwell, L., Chronic noise exposure and reading deficits: The mediating effects of language acquisition. *Environment and Behavior*, 29(5), 1997, σελ. 638-656.

⁴² *Report on the third meeting on night noise guidelines*, WHO Regional Office for Europe - European Centre for Environment and Health, Bonn Office, Lisbon, Portugal, 26-28 April 2005, σελ. 2.

⁴³ Σύμφωνα με τις μελέτες, η διατάραξη του ύπνου έχει επίπτωση στην κατάσταση του ατόμου την επόμενη(-ες) ημέρα(-ες).

⁴⁴ Βλ. Επίσης, *WHO technical meeting on aircraft noise and health*, WHO Regional Office for Europe - European Centre for Environment and Health, Bonn Office, Bonn Germany, 29 - 30 October 2001

Σύμφωνα με την παρ. στ της υπ' αρ. ΓΔΑΜ/10719/51/2001 υ.α. «στο αεροδρόμιο χορηγείται άδεια για την απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών την νύκτα». Ανεξάρτητα, όμως, από την δυνατότητα που έχει το αεροδρόμιο για απογειώσεις και προσγειώσεις τη νύχτα, με βάση τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, και ειδικά για την περιοχή της Αρτέμιδας, και το γεγονός ότι:

- στο κεφάλαιο 2.3 του Α' τόμου της Μ.Π.Ε. αναφέρεται ότι «μέτρα μείωσης του αεροπορικού θορύβου, εφόσον κρίνονται απαραίτητα, δυνατόν να αφορούν... έλεγχο του χρονικού προγράμματος των αεροπλάνων με την απαγόρευση νυχτερινών πτήσεων και την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού»,
- στη σύνοψη της “Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»” αναφέρεται ότι κατά τη διάρκεια της νύχτας περιοχές της Νεάπολης, Ραφήνας, Κορωπίου, Αρτέμιδας, Σπάτων και Μαρκόπουλου εμπίπτουν στις περιοχές II (NEF ή LEQ⁴⁵),
- πολλά μεγάλα διεθνή ευρωπαϊκά αεροδρόμια έθεσαν αυστηρούς περιορισμούς στις νυχτερινές πτήσεις⁴⁶,

ίσως θα έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπόψη η θέσπιση αυστηρότερων κριτηρίων⁴⁷, σε ότι αφορά τη χρησιμοποίηση των διαδρόμων και των θορυβωδών αεροπλάνων (ακόμη και των τροποποιημένων), ή ακόμη και σε πλήρη απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων.

Ωστόσο, υπάλληλοι της Υ.Π.Α., προφορικά, -καθώς δεν υπάρχει γραπτή απάντηση- αναφέρθηκαν σε άρθρα της σύμβασης, που ουσιαστικά θέτουν όρια στους περιορισμούς που μπορεί να επιβάλει η Υ.Π.Α. Πράγματι, σύμφωνα με τις παρ.

⁴⁵ Μέσο Α- σταθμισμένο επίπεδο θορύβου 24ωρου. Όπου “Α” η πρότυπη καμπύλη ημιτονοειδής συνιστώσα πίεσης ήχου σε συνάρτηση με τη συχνότητα.

⁴⁶ Βλ. σχετικά υποσημείωση 7.

⁴⁷ Βλ. επίσης και την παρ. 6 του ψηφίσματος της 14.4.2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις νυχτερινές πτήσεις και την ηχορύπανση γύρω από τα αεροδρόμια (B5-0305, 0319, 0334 και 0339/2000) «η μείωση του θορύβου των αεροδρομίων μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με ένα συνδυασμό μέτρων που θα περιλαμβάνουν: - αποτελεσματικότερο πλαίσιο χρέωσης που παρέχει κίνητρα για τη χρήση λιγότερο ηχορυπαντικών αεροσκαφών και που μετακυλίζει τα εισπραχθέντα έσοδα στην ελάφρυνση των επιπτώσεων του θορύβου, λ.χ. προγράμματα μόνωσης θορύβου σε γειτονικές κατοικημένες περιοχές, - σύστημα κατανομής του χρόνου αερολιμένα που να λαμβάνει υπόψη περιβαλλοντικά κριτήρια όπως τα επίπεδα θορύβου στη διάρκεια της νύχτας, ... - περιορισμούς στις νυχτερινές πτήσεις».

11.2.9⁴⁸, 18.1.3⁴⁹ και 18.1.4(ε)⁵⁰ (και ιδίως την τελευταία) της σύμβασης (ν.2338/1995), η επιβολή περιορισμών στις νυχτερινές πτήσεις δύναται να γεννήσει αξιώσεις αποζημίωσης του Δ.Α.Α. «Ελ. Βενιζέλος» από το Ελληνικό Δημόσιο.

Για την εφαρμογή, όμως, της υπ' αρ. 13586/724/2006 υ.α. και του π.δ.80/2004, μετά την χαρτογράφηση του θορύβου και τη σύνταξη των σχεδίων δράσης -που σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 2 της υ.α. μπορούν να συμπεριλαμβάνουν και τον περιορισμό του θορύβου⁵¹- είναι δυνατόν να επιβληθούν περιορισμοί, ή και πλήρης απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων. Θα μπορούσε επομένως να εξετασθεί εάν η λήψη τυχόν περιορισμών ή απαγορεύσεων βάσει των σχεδίων δράσης συνιστούν συμμόρφωση με το κοινοτικό δίκαιο (βλ. άρθρο 174 παρ. 2 της Συνθήκης περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας)⁵².

⁴⁸ «Το ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, αν η άσκηση των εξουσιών του που επιδιώκουν κατά περίπτωση σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκαιο (εκτός από τους νόμους που θεσπίζονται για την εκτέλεση ή για να θέσουν σε εφαρμογή Κοινοτικό Δίκαιο ή οποιαδήποτε υποχρέωση που απορρέει από διεθνή συνθήκη): (α) να καθορίσουν κατηγορίες ή περιγραφές εναέριας κυκλοφορίας στις οποίες επιτρέπεται σύμφωνα με το ως άνω Δίκαιο να χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο, ... ή (γ) να επιβάλλουν περιορισμούς στις κινήσεις των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο ή κατ' άλλον τρόπο να περιορίσουν την ικανότητα στο Αεροδρόμιο, ... εκτός ενός νόμου που συνεπάγεται ουσιαστικώς παρόμοια αποτελέσματα ισχύει σε δύο ή περισσότερα άλλα Κράτη-Μέλη της Κοινότητας ή τυγχάνει εφαρμογής ή επηρεάζει κατά ουσιαστικό τρόπο όλα τα διεθνή αεροδρόμια στην Ελλάδα».

⁴⁹ «Οποιοδήποτε κανόνας, κανονισμός, πρότυπο και συνιστώμενη πρακτική, η διαδικασία της ΥΠΑ που αναφέρεται στο Άρθρο 18.1.1. θα τυγχάνει εφαρμογής ως προς την Εταιρεία Αεροδρομίου ή το Αεροδρόμιο μόνο κατά το μέτρο που: (α) αναφέρεται σε θέμα που καλύπτεται και δεν είναι περισσότερο επαχθής από οποιαδήποτε από τα Πρότυπα ή (β) κανόνας, κανονισμοί, πρότυπα ή συνιστώμενες πρακτικές διαδικασίες που έχουν ουσιαστικά το ίδιο αποτέλεσμα τυγχάνουν εφαρμογής σε δύο ή περισσότερους διεθνείς αερολιμένες που εξυπηρετούν 5 εκατομμύρια ή περισσότερους επιβάτες κατ' έτος η στους εκμεταλλευόμενους αυτούς σε δύο ή περισσότερες διαφορετικές χώρες της Κοινότητας (εκτός της Ελλάδος), η (γ) δεν εμπίπτουν στο Άρθρο 18.1.3 (α) ή (β), εάν το Ελληνικό Δημόσιο φέρει τα επί πλέον έξοδα για την συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες, κανονισμούς, πρότυπα, πρακτικές ή διαδικασίες είναι αποζημιώνει την Εταιρεία Αεροδρομίου για τις συνέπειες τέτοιων κανόνων, κανονισμών, προτύπων, πρακτικών ή διαδικασιών σύμφωνα με το άρθρα 32.3. (Αποζημίωση)».

⁵⁰ «Το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται (επιφυλασσομένου του Κοινοτικού Δικαίου) ότι δεν θα εισάγει σε σχέση με το Αεροδρόμιο οποιονδήποτε νόμο, κανόνα, κανονισμό, πρότυπο, συνιστώμενη πρακτική ή διαδικασία που θα έχουν σαν αποτέλεσμα την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό της λειτουργίας του Αεροδρομίου κατά τις νυκτερινές ώρες η/και την απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών στο Αεροδρόμιο κατά τις νυκτερινές ώρες, καθ' οιονδήποτε χρόνο προ της χρησιμοποιήσεως του Αεροδρομίου από 30 τουλάχιστον εκατομμύρια επιβάτες από αέρος (αφίξεις και αναχωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων και των τράνζιτ) για οποιαδήποτε μετέπειτα εκτός αν το ίδιο ισχύει σε όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδος και το Ελληνικό Δημόσιο θα αποζημιώσει την Εταιρεία Αεροδρομίου σύμφωνα με το άρθρο 32.3 (Αποζημίωση) για τις συνέπειες οποιασδήποτε αθέτησης των υποχρεώσεων του κατά την παρούσα». (Πρέπει να επισημανθεί ότι οι οποίοι περιορισμοί επιβάλλονται ή επιβληθούν σε ένα αεροδρόμιο σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά και τη θέση του αεροδρομίου. Επομένως, αν και είναι δυνατόν να επιβληθεί ένας γενικός κανόνας σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας, η απαγόρευση νυχτερινών πτήσεων σε ένα π.χ. αεροδρόμιο που βρίσκεται μακριά από κατοικημένες περιοχές ή κατά τη διάρκεια του χειμώνα μπορεί να είναι απολύτως περιττή).

⁵¹ «Τα σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση και διαχείριση των προβλημάτων και των επιδράσεων του περιβαλλοντικού θορύβου, συμπεριλαμβανομένου εν ανάγκη του περιορισμού του θορύβου, 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 2. Τα σχέδια δράσης πρέπει να ικανοποιούν τις ελάχιστες απαιτήσεις του παραρτήματος V του άρθρου 11 της παρούσας απόφασης».

⁵² «Η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και λαμβάνει υπόψη την ποικιλομορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της Κοινότητας. Στηρίζεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, της επανόρθωσης των καταστροφών του περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα στην πηγή, καθώς και στην αρχή "ο

Σημειώνουμε, επίσης ότι η μη απαγόρευση των νυχτερινών πτήσεων δεδομένου ότι δεν λαμβάνει υπόψη τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά φαίνεται να συνδέεται μόνο με τις οικονομικές παραμέτρους λειτουργίας του αεροδρομίου, σε αντίστοιχη περίπτωση το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Συμβουλίου της Ευρώπης, έκρινε⁵³, στην υπόθεση Hutton και λοιποί κατά του Ηνωμένου Βασιλείου (απόφαση της 2.10.2001)⁵⁴, ότι υπήρξε παραβίαση του άρθρου 8⁵⁵ της Σύμβασης “δια την προάσπισιν των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών”⁵⁶. Στη, δε, υπόθεση Moreno Gómez κατά Ισπανίας (απόφαση της 16.11.2004) αναφέρεται ότι προσβολή του άρθρου 8 της ΕΣΔΑ συνίσταται όχι μόνο στην παραβίαση της απόλαυσης του δικαιώματος της κατοικίας, αλλά και στην αδράνεια των αρμοδίων αρχών να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή και τη μείωση του θορύβου⁵⁷.

Τέλος, οι κάτοικοι διαμαρτύρονται για το ότι ως νύχτα ορίζεται μόνο το διάστημα 23:00-07:00 και όχι μεγαλύτερο. Ωστόσο, στο παράρτημα της υπ’ αρ. 13586/724/2006 υ.α. αναφέρεται ότι: «η ημέρα διαρκεί δώδεκα ώρες, το βράδυ τέσσερις ώρες και η νύχτα οκτώ ώρες. Τα κράτη μέλη μπορούν να περικόψουν τη βραδινή περίοδο κατά μία ή δύο ώρες και να αυξήσουν αναλόγως την περίοδο της ημέρας ή/και της νύχτας, υπό τον όρο ότι η επιλογή αυτή ισχύει για όλες τις πηγές, και ότι θα παράσχουν στην Επιτροπή πληροφορίες για τις συστηματικές διαφορές σε σχέση με τις βασικές επιλογές» και ότι «η αρχή της ημέρας (και κατά συνέπεια η αρχή του βραδιού και της νύχτας) καθορίζεται από το κράτος μέλος (η επιλογή αυτή ισχύει για όλες τις πηγές θορύβου). Οι εξ’ ορισμού τιμές είναι 07.00 έως 19.00, 19.00 έως 23.00 και 23.00 έως 07.00 τοπική ώρα».

Οι διατάξεις αυτές είναι σαφείς και το σχετικό αίτημα των αναφερομένων φαίνεται αβάσιμο⁵⁸ σύμφωνα με το ισχύον κοινοτικό δίκαιο. Θα μπορούσε κατά την ενσωμάτωση ενδεχομένως η πολιτεία να αξιοποιήσει την δυνατότητα της οδηγίας για επιβολή περιορισμών και σε διάστημα που ξεπερνά το προκαθορισμένο διάστημα που ορίζεται ως νύχτα, ή άλλα μέτρα, καθώς ο σκοπός της Οδηγίας, ενσωμάτωση της

ρυπαίνων πληρώνει”. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα εναρμόνισης που ανταποκρίνονται σε ανάγκες προστασίας του περιβάλλοντος περιλαμβάνουν, όπου ενδείκνυται, ρήτρα διασφάλισης που εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να λαμβάνουν, για μη οικονομικούς περιβαλλοντικούς λόγους, προσωρινά μέτρα υποκειμένα σε κοινοτική διαδικασία ελέγχου».

⁵³ «Having regard to the foregoing, and despite the margin of appreciation left to the respondent State, the Court considers that in implementing the 1993 scheme the State failed to strike a fair balance between the United Kingdom’s economic well-being and the applicants’ effective enjoyment of their right to respect for their homes and their private and family lives. There has accordingly been a violation of Article 8». Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι το δικαστήριο έλαβε υπόψη ότι η εκπονηθείσα, από το αρμόδιο φορέα, μελέτη πριν την αύξηση των νυχτερινών πτήσεων περιορίστηκε μόνο στην μελέτη των διαταράξεων του ύπνου (λόγω θορύβου) και δεν αναφέρεται καθόλου στο πρόβλημα της δυσκολίας να κοιμηθεί ξανά κάποιος αφού έχει διαταραχτεί ο ύπνος του και έχει ξυπνήσει.

⁵⁴ Βλ. επίσης Powell και Rayner κατά του Ηνωμένου Βασιλείου (απόφαση της 21.2.1990).

⁵⁵ «1. Παν πρόσωπον δικαιούται εις τον σεβασμόν της ιδιωτικής και οικογενειακής ζωής του, της κατοικίας του και της αλληλογραφίας του. 2. Δεν επιτρέπεται να υπάρξη επέμβασις δημοσίας αρχής εν τη ασκήσει του δικαιώματος τούτου, εκτός εάν η επέμβασις αυτή προβλέπεται υπό του νόμου και αποτελεί μέτρον το οποίον, εις μίαν δημοκρατικήν κοινωνίαν, είναι αναγκαίον δια την εθνικήν ασφάλειαν, την δημόσιαν ασφάλειαν, την οικονομικήν ευημερίαν της χώρας, την προάσπισιν της τάξεως και την πρόληψιν ποινικών παραβάσεων την προστασίαν της υγείας ή της ηθικής, ή την προστασίαν των δικαιωμάτων και ελευθεριών άλλων».

⁵⁶ Ν.δ.53/1974.

⁵⁷ Όπως επισημαίνεται στην ίδια απόφαση «the Convention is intended to guarantee rights that are “practical and effective”, not “theoretical or illusory”».

⁵⁸ Ωστόσο, όταν υπέβαλαν την αναφορά δεν είχε ακόμη τυπικά τεθεί σε ισχύ η οδηγία 2002/49.

οποίας είναι η παραπάνω υ.α., είναι «ο καθορισμός 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» και σύμφωνα με το παράρτημα V παρ. 2 της παραπάνω υ.α. «στις δράσεις που σχεδιάζει η αρμόδια αρχή, μπορούν να συγκαταλέγονται π.χ. οι ακόλουθες:... επιλογή πηγών χαμηλότερου θορύβου, περιορισμοί στη διάδοση των θορύβων, κανονιστικά ή οικονομικά μέτρα ή κίνητρα».

4. Έλεγχος τήρησης των NAP – μετρήσεις θορύβου

Αν και, όπως προαναφέρθηκε, έχουν οριστεί οι διαδικασίες μείωσης θορύβου, και ενώ είναι εγκατεστημένοι 10 σταθμοί μέτρησης θορύβου -και θεωρητικά, βάσει του συστήματος NOMOS που έχει εγκαταστήσει το αεροδρόμιο, είναι δυνατή η συσχέτιση ενός περιστατικού θορύβου με το αεροπλάνο που την προκάλεσε- εντούτοις, δεν φαίνεται να έχει παρουσιαστεί καμία περίπτωση πρόκλησης υψηλού θορύβου⁵⁹, ενώ σύμφωνα με το υπ' αρ. OL/CSENC/82505/2.11.2005 έγγραφο της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του αεροδρομίου «δεν έχουν διαπιστωθεί παραβιάσεις των Διαδικασιών Μείωσης Θορύβου». Το σύστημα NOMOS, που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο, δεν έχει τη δυνατότητα άμεσης συσχέτισης των μετρήσεων θορύβου με το ραντάρ του αεροδρομίου. Υπήρχε πρόθεση εγκατάστασης συστήματος που να δίνει τη δυνατότητα αυτή. Στη σύνοψη της «Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»» αναφέρεται ότι «το σύστημα παρακολούθησης θορύβου που είναι στη διαδικασία εγκατάστασης από τον ΔΑΑ, θα βοηθήσει περαιτέρω να εντοπίζεται και να αποτρέπεται η συχνή επανάληψη των γεγονότων υψηλού θορύβου». Ωστόσο, παρατηρήθηκε μεγάλη καθυστέρηση στην εγκατάσταση του συστήματος αυτού⁶⁰. Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου στο υπ' αρ. OL/CSENC/82505/2.11.2005 έγγραφό της αναφέρει ότι «η δοκιμαστική εφαρμογή του στο ΔΑΑ έχει ξεκινήσει από τις αρχές Οκτωβρίου 2005 και αναμένεται να διαρκέσει μερικούς μήνες».

Ο Συνήγορος του Πολίτη έθεσε υπόψη των αρμοδίων υπηρεσιών ερωτήματα σχετικά με το ποιον τρόπο ελέγχεται η τήρηση των NAP και πως εφαρμόζονται στην πράξη διάφορες περιοριστικές διατάξεις των NAP, λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία που συνέλεξε από την έρευνα. Συγκεκριμένα:

1. Από τις μετρήσεις θορύβου του σταθμού 3 διαπιστώνεται ότι οι στάθμες θορύβου κυμαίνονται από 70.1 έως 90.3 dB. Οι διακυμάνσεις αυτές φαίνεται να είναι αρκετά μεγάλες. Είναι φυσικό ότι ο τύπος του αεροπλάνου σχετίζεται με τον θόρυβο. Εξετάζοντας τους τύπους των αεροπλάνων που πετούσαν και την πορεία που ακολούθησαν κατά την απογείωση διαπιστώνεται ότι:

- Τα πιο θορυβώδη αεροπλάνα ήταν αεροσκάφη του chapter 2⁶¹ που όμως, σύμφωνα με το υπ' αρ. ΠΡΟΠΕ/957/Φ.ΔΑΑ/26.10.2005 έγγραφο του Τμήματος Προστασίας της Υ.Π.Α., «διαθέτουν Π.Θ. [Πιστοποιητικό

⁵⁹ Σημειώνεται ότι δεν υπάρχουν θεσμοθετημένα όρια θορύβου για τα αεροπλάνα. (Σε ορισμένα ευρωπαϊκά αεροδρόμια όπως π.χ. Heathrow και Stockholm-Arlanda υπάρχουν θεσμοθετημένα όρια θορύβου).

⁶⁰ Ήδη έχουν παρέλθει πάνω από τρία έτη από την πρώτη αναφορά που έλαβε ο Συνήγορος του Πολίτη χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του συστήματος.

⁶¹ Π.χ. αεροσκάφη Yakovlev YAK-42 (YK42) και Tupolev TU-154M (T154).

Θορύβου] που πληρούν τις απαιτήσεις του *chapter 3*⁶² του *Annex 16* του *ICAO*»⁶³. Ωστόσο, επειδή σύμφωνα με το άρθρο 8⁶⁴ του π.δ.252/1992, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του π.δ.174/2002, δίνεται η δυνατότητα εξαιρέσεων, παρακαλείται η Υ.Π.Α. να ενημερώσει εάν έχουν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις.

- Σύμφωνα με το υπ' αρ. OL/CSENC/82505/2.11.2005 έγγραφο της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του αεροδρομίου, στα βασικά κριτήρια επιλογής των θέσεων των μόνιμων σταθμών περιλαμβάνεται «η κάλυψη των αεροδιαδρόμων της περιοχής του αεροδρομίου». Επειδή, όμως, πολλά αεροπλάνα δεν τηρούν τις διαδικασίες απογείωσης, όπως φαίνεται ενδεικτικά στα σχήματα 2 και 4, οι πορείες που ακολουθούν τα αεροπλάνα δεν είναι πάνω από τους σταθμούς θορύβου. Αυτό πιθανόν να εξηγεί:
 - α. γιατί δεν έχουν καταγραφεί από τους σταθμούς μέτρησης θορύβου όλες οι πτήσεις⁶⁵. Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου, στο υπ' αρ. OL/CSENC/82505/2.11.2005 έγγραφό της, αναφέρει για το ζήτημα αυτό ότι «όσον αφορά στις αναφερόμενες στην επιστολή σας πτήσεις, δεν συσχετίστηκαν με περιστατικά θορύβου στους συγκεκριμένους σταθμούς λόγω του πιθανού χαμηλού επιπέδου θορύβου τους».
 - β. την ύπαρξη μεγάλων διακυμάνσεων στις μετρήσεις για ίδιου τύπου αεροπλάνα και ίδιες καιρικές συνθήκες⁶⁶ και, καθώς ο θόρυβος εξασθενεί με την απόσταση, ενδέχεται να καταγράφονται χαμηλότερες στάθμες θορύβου αλλά να «μεταφέρεται» ο θόρυβος σε άλλες περιοχές, και
 - γ. το γεγονός ότι πτήσεις καταγράφονται από δύο σταθμούς που στην περίπτωση που ακολουθούνταν οι διαδικασίες θα ήταν πρακτικά αδύνατο να συμβεί⁶⁷.

Ενδέχεται, δηλαδή, οι μετρήσεις, εξαιτίας της μη τήρησης των διαδικασιών, να μην αντανακλούν τα πραγματικά μεγέθη θορύβου. Η εγκατάσταση του συστήματος συσχέτισης των πτήσεων και του θορύβου θα μπορούσε να δώσει απαντήσεις στα

⁶² Ωστόσο, τα αεροδρόμια π.χ. Berlin-Tegel και Berlin-Schonefeld (Βερολίνο), Schiphol (Αμστερνταμ) και Orly (Παρίσι) έχουν θέσει και ορισμένους περιορισμούς σε αεροπλάνα *chapter 3*, ανάλογα με τον θόρυβο που εκπέμπουν.

⁶³ Είναι δηλαδή τροποποιημένα. Σημειώνεται, πάντως, ότι από τις 4.5.2000 τέθηκε σε εφαρμογή ο υπ' αρ. 925/1999 Κανονισμός (ΕΚ) “για την εγγραφή στα ηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποχηρικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993)”, έχετε αυστηρότερα κριτήρια για τη χρήση των αεροπλάνων αυτών. Μέχρι την κατάργησή του με την το άρθρο 15 της υπ' αρ. 2002/30 Οδηγίας από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι ο κανονισμός είχε τεθεί σε εφαρμογή από την Υ.Π.Α.

⁶⁴ «1. Με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), μπορεί να εγκρίνεται, κατ' εξαίρεση και σε μεμονωμένες περιπτώσεις, η προσωρινή χρησιμοποίηση Ελληνικών αεροδρομίων για πτήσεις αεροπλάνων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος. 2. Οι χορηγούμενες εξαιρέσεις αφορούν: α) Πτήσεις για εξυπηρέτηση Υψηλών Προσώπων (V.I.P). β) Πτήσεις για τη μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας. γ) Πτήσεις έκτακτης ανάγκης. δ) Πτήσεις για τις οποίες συντρέχει περίπτωση εξαιρετικού δημοσίου συμφέροντος, όπως αυτό αιτιολογημένα εξειδικεύεται στην απόφαση εξαίρεσης. ε) Μη εμπορικές πτήσεις αεροπλάνων, που πραγματοποιούνται για σκοπούς μετατροπής ή επιδιόρθωσης ή συντήρησης».

⁶⁵ Π.χ. οι πτήσεις με κωδικούς OAL576, OAL806, OAL758, OAL558 της 4.7.2005.

⁶⁶ Το βάρος και οι χειρισμοί του πιλότου ενδεχομένως επηρεάζουν και αυτά τα επίπεδα θορύβου.

⁶⁷ Π.χ. η πτήση με κωδικό OAL752 της 6.7.2005 έχει καταγραφεί και στον σταθμό 3 στις 9:31 (78.2 dB) και στον σταθμό 7 στις 9:33 (69.8 dB). Εάν το αεροπλάνο είχε κινηθεί προς τη θάλασσα (βλ. σχέδιο 1 και 3) δεν θα ήταν δυνατή η καταγραφή του από τον σταθμό 7.

παραπάνω ερωτήματα, και να καταστήσει αποτελεσματικότερο τον έλεγχο⁶⁸. Ωστόσο, τα παραπάνω υποδεικνύουν και την αναγκαιότητα εγκατάστασης κινητών (ή ακόμη και επιπλέον σταθερών) σταθμών θορύβου σε σημεία ανάμεσα στους ήδη εγκατεστημένους σταθμούς και σε συνάρτηση με τις παρατηρούμενες πορείες των αεροπλάνων⁶⁹.

2. Εάν υπήρξε παραβίαση του όρου 10.1 (over-flying residential areas) των NAP⁷⁰. Ειδικά για την περίπτωση αυτή η Αρχή ζήτησε από τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες να διευκρινιστεί ποιος είναι ο ελάχιστος χρόνος πτήσης πάνω από κατοικημένη περιοχή κατά την απογείωση ή προσγείωση και ποιο το ελάχιστο ύψος ασφάλειας πέραν του οποίου επιτρέπεται η πτήση πάνω από κατοικημένη περιοχή. Ουσιαστικά, όμως, πρέπει να διευκρινιστεί ποιο είναι το ελάχιστο ύψος πτήσης, πέραν του ελάχιστου ύψους ασφαλείας, το οποίο δεν προκαλεί έντονο θόρυβο ή εντός κάποιων ορίων. Ωστόσο, καμία υπηρεσία δεν απάντησε ή δεν ήταν σε θέση να απαντήσει πως πρέπει να εφαρμόζεται ο όρος αυτός.

3. Εάν έγιναν νυχτερινές πτήσεις βάσει του όρων 3.3 (airmail services) των NAP. Η Αρχή ζήτησε να διευκρινιστεί εάν με τον όρο airmail services νοούνται τα αεροσκάφη που μεταφέρουν αλληλογραφία αποκλειστικά ή πρόκειται για αεροσκάφη που μεταφέρουν, μεταξύ άλλων, και ταχυδρομείο. Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου στο υπ' αρ. OL/CSENC/82505/2.11.2005 έγγραφο της αναφέρει ότι «ο όρος “air mail services” αναφέρεται μόνο σε αεροσκάφη που μεταφέρουν αλληλογραφία»⁷¹.

4. Εάν επετράπησαν πτήσεις βάσει του όρου 4.4 (capacity demand, operational restriction) των NAP. Για τον όρο αυτό θεωρούμε ότι ισχύει η γενική απάντηση ότι δεν παρατηρήθηκαν παραβιάσεις των NAP. Ωστόσο, τόσο ο όρος αυτός, όσο και ο προηγούμενος δεν λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν οι κατ' εξαίρεση πτήσεις στους κατοίκους των γύρω περιοχών, αλλά μόνο την απρόσκοπτη λειτουργία του αεροδρομίου και υπό την έννοια αυτή μπορεί να θεωρηθεί ότι παραβιάζονται, έμμεσα, οι περιβαλλοντικοί όροι⁷².

Γενικά η έλλειψη θεσμοθετημένων ορίων θορύβου δίνει ακόμη μια δυνατότητα ανεξέλεγκτης χρήσης του αεροδρομίου από θορυβώδη αεροπλάνα ή μη τήρησης των NAP⁷³. Ο Συνήγορος του Πολίτη θεωρεί ότι θα πρέπει κατά τη σύνταξη των χαρτών θορύβου και τη θέσπιση ορίων να ληφθούν υπόψη οι δυνατότητες που παρέχει το

⁶⁸ Αν και με το υφιστάμενο σύστημα είναι δυνατή η τεκμηρίωσή τους εντούτοις απαιτεί κόπο.

⁶⁹ Επειδή ο αριθμός των τοποθετούμενων σταθμών ορίζεται στους περιβαλλοντικούς όρους, η αλλαγή των όρων θα πρέπει να γίνει πάλι με νόμο (εκτός εάν οριστεί –δια νόμου– ότι είναι δυνατή η τροποποίησή τους με π.δ. ή υ.α.). Το γεγονός αυτό καθιστά τη διαδικασία τροποποίησής τους αρκετά σύνθετη και χρονοβόρα.

⁷⁰ Στην υπ' αρ. 11391/4.7.2003 αναφορά ο αναφερόμενος ισχυρίζεται ότι «οι οδηγίες μειώσεως θορύβου (προς του κυβερνήτες αεροσκαφών) δεν είναι καταγεγραμμένες στα μαγνητοφωνημένα μηνύματα – οδηγίες (A.T.I.S.) του Πύργου Ελέγχου, εις τρόπον ώστε να αποφεύγονται οι κατοικημένες περιοχές». Δεν γνωρίζουμε εάν απαιτείται να γίνεται ειδική μνεία εφόσον αναφέρεται ρητά στις NAP.

⁷¹ Σημειώνεται, ωστόσο, ότι ένα επιβατικό αεροπλάνο μπορεί να μεταφέρει και αλληλογραφία.

⁷² Άρθρο 8 παρ. ε73β του ν.2338/1995.

⁷³ Ο φόβος των αναφερομένων (σύμφωνα με συζητήσεις με τον χειριστή της αναφοράς) είναι μήπως τα όρια που θα θεσπιστούν είναι υψηλότερα των μετρημένων επιπέδων θορύβου. Κατά την άποψη της Αρχής πρέπει τα όρια να οριστούν κατόπιν μελέτης που θα εξετάζει τις επιπτώσεις στην υγεία και τις διαταραχές του ύπνου σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα ύπαρξης ενός αεροδρομίου.

Παράρτημα Ι παρ. 3⁷⁴ της υπ' αρ. 13586/724/2006 υ.α. για τη θέσπιση πρόσθετων δεικτών θορύβου. Η Διεύθυνση Ε.Α.Ρ.Θ. του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στο υπ' αρ. 159292-05/10.4.2006 έγγραφό της αναφέρει ότι «στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/Εκ καθώς και των σχεδίων δράσης που προβλέπεται να προκύψουν από αυτή, θα εξεταστούν τόσο ο καθορισμός τυχόν πρόσθετων δεικτών θορύβου όσο και η αναγκαιότητα θέσπισης ορίων αεροπορικού θορύβου για την βελτίωση του ακουστικού περιβάλλοντος». Μέχρι στιγμής δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε το εάν θα θεσμοθετηθούν πρόσθετοι δείκτες θορύβου.

5. Λήψη μέτρων προστασίας των κτιρίων από το θόρυβο.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 3 του π.δ.1178/1981 «εις περιπτώσεις ανεγέρσεως νέων οικιών ευρισκομένων εντός των ζωνών θορύβου του αερολιμένος, χορηγείται υπό της ΥΠΑ πιστοποιητικών περί του βαθμού οχλήσεως και της κατά περίπτωση απαιτούμενης ηχομονώσεως. Το πιστοποιητικόν τούτο χορηγείται κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου και αποτελεί βεβαίωσιν ότι ο ιδιώτης έλαβε γνώσιν των πιθανών δυσμενών επιδράσεων εκ του θορύβου των αεροσκαφών». Επίσης, στο 8^ο άρθρο παρ. ε74 του ν.2338/1995 αναφέρεται ότι «για νομίμως υφιστάμενα κτίρια μέχρι την έκδοση της 16408/5.7.1993 κοινής απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, εντός της ζώνης 25-30 NEF, καθορίζονται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τεχνικές λύσεις και κίνητρα για τη βελτίωση της ηχομονωτικής τους ικανότητας, σύμφωνα με τα κριτήρια ηχομόνωσης για την κατηγορία Β "κανονική ακουστική άνεση", όπως αυτή καθορίζεται στον Κτιριοδομικό Κανονισμό». Τέλος, στο κεφάλαιο 11.1.1 της "Μελέτης για Θόρυβο Αεροσκαφών κατά τη Λειτουργία του Α/Δ για το Δ.Α.Α. «Ελευθέριος Βενιζέλος»" αναφέρεται ότι «τα κτίρια της ζώνης αυτής των 27,5-35 NEF δεν ακολουθούν τις προδιαγραφές ηχομόνωσης που ορίζονται και απαιτούνται για την όχληση από τη λειτουργία αεροσκαφών. Η επιβολή μέτρων θεωρείται αναγκαία, για να καλύπτει την επίπτωση θορύβου για τα κτίρια που ήδη υπάρχουν "μέσα στην περιοχή εγκεκριμένου σχεδίου" και για τη ζώνη 27.5-35 NEF».

Ωστόσο:

- καμία τεχνική οδηγία δεν έχει εκδοθεί ή δεν έχουν δοθεί κίνητρα για την ηχομονωτική βελτίωση των κτισμάτων μέχρι το 1993.
- για να μπορεί να εφαρμοστεί το άρθρο 11 παρ. 3 του π.δ.1178/1981 θα πρέπει ο ιδιοκτήτης του ακινήτου να έχει λάβει γνώση της Μ.Π.Ε. Αν και μπορεί να θεωρηθεί ότι οι κάτοικοι της περιοχής έλαβαν γνώση των

⁷⁴ «Σε μερικές περιπτώσεις, εκτός των δεικτών L_{den} και L_{night} , και, κατά περίπτωση, των δεικτών L_{day} και $L_{evening}$, μπορεί να αποδειχθεί αποτελεσματική η χρησιμοποίηση ειδικών δεικτών θορύβου και αντίστοιχων οριακών τιμών. Δίνονται τα ακόλουθα παραδείγματα: η εξεταζόμενη πηγή θορύβου λειτουργεί μόνο για μικρό χρονικό διάστημα (για παράδειγμα λιγότερο από το 20 % του χρόνου των ολικών ημερήσιων, βραδινών ή νυχτερινών περιόδων ενός έτους), ο μέσος αριθμός ηχητικών γεγονότων, σε μια ή περισσότερες περιόδους, είναι πολύ μικρός (π.χ. λιγότερο από ένα ηχητικό γεγονός ανά ώρα· ως ηχητικό γεγονός θα μπορούσε να οριστεί ο θόρυβος που διαρκεί λιγότερο από πέντε λεπτά, π.χ. ο θόρυβος από διερχόμενο τραίνο ή αεροπλάνο), η εμπειροχόμενη συνιστώσα χαμηλών συχνοτήτων είναι ισχυρή, L_{max} ή SEL (επίπεδο έκθεσης στο θόρυβο) για προστασία κατά τη διάρκεια της νυχτερινής περιόδου στην περίπτωση αιχμών θορύβου, επιπρόσθετη προστασία κατά τα Σαββατοκύριακα ή σε ορισμένες χρονικές στιγμές του έτους, επιπρόσθετη προστασία της ημερήσιας περιόδου, επιπρόσθετη προστασία της βραδινής περιόδου, συνδυασμός θορύβων από διάφορες πηγές, ήσυχες περιοχές στην ύπαιθρο, θόρυβος με έντονα τονικά συστατικά, θόρυβος με απότομο (ωθητικό) χαρακτήρα».

προβλημάτων που σχετίζονται με το θόρυβο -θεωρώντας ότι έχει τηρηθεί η διαδικασία που προέβλεπε η υπ' αρ. 75308/5512/1990 κ.υ.α.- δεν μπορεί να το ισχυριστεί κανείς για κάποιον που εκ των υστέρων εγκαθίσταται στην περιοχή, δεδομένου ότι είναι χαρακτηρισμένη περιοχή Β' κατοικίας.

Είναι προφανές, ότι επειδή πολλά από τα υφιστάμενα κτίρια στην περιοχή πιθανώς είναι πρόχειρες πρόχειρες κατασκευές, η λήψη μέτρων ή η θέσπιση κινήτρων για τη βελτίωση της ηχομόνωσης είναι επιτακτική. Επιπροσθέτως, είναι αναγκαία και η θέσπιση (επιβολή) κατασκευαστικών κανόνων και προδιαγραφών που αφορούν την ηχομόνωση των κτιρίων για τα οποία ζητείται η έκδοση οικοδομικής άδειας στις βεβαρημένες με θόρυβο περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο.

Επίσης, φαίνεται ότι για τα κτίρια μετά το 1993 και μέχρι τη θέσπιση κατασκευαστικών κανόνων δεν θα έχει ληφθεί καμία μέριμνα. Συνεπώς, θα πρέπει να τροποποιηθεί το 8^ο άρθρο παρ. ε74 ν.2338/1995 προκειμένου να συμπεριληφθούν και αυτά. Επειδή, ωστόσο, δεν απαγορεύεται η δόμηση σε εκτός σχεδίου περιοχές, μέτρα ή περιορισμοί θα πρέπει να ληφθούν και για τις κατοικίες που είναι δυνατόν να αναγερθούν στις περιοχές αυτές. Θεωρούμε ότι κατά την σύνταξη των χαρτών θορύβου θα πρέπει να γίνει λεπτομερής καταγραφή για τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο παράρτημα Ι παρ. 1⁷⁵ της υπ' αρ. 13586/724/2006 ν.α. ενώ θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι μεγάλο μέρος των κτιρίων χρησιμοποιείται κατά τους θερινούς μήνες και λόγω των καλών καιρικών συνθηκών τα παράθυρα είναι ανοικτά τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας, όσο και της νύχτας. Σε κάθε περίπτωση, η ενημέρωση των πολιτών για τα επίπεδα θορύβου πρέπει να ενσωματωθεί στη διαδικασία έκδοσης οικοδομικών αδειών.

Πάντως στη μοναδική περίπτωση που περιήλθε σε γνώση της Αρχής κατά την οποία είχε ζητηθεί η χορήγηση πιστοποιητικού περί του βαθμού οχλήσεως από τα αεροσκάφη και των μέτρων ηχομόνωσης που πρέπει να ληφθούν, το Τμήμα Περιβάλλοντος της Υ.Π.Α. αφενός δεν μπόρεσε να βρει πολεοδομικό χάρτη της Αρτέμιδας προκειμένου να προσδιορίσει τη θέση του Οικοδομικού Τετραγώνου στο οποίο βρίσκεται το ακίνητο των ενδιαφερομένων και αφετέρου ζήτησε από τους ενδιαφερόμενους (υπ' αρ. Τ/ΠΡΟ.ΠΕ./914/Φ.ΚΑΤΟΙΚΩΝ/19.9.2002 έγγραφο) να προσκομίσουν *«είτε τις συντεταγμένες του οικοπέδου, είτε τη θέση του οικοπέδου σε πολεοδομικό χάρτη κλίμακας 1:25000 όπου θα φαίνεται και η θέση του Δ.Α.Α. ή σε χάρτη της 1:5000 από την αρμόδια Νομαρχία»*. Αν και είναι κατανοητή η αδυναμία της Υ.Π.Α. να προσδιορίσει με ακρίβεια τη θέση του ακινήτου στους χάρτες που είναι σχεδιασμένες οι καμπύλες NEF, εντούτοις –και καθώς δεν προβλέπεται καμία συγκεκριμένη διαδικασία ή υποβολή συγκεκριμένων δικαιολογητικών από το π.δ.1178/1981 για την έκδοση του πιστοποιητικού- θεωρούμε ότι θα ήταν δυνατή η αναζήτηση από την Υ.Π.Α. των πολεοδομικών σχεδίων της Αρτέμιδας από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και τη χάραξη των καμπυλών NEF επί των χαρτών των πολεοδομικών σχεδίων.

⁷⁵ «Αγροτικές περιοχές με μονώροφα σπίτια, σχεδιασμός τοπικών μέτρων για τον περιορισμό των επιπτώσεων του θορύβου επί συγκεκριμένων κατοικιών, λεπτομερής χαρτογράφηση θορύβων σε μια περιορισμένη περιοχή, όπου παρουσιάζεται χωριστά η έκθεση καθεμιάς κατοικίας στους θορύβους».

6. Αέριοι ρύποι – ακτινοβολία ραντάρ

Σε ότι αφορά την ανησυχία των αναφερομένων σχετικά με την αύξηση των αέριων ρύπων και την ακτινοβολία από τα ραντάρ η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου στο υπ' αρ. 39833/7.4.2003 έγγραφό της αναφέρει ότι «σε συνεργασία με τον Τομέα Φυσικής Εφαρμογών του Τμήματος Φυσικής του Πανεπιστημίου Αθηνών εκπονήθηκε μελέτη με σκοπό να εξεταστεί η εξέλιξη της ποιότητας του αέρα στην περιοχή των Μεσογείων σε σχέση με τη λειτουργία του αεροδρομίου. Η μελέτη βασίστηκε σε δεδομένα από τον Ιανουάριο 2000 μέχρι τον Ιούνιο 2002, που αντιστοιχεί σε δεδομένα δεκαπέντε μηνών πριν και μετά την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου (Μάρτιος 2001). Από τη μελέτη αυτή προκύπτει ότι η ποιότητα του αέρα στην περιοχή των Μεσογείων είναι ικανοποιητική. Επιπλέον, τα ακόλουθα συμπεράσματα απορρέουν από τη μελέτη. Γενικά η ποιότητα του αέρα στην περιοχή των Μεσογείων δεν έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι μόνο μια από τις πολλές πηγές αέριων ρύπων στα Μεσόγεια. Άλλες, πιθανόν πιο σημαντικές πηγές αέριων ρύπων είναι η οδική κυκλοφορία (Αττική Οδός και άλλοι μεγάλοι δρόμοι) ως επίσης και η εκτεταμένη ανάπτυξη της περιοχής (π.χ. νέες βιομηχανικές μονάδες, κατασκευή νέων δρόμων, κατοικιών κ.λπ.)».

Οι μετρήσεις αέριων ρύπων όπως σημειώνονται στο Περιβαλλοντικό Δελτίο της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του αεροδρομίου, δείχνουν ότι οι εκπομπές είναι εντός των ορίων που ορίζει η ισχύουσα νομοθεσία⁷⁶. Ωστόσο, σε ότι αφορά τις εκπομπές ρύπων από άλλες πηγές στις οποίες αναφέρεται το παραπάνω έγγραφο έχουμε να επιστημόνουμε ότι:

- Ενώ σύμφωνα με την παρ. ε66 του 8^{ου} άρθρου του ν.2338/1995 «ο Ανάδοχος υποχρεούται στην εκπόνηση προγράμματος ελαχιστοποίησης των διαδρομών οχημάτων μέσα στην περιοχή του αεροδρομίου και της παραγόμενης ατμοσφαιρικής ρύπανσης από αυτά. Για το λόγο αυτόν οφείλει, όπου αυτό είναι δυνατόν, στη χρησιμοποίηση ηλεκτρικών οχημάτων. Το πρόγραμμα διακίνησης οχημάτων μέσα στο χώρο του αεροδρομίου και οι ενδεχόμενες διαχρονικές τροποποιήσεις του τελούν υπό την έγκριση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών», η χρήση⁷⁷ χώρων του αεροδρομίου για εμπορικές χρήσεις έχει οδηγήσει σε αύξηση του φόρτου των οχημάτων, και κατά συνέπεια σε αύξηση των αέριων ρύπων. Συνεπώς, το αεροδρόμιο έχει και αυτό ευθύνη για τυχόν αύξηση των ρύπων λόγω της κίνησης των οχημάτων.
- Οι ρύποι που εκπέμπουν τα αεροπλάνα, λόγω του ότι εκπέμπονται από ψηλά έχουν διαφορετικό τρόπο διασποράς από τις άλλες πηγές αέριων ρύπων. Επειδή η περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο είναι αγροτική, ενδεχομένως να είναι χρήσιμη η μελέτη του τρόπου διασποράς των ρύπων και η κατανομή τους στις αγροτικές εκτάσεις.

⁷⁶ Π.Υ.Σ.34/2002 (η οποία αντικατέστησε τις Π.Υ.Σ.99/1987 και Π.Υ.Σ.25/1988 οι οποίες αναφέρονται στην παρ. ε32 του 8^{ου} άρθρου του ν.2338/1995).

⁷⁷ Γενικά το ζήτημα της αλλαγής χρήσης του αεροδρομίου σε εμπορική και η επιπτώσεις της πρέπει να εξεταστεί από τους αρμόδιους φορείς.

Σε ότι αφορά την ακτινοβολία του ραντάρ η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου στο υπ' αρ. 39833/7.4.2003 έγγραφό της αναφέρει ότι *«ουδεμία επίπτωση υφίσταται για τη δημόσια υγεία από την ακτινοβολία τους, η οποία είναι μη ιονίζουσα. Οι τιμές ακτινοβολίας στην περίμετρο του αεροδρομίου (περίφραξη), πολύ δε περισσότερο στην εγγύτερη κατοικημένη περιοχή, είναι και στις δύο περιπτώσεις πολύ χαμηλότερες από τα θεσπισμένα όρια»*. Το ίδιο μας επιβεβαίωσαν προφορικά και οι υπάλληλοι του Τμήματος Περιβάλλοντος της Υ.Π.Α.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω διαπιστώνεται ότι:

- Η Μ.Π.Ε. στηρίχθηκε στην προμελέτη του αεροδρομίου του 1981 η οποία τροποποιήθηκε κατά την εφαρμογή χωρίς προηγουμένως να αναθεωρηθεί η Μ.Π.Ε.
- Κατά την επιλογή της θέσης του τερματικού σταθμού και του κύριου διαδρόμου δεν λήφθηκε υπόψη η διαφορά της επιβάρυνσης στο θόρυβο, μεταξύ των δύο διαδρόμων, στις κατοικημένες περιοχές.
- Οι NAP ή/και οι SID και ILS δεν τηρούνται πάντοτε, με αποτέλεσμα να προκαλείται αύξηση των επιπέδων θορύβου σε ορισμένες κατοικημένες περιοχές και πιθανόν να καταγράφονται χαμηλότερα επίπεδα θορύβου στους μόνιμους σταθμούς μέτρησης θορύβου.
- Απαιτείται αποσαφήνιση ορισμένων όρων των NAP και του τρόπου ελέγχου της τήρησής τους.
- Ο μη περιορισμός των νυχτερινών πτήσεων συνδέεται μόνο με τη χωρητικότητα του αεροδρομίου και όχι με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Δεν έχει επιτευχθεί η διασύνδεση του ραντάρ με τους μετρητές θορύβου. Η έλλειψη αυτή βοηθά στη μη συσχέτιση των περιστατικών θορύβου με τα αεροσκάφη και τις αιτίες που τα προκάλεσαν.
- Εξαιτίας των παλινδρομήσεων της διοίκησης σε ότι αφορά την επιλογή της θέσης για την εγκατάσταση του αεροδρομίου, δεν λήφθηκε υπόψη, κατά την επέκταση των σχεδίων πόλης των οικισμών στα Μεσόγεια, η προτεινόμενη, μέχρι τότε, θέση. Μετά την επιλογή της σημερινής θέσης καμία τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου δεν έγινε που να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις από τη λειτουργία του αεροδρομίου.
- Δεν έχουν ληφθεί μέτρα για την βελτίωση της ηχομόνωσης των υφιστάμενων κτιρίων και δεν έχουν θεσπιστεί μέτρα για την ηχομονωτική ενίσχυση των νέων.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο Συνήγορος του Πολίτη, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ύπαρξη του αεροδρομίου είναι δεδομένη και δεν είναι δυνατή η εκ των υστέρων τροποποίηση του αρχικού σχεδιασμού, προτείνει τα εξής:

- Την ενημέρωση των πολιτών για τα επίπεδα θορύβου στην περιοχή στην οποία ζητείται η έκδοση οικοδομικής άδειας.
- Την βελτίωση των υφιστάμενων κατασκευών ή εφόσον τα επίπεδα θορύβου είναι τέτοια που καθίσταται αδύνατη η κατοίκησή τους, να απαλλοτριώνονται.
- Την υποχρέωση, εφόσον τα κτίρια δεν καλύπτονται από την Β' Κατηγορία ακουστικής άνεσης ("κανονική ακουστική άνεση"), σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 3 του Κτιριοδομικού Κανονισμού, τα νέα κτίρια να υπάγονται στην Α' κατηγορία ακουστικής άνεσης ("υψηλή ακουστική άνεση"), ή να θεσπιστούν ειδικές κατασκευαστικές οδηγίες που να αφορούν την ηχομόνωση ειδικά για τα νέα κτίρια στις περιοχές που θίγονται ιδιαίτερα από τον αεροπορικό θόρυβο.
- Βάσει της αρχής ο ρυπαίνων⁷⁸ πληρώνει⁷⁹, να επιβληθεί τέλος θορύβου⁸⁰ το οποίο πρέπει να έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα ώστε να καλύπτει το κόστος των παραπάνω προτάσεων⁸¹. Η επιβολή του τέλους μπορεί να γίνει είτε βάσει του άρθρου 189⁸² του ν.1815/1988, είτε του άρθρου 6 παρ. 4⁸³ του ν.1650/1986, είτε βάσει συνδυασμού των δύο. Δεδομένου ότι ο αεροπορικός θόρυβος δεν αφορά μόνο το Δ.Α.Α. Α.Ε. «Ελευθέριος Βενιζέλος» το τέλος πρέπει να επιβάλλεται για κάθε αεροπλάνο που χρησιμοποιεί ελληνικό αεροδρόμιο και ανάλογα με τον θόρυβο που εκπέμπει. Πρέπει, ωστόσο, να ληφθούν μέτρα προκειμένου το κόστος τους τέλους θορύβου να μην μετακυληθεί στους χρήστες των αεροπορικών συγκοινωνιών.
- Τον αυστηρότερο έλεγχο της τήρησης των NAP καθώς και των SID και ILS.
- Την αποσαφήνιση ορισμένων όρων των NAP προκειμένου να είναι δυνατός και ο έλεγχος της τήρησής τους.

⁷⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 του ν.1650/1986 ρύπανση είναι «η παρουσία στο περιβάλλον..., θορύβου, ... σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του».

⁷⁹ Άρθρο 174, παρ. 2, Συνθήκη "Περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας".

⁸⁰ Τέλη θορύβου, ανάλογα με το είδος ή την κατηγορία του αεροπλάνου, έχουν τεθεί σε διάφορα ευρωπαϊκά αεροδρόμια ή κάποια κράτη έχουν θέσει τέλη που ισχύουν σε κάθε αεροδρόμιο της επικράτειάς τους (π.χ. Frankfurt/Main, Fiumicino (Ρώμη), Berlin-Tegel, Schiphol (Αμστερνταμ), Heathrow (Λονδίνο), Orly (Παρίσι), Stockholm-Arlanda και Munich).

⁸¹ Εξάλλου, βάσει του άρθρου 19 του ν.1650/1986 «οποιοσδήποτε, φυσικό ή νομικό πρόσωπο προκαλεί ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος ευθύνεται σε αποζημίωση, εκτός αν υποδείξει ότι η ζημιά οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από υπαίτια ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως».

⁸² «Αεροσκάφος, το οποίο ίπταται πάνω από την ελληνική επικράτεια ή προσγειώνεται σε ελληνικά αεροδρόμια ή δέχεται οποιασδήποτε μορφής εξυπηρετήσεις, υπόκειται σε καταβολή τελών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού».

⁸³ «Με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και άλλου κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, ύστερα από εισήγηση του οικείου νομάρχη, είναι δυνατό να επιβάλλονται τέλη σε βάρος των επιχειρήσεων που ασκούν δραστηριότητες ή εκτελούν έργα που υπάγονται στις δύο πρώτες κατηγορίες του άρθρου 3, προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα κατασκευής και λειτουργίας συγκεκριμένων έργων και προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπονται από τους περιβαλλοντικούς όρους σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3, 4 και 5. Τα πιο πάνω έργα ή προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος εκτελούνται από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) ή άλλου φορείς. Τα τέλη αυτά καθορίζονται ανάλογα με το μέγεθος, το ρυπαντικό φορτίο και την ποσότητα των αποβλήτων του έργου ή της δραστηριότητας και δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα πιο πάνω έξοδα. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται ο τρόπος και ο χρόνος είσπραξης των τελών και απόδοσής τους στον Ο.Τ.Α. ή φορέα που κατασκευάζει ή έχει την ευθύνη λειτουργίας του έργου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».

- Την επανεξέταση και τροποποίηση, καθώς δεν λειτουργεί ακόμη το αεροδρόμιο σε πλήρη ανάπτυξη, των διαδικασιών προσγείωσης και απογείωσης.
- Τη λειτουργία του συστήματος σύνδεσης των ραντάρ με τους σταθμούς μέτρησης θορύβου, έλεγχο των περιπτώσεων αυξημένου θορύβου, και εφόσον ανατιολόγητα προκαλείται αυξημένος θόρυβος, την επιβολή κυρώσεων.
- Την τοποθέτηση νέων σταθμών θορύβου και σε άλλα σημεία ώστε η εκτίμηση των ισοθορυβικών καμπυλών να είναι κοντύτερα στην πραγματικές εκπομπές θορύβου ανά περιοχή.
- Τη θέσπιση περιορισμών και σε chapter 3 ή τροποποιημένα chapter 2 αεροπλάνα εφόσον τα επίπεδα θορύβου είναι σημαντικά μεγαλύτερα των υπόλοιπων αεροπλάνων ειδικά τις νυχτερινές ώρες.
- Τη θέσπιση ορίων θορύβου και την προσαρμογή των δεικτών θορύβου με βάση τις ιδιαίτερες κλιματολογικές και πολιτισμικές συνθήκες.
- Τη χάραξη των καμπυλών NEF επί των ρυμοτομικών σχεδίων της περιοχής γύρω από το αεροδρόμιο προκειμένου να είναι δυνατή η χορήγηση των πιστοποιητικών οχλήσεως από τον αεροπορικό θόρυβο για τις νέες οικοδομές.
- Τη δημιουργία αντιθορυβικών ζωνών κατά την έννοια του άρθρου 14 παρ. 6⁸⁴ του ν.1650/1986, εφόσον η δημιουργία τέτοιων ζωνών μπορεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, να επιφέρει μείωση του θορύβου που προκαλείται από αεροπλάνα.

Ο Συνήγορος του Πολίτη ζητά από τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες και ιδίως την Υ.Π.Α. ενημέρωση, τόσο για την υιοθέτηση των προτάσεων του, όσο και για την παροχή στοιχείων ή διευκρινίσεων για όλα τα ζητήματα που αναφέρονται στο σώμα του πορίσματος. Σημειώνουμε ότι σύμφωνα με την παρ. 6, του άρθρου 4, του ν.3094/03 οι υπηρεσίες οφείλουν να ενημερώσουν τον ΣτΠ «για τις ενέργειες τους σχετικά με την εφαρμογή των προτάσεων του ή για τους λόγους που δεν επιτρέπουν την αποδοχή τους».

⁸⁴ «Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, ύστερα από εισήγηση της τοπικής αυτοδιοίκησης ή της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ, και γνώμη του Νομαρχιακού Συμβουλίου, είναι δυνατό να ορίζονται αντιθορυβικές ζώνες γύρω από υφιστάμενες ή νέες περιοχές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, γύρω ή κατά μήκος χώρων όπου κινούνται μέσα μεταφοράς, ιδίως δρόμων, λιμανιών, αεροδρομίων, γύρω από αρχαιολογικούς χώρους ή ιστορικούς χώρους και τοπία, γύρω από χώρους κατοικίας, ανάπαυσης, νοσηλείας, εκπαίδευσης και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Η παραπάνω απόφαση καθορίζει επίσης τα γεωγραφικά όρια της ζώνης, τα αντιθορυβικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν ώστε να τηρούνται οι επιτρεπόμενοι φόρτοι θορύβου όπως καθορίζονται με τα προεδρικά διατάγματα της παρ. 1, τους υπόχρεους εφαρμογής των μέτρων, κριτήρια χωροθέτησης νέων εγκαταστάσεων ή δραστηριοτήτων, όρους και προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξης άλλων δραστηριοτήτων μέσα από την αντιθορυβική ζώνη και κάθε άλλη λεπτομέρεια που έχει σχέση με τον προορισμό της ζώνης. Η απόφαση αυτή βασίζεται σε ειδική μελέτη της οποίας οι προδιαγραφές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Η εκπόνηση της μελέτης γίνεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή άλλο φορέα του δημοσίου τομέα ή από τον οικείο οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης».