

**Προς: Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.
Κανελλοπούλου 6 19200 Λιμήν Ελευσίνας**

Μέγαρα 20/09/2023

Ένσταση-αίτηση ακύρωσης της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. (ΟΛΕ Α.Ε.) της 425^{ης} Συνεδρίασης στις 30-08-2023 για το θέμα: “Έγκριση προσωρινής εναλλακτικής χρήσης του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδας για την διέλευση βυτιοφόρων ΥΦΑ μέχρις ότου ολοκληρωθεί το έργο της επέκτασης του σύμφωνα με το από 04.03.2021 Μνημόνιο Συνεργασίας και σύμφωνα με την μελέτη ασφαλείας που κατέθεσε η ΔΕΣΦΑ ΑΕ και υπό τους όρους αυτής”.

Με την παρούσα ένσταση-αίτηση ακύρωσης ζητώ την ακύρωση της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. που λάβατε στην 425^η Συνεδρίαση στις 30-08-2023 για το θέμα: “Έγκριση προσωρινής εναλλακτικής χρήσης του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδας για την διέλευση βυτιοφόρων ΥΦΑ μέχρις ότου ολοκληρωθεί το έργο της επέκτασης του σύμφωνα με το από 04.03.2021 Μνημόνιο Συνεργασίας και σύμφωνα με την μελέτη ασφαλείας που κατέθεσε η ΔΕΣΦΑ Α.Ε. και υπό τους όρους αυτής”, για τους λόγους που επικαλούμαι στη συνέχεια.

1. Προοίμιο

Η εισήγηση και η λήψη της ανωτέρω προσβαλλόμενης απόφασης του ΔΣ του ΟΛΕ Α.Ε., βασίζεται στη μελέτη ασφαλείας που είχε ζητήσει ο ΟΛΕ Α.Ε. και που κατέθεσε η ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα: “Μελέτη ασφάλειας κατά ADR (Transport International Des Merchandises Dangereuses par Route) για την κίνηση Βυτιοφόρων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) μεταξύ του Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (ΟΛΕ ΑΕ) και του εθνικού οδικού δικτύου (Ολυμπία Οδός)” και δύο σκέλη:

A. Μελέτη καταλληλότητας του Λιμένα Περάματος Μεγαρίδος για τη μεταφορά φορτηγών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) από και προς το Εθνικό Οδικό Δίκτυο.

B. Μελέτη Ασφάλειας λεπτομερής, σύμφωνα με τους κανονισμούς ADR.

Από την ανάγνωση του θέματος της μελέτης, φαίνεται σαφώς ότι η μελέτη θα ασχοληθεί με “την κίνηση Βυτιοφόρων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) μεταξύ του Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (ΟΛΕ ΑΕ) και του εθνικού οδικού δικτύου (Ολυμπία Οδός)” δηλαδή ότι θα ασχοληθεί με τη διαδρομή των βυτιοφόρων από τον προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος μέχρι το εθνικό οδικό δίκτυο (Ολυμπία Οδό) που σημειωτέον (ότι το εθνικό οδικό δίκτυο) διαθέτει προδιαγραφές ADR.

2. Εξέταση της μελέτης ασφάλειας κατά ADR

2.1. Μελέτη καταλληλότητας του Λιμένα Περάματος Μεγαρίδος για τη μεταφορά φορτηγών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου από και προς το Εθνικό Οδικό Δίκτυο, που κατέθεσε η ΔΕΣΦΑ Α.Ε.

2.1.1. Καθορισμός του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος

Στην παράγραφο 1.1 η μελέτη αναφέρει ότι ο λιμένας Ελευσίνας_σύμφωνα με την ΚΥΑ 8315.2/02/07/2007 (ΦΕΚ 202 Β/16-02-2007) αποτελεί Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος. Φαίνεται εδώ ότι προσπαθεί να δώσει την ιδιότητα του Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος στον υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος, πράγμα που δεν ισχύει.

Σύμφωνα με την ΚΥΑ 8315.2/02/07/2007 (ΦΕΚ 202 Β/16-02-2007), το έτος 2007, οι Λιμένες της Χώρας είχαν αφενός διαφορετική σημασία όσον αφορά την επίδρασή τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση και αφετέρου παρουσίαζαν διαφορετικές μεταξύ τους προοπτικές ανάπτυξης στο πλαίσιο των θαλάσσιων διαδρόμων των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς.

Ο καθορισμός προτεραιοτήτων, η ιεράρχηση και ο προγραμματισμός της εκτέλεσης λιμενικών έργων απαιτούσαν τη διάκριση, από άποψη αναπτυξιακών επιλογών των λιμένων αυτών ανάλογα με τη θέση τους στο Λιμενικό Σύστημα της Χώρας και τις προοπτικές αύξησης εθνικών ροών.

Άρα σύμφωνα με τη σημασία που αφορά την επίδραση στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη θέση, τις προοπτικές ανάπτυξης, τον καθορισμό προτεραιοτήτων, την ιεράρχηση, τον προγραμματισμό εκτέλεσης λιμενικών έργων και τις αναπτυξιακές επιλογές, καθορίζει τον λιμένα Ελευσίνας ως Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος στην πρώτη κατηγορία λιμένων, ενώ τον υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος λόγω έλλειψης όλων των ανωτέρω, τον καθορίζει στην τέταρτη και τελευταία κατηγορία όλων των υπολοίπων λιμένων της χώρας ως Λιμένα Τοπικής Σημασίας.

Αργότερα ο λιμένας Περάματος Μεγαρίδος περιήλθε στην δικαιοδοσία του ΟΛΕ Α.Ε..

Με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής 1635/19.3.2010 (που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ ΑΑΠ 144/26-4-2010), “Καθορισμός χώρων που εξομοιώνονται με Ζώνη Λιμένα”, εγκρίθηκαν οι με αριθμό 13/128/22-8-2008 και 13/153/16-10-2009 αποφάσεις του ΔΣ του ΟΛΕ Α.Ε. και περιήλθαν στην δικαιοδοσία του ΟΛΕ Α.Ε. οι λιμένες της Νέας Περάμου, του Περάματος και της Πάχης Μεγάρων.

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι με μία πράξη διοικητικού και μόνον περιεχομένου με την οποία περιήλθε στην δικαιοδοσία του ΟΛΕ Α.Ε. και χωρίς να πληροί τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 8315.2/02/07/2007 (ΦΕΚ 202 Β/16-02-2007), ο υπό εξέταση λιμένας Περάματος Μεγαρίδος από την τέταρτη κατηγορία λιμένων (τοπικής σημασίας) μπορεί να ανέβει στην πρώτη κατηγορία και να αναβαθμιστεί σε Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος.

Πρέπει να τονιστεί, ότι σε αυτό το σημείο η μελέτη προσπαθεί να παρουσιάσει τον υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος ως Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος. Βάσει λοιπόν της προαναφερόμενης ΚΥΑ που ισχύει έως και σήμερα, ο λιμένας Ελευσίνας στην πόλη της Ελευσίνας αποτελεί λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος, ενώ ο λιμένας Περάματος Μεγαρίδος στην πόλη των Μεγάρων, αποτελεί λιμένα Τοπικής Σημασίας.

2.1.2. Κατάταξη του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος

Στην παράγραφο 1.2 γίνεται η κατάταξη από περιβαλλοντικής άποψης του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος.

Αναφέρει η μελέτη: “Σύμφωνα με την ΥΑ 1958/2012 (ΦΕΚ 21Β/13-01-2012), όπως έχει τροποποιηθεί και επικαιροποιηθεί με την ΥΑ 37674/2016 (ΦΕΚ 2471Β/10-08-2016), η οποία έχει τροποποιηθεί-κωδικοποιηθεί πρόσφατα με την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/17185/1069/21-2-2022, (ΦΕΚ 841Β/24-02-2022), και η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209Α/21-09-2011) για την κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες, εμπίπτει στην 3^η Ομάδα “Λιμενικά έργα”, Α/Α 1 “Εμπορικοί και επιβατικοί λιμένες”. Σύμφωνα με τα κριτήρια κατάταξης το έργο κατατάσσεται στην Κατηγορία Α και Υποκατηγορία 1.”

Η μελέτη λοιπόν, χρησιμοποιώντας την λανθασμένη κατάταξη του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος ως Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος, τον κατατάσσει περιβαλλοντικά στην 3^η Ομάδα “Λιμενικά έργα”, Α/Α 1 “Εμπορικοί και επιβατικοί λιμένες”, στην Κατηγορία Α και Υποκατηγορία 1 (Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος ή εθνικής σημασίας ή νέοι λιμένες με $L \geq 150m$), ενώ ως Λιμένας τοπικής σημασίας κατατάσσεται στην 3^η Ομάδα “Λιμενικά έργα”, Α/Α 1 “Εμπορικοί και επιβατικοί λιμένες”, στην Κατηγορία Α και Υποκατηγορία 2 (Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος ή τοπικής σημασίας ή νέοι λιμένες με $L \leq 150m$) με ότι μπορεί να σημαίνει αυτό.

Ο υπό εξέταση λιμένας Περάματος Μεγαρίδος που αποτελεί μέρος του ΟΛΕ Α.Ε., ευρίσκεται εντός του ΓΠΣ Δήμου Μεγαρέων, το οποίο έχει εγκριθεί με την ΥΑ 67781/3060/1991 (ΦΕΚ 409 Δ'/0307.1991 και έχει τροποποιηθεί με την ΥΑ 4795/1035/1998 (ΦΕΚ 211 Δ'/01.04.1998). Επίσης εγκρίθηκε η Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) της Δημοτικής Ενότητας Μεγαρέων του Δήμου Μεγαρέων (Ν. Αττικής) και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 345Δ/15-6-2021.

2.1.3. Περιβαλλοντική προστασία της περιοχής του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος και της κεντρικής οδικής αρτηρίας που συνδέει την πορθμειακή γραμμή με την παλαιά εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου

Αναφέρει η μελέτη: “Οι εξεταζόμενες εγκαταστάσεις της ζώνης του λιμένα δεν βρίσκονται εντός περιοχών του εθνικού συστήματος προστατευόμενων περιοχών του Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α'/31.03.2011)”. Δεν είναι όμως έτσι που τα λέει η μελέτη.

Για την περιοχή του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος και της κεντρικής οδικής αρτηρίας που συνδέει την πορθμειακή γραμμή με την παλαιά εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου και της ευρύτερης περιοχής του υγροτόπου Βουρκαρίου, ισχύει το ΠΔ Χαρακτηρισμός του υγροτόπου Βουρκάρι Μεγάρων (Ν. Αττικής) ως Περιφερειακού Πάρκου και καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης, καθώς και μέτρων προστασίας και διαχείρισης (ΦΕΚ 72 ΑΑΠ/31-03-2017). Στα άρθρα 1,2,3 και 4 το ΠΔ αναφέρει:

Άρθρο 1

1. Η περιοχή του Υγροτόπου Βουρκάρι Μεγάρων χαρακτηρίζεται ως Περιφερειακό Πάρκο με σκοπό του την προστασία, διατήρηση, διαχείριση και αναβάθμιση της φύσης και του τοπίου ως πολύτιμου φυσικού πόρου, στην χερσαία και θαλάσσια περιοχή του κόλπου Βουρκαρίου, του Δήμου Μεγαρέων Αττικής, όπως τα όρια του Περιφερειακού Πάρκου καθορίζονται στο επόμενο άρθρο 2.

2. Ειδικότερα, επιδιώκεται η αποτελεσματική προστασία του υδροτοπικού συστήματος, το οποίο περικλείεται από τη χερσόνησο της Αγίας Τριάδας και τον λόφο του μοναστηριού του Αγ. Αθανασίου προς το Πέραμα, καθώς και της περιφερειακής ζώνης αυτών και της θαλάσσιας περιοχής του όρμου του Βουρκαρίου.

Άρθρο 2

Καθορίζονται τα όρια του Περιφερειακού Πάρκου του Υγροτόπου Βουρκαρίου που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Δήμου Μεγαρέων, όπως τα όρια αυτά προσδιορίζονται από τις συντεταγμένες του προσαρτώμενου παραρτήματος Ι και φαίνονται στο σχετικό πρωτότυπο διάγραμμα σε κλίμακα 1:6.500 που θεωρήθηκε από τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Τοπογραφικών Εφαρμογών και Γεωχωρικών Πληροφοριών με την 7788/2017 πράξη του και που συνοπτικό του αντίτυπο σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με το παρόν διάταγμα.

Άρθρο 3

Εντός των ορίων που καθορίζονται με το άρθρο 2 του παρόντος ορίζονται ζώνες προστασίας όπως φαίνονται με στοιχεία Α1, Α2, Α3, Β και Γ στο διάγραμμα του άρθρου 2 και καθορίζονται χρήσεις και μέτρα προστασίας και διαχείρισης κατά ζώνες ως εξής:

1. Ζώνη Α1

α. Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή υψηλής προστασίας. Περιλαμβάνει χερσαία υδροτοπική περιοχή και το θαλάσσιο τμήμα το συνδεδεμένο με αυτήν. Καθορίζεται ως περιοχή υπαίθριας αναψυχής, επιστημονικής έρευνας και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης.

β. Η ζώνη Α1 περιγράφεται από τα ακόλουθα φυσικά όρια:

βα. Την κεντρική οδική αρτηρία που συνδέει την Αγία Τριάδα με τις περιοχές βορείως αυτής στα δυτικά.

ββ. Τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις στα βόρεια.

βγ. Τις δασικού και γεωργικού χαρακτήρα εκτάσεις στο λόφο που βρίσκεται η μονή του Οσίου Αθανασίου του Αθωνίτη στα βόρεια - βορειοανατολικά.

βδ. Τον παραλιακό δρόμο στο βόρειο τμήμα του Ακρωτηρίου Αγίας Τριάδας στα νότια.

βε. Την ευθεία γραμμή μέσα στη θάλασσα που ενώνει την βόρεια και τη νότια ακτή του όρμου Βουρκαρίου στην περιοχή που βάσει της μορφολογίας των ακτών μπορεί να θεωρηθεί ως το φυσικό όριο του όρμου στα ανατολικά.

γ. Εντός των ορίων της χερσαίας ζώνης, επιτρέπεται η κατασκευή και λειτουργία ενός κτιρίου περιβαλλοντικής ενημέρωσης για τον υγρότοπο, καθώς και παρατηρητηρίων για την ορνιθοπανίδα, η διαμόρφωση διαδρομών περιπάτου και ποδηλασίας και η κατασκευή υπαίθριων και ημιυπαίθριων καθιστικών.

δ. Εντός των ορίων της θαλάσσιας ζώνης, επιτρέπεται η παραδοσιακή αλιεία, η οστρακοκαλλιέργεια και η χρήση της ως φυσικού ιχθυοτροφείου.

2. Ζώνη Α2

α. Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή προστασίας του τοπίου. Καθορίζεται σαν περιοχή αναψυχής και γεωργικής χρήσης.

β. Η Ζώνη Α2 περιγράφεται από τα ακόλουθα φυσικά όρια:

βα. Την κεντρική οδική αρτηρία που συνδέει την πορθμειακή γραμμή με την παλαιά εθνική οδό Αθηνών - Κορίνθου στα βόρεια - βορειοανατολικά.

ββ. Τον δρόμο που οδηγεί στην Ιερά Μονή του Οσίου Αθανασίου του Αθωνίτη και το όριο των δασικών και γεωργικών εκτάσεων που βρίσκονται πάνω στο λόφο πλησίον της Ιεράς Μονής στα βόρεια - βορειοδυτικά.

βγ. Τις βιομηχανικές - βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και τις εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές - βιοτεχνικές εγκαταστάσεις στα δυτικά.

βδ. Το όριο των δασικού χαρακτήρα εκτάσεων στα νότια - νοτιοδυτικά.

βε. Την ακτογραμμή στα νότια - νοτιοανατολικά.

γ. Εντός της ζώνης αυτής επιτρέπεται η γεωργία, η κατασκευή αναψυκτηρίων, υπαίθριων και ημιυπαίθριων περιπτέρων και καθιστικών και η κατασκευή υποδομών για την εξυπηρέτηση της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και ενημέρωσης.

Άρθρο 4

1. Εντός των ως άνω ζωνών επιτρέπονται τα απαραίτητα έργα και οι παρεμβάσεις για την προστασία, διατήρηση και αναβάθμιση των οικολογικών χαρακτηριστικών της περιοχής. Η οργάνωση των επιτρεπομένων χρήσεων, εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων των ζωνών Α1, Α2 και Α3 εξειδικεύεται με ολοκληρωμένη μελέτη οργάνωσης και διαχείρισης, που εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας μετά από γνωμοδότηση του Μητροπολιτικού Συμβουλίου.

2. Εντός των ανωτέρω ζωνών Α2, Α3, Β και Γ, επιτρέπονται τα απολύτως απαραίτητα έργα τεχνικής υποδομής ήτοι: έργα και εγκαταστάσεις ενέργειας (ΔΕΗ, ΔΕΠΑ και Τηλεπικοινωνιών), ύδρευσης και αποχέτευσης (ΕΥΔΑΠ, ΟΤΑ), οδικών μεταφορών, κυκλοφορίας πεζών, καθώς και έργα για την άρδευση των αγροτικών εκτάσεων, μετά από γνώμη των αρμόδιων υπηρεσιών, των εκάστοτε συναρμόδιων Υπουργείων και γνώμη του Μητροπολιτικού Συμβουλίου.

Επίσης επιτρέπονται οι εργασίες συντήρησης, επισκευής και αντικατάστασης των υπόγειων αγωγών πετρελαίου ιδιοκτησίας της εταιρείας Ελληνικά Πετρέλαια ΑΕ, που διατρέχουν την περιοχή σύμφωνα με τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους. Σε περίπτωση που απαιτηθεί η αντικατάσταση σημαντικού μέρους του τμήματος εκάστου αγωγού που βρίσκεται στη ζώνη Α1, προτείνεται να εξετασθεί η συνολική μετεγκατάσταση του αγωγού εκτός της ζώνης Α1.

3. Επιβάλλεται ο τακτικός καθαρισμός των οχετών που έχουν κατασκευαστεί στην κεντρική οδική αρτηρία που συνδέει την Αγία Τριάδα με τις περιοχές βορείως αυτής με σκοπό την υδραυλική επικοινωνία του υγροτόπου με τις ανάντη περιοχές.

4. Σε όλες τις περιοχές με στοιχείο Α, δεν επιτρέπεται η βόσκηση, το κυνήγι και η κοπή δένδρων μέχρι τον καθορισμό τυχόν ειδικότερων σχετικών μέτρων διαχείρισης που θα προσδιοριστούν με την ολοκληρωμένη μελέτη οργάνωσης και διαχείρισης.

5. Επίσης σε όλες τις περιοχές με στοιχείο Α δεν επιτρέπεται η αμμοληψία, η εκσκαφή, η επιχωμάτωση και γενικά η αλλοίωση του φυσικού ανάγλυφου. Επιτρέπονται μόνο οι εκσκαφές και οι επιχώσεις οι απολύτως απαραίτητες για την κατασκευή των έργων και εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από τις διατάξεις του παρόντος. Για κάθε απαιτούμενη αλλαγή του φυσικού ανάγλυφου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 40 του Ν. 1337/1983 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

6. Στο χερσαίο τμήμα της ζώνης Α1 και στις ζώνες Α2 και Α3 δεν επιτρέπονται οι νέες γεωτρήσεις και η απόληψη νερού, πλην των περιπτώσεων εκείνων που τυχόν κριθούν αναγκαίες για την πυροπροστασία ή την προστασία της πανίδας και της χλωρίδας από την ολοκληρωμένη μελέτη οργάνωσης και διαχείρισης των ζωνών Α1, Α2 και Α3.

Από όλα τα ανωτέρω φαίνεται σαφώς ότι η ευρύτερη περιοχή του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος και μέρος της κεντρικής οδικής αρτηρίας που συνδέει την πορθημιακή γραμμή με την παλαιά εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου προστατεύεται με το ΠΔ (ΦΕΚ 72 ΑΑΠ/31-03-2017).

2.1.4. Υφιστάμενες αποφάσεις ΔΣ του ΟΛΕ Α.Ε., για χωροθέτηση θέσεων των λιμενικών εγκαταστάσεων για την διακίνηση/φόρτωση - εκφόρτωση Επικινδύνων Εμπορευμάτων

Αναφέρει η μελέτη:

“Στις σχετικές αποφάσεις, το ΔΣ του ΟΛΕ ΑΕ αναφέρει ως προς τις θέσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων για την διακίνηση-φόρτωση-εκφόρτωση των επικινδύνων εμπορευμάτων, τα παρακάτω:

A. Ο προβλήτας στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας, ορίζονται ως θέσεις φορτοεκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών, πλην εκρηκτικών, όπως αυτά ορίζονται στο Π.Δ. 405/96 (ΦΕΚ 272/Α/16-12-96), με βάση τον Αριθμό Πρακτικού 40/ 29-09-2003 και συγκεκριμένα τον Αριθμό Απόφασης - Θέμα 12.δ του ΔΣ του ΟΛΕ ΑΕ.

B. Η Έγκριση για φορτοεκφόρτωση-διακίνηση επικινδύνων ειδών στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων με βάση το Απόσπασμα, Θέμα 12, του Πρακτικού της 167^{ης} Συνεδρίασης Δ.Σ. ΟΛΕ ΑΕ, της 26-07-2010. Αναλυτικότερα, αποφάσισε ομόφωνα “Α. Την επιβίβαση σε επιβατηγά Δ/Ρ πλοία, βυτιοφόρων οχημάτων με καύσιμα από και προς τη Σαλαμίνα, που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, προς εξυπηρέτηση των πρατηρίων βενζίνης, Β. Την επιβίβαση στρατιωτικών οχημάτων με πυρομαχικά, για λογαριασμό του ναυστάθμου Σαλαμίνας”.

Γ. Το παραπάνω Πρακτικό 40/29-9-2003 τροποποιείται από τον Αριθμό Πρακτικού 274/ 29-12-2016, το οποίο και ορίζει τη θέση της παράλληλης εξυπηρέτησης φορτίων υγρών καυσίμων ως το κρηπίδωμα που βρίσκεται στην ΒΑ πλευρά του Κεντρικού Λιμένα Ελευσίνας, έναντι και νότια του χώρου του μηχανουργείου- συνεργείου γερανών του ΟΛΕ ΑΕ.

Δ. Η φορτοεκφόρτωση φορτίου κλάσεως 9, UN 3077, ουσία επικίνδυνη για το περιβάλλον, στερεή, Pg, στον Κεντρικό Λιμένα Ελευσίνας θεωρείται εγκεκριμένη, με βάση τον Αριθμό Πρακτικού 174 / 27-01-2011 και συγκεκριμένα τον Αριθμό Απόφασης- Θέμα 16 του ΔΣ του ΟΛΕ ΑΕ.

Ε. Το ακραίο νότιο κρηπίδωμα (κεφαλή) του μεγάλου λιμενοβραχίονα του Κεντρικού Εμπορικού Λιμένα Ελευσίνας και τα δύο κρηπιδώματα στη νοτιοανατολική και νοτιοδυτική πλευρά του ίδιου λιμενοβραχίονα ορίζονται ως λιμενικοί χώροι εξυπηρέτησης επικινδύνων φορτίων υποκλάσης 1.2, εφόσον τηρούν την ελάχιστη απαιτούμενη απόσταση από εγκαταστάσεις και πλοία όπως ορίζει το ΠΔ 405/1996 , καθώς επίσης και η Λιμενική Εγκατάσταση Καλυμπάκι σε περίπτωση που τα βυθίσματα των πλοίων μεταφοράς των εκρηκτικών της υποκλάσης 1.2 επιτρέπουν την εξυπηρέτησή τους εκεί, με βάση τον Αριθμό Πρακτικού 285 / 29-09-2017 και τον Αριθμό Απόφασης- Θέμα 13.

Ζ. Με Αριθμό Πρωτοκόλλου:5910, Επιστολή του ΟΛΕ ΑΕ προς τον ΔΕΣΦΑ και θέμα: “Εξυπηρέτηση - χρήση Λιμενικών Εγκαταστάσεων ΟΛΕ ΑΕ για τη διέλευση φορτηγών μεταφοράς ΥΦΑ Εταιρίας ΔΕΣΦΑ ΑΕ», στις 19/05/2023, αναφέρει μεταξύ άλλων: “...β) Την πρόθεσή μας για την από μέρους μας συνδρομή μας για την υλοποίηση του εθνικού σκοπού και της εξυπηρέτησης αυτού μέσω δύο (2) λιμενικών εγκαταστάσεων δικαιοδοσίας ΟΛΕ ΑΕ., .στην περιοχή Κρόνος, .και την Περιοχή Περάματος Μεγαρίδος (στη βάση της από 09/05/2023 συσκέψεως μεταξύ ημών””.

Από τον έλεγχο των πρακτικών των ΔΣ του ΟΛΕ Α.Ε. διαχρονικά, φαίνονται σαφώς τα εξής:

1.Ότι η διακίνηση των επικινδύνων ειδών γενικά και χωρίς περιορισμούς, πρέπει να γίνεται από τον **προβλήτα στην θέση “ΒΛΥΧΑ”** και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση

“Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας, γιατί έχουν οριστεί ως θέσεις φορτοεκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών χωρίς περιορισμούς ή άλλες δεσμευτικές αναφορές.

2.Ότι η έγκριση για φορτοεκφόρτωση-διακίνηση επικινδύνων ειδών **στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων έγινε μόνο με την επιβίβαση σε επιβατηγά Δ/Ρ πλοία, βυτιοφόρων οχημάτων με καύσιμα από και προς τη Σαλαμίνα, που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, προς εξυπηρέτηση των πρατηρίων βενζίνης, Β.** Την επιβίβαση στρατιωτικών οχημάτων με πυρομαχικά, για λογαριασμό του ναυστάθμου Σαλαμίνας”.

Κακώς λοιπόν η μελέτη αποδέχεται ότι: “Από τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα, ο ΟΛΕ ΑΕ έχει προχωρήσει στην αποδοχή και βασική χωροθέτηση θέσεων στη Λιμενική Εγκατάσταση Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος για τη διακίνηση/φόρτωση-εκφόρτωση επικινδύνων εμπορευμάτων από το καλοκαίρι του 2010, τα τελευταία 13 έτη. Επίσης, ο ΟΛΕ ΑΕ αποδέχεται πλήρως τη χρήση του Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος για τη φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG).”

Φυσικά και δεν προκύπτει από κανένα πρακτικό ότι ο ΟΛΕ Α.Ε. αποδέχεται πλήρως τη χρήση του Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος για τη φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG).

Αντίθετα στο σχετικό πρακτικό της έγκρισης για **φορτοεκφόρτωση-διακίνηση επικινδύνων ειδών στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων**, τονίζεται ότι **τα επικίνδυνα είδη αφενός μεταφέρονται με συγκεκριμένο και σαφή τρόπο, δηλαδή υπάρχει ο περιορισμός τα βυτιοφόρα οχήματα με καύσιμα να μεταφέρονται από και προς τη Σαλαμίνα με την επιβίβασή τους σε επιβατηγά Δ/Ρ πλοία**, αφετέρου υπάρχει η δεσμευτική αναφορά ότι **τα καύσιμα που μεταφέρονται είναι μόνον αυτά που απευθύνονται προς εξυπηρέτηση των πρατηρίων βενζίνης** (φυσικά εννοεί των πρατηρίων υγρών καυσίμων της νήσου Σαλαμίνας, αφού προς εκεί κατευθύνονται).

Εξ όλων των ανωτέρω φαίνεται σαφώς, ότι με βάση τα υπάρχοντα πρακτικά του ΔΣ του ΟΛΕ Α.Ε., η φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) **μπορεί να γίνει μόνον από τον προβλήτα στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας**, γιατί έχουν οριστεί ως θέσεις φορτοεκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών χωρίς περιορισμούς ή άλλες δεσμευτικές αναφορές.

2.1.5. Υφιστάμενη ρύθμιση κυκλοφορίας οχημάτων εντός της Λιμενικής εγκατάστασης Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος, αρμοδιότητας ΟΛΕ ΑΕ

Αναφέρει η μελέτη: “Πρέπει να σημειωθεί ότι για τον προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος δεν καταγράφεται οριζόντια ή κατακόρυφη σήμανση για την ρύθμιση της κυκλοφορίας, οριοθέτηση των χώρων αναμονής «στάσης» ή στάθμευσης και του διαχωρισμού της αντίρροπης κυκλοφορίας των οχημάτων που εξέρχονται από το πλοίο ή προετοιμάζονται για φόρτωση σε αυτό, ούτε και αναφέρεται σχετική μελέτη.

Συγκεκριμένα, η κυκλοφορία φαίνεται να πραγματοποιείται με όρους «αυτορρύθμισης» μέσω των οδηγιών «των μεταφορέων προς του οδηγούς των φορτηγών, βυτιοφόρων κ.λ.π. και του αρμόδιου Πλοιάρχου ή Αξιωματικού πληρώματος για την φόρτωση/εκφόρτωση του εκάστοτε φορτίου, σε συνεργασία με τους αρμόδιους του Λιμεναρχείου «Τροχαία Λιμένος». Επίσης, ανάλογη αυτορρύθμιση παρατηρείται στη διαχείριση της κυκλοφορίας των προσωρινών ή μόνιμων θέσεων στάθμευσης οχημάτων.”

Πράγματι έτσι είναι σήμερα και **δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα στην κυκλοφορία και στη στάθμευση, σε ένα λιμένα τοπικής σημασίας, που πρακτικά εξυπηρετεί το πορθμείο**

“Πέραμα-Φανερωμένη Σαλαμίνας”.

2.1.6. Αξιολόγηση και ανάλυση καταλληλότητας σημείου προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος Σύμφωνα με τη μελέτη, η αξιολόγηση πραγματοποιείται βάσει της ανάλυσης τεσσάρων βασικών δεικτών:

1. από τις υφιστάμενες διοικητικές πράξεις,
2. από την χωροταξική δυνατότητα,
3. από την προσβασιμότητα άμεσης βοήθειας, και
4. από τον χρόνο πλου του πλοίου μεταφοράς από τη Ρεβυθούσα.

Φυσικά και η μελέτη αξιολογεί και προκρίνει ως κατάλληλο σημείο φορτοεκφόρτωσης βυτιοφόρων LNG τον προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος.

Υπάρχει όμως αντίθετη άποψη και αξιολόγηση και ως κατάλληλα για φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) κρίνονται ο προβλήτας στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας, για τους εξής λόγους:

1. Σύμφωνα με την ανάλυση του πρώτου δείκτη που έχει να κάνει με τις υφιστάμενες διοικητικές πράξεις, με αποφάσεις του ΟΛΕ Α.Ε., έχουν οριστεί ως θέσεις φορτοεκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών χωρίς περιορισμούς ή άλλες δεσμευτικές αναφορές, ενώ στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων, τονίζεται ότι τα επικίνδυνα είδη αφενός μεταφέρονται με συγκεκριμένο και σαφή τρόπο, δηλαδή υπάρχει ο περιορισμός τα βυτιοφόρα οχήματα με καύσιμα να μεταφέρονται από και προς τη Σαλαμίνα με την επιβίβασή τους σε επιβατηγά Δ/Ρ πλοία, αφετέρου υπάρχει η δεσμευτική αναφορά ότι τα καύσιμα που μεταφέρονται είναι μόνον αυτά που απευθύνονται προς εξυπηρέτηση των πρατηρίων βενζίνης (φυσικά εννοεί των πρατηρίων υγρών καυσίμων της νήσου Σαλαμίνας, αφού προς εκεί κατευθύνονται).

2. Σύμφωνα με την ανάλυση του δεύτερου δείκτη που έχει να κάνει με την χωροταξική δυνατότητα της περιοχής, ενώ δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα με τον προβλήτα στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας, αφού βρίσκονται εντός ζώνης λιμένα Ελευσίνας, ένα μέρος του προβλήτα Περάματος Μεγάρων, η ευρύτερη περιοχή του προβλήτα και ένα μέρος της κεντρικής οδικής αρτηρίας που συνδέει την πορθμειακή γραμμή με την παλαιά εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου, ευρίσκονται στις ζώνες προστασίας που προστατεύονται με το ΠΔ “Χαρακτηρισμός του υγροτόπου Βουρκάρι Μεγάρων (Ν. Αττικής) ως Περιφερειακού Πάρκου και καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης, καθώς και μέτρων προστασίας και διαχείρισης” (ΦΕΚ 72 ΑΑΠ/31-03-2017).

3. Σύμφωνα με την ανάλυση του τρίτου δείκτη που έχει να κάνει με την προσβασιμότητα άμεσης βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος, αλλά και την νοσοκομειακή κάλυψη, σίγουρα ο προβλήτας στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας υπερτερούν έναντι του προβλήτα Περάματος Μεγάρων, αφού το Θριάσιο Νοσοκομείο και το Νοσοκομείο εγκυμάτων ευρίσκονται πολύ κοντά, ενώ ο προβλήτας Περάματος Μεγάρων απέχει περίπου 25 km από τα Νοσοκομεία.

4. Σύμφωνα με την ανάλυση του τετάρτου δείκτη που έχει να κάνει με τον χρόνο πλου του πλοίου μεταφοράς από τη Ρεβυθούσα υπερτερεί ο προβλήτας Περάματος Μεγάρων.

Εξ όλων των ανωτέρω αξιολογώ ως κατάλληλα για φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) τον προβλήτα στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας και όχι τον

προβλήτα στο Πέραμα Μεγαρίδας.

Πριν να προχωρήσω στην ύπαρξη και αξιολόγηση των κινδύνων ατυχήματος, θα αναφερθώ σε ένα θέμα που έχει να κάνει με την εισήγηση και την λήψη απόφασης στο ΔΣ του ΟΛΕ Α.Ε..

Η εισήγηση και η λήψη απόφασης αναφέρει: “Εγκρίνεται προσωρινά η χρήση του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδος από τα κατάλληλα πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις της λιμενικής αρχής και δη η διενέργεια Φορτώσεων ή εκφορτώσεων για την μεταφορά και διακίνηση επικινδύνων ειδών υποκατηγορίας 2.1 IMO !MDG Code, ήτοι η φόρτωση και εκφόρτωση φορτηγών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ), με προορισμό από την Ρεβυθούσα προς το Πέραμα Μεγαρίδος και αντιστρόφως, **προς το σκοπό της χρήσης του ως καύσιμο.**”

Αν λοιπόν ο σκοπός της χρήσης του μεταφερόμενου Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΟ, τότε δεν επιτρέπεται η μεταφορά του.

Εδώ τίθενται δύο ερωτήματα προς τον εισηγητή.

Πρώτον ερώτημα: Γιατί εγκρίνεται η χρήση του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδος για τα πλοία που διακινούν φορτηγά με Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (ΥΦΑ), μόνον προς το σκοπό της χρήσης του ως καύσιμο;

Δεύτερο ερώτημα: Πώς ο ΟΛΕ Α.Ε. θα μπορεί εκ των προτέρων να είναι σίγουρος ότι το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (ΥΦΑ), ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΩΣ ΚΑΥΣΙΜΟ, ώστε να εγκρίνει τη χρήση του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδος στα τα πλοία που το διακινούν;

Το πρώτο ερώτημα έχει πιθανή την απάντηση, ότι πρέπει η έγκριση χρήσης του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδος από τα κατάλληλα πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις της λιμενικής αρχής και δη η διενέργεια φορτώσεων ή εκφορτώσεων για την μεταφορά και διακίνηση επικινδύνων ειδών υποκατηγορίας 2.1 IMO !MDG Code, ήτοι η φόρτωση και εκφόρτωση φορτηγών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ), με προορισμό από την Ρεβυθούσα, **να ευθυγραμμιστεί με την απόφαση θέμα 12, του Πρακτικού της 167^{ης} Συνεδρίασης Δ.Σ. ΟΛΕ ΑΕ, της 26-07-2010**, για φορτοεκφόρτωση-διακίνηση επικινδύνων ειδών στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων.

Υπάρχουν όμως δύο διαφορές σε σχέση με αυτή την απόφαση:

1. Ότι τα καύσιμα μεταφέρονται από και προς τη Σαλαμίνα με την επιβίβασή τους σε επιβατηγά Δ/Ρ πλοία και **υπάρχει η δεσμευτική αναφορά ότι τα καύσιμα που μεταφέρονται είναι μόνον αυτά που απευθύνονται προς εξυπηρέτηση των πρατηρίων βενζίνης** (φυσικά ως προείπα, εννοεί των πρατηρίων υγρών καυσίμων της νήσου Σαλαμίνας, αφού προς εκεί κατευθύνονται).

2. Ότι τα καύσιμα που μεταφέρονται σύμφωνα με αυτή την απόφαση με βυτιοφόρα οχήματα, ευρίσκονται σε κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και πίεσης, ενώ αυτό δεν ισχύει για το LNG, που μεταφέρεται υγροποιημένο σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες και με πολύ μεγαλύτερους κινδύνους.

Για το δεύτερο ερώτημα δεν υπάρχει απάντηση.

3. Πιθανοί κίνδυνοι που μπορούν να προκύψουν κατά την φορτοεκφόρτωση και την κίνηση των βυτιοφόρων από τον προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την Εθνική Οδό και εκτίμησή των κινδύνων για μεγάλο ατύχημα

Το διεθνές Πρότυπο ISO 31000 ορίζει ως **Κίνδυνο (Risk) ή Επικινδυνότητα** “ας επιπτώσεις της αβεβαιότητας πάνω στους στόχους”, ενώ στη συνήθη βιβλιογραφία με ευρύτερους όρους ορίζεται το προϊόν της πιθανότητας και οι επιπτώσεις ενός ανεπιθύμητου γεγονότος.

Σύμφωνα με τη μελέτη ασφαλείας της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος ή επικινδυνότητα για μεγάλο ατύχημα κατά την φορτοεκφόρτωση και την κίνηση των βυτιοφόρων από τον προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την Εθνική Οδό. Δηλαδή ότι η πιθανότητα κινδύνου ατυχήματος είναι μηδενική. Φαίνεται ότι όταν εκπονείτο η υπόψη μελέτη δεν είχε γίνει το ατύχημα στην Κακιά Σκάλα. Αν δούμε όμως συνολικά τα ατυχήματα ανά έτος των οδικών μεταφορών Επικίνδυνων Φορτίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και στις τρίτες χώρες θα δούμε ότι τα πράγματα δεν είναι έτσι, αφού υπάρχει έστω μια ιδιαίτερα μικρή πιθανότητα ατυχήματος.

Παρότι η πιθανότητα ατυχήματος κατά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων είναι ιδιαίτερα μικρή, οι επιπτώσεις ενός ατυχήματος είναι ιδιαίτερα σοβαρές και πολλές φορές ολέθριες. Και τούτο διότι στην περίπτωση ατυχήματος από την εμπλοκή μέσου μεταφοράς επικίνδυνου φορτίου οι επιπτώσεις δεν περιορίζονται στους εμπλεκόμενους αλλά επεκτείνονται στον πληθυσμό που εκτίθεται προκαλώντας ανθρώπινες απώλειες και στο φυσικό και το υλικό περιβάλλον προκαλώντας καταστροφή και μεγάλου κόστους υλικές ζημιές.

Τα μεγέθη της επικινδυνότητας που έχουν αναπτυχθεί στον τομέα της μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων είναι:

1.Η πιθανότητα ατυχήματος (incident probability, σε συντομία “IP”).

Το μέγεθος αυτό υπολογίζει την πιθανότητα να συμβεί ατύχημα κατά τη μεταφορά επικίνδυνου φορτίου το οποίο θα οδηγήσει σε διαρροή/διαφυγή της επικίνδυνης ουσίας. Η πιθανότητα ατυχήματος αποτυπώνει την επικινδυνότητα ενός δρομολογίου επικίνδυνου φορτίου, σε όρους πιθανότητας π.χ. ατυχήματα ανά διανυόμενα χιλιόμετρα.

2.Ο εκτεθειμένος πληθυσμός (population exposure, σε συντομία “PE”). Το μέγεθος αυτό υπολογίζει τον συνολικό αριθμό ατόμων που η ζωή και η υγεία τους εκτίθενται σε κίνδυνο εξαιτίας ατυχήματος με εμπλοκή επικίνδυνης ουσίας. Ο εκτεθειμένος πληθυσμός εκφράζει την επικινδυνότητα μιας διαδρομής στην οποία μεταφέρεται Επικίνδυνο Φορτίο σε όρους επίπτωσης του ατυχήματος π.χ. σε άτομα σε κίνδυνο και αποτελεί μια απλή έννοια, πιο ρεαλιστική και αντιληπτή στο κοινό.

3.Η ατομική διακινδύνευση (individual risk, σε συντομία “IR”). Το μέγεθος αυτό εκφράζει την ετήσια πιθανότητα ότι ένα υποθετικό άτομο σε ένα συγκεκριμένο μέρος θα υποστεί βλάβη ή θάνατο από ατύχημα προερχόμενο από την μεταφορά Επικίνδυνου Φορτίου. Ο υπολογισμός του IR είναι ανεξάρτητος από τη φυσική παρουσία ατόμων στην περιοχή ενδιαφέροντος αλλά εξαρτάται αποκλειστικά από τη διαδρομή και τον τύπο και την ποσότητα Επικίνδυνου Φορτίου που μεταφέρεται σε αυτή.

4.Η παραδοσιακή διακινδύνευση ή ρίσκο (traditional risk), σε συντομία “TR”). Το μέγεθος αυτό υπολογίζει την πιθανότητα ατυχήματος με διαρροή Επικίνδυνου Φορτίου πολλαπλασιασμένη με τις επιπτώσεις του ατυχήματος. Το παραδοσιακό ρίσκο εκφράζει την αναμενόμενη -μη επιθυμητή- επίπτωση κατά την μεταφορά Επικίνδυνου Φορτίου, όπου ως επίπτωση νοούνται κυρίως οι ανθρώπινες απώλειες και οι τραυματισμοί. Σε ορισμένες επιπτώσεις υπολογίζονται οι επιπτώσεις σε υλικές και περιβαλλοντικές καταστροφές σε εκκενώσεις κλπ.

5.Ο αντιληπτός κίνδυνος (perceived risk, σε συντομία “PR”). Το μέγεθος αυτό υπολογίζει την επικινδυνότητα που αντιλαμβάνεται το κοινό σε όρους εκτεθειμένου πληθυσμού εξαιτίας κινδύνου έκθεσης σε επικίνδυνη ουσία στον πληθυσμό που γειτνιάζει με τη διαδρομή και όχι κινδύνου ατυχήματος με Επικίνδυνο Φορτίο.

6.Η Αξία - σε - κίνδυνο (Value-at-Risk και σε συντομία “VaR”) και η υπό συνθήκη Αξία - σε

- **κίνδυνο (Conditional Value-at-Risk** και σε συντομία **“CVaR”**). Πρόκειται για μεγέθη δανεισμένα από τις οικονομικές επιστήμες, τα οποία επιμετρούν τον αριθμό των ανθρώπων που εκτίθενται σε κίνδυνο από την μεταφορά Επικίνδυνου Φορτίου, δεδομένου συγκεκριμένου διαστήματος εμπιστοσύνης.

Η διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας των μεταφορικών συστημάτων ιδιαίτερα στο τομέα των επικίνδυνων φορτίων και τα βήματα που ακολουθούνται κατά τη διαδικασία εκτίμησης της επικινδυνότητας μιας διαδρομής ή ενός μεταφορικού συστήματος είναι τα παρακάτω:

- 1.Εξακρίβωση της κατηγορίας και του όγκου των επικίνδυνων φορτίων που διέρχονται από τη διαδρομή.
- 2.Εξακρίβωση των εύλογων σεναρίων επιπτώσεων ατυχήματος δεδομένων των ιδιοτήτων και της ποσότητας των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρονται
- 3.Εκτίμηση πιθανότητας εμφάνισης ατυχήματος με εμπλοκή οχήματος που μεταφέρει επικίνδυνα φορτία και διαρροής των υλικών αυτών
- 4.Υπολογισμός της περιοχής επίδρασης (impact area) σημειακού ατυχήματος και της ζώνης επιρροής (buzzer zone) κατά μήκος της διαδρομής, δηλαδή της συνολική περιοχή που εκτίθεται στον κίνδυνο κατά μήκος της υπό μελέτη διαδρομής.
- 5.Εκτίμηση και ποσοτικοποίηση επιπτώσεων ατυχήματος στην περιοχή επιρροής. Ο εκτεθειμένος σε κίνδυνο πληθυσμός υπολογίζεται ως το σύνολο των καταμετρημένων ανθρώπων που βρίσκονται εντός μιας συγκεκριμένης ζώνης κατά μήκος της διαδρομής, δηλαδή ο πληθυσμός που ζει ή εργάζεται εντός της ζώνης επίδρασης και οι αυτοκινητιστές που εμπλέκονται στο ατύχημα. Επίσης μπορεί να υπολογίζεται η εκτιθέμενη περιουσία, δηλαδή η ποσότητα κατοικιών και οχημάτων η έκταση αγροτικών καλλιεργειών, δασικών και ορεινών περιοχών και το εκτιθέμενο φυσικό περιβάλλον ήτοι η έκταση πιθανών οικολογικά ευαίσθητων περιοχών.

Φαινόμενα διαρροής επικίνδυνου υλικού (όπως είναι το LNG)

Οι διεθνείς συμφωνίες ADR, RID, IMDG, AND, IATA DGR στα αντίστοιχα κεφάλαια ορισμών που περιέχουν, περιλαμβάνουν τον παρακάτω ορισμό της επικίνδυνης αντίδρασης ουσιών:

Επικίνδυνη αντίδραση ουσιών είναι:

1. η καύση ή ανάπτυξη σημαντικής θερμότητας
2. η ανάπτυξη εύφλεκτων, ασφυξιογόνων, οξειδωτικών ή τοξικών αερίων
3. η επικίνδυνη αύξηση πίεσης

Τα πιθανά φαινόμενα που συμβαίνουν κατά την διαρροή επικίνδυνου υλικού (όπως είναι το LNG) είναι:

Το Hot BLEVE

Έκρηξη φωτιάς από εύφλεκτο υγρό σε βρασμό. Πρόκειται για τη δημιουργία μπάλας από φωτιά εξαιτίας της έκθεσης εύφλεκτου υγρού ή υγροποιημένου αερίου σε φωτιά για αρκετή ώρα. Η φωτιά υπερθερμαίνει τη δεξαμενή που βρίσκεται το εύφλεκτο υγρό (ή υγροποιημένο αέριο) με αποτέλεσμα το υγρό (ή υγροποιημένο αέριο) να φτάνει σε σημείο βρασμού και η πίεση των ατμών μέσα στο δοχείο να μεγαλώνει, τα τοιχεία της δεξαμενής λιώνουν και ακολουθεί η έκρηξη αερίου νέφους και η δημιουργία μπάλας φωτιάς. Στην περίπτωση αυτή οι συνέπειες είναι

δραματικές και εκτεταμένες τόσο σε ανθρώπινες απώλειες όσο και σε φυσικές και υλικές καταστροφές εξαιτίας της εκπομπής θερμικής ακτινοβολίας, υπερπίεσης και θανάσιμων θραυσμάτων.

Το Cold BLEVE

Έκρηξη αερίου νέφους. Πρόκειται για όμοιο σενάριο με το παραπάνω, όπου όμως δεν δημιουργείται η μπάλα φωτιάς. Το σενάριο αυτό μπορεί να συμβεί κατά τη μεταφορά εύφλεκτου αερίου υπό πίεση (όπως είναι το LNG), το οποίο εκτίθεται σε φωτιά για αρκετή ώρα και κατά την ανάφλεξη του να προκληθεί έκρηξη αερίου νέφους, με αποτέλεσμα την εκπομπή θερμικής ακτινοβολίας και υπερπίεσης. Οι συνέπειες είναι μικρότερες από την περίπτωση του **Hot BLEVE** και συγκεντρωμένες σε υλικές ζημιές.

Το Flash fire-Πίδακας Φωτιάς

Συνήθως συμβαίνει όταν καύσιμο, συνήθως εύφλεκτο αέριο έρχεται σε επαφή με ικανές συγκεντρώσεις αέρα ώστε να προκληθεί ανάφλεξη και κατόπιν ένα ταχύ κινητό μέτωπο φωτιάς. Η καθυστερημένη ανάφλεξη διαρρέοντος αερίου είναι δυνατόν να οδηγήσει σε φωτιά αερίου νέφους. Η μορφή της φωτιάς έχει συνήθως το σχήμα του σχηματιζόμενου νέφους. Η διάρκεια αυτού του είδους φωτιάς είναι συνήθως μικρή αλλά η φλόγα μεταδίδεται με μεγάλη ταχύτητα.

Η Λίμνη Φωτιάς-Pool fire

Δημιουργείται στην περίπτωση όπου εύφλεκτο υγρό διαρρέει και εξαπλώνεται σε σχήμα λίμνης και αναφλέγεται προκαλώντας φωτιά. Οι συνέπειες είναι πρόκληση θραυσμάτων, υπερπίεσης και θερμικής ακτινοβολίας αναλόγως τον τρόπο που θα επεκταθεί και το σημείο που θα δημιουργηθεί.

Όταν το LNG διαρρέψει, εξαπλώνεται ως αέριο νέφος. Αν εξαιτίας των υπολοίπων συνθηκών το αέριο νέφος NG αναφλεγεί ακολουθεί φωτιά, ως φωτιά αερίου νέφους και ως λίμνη φωτιάς στην περίπτωση υγρού LNG. Μετά τη φωτιά, είναι δυνατό να ακολουθήσει έκρηξη ως έκρηξη αερίου νέφους NG, είτε ως μπάλα φωτιάς στην περίπτωση υγρού LNG. Οι δόσεις που ο εκτεθειμένος πληθυσμός λαμβάνει μπορεί να είναι: είτε ισχυρή δηλητηρίαση από τις υψηλές συγκεντρώσεις διοξειδίου του άνθρακα και τοξικών αερίων στην περίπτωση της παθητικής διασποράς αερίου, είτε θερμική ακτινοβολία, υπερπίεση και έκθεση σε υψηλές θερμοκρασίες καπνού και θραύσματα στην περίπτωση φωτιάς και έκρηξης.

Προδιαγραφές ADR έχει μόνον η Εθνική οδός (Ολυμπία οδός), ενώ το υφιστάμενο οδικό δίκτυο που εξυπηρετεί την κίνηση των βυτιοφόρων οχημάτων από λιμενικές εγκαταστάσεις μέχρι την Εθνική Οδό είναι χωρίς προδιαγραφές και πολύ επικίνδυνο ώστε να συμβεί ατύχημα.

Πλησίον του προβλήτα Περάματος ευρίσκονται οι εγκαταστάσεις των ΕΛΠΕ σε γήπεδο έκτασης περίπου 200 στρεμμάτων με 17 περίπου δεξαμενές διαφόρων διαστάσεων και συνολικής χωρητικότητας σε υγρά καύσιμα ή αργό πετρέλαιο 300.000 m³ περίπου. Η ελάχιστη απόσταση του προβλήτα Περάματος από την πλησιέστερη δεξαμενή είναι 400 m και η μέγιστη απόσταση της δεξαμενής που ευρίσκεται πιο μακριά είναι 860 m (Όλα αυτά έχουν υπολογιστεί κατ'εκτίμηση από το Google Maps).

Το βυτιοφόρο όχημα μεταφέρει περίπου 20 ton Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (LNG) υποκατηγορίας 2.1.

Το βυτιοφόρο όχημα από τον Προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την είσοδό του στην Εθνική οδό, εκτελεί διαδρομή σε οδικό δίκτυο χωρίς προδιαγραφές ADR συνολικού μήκους 5,3 km με μέγιστη ταχύτητα 45 km/h, άρα κατ'εκτίμηση με μέση ταχύτητα 30 km/h. Σε αυτή τη διαδρομή

περιλαμβάνεται ένα τμήμα 850 m πλησίον των εγκαταστάσεων των ΕΛΠΕ και σε απόσταση 15 m από τις δεξαμενές με τρεις στροφές, μία 90⁰ πολύ επικίνδυνη για ατύχημα και δύο των 135⁰.

Το βυτιοφόρο όχημα από τον Προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την είσοδό του στην Εθνική οδό εκθέτει σε κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος την ευρύτερη περιοχή για χρονικό διάστημα

$$5,3\text{km} : 30\text{km/h} = 0,177\text{h} = \mathbf{10 \text{ min } 37 \text{ sec}}$$

Το βυτιοφόρο όχημα από τον Προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την έξοδό του από τη ζώνη των ΕΛΠΕ, εκθέτει σε κίνδυνο πολύ σοβαρού ατυχήματος την ευρύτερη περιοχή για χρονικό διάστημα

$$0.85\text{km} : 30\text{km/h} = 0,0283\text{h} = \mathbf{1 \text{ min } 42 \text{ sec}}$$

Από τα ανωτέρω στοιχεία φαίνεται ότι η πιθανότητα ενός πολύ σοβαρού ατυχήματος στην περιοχή δεν είναι μηδενική (πιθανότητα σοβαρού ατυχήματος $p > 0$) όπως a priori δέχεται η μελέτη ασφαλείας που εκπόνησε η ΔΕΣΦΑ Α.Ε..

Υπολογισμός της θερμικής ενέργειας που θα εκλυθεί από το βυτιοφόρο όχημα σε περίπτωση ατυχήματος

Το βυτιοφόρο όχημα μεταφέρει 20 ton Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (LNG) υποκατηγορίας 2.1.

Γνωρίζοντας ότι 790 kg LNG όταν αεριοποιηθούν δίνουν 1000 m³ NG και ότι η θερμογόνος δύναμη του NG είναι 39 MJ/m³ (μέσος όρος για αλγερινό και ρωσικό αέριο), έχουμε τη θερμική ενέργεια LNG που μεταφέρει ένα βυτιοφόρο και που μπορεί να εκλυθεί σε ατύχημα:

$$20000\text{kg} \times (1000/790 \text{ m}^3/\text{kg}) \times 39 \text{ MJ/m}^3 = \mathbf{987 \text{ TJ} = 2,74 \times 10^5 \text{ kWh}}$$

Σε περίπτωση που γίνει ατύχημα είτε κατά την φορτοεκφόρτωση των βυτιοφόρων από τον προβλήτα Περάματος Μεγάρων, είτε κατά την κίνηση των βυτιοφόρων στα όρια του γηπέδου των ΕΛΠΕ, μπορεί να υπάρξει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα και το ατύχημα να είναι πολύ σοβαρότερο. Βέβαια ένα τέτοιο ατύχημα έχει ιδιαίτερα πολύ μικρότερη πιθανότητα, σε σχέση με την πιθανότητα ατυχήματος σε άλλο σημείο της διαδρομής.

Αν δηλαδή η ιδιαίτερα μικρή πιθανότητα ατυχήματος σε όλη τη διαδρομή είναι **P**, τότε η πιθανότητα να γίνει ατύχημα με πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα είναι ιδιαίτερα πολύ-πολύ μικρή της τάξης του **0,16P**.

Δεν μπορώ να υπολογίσω τη θερμική ενέργεια που θα εκλυθεί από τις δεξαμενές ΕΛΠΕ σε περίπτωση ατυχήματος πλησίον των δεξαμενών και πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα, γιατί δεν γνωρίζω το είδος των υδρογονανθράκων που περιέχουν οι δεξαμενές.

4. Ένσταση-Αίτηση

Σε συνέχεια όλων των ανωτέρω εκτεθέντων,

Ενίσταμαι και αιτούμαι την ακύρωση της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. (ΟΛΕ Α.Ε.) της 425^{ης} Συνεδρίασης στις 30-08-2023 για το θέμα: “**Έγκριση προσωρινής εναλλακτικής χρήσης του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδας για την διέλευση βυτιοφόρων ΥΦΑ μέχρις ότου ολοκληρωθεί το έργο της επέκτασης του σύμφωνα με το από 04.03.2021 Μνημόνιο Συνεργασίας και σύμφωνα με την μελέτη ασφαλείας που κατέθεσε η ΔΕΣΦΑ ΑΕ και υπό τους όρους αυτής**” για τους εξής σοβαρούς και βάσιμους λόγους:

1. Γιατί κακώς έχει θεωρηθεί ο υπό εξέταση λιμένας Περάματος Μεγαρίδος λιμένας Διεθνούς ενδιαφέροντος. Βάσει της ΚΥΑ 8315.2/02/07/2007 (ΦΕΚ 202 Β/16-02-2007) που ισχύει έως και σήμερα, **ο λιμένας Ελευσίνας στην πόλη της Ελευσίνας αποτελεί λιμένα Διεθνούς**

Ενδιαφέροντος, ενώ ο λιμένας Περάματος Μεγαρίδος στην πόλη των Μεγάρων, αποτελεί λιμένα Τοπικής Σημασίας.

2. Γιατί η μελέτη χρησιμοποιώντας την λανθασμένη κατάταξη του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος ως Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος, τον κατατάσσει περιβαλλοντικά στην 3^η Ομάδα “Λιμενικά έργα”, Α/Α 1 “Εμπορικοί και επιβατικοί λιμένες”, στην Κατηγορία Α και Υποκατηγορία 1 (Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος ή εθνικής σημασίας ή νέοι λιμένες με $L \geq 150m$), ενώ ως Λιμένας τοπικής σημασίας κατατάσσεται στην 3^η Ομάδα “Λιμενικά έργα”, Α/Α 1 “Εμπορικοί και επιβατικοί λιμένες”, στην Κατηγορία Α και Υποκατηγορία 2 (Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος ή τοπικής σημασίας ή νέοι λιμένες με $L \leq 150m$) με ότι μπορεί να σημαίνει αυτό.

3. Γιατί η ευρύτερη περιοχή του υπό εξέταση λιμένα Περάματος Μεγαρίδος και μέρος της κεντρικής οδικής αρτηρίας που συνδέει την πορθμειακή γραμμή με την παλαιά εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου **προστατεύεται με το ΠΔ (ΦΕΚ 72 ΑΑΠ/31-03-2017).**

4. Γιατί με βάση το Απόσπασμα, Θέμα 12, του Πρακτικού της 167^{ης} Συνεδρίασης Δ.Σ. ΟΛΕ Α.Ε., της 26-07-2010, αποφάσισε ομόφωνα την φορτοεκφόρτωση-διακίνηση επικινδύνων ειδών στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων, τονίζοντας όμως ότι τα επικίνδυνα είδη αφενός μεταφέρονται με συγκεκριμένο και σαφή τρόπο, δηλαδή υπάρχει ο περιορισμός τα βυτιοφόρα οχήματα με καύσιμα **να μεταφέρονται από και προς τη Σαλαμίνα με την επιβίβασή τους σε επιβατηγά Δ/Ρ πλοία** και αφετέρου υπάρχει η δεσμευτική αναφορά **ότι τα καύσιμα που μεταφέρονται είναι μόνον αυτά που απευθύνονται προς εξυπηρέτηση των πρατηρίων βενζίνης** της νήσου Σαλαμίνας, αφού προς εκεί κατευθύνονται. Φυσικά και δεν προκύπτει από αυτό το πρακτικό ότι ο ΟΛΕ Α.Ε. αποδέχεται πλήρως τη χρήση του Προβλήτα Περάματος Μεγαρίδος για τη φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG).

5. Γιατί στην εισήγησή σας και τη λήψη απόφασης αναφέρετε “ήτοι η φόρτωση και εκφόρτωση φορτηγών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ), με προορισμό από την Ρεβυθούσα προς το Πέραμα Μεγαρίδος και αντιστρόφως, **προς το σκοπό της χρήσης του ως καύσιμο**”, αφού έχετε ως μόνο στόχο **την ευθυγράμμιση ως προς το είδος γενικά**, της σημερινής απόφασής σας με την απόφαση θέμα 12, του Πρακτικού της 167^{ης} Συνεδρίασης Δ.Σ. ΟΛΕ ΑΕ, της 26-07-2010, για φορτοεκφόρτωση-διακίνηση επικινδύνων ειδών στον προβλήτα Περάματος Μεγάρων.

6. Γιατί η αξιολόγηση βάσει της ανάλυσης τεσσάρων βασικών δεικτών, υφιστάμενες διοικητικές πράξεις, χωροταξική δυνατότητα, προσβασιμότητα άμεσης βοήθειας, χρόνο πλου του πλοίου μεταφοράς από τη Ρεβυθούσα δείχνει καταλληλότερες για φορτοεκφόρτωση οχημάτων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) **τον προβλήτα στην θέση “ΒΛΥΧΑ” και τα κρηπιδώματα στην περιοχή “Καλυμπάκι” θέση “Κρόνος” του λιμένα Ελευσίνας** και όχι τον προβλήτα στο Πέραμα Μεγαρίδας.

7. Γιατί ο λιμένας Περάματος Μεγαρίδος συνορεύει με γειτονική εγκατάσταση ανώτερης βαθμίδας επικινδυνότητας, τις δεξαμενές αποθήκευσης των ΕΛΠΕ και σε περίπτωση ατυχήματος είτε κατά την φορτοεκφόρτωση των βυτιοφόρων από τον προβλήτα Περάματος Μεγάρων, είτε κατά την κίνηση των βυτιοφόρων στα όρια του γηπέδου των ΕΛΠΕ, μπορεί να υπάρξει **πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα και ατύχημα μεγάλης έκτασης.**

8. Γιατί το βυτιοφόρο όχημα από τον Προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την είσοδό του στην Εθνική οδό, εκτελεί διαδρομή σε οδικό δίκτυο χωρίς προδιαγραφές ADR συνολικού μήκους 5,3 km πολύ επικίνδυνο για ατύχημα και από τον Προβλήτα Περάματος Μεγάρων μέχρι την είσοδό του στην Εθνική οδό εκθέτει την ευρύτερη περιοχή σε κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος μεγάλης

έκτασης, για χρονικό διάστημα της τάξης των 10 λεπτών.

Σε περίπτωση που επιμένετε σε αυτή την απόφαση, ακόμη και αν πραγματοποιηθούν τα έργα που προβλέπει η μελέτη ασφαλείας και **εγκρίνετε τη χρήση του προβλήτα του Περάματος Μεγαρίδας για την διέλευση βυτιοφόρων ΥΦΑ, σε περίπτωση ατυχήματος καθιστώ υπεύθυνα έναντι του Νόμου όλα τα μέλη** του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. (ΟΛΕ Α.Ε.) που ενέκριναν αυτή τη χρήση.

Παναγιώτης Γ. Σκλαβούνος
Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος Μηχανικός Ε.Μ.Π.
τηλ.: 0030 6906506672
email: p_sklavounos@yahoo.gr