

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 7292
Ημερομ. Κατάθεσης: 24/7/2026



ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 24 Ιουλίου 2026

ΠΡΟΣ: Τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

ΘΕΜΑ: Επιχειρησιακή ασφυξία στο Λιμάνι της Ραφήνας

Κύριοι Υπουργοί

Η κατάσταση που επικρατεί στο Λιμάνι της Ραφήνας αποτελεί μνημείο κυβερνητικής προχειρότητας και θεσμικής αυθαιρεσίας. Η κυβέρνηση, αδυνατώντας να προχωρήσει το νέο εικοσιπενταετές Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan) του λιμανιού, επιλέγει να το επιβάλει «διά της πλαγίας οδού». Εγκρίνει αλόγιστα υπεράριθμα θερινά δρομολόγια, εξαναγκάζοντας το λιμάνι να λειτουργεί de facto πέρα και πάνω από τη φέρουσα ικανότητα των υφιστάμενων υποδομών του.

Αξιζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα μέχρι τώρα στοιχεία του Λιμεναρχείου, για την κίνηση των επιβατών, η κατά 40% περίπου αύξηση δρομολογίων και πλοίων δεν αντιστοιχεί ποσοτικά στην αύξηση επιβατών και Ι.Χ οχημάτων που είναι σημαντικά μικρότερη.

Η ίδια η κυβέρνηση, μέσω του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έχει αναγνωρίσει ότι η ασφαλής λειτουργία του λιμένα θέτει συγκεκριμένους περιορισμούς, καθώς, όπως δηλώθηκε δημόσια,

ο Λιμενάρχης Ραφήνας έχει αποφασίσει ότι μόνο τέσσερα πλοία μπορούν να ελλιμενίζονται ταυτόχρονα για λόγους ασφάλειας.

Επειδή το Master Plan έχει «κολλήσει», λόγω των δικών του εγγενών περιβαλλοντικών και χωρικών αστοχιών, το κράτος έφερε τα επιπλέον πλοία χωρίς να έχει τις απαραίτητες θέσεις ελλιμενισμού, οι οποίες περιορίζονται εκ των πραγμάτων σε μόλις τέσσερις. Το αποτέλεσμα αυτής της κρατικής ανευθυνότητας είναι η καθημερινή «βραδινή εξορία» έως και τριών επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων αρόδο ανοιχτά της πληγείσας περιοχής στο Μάτι. Τα πλοία παραμένουν όλη νύχτα με αναμμένες τις μηχανές, προκαλώντας έντονη ηχορύπανση, φωτορύπανση και περιβαλλοντική υποβάθμιση στους κατοίκους, ενώ εξαντλούν τα πληρώματα που βρίσκονται σε διαρκή επιφυλακή.

Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ραφήνας έχει ήδη επιβεβαιώσει εγγράφως ότι δεν υφίσταται Ειδικός Κανονισμός Λιμένα που να ορίζει επίσημη ζώνη αγκυροβολίου στην περιοχή, αποδεικνύοντας ότι η πρακτική αυτή είναι αυθαίρετη.

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του master plan για την επέκταση του Λιμανιού της Ραφήνας, έχει καταψηφιστεί ομόφωνα από το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής με την υπ. απόφαση 249/2024 και έχει απορριφθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο Ραφήνας-Πικερμίου, καθώς ο σχεδιασμός αγνοεί την εγγύτητα του προστατευόμενου Υγροτόπου του Μεγάλου Ρέματος, απειλεί την αντιπλημμυρική θωράκιση της πόλης και στερείται βασικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων. Αντί το σχέδιο που παρουσίασε το ΤΑΙΠΕΔ να προσανατολιστεί στις ανάγκες των κατοίκων, επικεντρώνεται σε μεγάλα έργα, αγνοώντας τις τοπικές συνθήκες και την απουσία οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων, για τα οποία δεν υπάρχει κανένα χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Η υπερσυσσώρευση πλοίων, όμως και οι ισχυροί βοριάδες έχουν ήδη προκαλέσει σοβαρά ατυχήματα, όπως η πρόσκρουση του Andros King στον βόρειο λιμενοβραχίονα και η πρόσκρουση του ταχυπλόου Hyperspeed Jet 4 στον προβλήτα.

Επιπλέον, η κατάσταση έχει προκαλέσει την έντονη αντίδραση ναυτεργατών και κατοίκων, η οποία εκδηλώθηκε με συγκέντρωση διαμαρτυρίας της ΠΕΝΕΝ στο λιμάνι και 24ωρη απεργία εν μέσω θέρους κατά της «εξορίας» πλοίων, η οποία υλοποιήθηκε παρά την κήρυξή της ως παράνομης για την ανάδειξη κινδύνων ασφαλείας. Παράλληλα, οι κάτοικοι με επικεφαλής τη δήμαρχο Ραφήνας-Πικερμίου πραγματοποίησαν πορεία προς το Λιμεναρχείο, καταγγέλλοντας την υποβάθμιση της περιοχής.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε κ.κ Υπουργοί

- 1. Συνιστά η έγκριση υπεράριθμων δρομολογίων χωρίς διαθέσιμες θέσεις ελλιμενισμού μεθόδευση για την de facto επιβολή του Master Plan «διά της πλαγίας οδού»;**
- 2. Γιατί επιτρέπεται η συστηματική οικολογική επιβάρυνση, η ηχορύπανση και η φωτορύπανση στο Μάτι από την καθημερινή παραμονή πλοίων αρόδο, χωρίς να έχει εκπονηθεί καμία Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τη συγκεκριμένη περιοχή;**
- 3. Σε ποιες άμεσες ενέργειες συντήρησης των επικίνδυνων υποδομών, όπως ο βόρειος λιμενοβραχίονας, προτίθεστε να προβείτε μετά τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα;**
- 4. Ποιος αναλαμβάνει την αστική και ποινική ευθύνη για τους κινδύνους ασφαλείας στη ναυσιπλοΐα και την καθημερινή έκθεση των κατοίκων σε ηχορύπανση και φωτορύπανση;**
- 5. Με ποια συγκεκριμένα συγκοινωνιακά και οικονομικά κριτήρια εγκρίθηκε η αύξηση των πλοίων και των δρομολογίων, από τη στιγμή που αυτή δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των τοπικών κοινωνιών;**

Ο ερωτών βουλευτής

Μανώλης Χριστοδουλάκης

