

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Του Πρακτικού 10 / 2015 συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου
Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Αριθ. Απόφασης 98/ 2015

ΠΕΡΙΛΗΨΗ : Γνωμοδότηση επί του φακέλου για την τροποποίηση της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του έργου : Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου(ΑΦΑ) & συνοδευτικές εγκαταστάσεις (ΤΑΡ).

Στην Κομοτηνή σήμερα **24 Ιουνίου 2015** ημέρα **Τετάρτη** και ώρα **18.30**, στην αίθουσα συνεδριάσεων της Περιφερειακής Ενότητας Ροδόπης, παρουσία του Περιφερειάρχη Γεωργίου Παυλίδη, των Αντιπεριφερειάρχων : Πατακάκη Ανάργυρου Π.Ε. Δράμας , Πέτροβιτς Δημητρίου Π.Ε. Έβρου, Μαρκόπουλου Θεόδωρου Π.Ε. Καβάλας, Ζαγναφέρη Κωνσταντίνου Π.Ε. Ξάνθης, Μέτιου Χρήστου Π.Ε. Ροδόπης, που κλήθηκαν νόμιμα σύμφωνα με το άρθρο 167 παρ. 4 του Ν. 3852/2010, συνήλθε σε δημόσια τακτική συνεδρίαση το Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης μετά από την **Δ.Δ ΟΙΚ.2414 / 18-06-2015** έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου του που επιδόθηκε σε κάθε Περιφερειακό Σύμβουλο, σύμφωνα με το άρθρο 167 παρ. 2 του Ν. 3852 /2010.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ :

1. Αντωνιάδης Κωνσταντίνος, Πρόεδρος
2. Καβαρατζής Σταύρος, Αντιπρόεδρος
3. Κοτζιά Μουμίν Ριτβάν, Γραμματέας

ΤΑ ΜΕΛΗ

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Εξακουστός Κωνσταντίνος | 22. Ιντζέ Μεμέτ Μπιρόλ |
| 2. Μουμίν Οντέρ | 23. Χειράκη Γεωργία |
| 3. Τσαλικίδης Νικόλαος | 24. Λιθιρόπουλος Χρήστος |
| 4. Ζάχαρη Ζηνοβία | 25. Παπαδόπουλος Σωτήριος |
| 5. Μποταΐτης Σωτήριος | 26. Τσολάκης Σταύρος |
| 6. Δημούδη- Τζατζαίρη Ελένη | 27. Καραλίδης Φώτιος |
| 7. Ευφραιμίδης Νικόλαος | 28. Μαυρίδης Μελέτιος |
| 8. Βενετίδης Κωνσταντίνος | 29. Γρανάς Αρχέλαος |
| 9. Τερτσούδης Χρήστος | 30. Βλαχογιάννης Ανέστης |
| 10. Ιμπραήμ Αχμέτ | 31. Μεχμέτ Ούστα Χουσεΐν |
| 11. Γάκης Χρήστος | 32. Γαλάνης Βασίλειος |
| 12. Γεωργιτσόπουλος Χρήστος | 33. Δαμιανίδης Παύλος |
| 13. Αμοιρίδης Μιχαήλ | 34. Μορφίδης Κωνσταντίνος |
| 14. Ιωσηφίδης Αλέξανδρος | 35. Τουρτούρης Σπυρίδων |
| 15. Μοσχοφίδου-Βλάχου Ελεονώρα | 36. Χατζηθεοδωρίδης Ηρακλής |
| 16. Μπούτος Ιωάννης | 37. Γκανιάτσου-Ελευθεριάδου Στυλιανή |
| 17. Κινατζίδης Κωνσταντίνος | 38. Κιτσόπουλος Χρήστος |
| 18. Κατραντζή Μουσταφά | 39. Ναθαναηλίδης Αναστάσιος |
| 19. Μουσταφά Μετίν | 40. Τραϊφόρος Βασίλειος |
| 20. Μουλταζά Ταρκάν Μουλταζά | 41. Τρέλλης Χρήστος |
| 21. Αλατζά-Παπαδοπούλου Κυριακούλα | 42. Γεροστεργίου Αικατερίνη |

ΑΠΟΝΤΕΣ**ΤΑ ΜΕΛΗ**

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. Τσιλιγγίρης Σπυρίδων | 4. Βουδούρης Ευάγγελος |
| 2. Χουσέ Μουσταφά Ισμαήλ | 5. Τσαλδαρίδης Αναστάσιος |
| 3. Χατζηγκενέ Ιρφάν | 6. Λασκαρίδης Παντελής |

Παραβρέθηκε στη συνεδρίαση η Εκτελεστική Γραμματέας της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κα Ζωή Κοσμίδου.

Χρέη υπηρεσιακής γραμματέως άσκησε η υπάλληλος της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κα Ελένη Κατσικούδη.

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία διότι σε σύνολο 51 μελών ήταν παρόντα τα 45 μέλη άρχισε η συζήτηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης.

Αποχώρησαν οριστικά από την συνεδρίαση οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ Καραλίδης Φώτιος, Μαυρίδης Μελέτιος, Γρανάς Αρχέλαος, Βλαχογιάννης Ανέστης, Μεχμέτ Ούστα Χουσεΐν, Γαλάνης Βασίλειος, Καβαρατζής Σταύρος Αντιπρόεδρος του Π.Σ, Κοτζιά Μουμίν Ριτβάν Γραμματέας του Π.Σ. και ο Περιφερειακός Σύμβουλος κ. Δαμιανίδης Παύλος.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού λειτουργίας του Περιφερειακού Συμβουλίου μετά την αποχώρηση από την συνεδρίαση του γραμματέα του Περιφερειακού Συμβουλίου αναπληρώνει ένας από τους παρόντες περιφερειακούς συμβούλους.

Ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κάλεσε την Περιφερειακή Σύμβουλο κα. Μοσχοφίδου-Βλάχου Ελεονώρα.

Εισηγούμενος το θέμα της ημερήσιας διάταξης ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού κ. Κωνσταντίνος Καραμανώλης, έθεσε υπόψη των μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης το αριθμ. Πρωτ: ΔΠΧΣ 2129/17-06-2015 της Δ/σης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, Τμήμα Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης το οποίο αναφέρει τα εξής:

Στο πλαίσιο της διαδικασίας τροποποίησης της έγκρισης Περιβαλλοντικών όρων που αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία του Ελληνικού τμήματος του Διαδριατικού Αγωγού Φυσικού Αερίου Υψηλής Πίεσης (Trans Adriatic Pipeline -TAP), το οποίο εκτείνεται υπογειώς σε μήκος 543 περίπου χλμ, από την περιοχή των Κήπων, Έβρου προς τη Νέα Μεσημβρία, Ν. Θεσσαλονίκης και φτάνει στα Ελληνοαλβανικά σύνορα στην περιοχή Ιεροπηγής, Ν. Καστοριάς, διαβιβάστηκε φάκελος τροποποίησης για το έργο(1 σχετικό), καθώς και συμπληρωματικό τεύχος επί του Φακέλου Τροποποίησης (2 σχετικό).

Η εγκεκριμένη με ΑΕΠΟ όδευση του αγωγού καθώς και όπως αυτή διαμορφώνεται με τις τροποποιήσεις που περιλαμβάνονται στο Φάκελο Τροποποίησης βρίσκεται στην ιστοσελίδα της Περιφέρειας ΑΜΘ : [http://www.pamth.gov.gr/Ενημέρωση/Διευθύνσεις Π.ΑΜΘ/Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού](http://www.pamth.gov.gr/Ενημέρωση/Διευθύνσεις_Π.ΑΜΘ/Δ/ση_Περιβάλλοντος_και_Χωρικού_Σχεδιασμού).

Η περιγραφή του έργου, της κατασκευής και λειτουργίας του προτεινόμενου συστήματος αγωγού, που θα μεταφέρει φυσικό αέριο από κοιτάσματα από την περιοχή της Κασπίας Θάλασσας (από την περιοχή του κοιτάσματος Shah Deniz II στο Αζερμπαϊτζάν) προς την Δυτική και Νότια Ευρώπη, τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, ο τρόπος εκτέλεσης εργασιών που θα ακολουθηθεί, καθώς και η όδευση και οι προστατευόμενες περιοχές μέσα από τις οποίες διέρχεται ο αγωγός είχε εξεταστεί από την 21-10-2013 εισήγησή μας επί της αρχικής Μελέτης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Κ.Ε.) που είχε διαβιβαστεί από το Υπουργείο (ΥΠΕΚΑ) τον Ιούλιο του 2013.

Φορέας υλοποίησης του έργου είναι η εταιρεία Trans Adriatic Pipeline AG-Greece.

Σύμφωνα με την υ.α. 1958/2012 (ΦΕΚ Β' 21) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, το έργο κατατάσσεται στην υποκατηγορία Α1 (Ομάδα 11η: Μεταφορά ενέργειας, καυσίμων και χημικών ουσιών, α/α 1 Αγωγοί καυσίμων εθνικής σημασίας ή ενταγμένοι στα ευρωπαϊκά ή διεθνή δίκτυα και υποστηρικτικές τους εγκαταστάσεις), με αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για την περιβαλλοντική του αδειοδότηση το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής όπως ισχύει για όλα τα έργα και δραστηριότητες της υποκατηγορίας Α1 σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν4014/2011.

Το Περιφερειακό Συμβούλιο ΑΜΘ με την αρ.245/πρακτικό 16/29-10-2013 Απόφαση **Γνωμοδότησε κατά** της έγκρισης των Περιβαλλοντικών Όρων επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου.

Στην συνέχεια η Μελέτη Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων του έργου **έλαβε απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων με Α.Π.174848/12-9-2014 από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΑΔΑ:6ΔΓ90-ΝΜ5).**

Σύμφωνα με τον φάκελο τροποποίησης που έχει διαβιβαστεί, ο αναθεωρημένος σχεδιασμός του έργου προβλέπει ότι η κατασκευή του έργου αναμένεται να ξεκινήσει στα μέσα του 2016 ενώ η ροή του αερίου στις αρχές του 2020.

Από τον φάκελο τροποποίησης προκύπτει ότι ο αριθμός και ο τύπος των εγκαταστάσεων του έργου δεν έχει μεταβληθεί.

Ο βασικός σχεδιασμός του αγωγού παραμένει ο ίδιος, δηλαδή όπως ήδη έχει αναφερθεί, πρόκειται για χαλύβδινο αγωγό (συγκολλημένοι σωλήνες των 12-18 μ.) με επικάλυψη πολυαιθυλενίου και σύστημα καθοδικής προστασίας. Έχει σχεδιαστεί με διάμετρο 48 ιντσών (122 cm) και πίεση 95 barg και θα εγκατασταθεί υπογείως με ελάχιστη επικάλυψη εδάφους ενός μέτρου. Ο TAP θα μεταφέρει αρχικά (1η φάση λειτουργίας) 10 δισεκατομύρια κ.μ. φυσικού αερίου το χρόνο (bcm/έτος -μέγιστο περίπου 1.350.000 κανονικά κ.μ. ανά ώρα, μέσο περίπου 1.190.000 κανονικά κ. μ. ανά ώρα), με δυνατότητα επέκτασης μελλοντικά στα 20 bcm/έτος φυσικού αερίου (2η φάση λειτουργίας). Η διάρκεια ζωής σύμφωνα με τον σχεδιασμό είναι 50 χρόνια.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του δεν μεταβάλλονται για το προτεινόμενο έργο στο Ελληνικό τμήμα που έχει ως εξής:

- Αρχική μεταφορική ικανότητα 10 bcm/έτος που ενδέχεται να αυξηθεί στα 20 bcm/έτος
- Πίεση σχεδιασμού του αγωγού 95 barg, τόσο για την φάση των 10 bcm/έτος, όσο και για την πιθανή μελλοντική επέκταση στα 20 bcm/έτος.
- Περίπου 22 βαλβιδοστάσια κατά μήκος της όδευσης του αγωγού ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 30 km, σκοπός των οποίων είναι η διακοπή της ροής του αερίου και η απομόνωση τμημάτων του αγωγού σε περιπτώσεις συντήρησης ή εκτάκτου ανάγκης.
- Έναν Σταθμό Συμπίεσης στην περιοχή των Κήπων στα Ελληνοτουρκικά σύνορα ισχύος 30-45 MW (2 συμπιεστές εν λειτουργία και 1 εφεδρικός συμπιεστής, 15 MW έκαστος) για την φάση μεταφοράς 10 bcm/έτος. Ο σταθμός αυτός στην φάση των 20 bcm/έτος θα αναβαθμιστεί σε σταθμό 75-90 MW εγκαθιστώντας 3 επιπλέον συμπιεστές.
- Η πιθανή αύξηση σε 20 bcm/έτος, θα απαιτήσει ένα δεύτερο Σταθμό Συμπίεσης στην ευρύτερη περιοχή των Σερρών, όπου αρχικά θα εγκατασταθεί μόνο σταθμός ξεστροπαγίδας για καθαρισμό και επιθεώρηση. Ο δεύτερος Σταθμός Συμπίεσης θα είναι ισχύος 100-125 MW (4 συμπιεστές εν λειτουργία και 1 εφεδρικός, 25 MW έκαστος).
- Ξυστροπαγίδες σε κάθε σταθμό συμπίεσης.
- Σχετικές εγκαταστάσεις που απαιτούνται κατά την διάρκεια της κατασκευής (δρόμοι πρόσβασης, εργοτάξια, χώροι αποθήκευσης σωλήνων κλπ).

Οι τροποποιήσεις που γίνονται αφορούν την όδευση του αγωγού και παράλληλα την μεταβολή στη θέση ορισμένων από τις μόνιμες και προσωρινές εγκαταστάσεις του έργου, δηλαδή των βαλβιδοστασιών, των εγκαταστάσεων αποθήκευσης σωλήνων και των εργοταξίων και προέκυψαν ως αποτέλεσμα από την πρόοδο του τεχνικού σχεδιασμού καθώς και την αξιολόγηση των αιτημάτων που υποβλήθηκαν κατά τη διαδικασία της διαβούλευσης της Μελέτης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων ΜΠΚΕ. Επίσης αναθεωρήθηκαν τα κτιριακά χαρακτηριστικά των βαλβιδοστασιών, όπου σύμφωνα με τον σημερινό σχεδιασμό τα βαλβιδοστάσια είναι μικρά κτίρια συνολικής επιφάνειας 33m², τα οποία εγκαθίστανται σε περιφραγμένη περιοχή έκτασης 700m².

Η παρούσα μελέτη τροποποίησης ΑΕΠΟ ενσωματώνει 7 μεγάλες και περίπου 110 μικρές αλλαγές στην όδευση του αγωγού στο Ελληνικό τμήμα, όπως αυτή παρουσιάστηκε στη ΜΠΕ. Μεγάλες αλλαγές της όδευσης θεωρούνται αυτές που εκτείνονται εκτός του διαδρόμου των 500m, ο οποίος μελετήθηκε κατά την αρχική ΜΠΕ και οι αλλαγές αυτές υπόκεινται σε λεπτομερή διερεύνηση, σε επίπεδο ίδιο με εκείνο της υπόλοιπης όδευσης του αγωγού στη ΜΠΕ, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι ενδεχόμενες επιπτώσεις στο περιβάλλον, την κοινωνία-οικονομία και την πολιτιστική κληρονομιά που συνδέονται με αυτές, εντοπίζονται και αντιμετωπίζονται κατάλληλα. Οι μεγάλες αλλαγές της όδευσης που μελετώνται στον Φάκελο Τροποποίησης είναι οι ακόλουθες :

- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή της Αμφιτρίτης
- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή του Κοσμίου
- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή του Νέστου

- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή της Νέας Καρβάλης
- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή του Δρυμού
- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή των Πύργων
- Αλλαγή της όδευσης στην περιοχή του Φούφα – Εορδαίας

Οι μεγάλες αλλαγές της Όδευσης του αγωγού ΤΑΡ που προτείνονται για την Περιφέρεια ΑΜΘ σύμφωνα με την μελέτη τροποποίησης είναι οι εξής:

Α) Αλλαγή της Όδευσης στην Περιοχή της Αμφιτρίτης

Η προτεινόμενη αλλαγή εκτείνεται από το ΙΡ109 έως το ΙΡ125. Σχεδιάστηκε έτσι ώστε να λάβει υπόψη τα σχέδια για την κατασκευή ενός νέου Κέντρου Αποκατάστασης και Αποθεραπεία που αναγείρεται στα βόρεια της όδευσης του αγωγού και να τηρήσει μεγαλύτερη απόσταση ασφαλείας από αυτό (Σχήμα 3-1). Το αναφερόμενο Κέντρο (στον χάρτη 3-1 αναγράφεται ως σχεδιαζόμενο νοσοκομείο) απέχει πλέον πάνω από 650m από την προτεινόμενη αλλαγή της όδευσης. Το συνολικό μήκος της νέας όδευσης είναι 3.730m, ελαφρώς μεγαλύτερο (374m) από την όδευση της ΜΠΚΕ.

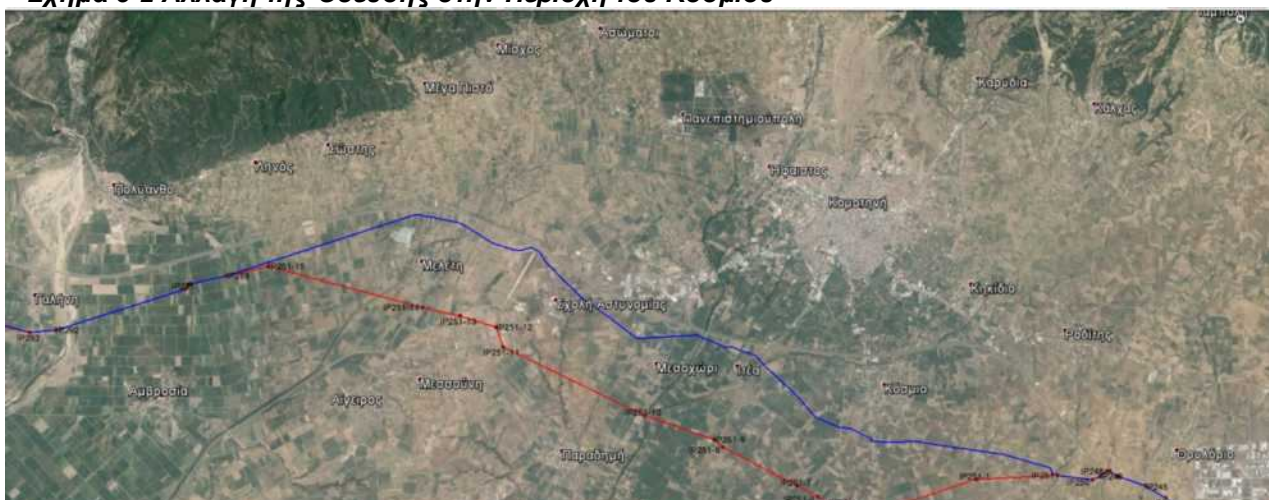
Σχήμα 3-1 Αλλαγή της Όδευσης στην Περιοχή της Αμφιτρίτης



Β) Αλλαγή της Όδευσης στην Περιοχή του Κοσμίου

Η προτεινόμενη αλλαγή στο Κόσμιο εκτείνεται από το ΙΡ251 έως το ΙΡ289 (Σχήμα 3-2). Προτάθηκε από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλους ενδιαφερόμενους, που υποστήριζαν ότι ο αγωγός ΤΑΡ θα εμπόδιζε ακόμα περισσότερο την ανάπτυξη της περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη και τις επιπτώσεις από την παρουσία του υφιστάμενου αγωγού του ΔΕΣΦΑ και της οδικής υποδομής. Το συνολικό μήκος της νέας όδευσης είναι 17.324m, κατά 900m μικρότερη από την όδευση της ΜΠΚΕ.

Σχήμα 3-2 Αλλαγή της Όδευσης στην Περιοχή του Κοσμίου

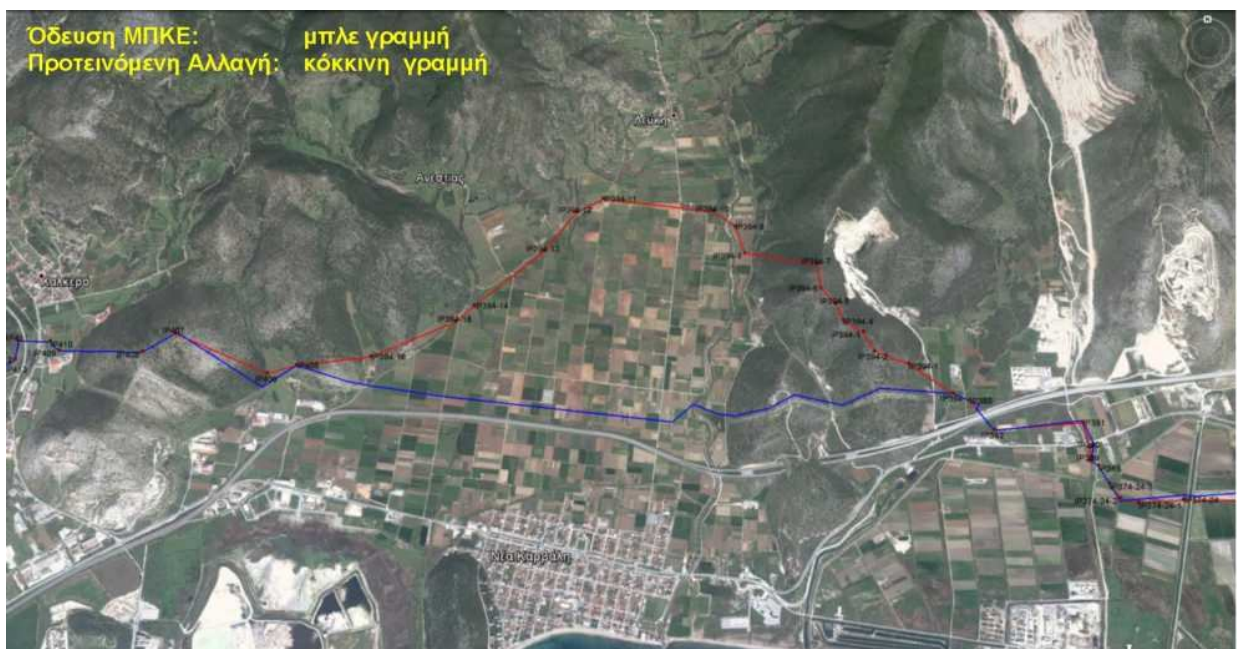


Γ) Αλλαγή της Όδεσης στην Περιοχή του Νέστου

Η προτεινόμενη αλλαγή στην περιοχή του Νέστου εκτείνεται από το ΙΡ374 έως το ΙΡ387 (Σχήμα 3-3) και βρίσκεται νότια-νοτιοανατολικά σε σχέση με την όδεση της ΜΠΚΕ. Η αλλαγή της όδεσης διέρχεται παράλληλα από υφιστάμενο κανάλι και χαλικόστρωτο δρόμο σε μη-ιδιωτική γη. Προτάθηκε από τον Δήμο του Νέστου και την Τεχνική Υπηρεσία του με σκοπό την ελαχιστοποίηση της διέλευσης από ιδιωτική γη και την ενδεχόμενη (κατά την άποψή τους) ζημιά στα ευαίσθητα αρδευτικά συστήματα που είναι εγκατεστημένα εκεί. Το συνολικό μήκος της νέας όδεσης είναι 14.878m, ελαφρώς μεγαλύτερο (κατά 700m) από την όδεση της ΜΠΚΕ.

Σχήμα 3-3 Αλλαγή της Όδεσης στην Περιοχή του Νέστου**Δ) Αλλαγή της Όδεσης στην Περιοχή της Νέας Καρβάλης**

Η προτεινόμενη αλλαγή στη Νέα Καρβάλη εκτείνεται από το ΙΡ394 έως το ΙΡ405 (Σχήμα 3-4). Προτάθηκε από την Τοπική Κοινότητα (βασισμένη σε πρόταση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας - Τμήματος Ανατολικής Μακεδονίας) με στόχο την απομάκρυνση του αγωγού από την κοινότητα της Νέας Καρβάλης, η οποία είναι ήδη επιβαρυνόμενη από τα υφιστάμενα έργα υποδομής (αγωγό φυσικού αερίου, εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμων, Εγνατία Οδός). Το συνολικό μήκος της νέας όδεσης είναι 4.960m, περίπου 1160m μεγαλύτερο από την όδεση της ΜΠΚΕ.



Η όδευση του αγωγού για την περιοχή των Τεναγών , σύμφωνα με τον φάκελο τροποποίησης δεν έχει αλλάξει σε σχέση με την εγκεκριμένη ΑΕΠΟ του αγωγού. **Επισημαίνεται ότι η όδευση του αγωγού για την περιοχή Τεναγών Ν.Καβάλας, είχε τροποποιηθεί και είχε συμπεριληφθεί στην έγκριση της ΑΕΠΟ , στην οποία και αναφέρεται ότι:**

« Ειδικότερα στην περιοχή των Τεναγών, Ν. Καβάλας, ο αγωγός ΤΑΡ θα ακολουθήσει τη βόρεια εναλλακτική όδευση, σύμφωνα με το συμπληρωματικό τεύχος ΜΠΕ. Η όδευση αυτή αρχίζει στη Χ.Θ. 193, βόρεια του οικισμού Νέος Ζυγός, ακολουθεί διαδρομή νοτίως των Φιλίππων και των Κρηνιδών και εισέρχεται στο ΝΑ τμήμα του Αρχαιολογικού χώρου των Φιλίππων, διατρέχοντας σχεδόν παράλληλα το νότιο όριο της Αρχαιολογικής Ζώνης (εκτός των ζωνών προστασίας Α και Β) και στη συνέχεια ακολουθεί ΒΔ κατεύθυνση. Η βόρεια εναλλακτική όδευση βρίσκεται εκτός Τεναγών (εκτός εδαφών τύρφης), ακολουθώντας κυρίως υφιστάμενους αγροτικούς δρόμους,αρδευτικά κανάλια και κατά μήκος της οριογραμμής αγροτεμαχίων, στην πεδιάδα των Φιλίππων.»

Με την παραπάνω εγκεκριμένη χάραξη ο αγωγός περνά από ένα τμήμα περίπου 6,8 χιλιομ. από την ζώνη 2 (Ανόργανα εδάφη) σύμφωνα με τον χάρτη οριοθέτησης των Τεναγών που εκπονήθηκε από το Εθνικό Ίδρυμα Αγροτικής Έρευνας (ΕΘΙΑΓΕ) που επισυνάπτεται.

Η όδευση του αγωγού για την περιοχή της Π.Ε.Δράμας είχε και αυτή τροποποιηθεί πριν την έγκρισή της ΑΕΠΟ, ως προς την απόσταση του από τις ζώνες των Τεναγών Φιλίππων (στην ΠΕ Δράμας), αφού μετακινήθηκε από 1,50 έως 3 χλμ βορειότερα. Επίσης από την όδευση αυτή προκύπτει ότι από τα 20χλμ. αγωγού που προτείνεται να διέλθουν από την ΠΕ Δράμας, το μεγαλύτερο μέρος (περίπου 13χλμ) διέρχεται από δρόμους (αγροτικούς και μη) και τεχνικά. Συγκεκριμένα στο ανατολικό τμήμα της ζώνης της ΠΕ Δράμας από την οποία διέρχεται η όδευση του αγωγού(περιοχή οικισμού Καλαμώνα), έχει μετατοπιστεί από 800μ -2 χλμ βορειότερα. Στην κεντρική ζώνη (περιοχή Αγ.Παρασκευής, Νεροφράκτη), έχει μετατοπιστεί κατά 2,5-3χλμ βορειότερα, ενώ στην δυτική ζώνη της ΠΕ Δράμας (Περιοχή Δήμου Προσοτσάνης), όπου και δεν υπάρχει το θέμα των Τεναγών Φιλίππων (φαινόμενα που παρουσιάζονται σ'αυτά) η μετατόπιση είναι περίπου 1χλμ βορειότερα μέχρι το δυτικότερο τμήμα της ΠΕ Δράμας. Σύμφωνα με τη παραπάνω όδευση υπάρχει μετατόπιση-απομάκρυνση από την ζώνη των Τεναγών Φιλίππων και έχει μειωθεί κατά μεγάλο βαθμό η διέλευση της όδευσης του αγωγού από αγροτεμάχια.

Σημειώνεται ότι η γνώμη του Περιφερειακού Συμβουλίου που εκφράστηκε με την αρ.245/πρ16/2013 απόφαση ήταν αρνητική, γνωμοδοτώντας κατά της έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου, η οποία και επαναβεβαιώθηκε, με την αρ.178/πρακτ.17/2014 Απόφαση του Π.Σ. στην συζήτηση που πραγματοποιήθηκε μετά την έγκριση της ΑΕΠΟ από το Υπουργείο, και συμπληρώθηκε ως εξής :1)η Περιφέρεια ΑΜΘ να αναλάβει το κόστος της νομικής στήριξης απέναντι στο συλλογικό όργανο που θα κινηθεί για προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας,2)Να υπάρξει εναλλακτική πρόταση και 3)Η πρόταση αυτή να προβλέπει όδευση του ΤΑΠ εκτός των Τεναγών καθώς και γης υψηλής παραγωγικότητας.

Φορείς της περιοχής, ενδεικτικά αναφέρονται το Γεωτεχνικό επιμελητήριο, ο Δήμος Καβάλας, ο Αγροτικός συνεταιρισμός έχουν υποβάλει τις απόψεις τους για τον Φάκελο Τροποποίησης, όπου παρά το γεγονός των βελτιώσεων που προκύπτουν από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της όδευσης εξακολουθούν να εμμένουν στις αρχικές τους απόψεις αιτούμενοι να γίνουν αποδεκτές όλες οι αλλαγές που είχαν ζητηθεί , καθώς και να μην θιγεί γη υψηλής παραγωγικότητας

Η Επιτροπή ΠΕΧΩΠ Π.Ε. Καβάλας εκφράζοντας θετικά άποψη για τις αλλαγές της όδευσης στην περιοχή Νέστου και Ν.Καρβάλης της Π.Ε.Καβάλας επισημαίνει ότι εξακολουθεί ο αγωγός να διέρχεται από Γη υψηλής Παραγωγικότητας στην περιοχή του πρώην Δήμου Φιλίππων (Ζυγού-

Κρυονερίου-Κρηνίδων) και προτείνει να αναζητηθούν εναλλακτικές λύσεις σύμφωνα το σκεπτικό του υπ.' Αριθμ. 7/2013 Πρακτικό της.

Επιπλέον ο Δήμος Δοξάτου δεν συναινεί με την όδευση του αγωγού υποβάλλοντας αρνητικό υπόμνημα στην Υπηρεσία μας , το οποίο και αποστέλλεται συνημμένα ώστε να ληφθεί υπόψη κατά την γενικότερη διαβούλευση.

Κατόπιν των παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο του φακέλου τροποποίησης (και του Συμπληρωματικού τεύχους αυτού), όπου οι προτεινόμενες αλλαγές προέκυψαν αφενός από τον τεχνικό σχεδιασμό και αφετέρου από προτάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, παρατηρείται ότι οι ενδεχόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις εξαιτίας των τροποποιήσεων του Έργου είναι σε μεγάλο βαθμό παρόμοιες με αυτές που περιγράφονται στη Μελέτη Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων. Συμπερασματικά, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν προκαλούν επιπλέον επιπτώσεις στο περιβάλλον - φυσικό, βιολογικό, κοινωνικοοικονομικό και πολιτιστική κληρονομιά – σε σύγκριση με το Έργο όπως περιγράφεται στη ΜΠΚΕ, καθώς οι όποιες επιπτώσεις εντοπίστηκαν είναι είτε ασήμαντες είτε μικρής σημασίας.

Μετά τα ανωτέρω, και δεδομένου ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στην όδευση του αγωγού για την Περιφέρεια ΑΜΘ, βελτιώνουν την αρχική χάραξη και δεν προκαλούν επιπλέον επιπτώσεις στο περιβάλλον, η υπηρεσία μας εκφράζει θετική άποψη για τις αλλαγές που προτάθηκαν από την μελέτη τροποποίησης.

Ωστόσο στο γενικότερο πλαίσιο της τροποποίησης των Περιβαλλοντικών όρων του έργου, λαμβάνοντας υπόψη τις προηγούμενες θέσεις-γνωμοδοτήσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου, οι οποίες συμπεριέλαβαν και τις απόψεις των Φορέων, παραθέτουμε τις εξής παρατηρήσεις :

1. Σύμφωνα με την όδευση του αγωγού για την περιοχή Τεναγών Ν.Καβάλας, όπως αυτή είχε τροποποιηθεί και συμπεριληφθεί στην έγκριση της ΑΕΠΟ , ο αγωγός μετακινήθηκε , έτσι ώστε με την ισχύουσα χάραξη να διέρχεται σε τμήμα περίπου 6,8 χιλιομέτρων από την ζώνη 2 Παρατενάγια εδάφη , χαμηλής περιεκτικότητας σε τύρφη (Ανόργανα εδάφη σύμφωνα με τον χάρτη οριοθέτησης των Τεναγών).
2. Με κριτήριο την διατήρηση και την μέγιστη προστασία της γης υψηλής παραγωγικότητας διασφαλίζοντας τόσο το περιβάλλον όσο και τους φυσικούς πόρους της περιοχής προτείνεται η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων, στις περιοχές μη συναίνεσης της τοπικής κοινωνίας , ώστε να ελαχιστοποιηθεί η διέλευση του αγωγού μέσα από εκτάσεις γης υψηλής παραγωγικότητας.
3. Κατά τη διέλευση του αγωγού από προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura 2000 να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα προστασίας των περιοχών αυτών, όπως ενδεικτικά η πρόσβαση να γίνεται κατά το δυνατόν μέσω υφιστάμενων δρόμων αποφεύγοντας κατά το δυνατόν την διάνοιξη νέων, οι εργασίες να πραγματοποιηθούν εκτός περιόδου αναπαραγωγής της ορνιθοπανίδας, να εκπονηθεί Σχέδιο Πρόληψης Κινδύνου Πυρκαγιάς κλπ.
4. Στην εκδοθείσα Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών όρων στο πεδίο 8.4 «Σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης ή άλλης υποβάθμισης του περιβάλλοντος ή παράβασης των όρων της απόφασης αυτής, επιβάλλονται στους υπεύθυνους του έργου οι κυρώσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 28,29,30 του Ν.1650/1986, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν» θεωρούμε χρήσιμο να προστεθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ.7του Ν4014/11 ότι : «Σε περιπτώσεις όπου παρά την εφαρμογή όλων των ανωτέρω όρων, διαπιστώνονται επιπτώσεις στο περιβάλλον και εφόσον αυτές αξιολογηθούν ως σημαντικές, δύναται να επιβάλλονται συμπληρωματικά αντισταθμιστικά μέτρα ή και τέλη κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 17 του παρόντος.»

5. Να προβλεφθεί και να αποφευχθεί τυχόν εμπλοκή με άλλα υφιστάμενα ή προγραμματιζόμενα έργα υποδομών όπως δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, έργα υποστήριξης της λειτουργίας μονάδων επεξεργασίας λυμάτων ή και διαχείρισης αστικών απορριμμάτων και άλλα αναπτυξιακά έργα (οδοί κα), τα οποία θα είναι απαραίτητα για την σωστή διαχείριση και προστασία του περιβάλλοντος και να ληφθούν πρόνοιες για την μη ύπαρξη απαγορευτικών διατάξεων και κωλυμάτων, από τα οποία η ύπαρξη του αγωγού ΤΑΠ, να καθιστά την πραγματοποίησή αναπτυξιακών έργων και έργων υποδομών, αδύνατη.
6. Στα σημεία όπου η όδευση διασταυρώνεται με τεχνικά έργα, στραγγιστικές/αρδευτικές τάφρους, οδούς, ρέματα κα έργα υποδομών (αγωγούς κοινής ωφέλειας κα), θα πρέπει να υπάρχει η διασφάλιση από την εταιρεία, της πραγματοποίησης όλων των απαραίτητων ενεργειών και έργων προκειμένου να αποκατασταθεί η λειτουργικότητά τους και οι γενικότερες ισχύουσες περιβαλλοντικές και άλλες συνθήκες
7. Στα σημεία όπου η όδευση του αγωγού και οι σχετικές ζώνες του, διασταυρώνονται με γεωτρήσεις ιδιωτικές αρδευτικές γεωτρήσεις, γεωτρήσεις ΤΟΕΒ και άλλης φύσεως κοινόχρηστου χαρακτήρα, με ευθύνη του φορέα του έργου του αγωγού ΤΑΠ, είτε να διασφαλιστεί η λειτουργία τους, είτε να αποκατασταθεί/πραγματοποιηθεί η κατασκευή λειτουργία σχετικών έργων που να διασφαλίζουν την άρδευση ή άλλη χρήση των εν λόγω γεωτρήσεων.
8. Να αποφευχθεί η διέλευση του αγωγού από περιοχές με γεωλογικές και εδαφικές ιδιαιτερότητες και να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση η ασφάλεια του αγωγού και η προστασία του περιβάλλοντος.

Συνημμένα αποστέλλονται οι απόψεις των Τμημάτων Περιβάλλοντος και Υδροοικονομίας των Περιφερειακών Ενοτήτων της Δ/νσης μας, οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί στην παρούσα εισήγηση.

Το Περιφερειακό Συμβούλιο μετά από διαλογική συζήτηση και έχοντας υπόψη τις διατάξεις α) του άρθρου 163 , 283 του Ν. 3852/ 2010 β) του άρθρου 1 και 3 του Ν. 4014/2011.

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
ΜΕ ΨΗΦΟΥΣ 32 ΥΠΕΡ 2 ΚΑΤΑ 2 ΠΑΡΩΝ**

Γνωμοδότηση υπέρ της τροποποίησης της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων επί του φακέλου του έργου : Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου(ΑΦΑ) & συνοδευτικές εγκαταστάσεις (ΤΑΡ), όπως ειδικότερα αναφέρεται στην ανωτέρω εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας, με την επισήμανση ότι εξακολουθεί να ισχύει η υπ. αριθμ. 245/2013 και 178/2014 αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου, διότι ο Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου (ΤΑΡ) διέρχεται από γη υψηλής παραγωγικότητας και εντός της περιοχής των Τεναγών φιλίππων.

Κατά της ανωτέρω απόφασης ψήφισαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ Τρέλλης Χρήστος, Γεροστεργίου Αικατερίνη , γιατί η πρόταση αυτή της τροποποίησης δεν προβλέπει όδευση του ΤΑΡ εκτός των Τεναγών καθώς και γης υψηλής παραγωγικότητας.

Παρών δήλωσαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ Κιτσόπουλος Χρήστος, Ναθαναηλίδης Αναστάσιος .

Αποχώρησαν οριστικά από την συνεδρίαση οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ Καραλίδης Φώτιος, Μαυρίδης Μελέτιος , Γρανάς Αρχέλαος, Βλαχογιάννης Ανέστης, Μεχμέτ Ούστα Χουσεΐν , Γαλάνης Βασίλειος , Καβαρατζής Σταύρος Αντιπρόεδρος του Π.Σ , Κοτζιά Μουμίν Ριτβάν, Γραμματέας του Π.Σ. και ο Περιφερειακός Σύμβουλος κ. Δαμιανίδης Παύλος .

Η παρούσα απόφαση έλαβε α/α 98 /2015

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΑΝ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

**Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΑΝ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ**

ΚΟΤΖΑ ΜΟΥΜΙΝ ΡΙΤΒΑΝ