



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ

**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ  
ΤΑΜΕΙΟ ΘΗΡΑΣ**

Ταχ. Δ/ΝΣΗ : Φηρά – ΘΗΡΑΣ  
Ταχ. Κώδικας : 84700  
Τηλέφωνο : 22860 28362  
Αρ. Τηλεομ. : 22860 25878  
Ηλ. Ταχ/μείο : dlthiras@gmail.com

Θήρα, 30/01/2019

Αριθ. Πρωτ.: 119

**ΠΡΟΣ:** Υφυπουργό Ναυτιλίας &  
Νησιωτικής Πολιτικής  
κ. Νεκτάριο Σαντορινιό  
yfyp.minister@yna.gov.gr

**ΘΕΜΑ:** Αναγκαιότητα κατάρτισης μελέτης για την κατασκευή ενός νέου εμπορικού λιμένα στη ν. Θήρα.

Με την παρούσα επιστολή θα θέλαμε να σας επισημάνουμε την αναγκαιότητα κατασκευής ενός νέου εμπορικού λιμένα που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες κατοίκων, επιχειρήσεων και επισκεπτών του νησιού, το οποίο όπως γνωρίζεται είναι από τους πλέον δημοφιλείς προορισμούς στην Ελλάδα και τον κόσμο, με πολύ μεγάλη και σημαντική συνεισφορά στην οικονομία και τον τουρισμό του κράτους.

Τα στοιχεία μιλούν από μόνα τους: το 2017 καταγράφηκαν 5,5 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις στο νησί, σημειώνοντας αύξηση 66% από το 2012, που οι διανυκτερεύσεις δεν είχαν ξεπεράσει τα 3,3 εκατομμύρια. Το 2018, η Σαντορίνη κατέγραψε 474 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων με συνολικά 749.286 επιβάτες έναντι των 620.570 επιβατών που είχαν καταφτάσει με 406 κρουαζιερόπλοια το 2017. Από το λιμάνι του Αθηνιού έχουν διακινηθεί κατά το έτος 2018: **23.255** Φ/Γ, **61.892** Ι/Χ, **16.125** Δ/Κ, **1.863.815** επιβάτες Ε/Γ, μεγάλος αριθμός επιβατών κρουαζιέρας, και μεγάλος όγκος αδρανών υλικών, καυσίμων και λοιπών επικίνδυνων φορτίων.

Μέχρι και σήμερα η Σαντορίνη εξυπηρετείται εμπορικά από τον Λιμένα του Αθηνιού, ο οποίος ανήκει στην κατηγορία των λιμένων Εθνικής σημασίας και είναι η κύρια πύλη εισόδου στο νησί οχημάτων και επισκεπτών που φτάνουν δια θαλάσσης. Συνδέει το νησί με τον Πειραιά καθημερινά και καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, καθώς και με τα λοιπά νησιά των Κυκλάδων. Τα δρομολόγια και οι ανταποκρίσεις πολλαπλασιάζονται τους καλοκαιρινούς μήνες με αυξητικές τάσεις από χρόνο σε χρόνο.

Τον λιμένα του Αθηνιού προσεγγίζουν συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και ταχύπλοα, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από / προς Πειραιά, Ραφήνα, Κυκλάδες, Κρήτη και Δωδεκάνησα, ενδοκυκλαδικά δρομολόγια, και μεγάλος αριθμός εκδρομικών σκαφών που μεταφέρουν τους επισκέπτες που θέλουν να επισκεφτούν την Παλαιά και Νέα Καμένη και τη Θηρασιά. Να τονίσουμε ότι εκτός των προαναφερμένων, στον λιμένα του Αθηνιού προσεγγίζουν και πλοία που εξυπηρετούν τις ανάγκες του τόπου σε καύσιμα, αδρανή υλικά, επικίνδυνα φορτία, κλπ. Ως εκ τούτου έχει ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία και την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της Θήρας και Θηρασίας.

Ο λιμένας του Αθηνιού απέκτησε την μορφή που έχει σήμερα την περίοδο 2006 - 2008 σύμφωνα με την οριστική μελέτη «Λιμενικά έργα Αθηνιού Ν. Θήρας», Αύγουστος 2003. Το έργο αφορούσε σε συμπλήρωση και επέκταση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων, ώστε να δημιουργηθούν οι απαιτούμενες θέσεις παραβολής για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και επαρκής χερσαία ζώνη για την εξυπηρέτηση των αναγκών του λιμένα. Σήμερα η κατάσταση του λιμανιού είναι τραγική αφού μεγάλο του τμήμα, μετά την θεομηνία του 2016, έχει κριθεί επικίνδυνο και βρίσκεται εκτός λειτουργίας μέχρι και σήμερα. Να σημειωθεί ότι η Τοπική Κοινότητα Πύργου Καλλίστης στην οποία ανήκει και ο λιμένας του Αθηνιού είναι **κηρυγμένη σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης**. Τον Δεκέμβριο του 2018 εγκαταστάθηκε ο εργολάβος για την αποκατάσταση και την επέκταση του λιμένα του Αθηνιού. Το προαναφερθέν έργο, είναι έργο πνοής για τον τόπο και θα λύσει αρκετά προβλήματα, αλλά δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα οριστικά, και δεν εξασφαλίζει το αίσθημα ασφάλειας των κατοίκων, και επισκεπτών του νησιού.

Λόγω της διαμόρφωσης του εδάφους και των κάθετων σχηματισμών της καλντέρας μας, το λιμάνι του Αθηνιού εξυπηρετείται από έναν και μοναδικό δρόμο ο οποίος είναι στενός με πολύ έντονες κλίσεις και ελικοειδής, με πολύ απότομες στροφές και αναγκάζει τα μεγάλα οχήματα να χρησιμοποιούν όλο το πλάτος του δρόμου ώστε να μπορέσουν να τον διασχίσουν. Κατά την θερινή περίοδο έχει πολύ μεγάλο φόρτο από οχήματα κάθε είδους, με αποτέλεσμα να γίνεται έως και πολύ επικίνδυνη, η διαδρομή από και προς το λιμάνι. Θα πρέπει να λάβουμε πολύ σοβαρά υπόψη μας και τον κίνδυνο αποκλεισμού ή και καταστροφής, του μοναδικού δρόμου, από και προς το λιμάνι από την πτώση βράχων, φαινόμενο το οποίο είναι συχνό και σε περίπτωση έντονης σεισμικής δραστηριότητας θεωρείται σχεδόν βέβαιο. Λόγω της γεωγραφικής θέσης που βρίσκεται ο λιμένας του Αθηνιού, δεν είναι εφικτή η κατασκευή και νέας οδού για την πρόσβαση στο λιμάνι, λόγω του ότι η περιοχή της καλντέρας είναι προστατευόμενη περιοχή, και δεν επιτρέπονται τέτοιου είδους παρεμβάσεις.

Από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, έχει καταρτιστεί και εγκριθεί Μ.Π.Ε. για την κατασκευή δύο πυλών διαφυγής, σε αντιδιαμετρικά σημεία στο νησί. Μία στην περιοχή Κολούμπος, στο βόρειο σημείο του νησιού και μία στην Βλυχάδα στο νότιο σημείο του νησιού. Έτσι εξασφαλίζουμε ότι η μία τουλάχιστον από τις δύο πύλες θα παρέχει συνθήκες ταχείας εκκένωσης του νησιού από θαλάσσης, για όποιο από τα δύο ηφαίστεια τυχόν ενεργοποιηθεί. Υπό τις σημερινές πληθυσμιακές τουριστικές συνθήκες, η πρόβλεψη αυτή κρίνεται επιβεβλημένη σε περίπτωση ανάγκης. Για τις προαναφερθείσες μελέτες έχει καταρτιστεί η μελέτη για την κατασκευή της πύλης διαφυγής στην Βλυχάδα και η μελέτη για την κατασκευή της πύλης διαφυγής στον Κολούμπο βρίσκεται στην φάση της δημοπράτησης.

Κατά την διάρκεια του παρελθόντος έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες για την κατασκευή λιμένα σε διάφορα σημεία του νησιού.

Σας παραθέτουμε ένα σύντομο ιστορικό, βασισμένο στην παρουσίαση του λιμενολόγου Δρ Γρηγόρη Δρέττα στο συνέδριο ΘΑΛΑΤΤΑ, που διοργανώθηκε στη Σαντορίνη, από την ΗΛΙΟΤΟΠΟΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑ, το 2012.

Πηγαίνοντας 137 χρόνια πίσω, προσπάθειες επί προσπαθειών απέτυχαν να υλοποιηθούν, με πιο πρόσφατη αυτή της περιόδου 2002-2011.

Η πρώτη απόπειρα γίνεται το 1882, με μελετητή τον νομομηχανικό Κυκλάδων Ισιγόνη, που εκπονεί οριστική μελέτη που όμως δεν μπαίνει σε εφαρμογή.

Το 1889-1891 ο αρχιμηχανικός της Γαλλικής Αποστολής E. Quellennec συντάσσει οριστική μελέτη για τη Θέση Εξωμύτης, η οποία επίσης δεν υλοποιείται.

Το 1891 πραγματοποιείται οριστική μελέτη για τη θέση Μυλωνάδες (Εξω Γιαλός) που επίσης δεν έχει καμία τύχη, όπως και το 1893 για την Επάνω Μεριά.

Το 1899 προτείνεται η θέση Μονόλιθος, οι διαδικασίες έγιναν την περίοδο 1902-1905. Δεν υπάρχουν περισσότερα στοιχεία.

Το 1926 γίνεται η μελέτη Καψαμπέλη και πάλι για τη θέση Μονόλιθος χωρίς ποτέ να γίνει οριστική.

Το 1932 ο Α. Ρουσσόπουλος εκπονεί οριστική μελέτη και πάλι για το Μονόλιθο, η οποία τροποποιείται το 1934 από τον καθηγητή Δ. Πίππα.

Ξεκινάει η κατασκευή του έργου αλλά ο εργολάβος Περδικάρης αδυνατεί να εκτελέσει το έργο και κηρύσσεται έκπτωτος, όπως και ο εργολάβος Σάββας που τον διαδέχεται. Το έργο οδηγείται σε οριστική διακοπή.

Το 1948 γίνεται νέα απόπειρα κατασκευής λιμένα στον Μονόλιθο, ο εργολάβος όμως κηρύσσεται και πάλι έκπτωτος.

Το 1954 προτείνεται από Γάλλο μηχανικό η δημιουργία λιμένα στον Εξωμύτη (και προσωρινά στον Αθηνιό) η οποία όμως δεν γίνεται αποδεκτή.

Το 1972 η ΑΔΚ ΑΕ εκπονεί προμελέτες για Ακρωτήριο, Εξωμύτη και Μονόλιθο οι οποίες εγκρίνονται και προχωρά σε οριστική μελέτη για το Ακρωτήριο, η οποία επίσης εγκρίνεται αλλά δεν δίνεται κάποια συνέχεια.

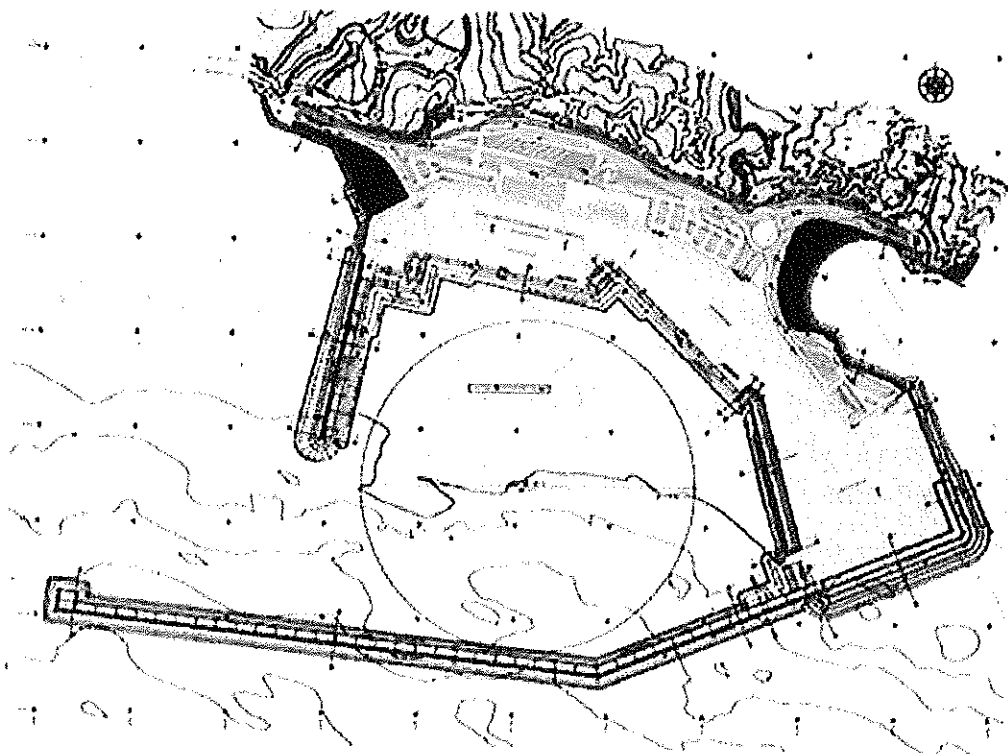
Το 1972 αρχίζει τη λειτουργία του ο Αθηνιός.

Το 1994 εκπονείται από τον λιμενολόγο Δρ. Ι. Σιώρη η μελέτη "Σκοπιμότητα Κατασκευής Νέου Λιμένα Θήρας στον Μονόλιθο" της οποίας το κύριο συμπέρασμα ήταν ότι **"η λιμενοποίηση του Μονόλιθου για οχηματαγωγά και κρουαζιερόπλοια πρέπει κατηγορηματικά να αποκλεισθεί τόσο σαν λύση υποκατάστασης του Αθηνιού όσο και σαν επικουρικό έργο ασφαλείας"**.

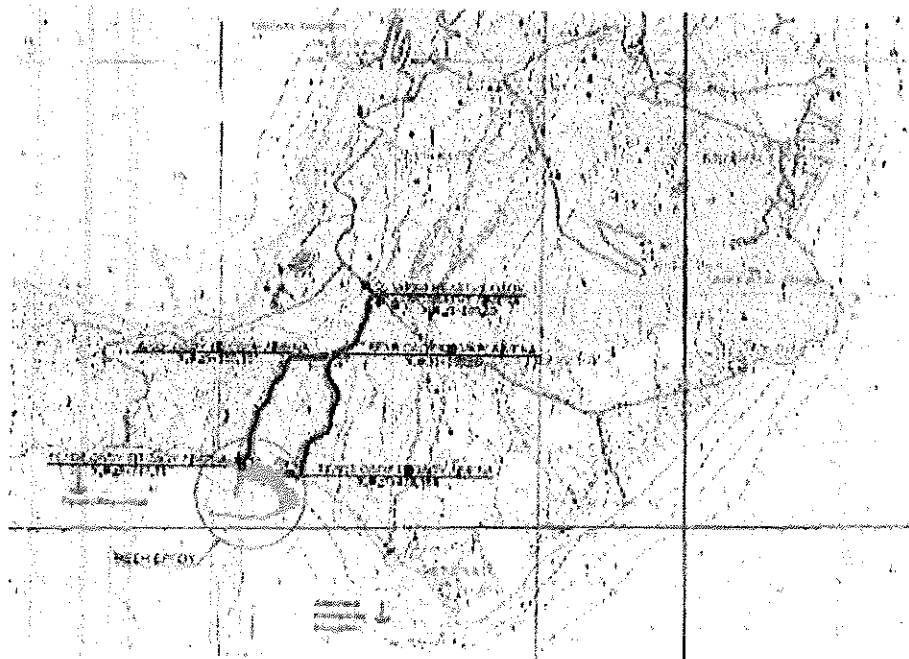
Το 1996 το ΥΠΕΧΩΔΕ αναθέτει στην ΑΔΚ ΑΕ μελέτη για την "έρευνα και επιλογή θέσης νέου λιμένα Θήρας",

Στις 25/1/2002 το ΥΠΕΧΩΔΕ εγκρίνει τις Προκαταρκτικές Εκθέσεις των λιμενικών έργων του νέου λιμένα Θήρας στις θέσεις Βλυχάδα και Μονόλιθος που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο της παραπάνω μελέτης και την "επιλογή για τυχόν περαιτέρω υλοποίηση των λιμενικών έργων στη Θέση Βλυχάδα".

Τον Ιούλιο του 2005 ανατίθεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, στα συμπράττοντα γραφεία ΑΔΚ ΑΕ - Ι. Βεντουράκης - Α Κουτρομπής - Δ. Κουτσουρελάκης, "Μελέτη Νέου Λιμένα Θήρας στη θέση Βλυχάδα". Η μελέτη εκπονήθηκε και εγκρίθηκε από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων το Σχέδιο Γενικής Διάταξης του λιμένα.



Στο πλαίσιο της σύμβασης εκπονήθηκαν οι προμελέτες, οι υποστηρικτικές μελέτες, συμπεριλαμβανομένης της μελέτης για τις οδούς πρόσβασης στο νέο λιμένα (εικόνα κάτω) και η **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία όμως δεν εγκρίθηκε** από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) εξαιτίας των αντιρρήσεων της Διεύθυνσης Χωροταξίας του ΥΠΕΚΑ (2011) και η κατασκευή του έργου οδηγήθηκε σε ματαίωση.

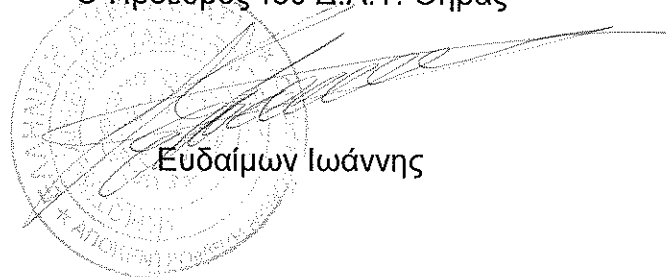


Λαμβάνοντας υπόψη μας όλα τα παραπάνω προτείνουμε την κατάρτιση μίας νέας επιστημονικά εμπειριστατωμένης προμελέτης εξεύρεσης του βέλτιστου σημείου στο οποίο μπορεί να κατασκευαστεί και να λειτουργεί επί μακρόν ασφαλώς ένας νέος εμπορικός λιμένας, ο οποίος θα είναι ικανός να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του νησιού, και να αντικαταστήσει τον υπάρχοντα λιμένα όσο αφορά την προσέγγιση οχηματαγωγών, πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, καυσίμων και αδρανών υλικών, παρέχοντας και την δυνατότητα ασφαλούς διαφυγής των κατοίκων και επισκεπτών του νησιού σε περίπτωση φυσικής καταστροφής. Σε περίπτωση που δεν κρίνεται εφικτή η κατασκευή νέου εμπορικού λιμένα, που να ικανοποιεί τα παραπάνω κριτήρια, να οριστούν οι κατάλληλες θέσεις κατασκευής μικρότερων διάσπαρτων λιμενικών εγκαταστάσεων ειδικού σκοπού οι οποίες θα μπορούν να λειτουργούν επικουρικά, και να αποφορτίζουν ειδικά την θερινή περίοδο τον υφιστάμενο λιμένα.

Μετά την ολοκλήρωση της προτεινόμενης προμελέτης θα είναι δυνατή η κατάρτιση με ασφάλεια και αξιοπιστία, των οριστικών μελετών για την κατασκευή των προτεινόμενων από την προμελέτη λιμενικών εγκαταστάσεων.

Κατά την άποψη μας, η πρόταση που καταθέτουμε μας διασφαλίζει ώστε να μην σπαταλήσουμε άσκοπα δημόσια κονδύλια, να μην επαναληφθούν τα λάθη του παρελθόντος, τα έργα να είναι λειτουργικά, να κατασκευαστούν με τις καλύτερες δυνατές προδιαγραφές, να έχουν χρονικό ορίζοντα, να διασφαλίζουν τις ελάχιστες δυνατές επιπτώσεις στο περιβάλλον, και να προσφέρουν την αίσθηση ασφάλειας στους κατοίκους, τους επισκέπτες του τόπου καθώς και τα μέγιστα οφέλη, τόσο στην τοπική κοινωνία, όσο και στην οικονομία του κράτους.

Ο Πρόεδρος του Δ.Λ.Τ. Θήρας



Ευδαίμων Ιωάννης