



Ταξίδι στα λιμάνια της αγωνίας

Α κατάλληλα λιμάνια, λιγότερα πλοία, απαρχαιωμένος στόλος, εντατικοποίηση δρομολογίων, με συνέπεια περισσότερες βλάβες, είναι μερικές από τις αιτίες που και φέτος, όπως άλλωστε όλα τα τελευταία χρόνια, κυρίως κατά τους μήνες των θερινών διακοπών, πολλών προβλημάτων που ταλαιπωρούν τους επιβάτες της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά και το προσωπικό των πλοίων, όπως: καθυστερήσεις δρομολογίων, συνωστισμός στα λιμάνια, διάφορα ατυχήματα.

Ειδικά φέτος το καλοκαίρι, με την αποδρομολόγηση, περίπου, 12 πλοίων από τις ακτοπλοϊκές γραμμές για διάφορους λόγους, στα υπάρχοντα πλοία, που αναχωρούν από τον Πειραιά για τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη, παρατηρείται το αδιαχώρητο.

Παρ' όλα αυτά τα ναύλα παραμένουν στα ύψη, παρ' ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν προχωρήσει, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε μειώσεις τιμών στα εισιτήρια επιβατών, συγκριτικά με πέρσι. Για παράδειγμα, μια τετραμελής οικογένεια,

με το ΙΧ της, για ένα ταξίδι με επιστροφή, ακόμη και σε οικονομική θέση, χρειάζεται να πληρώσει για έναν σχετικά κοντινό προορισμό περισσότερα από 300 ευρώ. Αν βέβαια ο προορισμός είναι πιο μακρινός και χρειαστεί καμπίνα, τότε το κόστος του ταξιδιού μπορεί να υπερβεί και τα 600 ευρώ και να φτάσει ακόμη και στα 800 ευρώ...

Παρά τις κατά καιρούς υποσχέσεις της πολιτείας τα προβλήματα παραμένουν, σε μια χώρα που διαθέτει μεγάλη ακτογραμμή (περίπου 17.000 χιλιόμετρα) και πολύ μεγάλο αριθμό νησιών. Πρόσφατη έρευνα του ΕΜΠ έχει καταγράψει περισσότερους από 700 λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις, από τις οποίες 112 εξυπηρετούν πλοία της ακτοπλοΐας.

Εξυπηρετούν; Ναι, αλλά με αρκετά παρατραγουδά, ιδιαίτερα τους μήνες αιχμής. Για την κακή υποδομή των λιμανιών της χώρας, η αιτία ίσως να βρίσκεται και στο γεγονός ότι για τα έργα εμπλέκονται, ούτε λίγο ούτε πολύ, τέσσερις φορείς: το ΥΠΕΧΩΔΕ, τα Λιμενικά Ταμεία των Δήμων, οι Οργανισμοί Λιμένων και οι Περιφέρειες... ►

του ΝΙΚΟΥ ΠΕΡΠΕΡΑ

Ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδας έχει καταγράψει τα τελευταία χρόνια, σε συνεργασία με το ΤΕΕ, τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας. Επίσης, κατέθεσε μια σειρά από προτάσεις για την ανα-

χώρας μας, με πυκνά δρομολόγια σύγχρονων και ασφαλών πλοίων.

- Η ύπαρξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των πλοίων, αλλά και των επιβατών που διακινούνται με αυτά, καθώς και την απρόσκοπτη και έγκαιρη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Τα προβλήματα αυτά επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία και τις υπηρεσίες της ακτοπλοΐας στη χώρα μας, διότι και με την αυξανόμενη τιμή του πετρελαίου (κύριος τομέας εξόδων των ναυτιλιακών εταιρειών), δημιουργείται σημαντική μείωση λειτουργικών κερδών και αύξηση των εισιτηρίων. Σημαντικό,

βάτη. Η όποια ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου τα προηγούμενα χρόνια, έγινε με τη βοήθεια τραπεζικού δανεισμού, με απορρόφηση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο. Όμως η ραγδαία πτώση των μετοχών του χρηματιστηρίου δεν βοήθησε στην αποπληρωμή των δανείων, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να

Τα κύρια προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας

βάθμισή της. Ειδικότερα, επισημαίνεται:

Πέρα από τη μεγάλη ακτογραμμή και τους πολλούς λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις, η χώρα μας έχει επίσης και άλλες ιδιαιτερότητες, όπως:

- Οι έντονες εποχιακές διακυμάνσεις της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μετακινήσεις.
 - Ο εξαιρετικά μικρός πληθυσμός πολλών νησιών που πρέπει να διατηρήσουν ένα στοιχειώδη πληθυσμό για εθνικούς λόγους.
- Για την απρόσκοπτη λειτουργία της ακτοπλοΐας είναι αναγκαία:
- Η ύπαρξη επαρκούς εξυπηρέτησης, κυρίως των νήσων της

Σύντομη καταγραφή της σημερινής κατάστασης του ακτοπλοϊκού στόλου

Τα σημερινά προβλήματα της ακτοπλοΐας εντοπίζονται κυρίως στα εξής σημεία:

1. Στην κακή υποδομή των λιμένων.
2. Στην ανυπαρξία ανταγωνιστικότητας.
3. Στην αυξανόμενη τιμή του πετρελαίου.
4. Στον υπερ-δανεισμό των εφοπλιστικών εταιρειών από τους τραπεζικούς οργανισμούς.
5. Στη διατήρηση του ορίου ηλικίας των επιβατηγών πλοίων στα 30 έτη.

δε, μέρος της τιμής του εισιτηρίου πηγαίνει σε τρίτους και όχι στην πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Η κακή υποδομή των λιμένων της χώρας συχνά συντελεί στην αύξηση των βλαβών (λόγω καταπόνησης συγκεκριμένων συστημάτων) ή και ατυχημάτων στα πλοία.

Η ανυπαρξία ανταγωνιστικότητας σε πολλές γραμμές δεν βοηθά στην ανανέωση του στόλου και, συνεπώς, στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τον επι-



Ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδας έκανε τις εξής προτάσεις, που αντιμετωπίζουν σφαιρικά τα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας:

• Όριο ηλικίας

Όπως σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες, πρέπει να αρθεί το όριο ηλικίας των επιβατηγών πλοίων, με την προϋπόθεση της συμμόρφωσής τους με τις Διεθνείς Συμβάσεις και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον εμπεριστατωμένο έλεγχο και συντήρησή τους. Τα εν υπηρεσία πλοία πρέπει να συντηρούνται και να ελέγχονται ανεξαρτήτως ηλικίας.

• Αρμόδια Υπηρεσία Ελέγχου

Ο κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων απαιτείται να στελεχωθεί από έμπειρο προσωπικό ώστε να

ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες τόσο των επιθεωρήσεων των επιβατηγών πλοίων, όσο και του ελέγχου των αρμόδιων φορέων που εμπλέκονται στον έλεγχο της συντήρησης των πλοίων των Νηογνομώνων και των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης κλπ. και να συμπεριλα-

είναι δυνατό να περιοριστούν τα προβλήματα που υπάρχουν στις λεγόμενες «άγονες γραμμές». Η δημιουργία των γραμμών κορμού και τοπικών γραμμών είναι δυνατόν να λύσει τα προβλήματα κάλυψης των αναγκών όλης

Ουσιαστικές προτάσεις

βάνει τον έλεγχο της γνησιότητας και καταλληλότητας των χρησιμοποιούμενων ανταλλακτικών.

• Διαμόρφωση Δρομολογίων

Αναδιάταξη ακτοπλοϊκών γραμμών κατά τρόπο ώστε να δημιουργήσουν κύριες γραμμές, γραμμές κορμού, και δευτερεύουσες γραμμές οι οποίες, στην ουσία, θα είναι τοπικού χαρακτήρα και θα εξυπηρετούν τις συγκοινωνίες μεταξύ των νησιών διά κατάλληλων πλοίων. Έτσι

της νησιωτικής Ελλάδας.

Το σύστημα αυτό παρουσιάζει, όμως, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Τα πλεονεκτήματα είναι τα εξής:

- Δίνει τη δυνατότητα ταχείας σύνδεσης των λιμένων της γραμμής κορμού με μεγάλα και σύγχρονα πλοία.
- Δημιουργεί κερδοφόρες για τις εταιρείες γραμμές κορμού και εντείνει τον ανταγωνισμό σ' αυτές.
- Απαιτεί μικρότερες λιμενικές υ-

ποδομές για τα μικρά νησιά, καθώς αυτά θα συνδέονται με τους λιμένες - κορμούς με μικρότερα πλοία.

• Προφανώς και οι μικρότεροι λιμένες πρέπει να είναι σύγχρονοι και επαρκώς προστατευμένοι από τους κυματισμούς ώστε να εξυπηρετούν πλοία σύγχρονα και ασφαλή για τις κυματικές συνθήκες του Αιγαίου.

• Εξυπηρετεί τις διοικητικές και κοινωνικού χαρακτήρα λειτουργίες των μικρών νησιών (εκπαίδευση, ιατρική περίθαλψη, απονομή δικαιοσύνης κλπ.).

Υπάρχουν, όμως, και μειονεκτήματα όπως:

• Ενδεχόμενο μη δρομολόγησης επαρκούς αριθμού και διαστάσεων πλοίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρεί-



περιέλθουν σε δεινή οικονομική θέση.

Το όριο ηλικίας των 30 ετών υποχρεωτικής αποσύρσεως των επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας δεν αρκεί για την απόσβεση των νεότευκτων πλοίων με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα των εταιρειών και τούτο έχει ως αποτέλεσμα να μην παραγγέλλονται νέα πλοία. Σημειώνεται ότι αυτός ο περιορισμός δεν υφίσταται σε κανένα κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε άλλο κράτος εκτός αυτής.

Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες, στην προσπάθειά τους να πε-

ριορίσουν τα έξοδά τους, μεταξύ άλλων, μειώνουν τη συχνότητα των συντηρήσεων, δεν εφοδιάζονται με γνήσια ανταλλακτικά και αποφεύγουν να ζητήσουν τη συμβουλή ειδικών για τη σωστή και άμεση επίλυση των προβλημάτων, γεγονός που έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αξιοπιστία των πλοίων τους, το οποίο εκθέτει τη χώρα μας διεθνώς, κάθε καλοκαίρι.

Στον τομέα των λιμενικών υποδομών τα κύρια προβλήματα είναι:

- Η οργανωτική και διοικητική δυσλειτουργία του λιμενικού συ-

στος από τους λιμένες του κορμού προς στους τοπικούς λιμένες, καθώς πιθανότατα η διακίνηση αυτή θα είναι οικονομικά παθητική.

- Μετεπιβίβαση στους λιμένες κορμού με ενδεχόμενη παραμονή εκεί, επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορευμάτων για σημαντικό χρονικό διάστημα (θέμα ζωτικό αυτό του συγχρονισμού και οργάνωσης).

- Αδυναμία αποστολής ασυνόδευτων αυτοκινήτων ή φορτηγών με εμπορεύματα ή δεμάτων που σήμερα αποστέλλονται, π.χ., από Πειραιά ή Ραφήνα, από και προς τα νησιά του Αιγαίου, σύστημα το οποίο είναι σήμερα ιδιαίτερα εξυπηρετικό.

Σημειώνεται ότι μπορεί για ορισμένες περιόδους χαμηλής κίνησης να αναζητηθούν συμπληρωματικές λύσεις συνδυασμένων μεταφορών για την εξυπηρέτηση των τοπικών μετακινήσεων (π.χ. ελικόπτερα ή ελικοφόρα αεροσκάφη).

Εν πάση περιπτώσει, ο Σύλλογος

θεωρεί ότι απαιτείται ειδική μελέτη του θέματος και πιθανόν εφαρμογή του σε πιλοτική βάση για ένα τμήμα της νησιωτικής χώρας (πιθανότατα για το νομό Δωδεκανήσου, που είναι ένα από τα νησιώτικα συμπλέγματα όπου παρουσιάζεται το κύριο πρόβλημα, ενώ ανάλογα προβλήματα παρουσιάζονται στις κεντρικές και νότιες Κυκλάδες, καθώς και στα νησιά του Βορείου Αιγαίου).

Απαιτείται να διερευνηθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη των θαλασσιών οδών όλης της Επικράτειάς της.

Επίσης, χρειάζεται να καθοριστούν συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές γραμμές και να απελευθερωθούν τα δρομολόγια της διακίνησης επιβατών και φορτίων σε αυτές. Οι αρμόδιες Υπηρεσίες να επιβλέπουν την καλή λειτουργία τους και την εξυπηρέτηση των επιβατών.

- Η απελευθέρωση της ακτο-

στήματος της χώρας. Η δημιουργία δημοτικών λιμένων που υπήχθησαν στους ΟΤΑ, μάλλον επιδείνωσε την κατάσταση.

- Η ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών. Συγκεκριμένα έχουν διαπιστωθεί στους περισσότερους λιμένες ελλείψεις, οι οποίες μπορούν να καταταχθούν σε δύο κατηγορίες:

α. Βασικά έργα υποδομής:

- Ανεπαρκή εξωτερικά λιμενικά έργα (κυματοθραύστες, μόλοι), κυρίως στα μικρότερα νησιά.

- Ανεπαρκή εσωτερικά λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πολλών ταυτόχρονων κατάπλων - απόπλων.

- Ελλείψεις συγκοινωνιακών προσβάσεων προς τους λιμένες (οδικών, σιδηροδρομικών, κλπ.).

- Ανεπαρκείς χερσαίοι χώροι και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τη δημιουργία στοίχων αναμονής.

- Χαμηλές στάθμες εργασίας κρηπιδωμάτων (σε σχέση με τη διαρκώς ανερχόμενη μέση στάθμη της θάλασσας, λόγω του φαινομένου του θερμοκηπίου).

β. Έργα επιδομής και εξοπλισμού:

- Σχεδόν παντελής έλλειψη σύγχρονων επιβατικών σταθμών.

- Απηρχαιωμένα συστήματα προσκρουστήρων (ή πλήρης απουσία), τα οποία εκτός των άλλων δεν μπορούν να δεχθούν τα πλοία νέας τεχνολογίας, υψηλών ταχυτήτων και εξάλων τμημάτων.

Η πρώτη κατηγορία έργων που αφορούν και στο κύριο μέρος της δαπάνης, δεδομένου του υψηλού κόστους και της αδυναμίας απόσβεσης, μπορούν να κατασκευαστούν μόνο με κρατικούς πόρους ή κονδύλια από τα ευρωπαϊκά προγράμματα. Η δεύτερη κατηγορία έργων μπορεί να υλοποιηθεί με το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης (κυρίως για μεγάλους λιμένες).

Πάντως, το γεγονός ότι η δημιουργία λιμενικών υποδομών είναι δαπανηρότατη (τα λιμενικά έργα θεωρούνται τα ακριβότερα διεθνώς), σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό των λιμένων, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα χρηματοδότησης για τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας.

πλοΐας παρουσιάζει δυσκολίες, καθώς η απελευθέρωση πρέπει να συνδυάζεται με επαρκή ανταγωνισμό και έλεγχό του. Πάντως, είναι αναπόφευκτη η σταδιακή έστω πορεία προς το στόχο αυτό. Θα πρέπει στον τομέα αυτό να εκπονηθεί ειδική προς τούτο μελέτη.

- Η οργάνωση και διοίκηση του λιμενικού συστήματος της χώρας πρέπει να στηριχθεί σε σύγχρονους λιμενικούς οργανισμούς μεγάλης εμβέλειας (σε επίπεδο νομού ή περιφέρειας) που θα μπορούν να διαθέτουν οργανωμένες τεχνικές, οικονομικές και άλλες εξειδικευμένες υπηρεσίες και επαρκείς πόρους ώστε να διαχειρίζονται τους λιμένες και να προγραμματίζουν - κατασκευάζουν τα απαραίτητα έργα. Όσο και αν ίσως δεν ακούγεται δημοφιλές, είναι δυσχερέστατο να γίνει διαχείριση λιμένος σε επίπεδο δήμου ή κοινότητας. Επιπλέον, είναι απαραίτητη η δημιουργία ενιαίου κεντρικού επιτελι-

κού οργάνου για τη χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής.

- Επειδή τα λιμενικά έργα υποδομής με όρους ιδιωτικής χρηματοδότησης είναι ως επί το πλείστον μη ανταποδοτικά, θα πρέπει να εξευρεθούν πόροι είτε κρατικοί είτε από τα κοινοτικά προγράμματα. Πρέπει να σημειωθεί ότι η χρηματοδότηση από τα μέχρι τώρα προγράμματα της ΕΕ για λιμενικές υποδομές στη χώρα μας, ήταν ελάχιστη σε σχέση προς τις άλλες υποδομές (οδικές, σιδηροδρομικές), γι' αυτό θα πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για χρηματοδότησή τους από το Δ' ΚΠΣ. Πάντως ρεαλιστική αντιμετώπιση του θέματος είναι η προσπάθεια για ολοκλήρωση κάποιων επιλεγμένων κυρίων λιμένων ανά 5ετία.

• Χρηματοδότηση

Πρέπει να διερευνηθούν τρόποι χρηματοδότησης της ναυπηγικής ή μετασκευής πλοίων.

Μια εικόνα για την κακή κατάσταση πολλών λιμανιών της χώρας (64, συγκεκριμένα) μάς δίνουν οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν και φέτος στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αν. Παπαληγούρα από την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΕΠΕΝ).

Όπως επισημαίνουν, «σίγουρα έγιναν προσπάθειες τα τελευταία χρόνια, κάποια πράγματα βελτιώθηκαν, όμως η γενική εικόνα εξακολουθεί να είναι κακή και δεν είμαστε αισιόδοξοι ότι στο άμεσο μέλλον θα αλλάξει. Δεν έχουμε

δέσει με ασφάλεια, να αποεπιβιβάσει επιβάτες, να φορτοεκφορτώσει οχήματα, αλλά και να παραμείνει σ' αυτό αν χρειαστεί.

Αρκετά λιμάνια δεν διαθέτουν τον ανάλογο κερσαίο χώρο, ώστε να εξυπηρετηθούν τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν στα πλοία».

Οι ειδικότερες παρατηρήσεις της ΠΕΠΕΝ για ορισμένα από τα λιμάνια της χώρας μας, αλλά και οι απαντήσεις που δίνει το υπουργείο Ναυτιλίας πάνω σ' αυτές έχουν ως εξής:

Νάξος

Δυστυχώς, το μεγαλύτερο νησί

λίωσή του και παρά τις τσιμεντοενέσεις που του έγιναν εξακολουθεί να εγκυμονεί κινδύνους τόσο για τα πλοία όσο και για τους επιβάτες.

«Μέχρι να δρομολογηθεί η εκτέλεση της επέκτασης του Λιμένα Νάξου, όπου προβλέπονται όλα τα κατάλληλα λιμενικά έργα για την προστασία του κεντρικού προβλήτα, η μελέτη της οποίας ωστόσο βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο, στόχος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου είναι η συνέχιση των εργασιών στο πλαίσιο της ανωτέρω εργολαβίας, με την έγκριση νέου μεγαλύτερου κονδυλίου, που θα επιτρέπει την ουσια-



Λιμάνια χωρίς λιμενοβραχίονες, προβλήτες και ασφάλεια

την απαίτηση και στο τελευταίο μικρονήσι να δημιουργηθεί λιμάνι ευρωπαϊκών προδιαγραφών, είναι, όμως, κρίμα και άδικο ακόμη και κάποια μεγάλα νησιά να είναι ουσιαστικά χωρίς λιμάνι».

Ως γενικές παρατηρήσεις που αφορούν όλα τα λιμάνια η ΠΕΠΕΝ επισημαίνει:

«Αρκετά λιμάνια δεν προστατεύονται από λιμενοβραχίονες, αφού η φύση δεν φρόντισε να το διασφαλίσει από μόνη της.

Πολλές λιμενολεκάνες δεν έχουν το ανάλογο εύρος να δεχτούν με ασφάλεια τα πλοία που δραστηριοποιούνται σήμερα στην ακτοπλοΐα, αλλά ούτε και το ανάλογο βάθος. Οι προβλήτες σε πολλά λιμάνια δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα περισσότερα του ενός πλοία και σχεδόν σε όλα, εκτός ελαχίστων, εκλείπει η δυνατότητα πρυμοπλαιοδέτησης τόσο των συμβατικών πλοίων, όσο και των ταχύπλων.

Σε πολλά λιμάνια έχει υποσκαφτεί η θεμελίωση των προβλητών. Έχουν δημιουργηθεί σπηλαιώσεις και υπάρχει ο κίνδυνος της κατάρρευσης.

Είναι πολύ σημαντικό για ένα πλοίο να μπορεί σε ένα λιμάνι να

των Κυκλάδων είναι ουσιαστικά χωρίς λιμάνι. Μετά το μπλοκάρισμα των έργων από το Συμβούλιο της Επικρατείας δεν βρέθηκε ακόμη λύση για το τι έργο τελικά θα γίνει, τότε και πού. Το υπάρχον λιμάνι δεν προστατεύεται επαρκώς από λιμενοβραχίονες και η λιμενολεκάνη στο μεγαλύτερο εύρος της έχει περιορισμένο βάθος. Ο προβλήτας που εξυπηρετεί σήμερα τα πλοία διαθέτει ουσιαστικά μόνο μια θέση, αυτήν του κεφαλιού (μετώπης). Έχει υποσκαφτεί η θεμε-

στική παρέμβαση για την πλήρη αποκατάσταση της ανωδομής αλλά και εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης» απαντά το υπουργείο.

Τήνος

Έχουν γραφεί τόσα πολλά και έχουν ειπωθεί άλλα τόσα από ειδικούς και μη για το συγκεκριμένο λιμάνι. Το αποτέλεσμα είναι αυτό που είχαμε προβλέψει από τότε που ξεκίνησε να σχεδιάζεται το νέο έργο, ότι δηλαδή η υλοποίησή του (κατασκευή προστατευτικού

λιμενοβραχίονα - νησίδα) θα δημιουργήσει πολύ περισσότερα προβλήματα από αυτά που θα λύσει.

Η αποπεράτωση του έργου θα στερήσει από κάποιες κατηγορίες πλοίων τη δυνατότητα προσέγγισης, αφού η λιμενολεκάνη που δημιουργείται θα είναι παγίδα όταν οι καιρικές συνθήκες είναι κακές.

Κρίνεται επιβεβλημένο να υλοποιηθεί σύντομα το νέο έργο που εκτελείται στην εξωτερική πλευρά του λιμανιού, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται από τα πλοία ως

Τρέχουμε πίσω από τις ανάγκες

Η πολιτεία, πραγματικά, επί χρόνια, είχε αφήσει τα λιμάνια στην τύχη τους, ενώ τώρα αρχίζει να δημιουργείται λιμενική βιομηχανία, καθώς πλέον υπάρχουν νέα καράβια, που έχουν αλλάξει τα δεδομένα. Βέβαια, και τώρα η πολιτεία δίνει ψίχουλα σε σχέση με τις ανάγκες, τονίζει στο περιοδικό μας ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, **Γ. Βλάχος**. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο προϋπολογισμός του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» 2007 - 2013 (ΕΠ ΟΑΛΛΑ) για λιμενικά έργα προβλέπει μόνο το 2,5% του συνολικού προϋπολογισμού του Προγράμματος.

Βέβαια, επισημαίνει, ένα λιμενικό έργο χρειάζεται χρόνο μέχρι να ωριμάσει, να μελετηθεί, να προκη-

ρυχτεί, να εκτελεστεί.

Όπως ξεκαθαρίζει ο γ.γ. Λιμένων, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν κάνει έργα, ούτε και θέλει να εκτελέσει έργα. Αυτά εκτελούνται είτε από το ΥΠΕΧΩΔΕ είτε από τους οργανισμούς λιμένων, είτε από τα λιμενικά ταμεία, είτε από την Περιφέρεια. Εκείνο που διεκδικεί, είναι να κάνει το συντονισμό της λιμενικής πολιτικής, να προδιαγράφει και να ιεραρχεί τις προτεραιότητες. Αυτός είναι ο σημαντικότερος ρόλος που πρέπει να έχει, επισημαίνοντας ότι εάν υπήρχε τέτοιος συντονιστής τότε θα έμπαινε για παράδειγμα ως πρώτη προτεραιότητα η κατασκευή του λιμανιού του Κατάκωλου, που βοηθά την ανάπτυξη της περιοχής, ενώ δεν θα αντιμετωπίζαμε τα προβλήματα που υπάρχουν στην Τήνο.



εναλλακτική λύση όταν οι καιρικές συνθήκες βέβαια το επιτρέπουν. Απαραίτητη η εκβάθυνση της εσωτερικής λιμενολεκάνης. Έχει μειωθεί σημαντικά το βάθος λόγω των προσχώσεων.

«Η κατασκευή του περίφημου προστατευτικού λιμενοβραχίονα είναι χαρακτηριστική περίπτωση τοπικιστικού εγωισμού και άγνοιας των αναγκών ελιγμού των σύγχρονων πλοίων, με αποτέλεσμα ο λιμένας αυτός, που αποτελεί μέγιστο προορισμό θρησκευτικού τουρισμού, να αδυνατεί πλέον να υποδεχτεί σύγχρονα επιβατηγά μεγάλου μεγέθους, με πολλαπλές συνέπειες για την τοπική οικονομία» απαντά το υπουργείο.

Θήρα

Επειδή ο συγκεκριμένος χώρος (Αθηνιός) είναι αδύνατον να γίνει λιμάνι, λόγω του μεγάλου βάθους, είναι επιβεβλημένη η μεταφορά του λιμανιού σε άλλη περιοχή. Τα έργα που έγιναν στον Αθηνιό, οπωσδήποτε, βελτίωσαν την κατάσταση, δεν έλυσαν όμως το βασικό πρόβλημα του λιμανιού, που είναι η ασφαλής προσέγγιση και παραμονή των πλοίων. Αυξήθηκε ο κερσαίος χώρος και θεωρητικά οι

θέσεις πρυμνοδέτησης. Όμως στην πράξη δεν μπορούν ταυτόχρονα να εξυπηρετηθούν περισσότερα από δύο πλοία λόγω του συγκλίνοντος προσανατολισμού των προβλητών. Συχνές απώλειες αγκυρών λόγω μεγάλου βάθους και εντελώς απροστάτευτο, ελλείψει λιμενοβραχίονα από Ν/Δ-Δ α-νέμους.

Ραφήνα

Είναι η πρώτη φορά που δεν θα αναφέρουμε στερεότυπα τα ίδια προβλήματα, όμως και τώρα δεν μπορούμε να πούμε ότι έγινε λιμάνι, παρά τα έργα βελτίωσης που έγιναν και συνεχίζονται να γίνονται, γιατί λείπει το βασικό έργο, που είναι η κατασκευή του προστατευτικού λιμενοβραχίονα. Επιβεβλημένη η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, αλλά και η δημιουργία ολοκληρωμένων θέσεων πρυμνοπλαγιοδέτησης (L).

«Στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του λιμένα Ραφήνας που εκπονήθηκε το 2004, προβλέπεται η κατασκευή ενός προσήνεμου μόλου μαζί με σειρά άλλων έργων, τρία από τα οποία ολοκληρώνονται εντός του τρέχοντος έτους ("Συμπληρωματικά έργα αλιευτικού

καταφυγίου Ραφήνας", "Αναβάθμιση και Βελτίωση Κρητιδωμάτων λιμένα Ραφήνας", "Επίκωση και Κρητιδίωση Ενδιάμεσου Λιμενίσκου")» τονίζει το υπουργείο.

Κάλυμνος

Για να ικανοποιηθεί η απαίτηση των φορέων του νησιού, αλλά και των κατοίκων, να προσεγγίζουν και τα μεγάλα πλοία που δραστηριοποιούνται στη γραμμή των Δωδεκανήσων, στο νησί πρέπει να κατασκευαστεί προβλήτας στην εξωτερική πλευρά του λιμενοβραχίονα. Επιβεβλημένη η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και για να αξιοποιηθεί ο ανατολικός προβλήτας πρέπει να γίνει διαμόρφωση του κερσαίου χώρου ώστε να δημιουργηθεί πρόσβαση σε αυτόν.

Το υπουργείο αναφέρει: «Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Καλύμνου, εκτιμώντας ως επιτακτική την ανάγκη κατασκευής του έργου αυτού, προκήρυξε το 2006 την ανάθεση των μελετών του έργου με τις διαδικασίες του Ν. 3316/2005. Σήμερα εκπονούνται οι προκαταρκτικές μελέτες».

Πάτρα

Το λιμάνι της Πάτρας είναι πλέον μικρό, απ' όλες τις απόψεις, για τον αριθμό και το μέγεθος των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη γραμμή της Αδριατικής. Σημειώνουμε και τις ζημιές που έγιναν με κακές καιρικές συνθήκες. Ως εκ τούτου είναι επιβεβλημένη η ολοκλήρωση των έργων του νέου λιμανιού για να αυξηθεί η ασφάλεια και να διευκολυνθούν όλοι με τη δημιουργία του επιπλέον κερσαίου χώρου.

«Ο νέος Λιμένας Πατρών σύμφωνα με τις εξαγγελίες του ΥΠΕΧΩΔΕ προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το Μάρτιο του 2010. Για την αντιμετώπιση των λαθρομεταναστών ο Οργανισμός Λιμένων Πατρών Α.Ε. έχει λάβει μια σειρά από μέτρα με ικανοποιητικά αποτελέσματα» αναφέρει το υπουργείο.

Ηγουμενίτσα

Ο σχεδιασμός που έγινε για την

κατασκευή θέσεων πρυμνοπλαγιοδέτησης δεν μας βρίσκει σύμφωνους και πρέπει να επανεξεταστεί. Θα είναι λειτουργικό το έργο αν κατασκευαστούν οι θέσεις πρυμνοπλαγιοδέτησης στο νότιο άκρο του προβλήτα και όχι στο μέσον. Απαιτείται η διάνοιξη και εκβάθυνση του διαύλου για ασφαλέστερη διέλευση των πλοίων.

«Για το θέμα της διάνοιξης του διαύλου συμφωνήθηκε ότι θα πρέπει να γίνει προς την πλευρά του ακρωτηρίου "Δρέπανος" και το θέμα έχει τεθεί στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Επισημάνθηκε ότι κατά τη Γ' Φάση το βάθος του κρητιδώματος θα μπορούσε να είναι μεγαλύτερο των 10,5 μ. για μελλοντική δυνατή προσέγγιση πλοίων με μεγαλύτερο βύθισμα» απαντά μεταξύ άλλων το υπουργείο Ναυτιλίας.

Κως

Κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή νέου προβλήτα κάθετα στον υπάρχοντα μήκους τουλάχιστον 150 μέτρων για την ασφαλή πρυμνοπλαγιοδέτηση των πλοίων.

Ρόδος

Το μεγαλύτερο νησί των Δωδεκανήσων δεν έχει το λιμάνι που του αξίζει. Είναι εκτεθειμένο στους Α-Ν/Α ανέμους, με αποτέλεσμα να ταλαιπωρούνται πλοίαρχοι και πλοία. Γι' αυτό κρίνεται επιβεβλημένο να γίνει εκβάθυνση της περιοχής Καμείρου Σκάλας, όπου υπάρχει προβλήτας για να χρησιμοποιείται ως εναλλακτική λύση όταν το λιμάνι της Ρόδου δεν θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Δεν υπάρχει χαρτογράφηση της λιμενολεκάνης μετά την εκβάθυνση.

«Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου:

- Κατασκεύασε δύο προβλήτες, ως εναλλακτική λύση για κάθε περίπτωση.

- Έχει αναθέσει τη σύνταξη της οριστικής μελέτης του λιμένα Καμείρου Σκάλας, σύμφωνα με τα συγκεκριμένα σχέδια από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, αφού η περιοχή χαρακτηρίζεται αρχαιολογική. Η μελέτη προβλέπει δύο θέσεις πρυμνοδέτησης Ο/Γ- ▶



Έργα στα λιμάνια

Σύμφωνα με τα στοιχεία που μας παρέθεσε η Γενική Γραμματεία Λιμένων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας:

- Τα έργα που εκτελούνται σήμερα από τους Οργανισμούς Λιμένων ΑΕ έχουν συνολικό προϋπολογισμό 681,8 εκατ. ευρώ. Τα έργα αυτά γίνονται στα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, της Καβάλας, της Κέρκυρας και της Ραφήνας.

- Τα έργα που προγραμματίζεται να γίνουν από τους Οργανισμούς Λιμένων ΑΕ έχουν προϋπολογισμό 643,5 εκατ. ευρώ και αφορούν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Καβάλας και της Πάτρας.

Από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ΕΠ ΟΑΛΛΑ 2007-2013, που διαχειρίζεται το ΥΠΕΧΩΔΕ, πρόκειται να χρηματοδοτηθούν διάφορα λιμενικά έργα στα εξής λιμάνια: Ηγουμενίτσας, Πατρών, Νέων Μουδανιών, Αλεξανδρούπολης, Λαυρίου, Σούδας, Ηρακλείου, Μεστών Χίου και Μυκόνου, ενώ το ίδιο Πρόγραμμα του Γ' ΚΠΣ προέβλεπε για λιμενικά έργα το ποσόν των 206.366.958 ευρώ, που διατέθηκαν μεταξύ άλλων για τα λιμάνια: Πρέβεζας, Θήρας, Ναυπλίου, Ρόδου, Καβάλας κ.ά.

Διάφορα άλλα έργα, επίσης, εκτελούνται ή προγραμματίζεται να εκτελεστούν στα λιμάνια: Ελευσίνας, Τήνου, Κω, Κάσου, Ψαρών, Λήμνου και Χάλκης κ.ά.

Ε/Γ πλοίων με ωφέλιμο βάθος -9,00 μ. και -7,00 μ. από τη ΜΣΘ» υπογραμμίζει το υπουργείο.

Αστυπάλαια

Ο προβλήτας που υπάρχει στη θέση «Άγιος Ανδρέας» πρέπει να επιμηκυνθεί και να διαπλατυνθεί και να γίνει εκβάθυνση της λιμενολεκάνης.

Κέα

Έχουν περάσει πέντε χρόνια από την ημέρα που το λιμάνι υπέστη τη μεγάλη ζημιά λόγω της κακοκαιρίας και ακόμη δεν έχει γίνει αποκατάσταση. Όλα αυτά τα χρόνια οι συνάδελφοι πλοίαρχοι ακροβατούν κυριολεκτικά για να έχει το νησί συγκοινωνία. Δυστυχώς, το παράδειγμα της Κέας είναι χαρακτηριστικό και επιβεβαιώνει αυτό που λέμε από χρόνια, ότι οι υπηρεσίες που εμπλέκονται στα λιμενικά έργα κινούνται με ρυθμό χελώνας.

Ψαρά

Ό,τι είπαμε για την Κέα ισχύουν και για τα Ψαρά. Και εδώ τα έργα αποκατάστασης της ζημιάς δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη, παρ' ότι έχουν περάσει τέσσερα χρόνια (14-2-2005).

«Τα έργα αποκατάστασης στο λιμενοβραχίονα του λιμένα Κορησσίας Κέας εκτελεί η Υπηρεσία Σεισμοπλήκτων του ΥΠΕΧΩΔΕ», απαντά το υπουργείο, ενώ για τα

Ψαρά: «Εκτελούνται έργα αναβάθμισης των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών, τα οποία θα ολοκληρωθούν εντός του 2009».

Λήμνος

Ένα μεγάλο έργο σε κόστος ολοκληρώθηκε, με αμφίβολα, όμως, αποτελέσματα. Η κατασκευή του νέου λιμενοβραχίονα έγινε για να προστατευθεί το λιμάνι από τους δυτικούς ανέμους, δεν πιστεύουμε όμως ότι ο στόχος επιτεύχθηκε. Με την καθιέρωση πλέον ως επιβατηγού λιμανιού της περιοχής του Αγίου Νικολάου απαιτείται άμεσα κατασκευή αίθουσας αναμονής, σκιάδων και χώρων υγιεινής. Να τοποθετηθούν προσκρουστήρες.

Σκιάθος

Η επέκταση του προβλήτα προς τη νησίδα Δασκαλειό, με δυνατότητα πρυμνοδέτησης είτε βόρεια είτε νότια, θα λύσει το πρόβλημα προσέγγισης των πλοίων ασφαλώς, με όλους τους καιρούς. Ταυτόχρονα θα γίνει αύξηση του κερσαίου χώρου διευκολύνοντας τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν στα πλοία.

«Η επέκταση του προβλήτα προς τη νησίδα Δασκαλειό και η αύξηση του κερσαίου χώρου θα εξεταστούν κατά την εκπόνηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) του λιμένα Σκιάθου, το οποίο προωθείται με ενέργειες

του Λιμενικού Ταμείου Σκοπέλου» αναφέρει το υπουργείο.

Σύρος

Σε πολλά σημεία της λιμενολεκάνης το βάθος έχει ελαττωθεί, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονται οι χειρισμοί των πλοίων με μεγάλο βύθισμα. Δεν διατίθεται θέση πρυμνοπλαγιοδέτησης για ασφαλή παραμονή πλοίου όταν επικρατούν κακές καιρικές συνθήκες.

Πάρος

Μετά το ατύχημα του «Ποσειδών Εξπρές» στο λιμάνι της Πάρου, αποφασίστηκε να σπάσει ο ύφαλος που βρίσκεται στο μέσον της λιμενολεκάνης ώστε να μην κινδυνεύουν τα πλοία, εισερχόμενα και εξερχόμενα του λιμανιού. Δυστυχώς, έγινε μισή δουλειά, αφού το βάθος στο συγκεκριμένο σημείο είναι μόνο 6,9 μέτρα και τα πλοία με το μεγάλο βύθισμα είναι υποχρεωμένα να το αποφεύγουν. Η λύση βέβαια βρέθηκε με τη σήμανση και πάλι του σημείου, αλλά το πρόβλημα παραμένει σε ένα λιμάνι με μεγάλο αριθμό αφίξεων – αναχωρήσεων, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

«Για την ασφαλή προσέλευση όλων των πλοίων απαιτείται η ολοκλήρωση του εκβραχισμού. Ωστόσο χρειάζεται η εκπόνηση ειδικής μελέτης που θα προσδιορίζει και το απαιτούμενο κόστος» αναφέρει το υπουργείο.