



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

BENIZELOY 55, 65403 ΚΑΒΑΛΑ

ΤΗΛ.: 2510 222942, FAX: 2510 231505

E-mail: geoteeam@otenet.gr

Web site: www.geotee-anmak.gr

Πληροφορίες: Αμπελίδης Θεόδωρος

Καβάλα, 27-09-2013

Αριθ. Πρωτ: 843

Προς: -Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος
ΥΠΕΚΑ
Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος
-Κατασκευάστρια Εταιρεία Trans
Adriatic Pipeline (TAP) AG

Κοιν.: Όπως ο συνημμένος Πίνακας

Θέμα: «Γενικές απόψεις του παραρτήματος μας επί της ΜΠΚΕ και της χάραξης του αγωγού TAP»

Το Παράρτημα Ανατολικής Μακεδονίας του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας ως ο θεσμοθετημένος σύμβουλος της πολιτείας σε θέματα πρωτογενούς παραγωγής και προστασίας περιβάλλοντος (Ν.1474/1984), στην περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας ανέλαβε να εξετάσει και να υποβάλει ολοκληρωμένα τις απόψεις του για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα όπως είναι η διέλευση του αγωγού TAP (Trans Adriatic Pipeline) από την περιοχή μας.

Συγκεκριμένα και μετά την κατάθεση προς διαβούλευση της Μελέτης Περιβαλλοντικών & Κοινωνικών Επιπτώσεων (ΜΠΚΕ) του αγωγού TAP που έγινε στις 7/8/2013 από την εταιρεία, το παράρτημα μας, μετά από σχετική πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, συγκέντρωσε όλους τους συναδέλφους Γεωτεχνικούς που είτε έχουν ασχοληθεί με το αντικείμενο είτε γνωρίζουν άριστα τις οικονομοτεχνικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες της περιοχής. Έτσι, μετά από σχετική σύσκεψη και την μετέπειτα διαβούλευση που ακολούθησε το παράρτημά μας σας παραθέτει παρακάτω τις απόψεις του για ένα τόσο σοβαρό θέμα όπως είναι η διέλευση του αγωγού TAP από την περιοχή μας.

Ο Πρόεδρος της Δ.Ε.
του ΓΕΩΤΕ.Ε. Ανατολικής Μακεδονίας

Ζαφείρης Μυστακίδης

ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΜΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ ΤΑΡ (Trans Adriatic Pipeline)

Η κατασκευή του αγωγού ΤΑΡ είναι ένα κομβικό αναπτυξιακό έργο Εθνικής Σημασίας, όπως άλλωστε χαρακτηρίζεται από την πολιτική ηγεσία της χώρας μας. Όμως όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι για ένα έργο τέτοιας σημασίας οι διαδικασίες μελέτης, χωροθέτησης και κατασκευής του θα προχωρήσουν ταχύτατα και κατά προτεραιότητα. Πρόκειται όμως για την κατασκευή ενός αγωγού που θα περάσει από την περιοχή μας και θα επηρεάσει άμεσα τις ζωές όλων μας και για αυτό πιστεύουμε ότι οι τοπικές κοινωνίες θα πρέπει να έχουν γενικότερα τον πρώτο λόγο. Η όδευση του αγωγού από την ευρύτερη περιοχή Δράμας- Καβάλας –Σερρών, θα πρέπει σύμφωνα και με όσα αναφέρονται στη ΜΠΚΕ, *να προσδιορίζει και να υιοθετεί ευκαιρίες ενίσχυσης της περιβαλλοντικής και κοινωνικής απόδοσης του έργου*, δεδομένα που δεν είναι πλήρως τεκμηριωμένα και εμφανώς διακριτά από την υποβληθείσα μελέτη για την περιοχή μας.

Συγκεκριμένα στις 7/8/2013 κατατέθηκε η ΜΠΚΕ του αγωγού και τέθηκε σε διαβούλευση μέχρι τις 30 Οκτωβρίου. Εκεί είδαμε για πρώτη φορά την αλλαγή χάραξης του αγωγού και τη διέλευσή του μέσα από περιοχές των Τεναγών Φιλίππων, ενώ στην έκθεση οριοθέτησης περιεχομένου της ΜΠΚΕ που είχε κατατεθεί στις 3/12/2012 ο σχεδιασμός του αγωγού ακολουθούσε την πορεία του υπάρχοντος αγωγού της ΔΕΠΑ-ΔΕΣΦΑ (Αμισιανά, Κοκκινόχωμα κ.λ.π.).

Η αρχική χάραξη του αγωγού και ιδιαίτερα η όδευση, όπως παρουσιάζεται στην υποβληθείσα ΜΠΚΕ μέσα από τα Τενάγη Φιλίππων και η προτεινόμενη εγκατάσταση του σταθμού συμπίεσης Σερρών σε αγροτική πυκνοκατοικημένη περιοχή, προκάλεσε ιδιαίτερη ανησυχία και αναγκαστική παρέμβαση του επιστημονικού κόσμου. Οι Γεωτεχνικοί ως άμεσα εμπλεκόμενοι στην πρωτογενή παραγωγή μέσω του θεσμοθετημένου συμβουλίου της πολιτείας που είναι το ΓΕΩΤ.Ε.Ε. (και για την Ανατολική Μακεδονία το Παράρτημα μας) σας παραθέτουν τις απόψεις τους, εκφράζοντας παράλληλα τις ανησυχίες τους και τις έντονες ενστάσεις τους:

- 1. Η περαιτέρω μείωση της καλλιεργούμενης γης η οποία αφορά κυρίως γη υψηλής παραγωγικότητας.** Ο αγωγός, όπως φαίνεται και από την προτεινόμενη χάραξη στην Ανατολική Μακεδονία (Π.Ε. Σερρών, Δράμας, Καβάλας), ως επί το πλείστον διέρχεται από καλλιεργούμενες εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας. Ο πολυτεμαχισμός που ήδη υφίσταται η ελληνική γη καθώς και οι προσπάθειες άμβλυσης

του φαινομένου από την εφαρμοζόμενη αγροτική πολιτική στην περιοχή (αναδασμοί, προγράμματα εγκατάστασης στον αγροτικό χώρο, πρόωρης συνταξιοδότησης...) ακυρώνονται. Οι δυσμενείς συνέπειες στην πρωτογενή παραγωγή από τις περιοχές διέλευσης του αγωγού αφορούν:

- Απώλεια καλλιεργούμενης γης υψηλής παραγωγικότητας, δεδομένου ότι ολόκληρη νομοθεσία διαχείρισης της γης προσανατολίζεται στην προστασία και διατήρηση της γης υψηλής παραγωγικότητας.
- υποχρεωτική ακαλλιέργεια πάνω και πλησίον του αγωγού.
- περιορισμούς στις καλλιέργειες γύρω από τον αγωγό,
- μείωση αξίας της γης λόγω τεμαχισμού περιορισμών δόμησης (αγροτικών εγκαταστάσεων),
- χαμηλές αποζημιώσεις αξίας γης, αύξηση του κόστους παραγωγής πρωτογενών προϊόντων
- άσκοπες ή/και δυσχερείς μετακινήσεις στην αγροτική περιοχή, με ότι αυτό συνεπάγεται με περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιβαρύνσεις
- δυσκολία υπάρξεως στα Τενάγη,
- ακύρωση των εγγειοβελτιωτικών έργων της περιοχής.

Συγκεκριμένα, εκατέρωθεν του αγωγού (σε ζώνη 8+8 μέτρων) δεν θα μπορούν να καλλιεργηθούν βαθύρριζες πολυετείς καλλιέργειες (οπωρώνες, αμπέλια, ελιές, ακτινίδια, ροδιές κ.α.) αλλά και ετήσιες καλλιέργειες (μηδική), οι οποίες ευδοκιμούν και είναι ήδη εγκατεστημένες. Πολλές από αυτές έχουν ενταχθεί σε καλλιεργητικά σχέδια επιδοτούμενων προγραμμάτων και ανήκουν στις εναλλακτικές καλλιέργειες που προωθεί το ΥΠΑΑΤ. Η προκαλούμενη ζημιά δεν αντισταθμίζεται με την αποζημίωση (η οποία κατά το σύνηθες είναι επί της αντικειμενικής αξίας της γης). Η αξία καλλιεργήσιμης έκτασης είναι πολλαπλάσια, καθότι θα στερηθούν την παραγωγή και των εσόδων από αυτής για τα επόμενα 50 χρόνια. Επισημαίνουμε εδώ τις εγκαταστάσεις δυναμικών καλλιεργειών, οι οποίες ανήκουν σε ομάδες παραγωγών δια μέσου των οποίων εκπονούνται ή/και έχουν εκπονηθεί και υλοποιηθεί Επιχειρηματικά Σχέδια που έχουν επιδοτηθεί και ανήκουν στα οργανογράμματα σχεδιασμού της αγροτικής πολιτικής σε επίπεδο πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής (μεταποίηση από τις ομάδες παραγωγών). **Η παρούσα χάραξη δεν δίνει τη δυνατότητα ομαδοποίησης με τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις όπως αναφέρεται στην εισαγωγή της ΜΠΚΕ, αλλά αντίθετα τις καταργεί ή τις καθιστά δυσλειτουργικές ή στην καλύτερη των περιπτώσεων τις δυσχεραίνει.**

Συνεπώς η ζημιά που αναφέρουμε επεκτείνεται και ως ζημιά στην Εθνική μας Οικονομία, λόγω της πολύχρονης απώλειας παραγωγικής γης και της καταστροφής τυχόν επενδύσεων που έγιναν σε αυτήν (αποθήκες, πολυετείς φυτείες κ.λ.π.) μειώνοντας έτσι το πραγματικό όφελος του αγωγού για τη χώρα μας. Τέλος, θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπ' όψη οι κοινωνικές επιπτώσεις στην παρούσα χρονική συγκυρία με την οικονομική κρίση που βιώνει η χώρα. Στα πλαίσια αυτά η μείωση της καλλιεργούμενης έκτασης στερεί το αναφαίρετο δικαίωμα από τις επόμενες γενιές να ασχοληθούν με ένα από τα αρχαιότερα επαγγέλματα το οποίο ικανοποιεί τη βασική ανάγκη του ανθρώπου, την τροφή.

2. Η ιδιαιτερότητα της περιοχής των **Τεναγών Φιλίππων, δεν φαίνεται πουθενά στη ΜΠΚΕ να έχει ληφθεί υπ' όψη.** Σε αυτά ελλοχεύει **ο πραγματικός κίνδυνος της πρόσκλησης ατυχήματος μεγάλη κλίμακας** λόγω της οργανικής και ασταθούς δομής των εδαφών στην περιοχή, εδάφη τα οποία να σημειώσουμε ότι είναι ιδιαίτερος παραγωγικά. Τα εδάφη αυτά έχουν τα παρακάτω χαρακτηριστικά και συμβαίνουν σε αυτά τα εξής φαινόμενα :

- ***Το φαινόμενο της συνίζησης εδαφών.*** Από την αποξήρανση των τεναγών την δεκαετία του 1930 έως σήμερα και ιδιαίτερα μάλιστα τα τελευταία χρόνια, λόγω των ιδιαίτερων καιρικών συνθηκών, υπάρχει συνίζηση (φυσική οξειδωση), καθίζηση και συμπίεση του εδάφους, τεχνητή καύση από ορισμένους ασυνείδητους αγρότες ή φυσική από κεραυνούς και βαθύ σχίσσιμο των οργανικών εδαφών λόγω των μηχανικών ιδιοτήτων της τύρφης. Οι επιπτώσεις αυτών των διεργασιών είχαν ως αποτέλεσμα την πτώση του επιπέδου του εδάφους που σε μερικά σημεία φτάνει σχεδόν τα 9 μέτρα και με μέσο όρο τα 4 μέτρα. Αυτό άλλωστε διαπιστώνεται και πρακτικά από τις γέφυρες που έγιναν κατά τη διάνοιξη των τεναγών ή άλλα σταθερά σημεία. Συνεπώς, αν ο αγωγός θαφτεί στο βάθος σχεδιασμού, είναι σχεδόν βέβαιο ότι μετά από 5 έως 10 χρόνια ο αγωγός θα βγει στην επιφάνεια, χωρίζοντας όχι μόνο τον κάμπο αλλά και τα αγροτεμάχια με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις που αναφέραμε παραπάνω (κατακερματισμός αγροτεμαχίων κ.α.).
- Λόγω της υψηλής περιεκτικότητας σε οργανική ουσία των Τεναγών Φιλίππων, ***ο κίνδυνος μιας εκούσιας ή ακούσιας πυρκαγιάς*** οδηγεί στο κάψιμο της οργανικής ουσίας του εδάφους (το ίδιο το έδαφος δηλαδή) με κίνδυνο να πάρει φωτιά ο αγωγός προκαλώντας ολική καταστροφή, και δεδομένου ότι σε κάποιες περιπτώσεις ο αγωγός περνάει κοντά από κατοικημένες περιοχές μπορεί ένα τυχαίο συμβάν - όχι μικρής πιθανότητας - να συμβεί και να προκαλέσει ένα μη διαχειρίσιμο

πρόβλημα και μια μη προβλέψιμη καταστροφή μεγάλης έκτασης. Στην περίπτωση δε της πρόκλησης πυρκαγιάς εξαιτίας του αγωγού στα Τενάγη Φιλίππων και της καταστροφής από αυτήν της ακόμα ασυγκόμιστης παραγωγής τότε εγείρονται και ζητήματα αποζημιώσεων προς τους καλλιεργητές.

- Λόγω των μηχανικών ιδιοτήτων της τύρφης παρατηρείται έντονη παραμόρφωση και μετακίνηση του εδάφους από τη διέλευση βαριών μηχανημάτων. *Το φαινόμενο αυτό πάνω από σημεία που ενδεχομένως θα βρίσκεται ο αγωγός εγκυμονεί τον κίνδυνο θραύσης του αγωγού και της πρόκλησης ατυχήματος* με δεδομένο το γεγονός ότι κατά τις γεωργικές εργασίες συνήθως χρησιμοποιούνται παντός είδος βαρέα μηχανήματα (γεωργικοί ελκυστήρες, φορτηγά, θεριζοαλωνιστικές μηχανές κ.α.).
- *Υπάρδευση των Τεναγών Φιλίππων.* Στην περιοχή αυτή παρατηρείται το μοναδικό στον κόσμο φαινόμενο της υπάρδευσης, αυτός είναι και ο μοναδικός τρόπος άρδευσης των καλλιεργειών. Οποιαδήποτε επέμβαση στα Τενάγη θα καταστρέψει τη μηχανική δομή του εδάφους και θα οδηγήσει στην αδυναμία υπάρδευσης των χωραφιών. Υπάρχει άλλωστε ιστορικό προηγούμενο με την χαλικόστρωση των κύριων αγροτικών δρόμων.
- *Έντονα πλημμυρικά φαινόμενα.* Τα Τενάγη των Φιλίππων λόγω των παραπάνω διεργασιών (συνίζηση, καθίζηση κ.λ.π.) σε πολλά σημεία και μετά από έντονες βροχοπτώσεις (τα τελευταία χρόνια αυτό συμβαίνει σχεδόν κάθε χρόνο και προοδευτικά σε μεγαλύτερη έκταση) πλημμυρίζουν για αρκετούς μήνες. Αυτό το φαινόμενο θα δημιουργήσει πρόβλημα στις εργασίες επίβλεψης, συντήρησης και επισκευής του αγωγού διότι δεν θα υπάρχει πρόσβαση σε αυτόν.

3. **Ο αγωγός ΤΑΡ κατά τη διέλευσή του από την πεδιάδα Νέστου, την Πεδιάδα του Στρυμόνα αλλά και από τα Τενάγη Φιλίππων διέρχεται και τέμνει πληθώρα κεντρικών και δευτερευόντων αρδευτικών διωρύγων και δικτύων αλλά και αποστραγγιστικών τάφρων και στραγγιστικών δικτύων.** Η ύπαρξη και η εύρυθμη λειτουργία τους είναι απαραίτητη για την παραγωγική διαδικασία όλων αυτών των πεδινών καλλιεργούμενων εκτάσεων. Συνεπώς, με κανένα τρόπο δεν πρέπει να διαταραχθεί η λειτουργία τους τόσο κατά την κατασκευή του αγωγού όσο και κατά την μετέπειτα λειτουργία του. Τυχόν αποτυχία στη λειτουργία τους λόγω του αγωγού ΤΑΡ θα προκαλέσει εκατομμύρια ζημιές σε χιλιάδες παραγωγούς, οι οποίοι θα απαιτούν τις νόμιμες αποζημιώσεις από την εταιρεία, πέραν της κοινωνικής αναστάτωσης που θα

δημιουργηθεί στην περιοχή. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερως αυτά τα δίκτυα (αρδευτικά και στραγγιστικά), τα οποία λειτουργούν με κανονικά αλλά είναι κατά κανόνα απαρχαιωμένα με διαρροές. Τυχόν απρόσεκτες επεμβάσεις κατά την εγκατάσταση του αγωγού και την λειτουργία του μπορεί να προκαλέσουν ανεπανόρθωτες ζημιές σε αυτά και στη λειτουργία τους. Σε κάθε περίπτωση διέλευσης από εγγειοβελτιωτικά έργα, αυτή θα πρέπει να γίνεται κατόπιν ιδιαίτερης μελέτης και απεικόνισης της υφιστάμενης κατάστασης πριν προχωρήσουμε σε οποιαδήποτε ενέργεια, καθότι στις στραγγιστικές τάφρους γίνονται κατά καιρούς εργασίες εκβάθυνσης και καθαρισμού (ασταθής πυθμένας) και στις αρδευτικές διώρυγες υπάρχει η εποχιακή διέλευση νερού από αυτές όπου δεν εξασφαλίζεται η στεγανότητα δεδομένου και υπάρχουν πολλές διαρροές λόγω παλαιότητας.

4. **Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην αποφυγή δημιουργίας του Σταθμού Συμπύεσης** νοτίως και πλησίον της πόλης των Σερρών και ανάμεσα στα χωριά Κωσταντινάτο – Κρίνος – Νεοχώρι – Νέο Σκοπό και Βαλτοτόπι με επίπεδα θορύβου αυξημένα. Οι μελετητές ερμηνεύοντας αυθαίρετα (από έρευνα που κάναμε και σύμφωνα και με την άποψη της Δ/ντριας κας Ξένου και του Τμηματάρχη Θορύβου και Καραμέρου της Δ/νσης Ποιότητας Ατμοσφαιρικού Αέρα και Θορύβου του ΥΠΕΚΑ) συνομιλία τους με το ΥΠΕΚΑ ορίζουν ως βιομηχανική περιοχή την εν λόγω 100% γεωργική περιοχή και σε αποστάσεις από 1800 μ. και μετά οικιστική. Τα όρια θορύβου - τα οποία για να τηρηθούν έχουν παρερμηνευτεί οι χρήσεις γης της περιοχής - έχουν οριστεί με το ΠΔ 1180/1981. Επιβαρύνονται έτσι οι κάτοικοι της περιοχής με έναν 24ωρο μόνιμο θόρυβο πάνω από τα όρια, καταστρέφοντας την ποιότητα ζωής τους. Οι μετρήσεις δε της μελέτης αναφέρονται σε μία και μόνη νύχτα δίπλα σε δρόμους και όχι εντός της οικίας με ανοιχτά παράθυρα όπως ορίζει το Π.Δ..

Ακόμα αυξάνεται ο κίνδυνος για την υγεία των κατοίκων διότι σύμφωνα με τα λεγόμενα της μελέτης αυξάνουν τα επίπεδα NO_x από ελάχιστα (μετρημένα μάλιστα τον χειμώνα με τις κεντρικές θερμάνσεις εν λειτουργία) σε επίπεδα απαράδεκτα για την υγεία των ανθρώπων (αύξηση από 19,5% του ορίου υγείας στο 70%) π.χ. στο χωριό Κωσταντινάτο.

Για την οπτική όχληση και προσβολή τοπίου του ανοικτού κάμπου παραθέτουν λανθασμένη εικόνα με το σταθμό προς Βόρεια του Νέου Σκοπού, ενώ η προτεινόμενη θέση του σταθμού είναι Δυτικά.

Το κυριότερο όμως είναι ότι θέτουν σε κίνδυνο πιθανού ατυχήματος – έκρηξης τους κατοίκους της πυκνοκατοικημένης γύρω περιοχής (σε παρόμοια ατυχήματα η ακτίνα του ωστικού κύματος μπορεί να φτάσει και τα 3 με 3,5 χλμ, ανάλογα με την τοπογραφία της θέσης). Αν λάβουμε σοβαρά υπόψη τη συχνότητα των ατυχημάτων σε σταθμούς συμπίεσης, πχ. στις ΗΠΑ μόνο από το 2000 έως σήμερα έχουν καταγραφεί 22 σοβαρά ατυχήματα σε σταθμούς συμπίεσης φυσικού αερίου, ανάμεσα σε συνολικά 258 σοβαρά ατυχήματα αγωγών καυσίμων. Εναλλακτικά για την αποφυγή ατυχημάτων ο σταθμός συμπίεσης θα μπορούσε να εγκατασταθεί σε περιοχή του όρους Βερτίσκου που διέρχεται ο αγωγός και υπάρχουν υψίπεδα σε μεγάλες αποστάσεις από τους ελάχιστους μικρούς οικισμούς, αποκομμένα οπτικά και ακουστικά απ' αυτούς, όπου επικρατούν και άνεμοι ικανοί να διασπείρουν και να αραιώσουν την αέρια ρύπανση του Σταθμού Συμπίεσης.

5. **Θέμα υπάρχει και στη διάβαση του ποταμού Στρυμόνα** μια και ο ποταμός κυλάει σε τεχνητή κοίτη, με πάρα πολλές φερτές ύλες και προβλέπεται ότι στο μέλλον η εκβάθυνση του για την αύξηση της παροχτευτικότητας του ποταμού προς τη θάλασσα.
6. **Μεγάλος αριθμός αγροτεμαχίων εφάπτονται επί των εθνικών και επαρχιακών οδών και θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα σε εκτός σχεδίου δόμηση.** Η διέλευση του αγωγού μέσα από αυτά περιορίζει τη δυνατότητα για δόμησή τους και κατά συνέπεια μειώνεται η εμπορική τους αξία. Συνεπώς κατά την πληρωμή των αποζημιώσεων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και αυτή η παράμετρος.
7. **Η πεδιάδα της Νέας Καρβάλης** - παρά το μικρό της μέγεθος - τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει ιδιαίτερη αγροτική ανάπτυξη καθότι καλλιεργούνται σε αυτήν δυναμικές καλλιέργειες οπωροκηπευτικών. Η πεδιάδα αυτή όμως τα τελευταία χρόνια έχει πληγεί από τη βιομηχανική δραστηριότητα κι έχει καταταμηθεί από την Εγνατία οδό. Περαιτέρω κατάταμησή της και από τον αγωγό TAP θα μειώσει ακόμα περισσότερο την αγροτική δραστηριότητα σε αυτήν και τα εισοδήματα των κατοίκων της περιοχής.

Τονίζουμε για μια ακόμα φορά ότι δεν είμαστε αντίθετοι σε ένα έργο, το οποίο είναι πράγματι Εθνικής σημασίας. Θα πρέπει όμως να σχεδιαστεί έτσι ώστε κατά μήκος της χάραξης, να δίνει τη δυνατότητα σημείων σύνδεσης, όπως αναφέρει η ΜΠΚΕ, αλλά δεν είναι εμφανώς διακριτά αυτά τα σημεία από τη υποβληθείσα μελέτη. Για να αξιοποιηθεί λοιπόν αναπτυξιακά το έργο θα πρέπει να συντρέχουν και οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Το αέριο που θα διέρχεται από τον αγωγό να μην είναι τράνζιτ, αλλά να αξιοποιείται από την τοπική κοινωνία και οικονομία σε συμφέρουσες χαμηλές τιμές. Η αξιοποίηση αυτή μπορεί να γίνει με την κατασκευή οικιακού δικτύου κατανάλωσης αερίου στη Δράμα, Καβάλα και Σέρρες. Οικιακό δίκτυο που θα γίνει σύντομα σύμφωνα με τις τελευταίες δηλώσεις του προέδρου της ΔΕΠΑ, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στον Τύπο.
- Να γίνουν επενδύσεις στην περιοχή αξιοποίησης του αερίου. Τέτοιες επενδύσεις μπορεί να είναι η δημιουργία μιας θερμοηλεκτρικής μονάδας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ή θερμοκήπια συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας (λειτουργεί ήδη μια στο Μικροχώρι Δράμας). Ο σωστός σχεδιασμός θα πρέπει να αναφέρει πιθανές περιβαλλοντικά φιλικές επενδύσεις που θα προσφέρουν θέσεις εργασίας και εισόδημα στον τόπο μας.
- Να υπάρχουν αντισταθμιστικά οφέλη στην τοπική κοινωνία που θα ωφελήσουν άμεσα την τοπική οικονομία ώστε να γίνει εμφανής μια ιεράρχηση των έργων και των δράσεων στην ΜΠΚΕ. Η κατασκευή ενός αγροτικού δρόμου σε μια περιοχή με αγροτικό χαρακτήρα, τίθεται σε προτεραιότητα σε σχέση με την κατασκευή ενός πάρκου.
- Να μην καταστρέφεται αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας, διότι η απώλεια αυτής της γης σε βάθος χρόνου αντισταθμίζει σε μεγάλο βαθμό τα οφέλη του έργου του αγωγού και ζημιώνει οικονομικά και μόνιμα τις τοπικές αγροτικές οικονομίες.
- Να μην καταστρέφει ένας τέτοιος αγωγός το φυσικό και αγροτικό περιβάλλον καθώς και τους φυσικούς πόρους της περιοχής γενικότερα των οποίων η αξία είναι ανυπολόγιστη.
- Θεωρούμε επίσης σκόπιμο να επισημάνουμε ότι η αναφορά που γίνεται στα συμπεράσματα της ΜΠΚΕ, σελ. 9 από 14, κεφ. 10, «όταν η όδευση θα διασταυρωθεί με προστατευμένη περιοχή στα μέτρα αντιμετώπισης είναι η αποφυγή εκτέλεσης εργασιών σε ευαίσθητες περιόδους, καθώς και η μείωση της ζώνης εργασίας σε 28m καθώς και τα 18m σε υπόμετρο, καθώς επίσης και η εφαρμογή ενός Σχεδίου Δράσης για τη Βιοποικιλότητα». Δράσεις για τις οποίες, δεν γίνεται αναφορά για το εάν είναι σύννομες με αναφορά στη νομοθεσία. Επίσης γίνεται αναφορά σε ομάδα Υπευθύνων Οικολογικών Εργασιών, η οποία όμως που θα ανήκει; και από ποιους θα στελεχώνεται; (απαραίτητη είναι η συμμετοχή δημοσίων υπηρεσιών). Εδώ να λάβουμε υπ' όψη μας τη συρρίκνωση και τη δυσπραγία που

υφίσταται ο δημόσιος τομέας να επιβλέψει ή/ και να συνεπικουρήσει, ένα τέτοιο έργο.

- ο Επίσης στο Κεφ.0, σελ. 10 από 87, γίνεται αναφορά στη βελτίωση υφιστάμενων δρόμων πρόσβασης σε συνολικό μήκος 30 km, χωρίς όμως να γίνεται αναφορά στην πρόβλεψη αδειοδότησης αυτών των έργων. *[Συμβαίνει τακτικά να κατατίθεται η ΜΠΚΕ για ένα έργο να μην γίνεται καμία αναφορά σε δρόμο πρόσβασης (διάνοιξης-διαπλάτυνσης – πρόσβασης) να γίνεται το έργο και να μπαίνει πρόστιμο από το δασαρχείο για τα δένδρα που κόπηκαν ή να γίνεται πρωτόκολλο διοικητικής αποβολής για τη διαπλάτυνση που έγινε, με λίγα λόγια να απασχολούνται όλες αυτές οι υπηρεσίες χωρίς λόγο, λόγω κακού σχεδιασμού]*

Σε κάθε περίπτωση το Παράρτημα μας είναι γενικότερα αντίθετο με τη διέλευση του αγωγού από γη υψηλής παραγωγικότητας για τους λόγους που σας αναφέραμε παραπάνω. Εκ μέρους της εταιρείας πιστεύουμε ότι θα πρέπει να μελετηθεί και να σχεδιαστεί ο αγωγός λαμβάνοντας υπ' όψη δεδομένα Στρατηγικού Σχεδιασμού για την όδευση του αγωγού TAP, προσμετρώντας και ιεραρχώντας τα οφέλη που θα προκύψουν από τον αγωγό με τις ζημιές που αυτός θα προκαλέσει στην Εθνική Οικονομία και την τοπική κοινωνία γενικότερα λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη πάντοτε το κριτήριο της διατήρησης και της μέγιστης προστασίας της γης υψηλής παραγωγικότητας. Έτσι, η κατασκευάστρια εταιρεία θα αποδείξει ότι πραγματικά λαμβάνει υπ όψη τις ιδιαίτερες περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικολογικές αξιολογήσεις, παραβλέποντας το κόστος κατασκευής του αγωγού που όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι με την παρούσα όδευση είναι το μικρότερο δυνατό για αυτήν, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα και κινδύνους πρόκλησης μεγάλων ατυχημάτων, όπως αναλύσαμε παραπάνω.

Κλείνοντας τις απόψεις μας για το θέμα αυτό θα θέλαμε να προβούμε σε μια αντιπρόταση σχετικά με την χάραξη του αγωγού. Όμως μια αντιπρόταση για να χαίρει εκτίμησης και σεβασμού θα πρέπει πρώτα να μελετηθεί ενδελεχώς και σε όλες τις παραμέτρους της (γεωλογικές, τεχνικές, οικονομοτεχνικές κ.α.) από μια οργανωμένη μελετητική ομάδα με πληθώρα επιστημόνων, σαν αυτή που διαθέτει η κατασκευάστρια εταιρεία.

Το Παράρτημά μας αδυνατεί (χρονικά και τεχνικά) να τεκμηριώσει την αντιπρότασή του δεδομένο που εγκυμονεί την απαξίωση της. Παρ' όλα αυτά προτείνει εναλλακτική πρόταση όδευσης, την οποία καλό θα ήταν να διερευνήσει η κατασκευάστρια εταιρεία με τις υποδομές και το έμπυχο δυναμικό που αυτή διαθέτει και στην προσπάθεια διερεύνησης θα μας βρει αρωγούς με το επιστημονικό δυναμικό, που διαθέτουμε. Σε κάθε περίπτωση κύριο μέλημα όλων μας θα πρέπει να είναι, η διαφύλαξη γης υψηλής παραγωγικότητας και κάθε εναλλακτική χάραξη που θα εξετάσει η εταιρεία (κατόπιν άλλων εναλλακτικών προτάσεων, ή πρωτοβουλίας της εταιρείας) θεωρούμε ότι θα πρέπει υπηρετεί –ή / και να πληροί αυτό το κριτήριο

Συγκεκριμένα, ο αγωγός ΤΑΡ θα μπορούσε να διέλθει από τις ορεινές και ημιορεινές περιοχές της Ανατολικής Μακεδονίας και όπου είναι εφικτό ακόμα και από τις κορυφογραμμές των ορεινών αυτών περιοχών χωρίς να θίξει γαίες υψηλής παραγωγικότητας. Όπου αυτό δεν είναι εφικτό μπορεί να περάσει από χορτολιβαδικές εκτάσεις και πρόποδες ορεινών όγκων. Μια τέτοια χάραξη παρουσιάζει τα παρακάτω πλεονεκτήματα που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης.

- α) Ο αγωγός θα διέρχεται από δασικές εκτάσεις, συνεπώς επειδή γύρω από το αγωγό θα γίνεται συνεχώς η ανάλογη αποψίλωση θα μπορέσει ο αγωγός να αποτελέσει μια πολύ καλή αντιπυρική ζώνη, η οποία όταν θα διέρχεται μερικά μέτρα πιο κάτω από τις κορυφογραμμές, στην υπήνεμη πλευρά τους. Η θέση αυτή δίνει το πλεονέκτημα της ανάσχεσης της φωτιάς, ενώ στην άλλη περίπτωση, όταν περνάει από τους πρόποδες βουνών θα αποτελεί μια πολύ καλή αντιπυρική ζώνη που θα προστατεύει τους εκεί εγκατεστημένους οικισμούς.
- β) Νομικά κωλύματα δεν υπάρχουν καθώς τα δασαρχεία και οι άλλες εμπλεκόμενες υπηρεσίες δίνουν τέτοιες άδειες για την κατασκευή έργων εθνικής σημασίας, όπως ο αγωγός ΤΑΡ. Σε αυτή τη χάραξη θα γίνει και πρόβλεψη για τους δρόμους πρόσβασης. Πιθανόν να μπορέσουν να αξιοποιηθούν και οι ήδη υπάρχοντες δασικοί δρόμοι κι έτσι θα συντομευθούν οι διαδικασίες αδειοδότησης για τη βελτίωση των δρόμων πρόσβασης.
- γ) Για τη δασική έκταση που θα αποψιλωθεί κατά την κατασκευή, η κατασκευάστρια εταιρεία θα μπορούσε με δικά της έσοδα να αναδασώσει μια καμένη δασική έκταση ίσου εμβαδού στην περιοχή διατηρώντας έτσι το δασικό ισοζύγιο και επιδεικνύοντας έμπρακτα τους φιλοπεριβαλλοντικούς στόχους που αναφέρονται στην ΜΠΚΕ και το φιλοπεριβαλλοντικό προφίλ της εταιρείας.

- δ) Δεν θα διαταραχθεί καθόλου η μετακίνηση της άγριας πανίδας καθότι δεν περιφράσσεται ο αγωγός αλλά τουναντίον θα δημιουργήσει απαραίτητα λιβαδικά ενδισαιτήματα για τα άγρια ζώα.
- ε) Πιθανή αύξηση στο κόστος κατασκευής θα πρέπει να συνυπολογιστεί με την αποφυγή χορήγησης των αποζημιώσεων που θα δοθούν για τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις και τις εγκαταστάσεις (πολυετείς φυτείες, εγγειοβελτιωτικά έργα, αποθήκες κ.λ.π.) στην υπάρχουσα χάραξη, την απώλεια εσόδων από την καλλιέργεια αυτών των εκτάσεων στο διηνεκές για την εθνική οικονομία, τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων στα Τενάγη και αλλού. Τότε μόνο το κόστος αυτό δεν φαντάζει τόσο υψηλό και θα πρέπει να διερευνηθεί αναλυτικά. Πόσο μάλλον όταν δεν θα δοθεί αποζημίωση για τις δασικές εκτάσεις που θα διέλθει ο αγωγός αλλά θα γίνουν οι ανάλογες αναδασώσεις.
- στ) Θα δημιουργηθούν βοσκήσιμες εκτάσεις απαραίτητες στην ανερχόμενη εκτατική κτηνοτροφία και μελισσοκομία της περιοχής.
- ζ) Το ξυλώδες λήμμα που θα προέλθει από την αποψίλωση της περιοχής μπορεί να διατεθεί σε άπορους συμπολίτες μας για τις ατομικές ανάγκες θέρμανσης τους, ενισχύοντας έτσι το κοινωνικό προφίλ της εταιρείας.

Κλείνοντας τις απόψεις μας, για μια ακόμα φορά θα θέλαμε να τονίσουμε την ανάγκη διαφύλαξης της γης υψηλής παραγωγικότητας και την ανάγκη αλλαγής της χωροθέτησης του σταθμού συμπίεσης στις Σέρρες για την προστασία του τοπικού πληθυσμού κατά τη διέλευση του αγωγού TAP, διότι αυτά (αγροτική γη και αγρότες) αποτελούν μεγάλο κεφάλαιο για την ανάπτυξη της χώρας μας μέσα στη δεινή οικονομική κρίση που όλοι μας περνάμε. Άλλωστε στα πέντε χρόνια της οικονομικής ύφεσης που έχουμε διανύσει μόνο ο πρωτογενής τομέας (και ο άμεσα εξαρτώμενος από αυτόν δευτερογενής) της οικονομίας με αιχμή του δόρατος τον αγροτικό τομέα έχει να επιδείξει σημάδια αντοχής και αντίστασης στην κρίση σε σχέση τους άλλους 2 τομείς της οικονομίας που παρουσιάζουν μεγάλη υποχώρηση και ύφεση. Ο σωστός Στρατηγικός Σχεδιασμός αποτελεί αδήριτη υποχρέωση και ανάγκη όλων μας και ίσως να είναι το μοναδικό δεδομένο που θα οδηγήσει τη χώρα στην φάση ανάπτυξης, γι' αυτό και θα πρέπει να συνταχθούμε όλοι στοχεύοντας προς την καλύτερη χάραξη – όδευση του αγωγού.

Για όλους τους ανωτέρω λόγους και η ίδια η κατασκευάστρια εταιρεία θα πρέπει και από μόνη της να αναζητήσει εναλλακτικές διαδρομές όδευσης του αγωγού TAP, που δεν

θα θίγουν τη γη υψηλής παραγωγικότητας, διασφαλίζοντας τόσο το περιβάλλον όσο και τους φυσικούς πόρους της περιοχής μας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

- 1) Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής - Γραφείο Υπουργού
- 2) Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων – Γραφείο Υπουργού
- 3) Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου
- 4) Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης
- 5) Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, Περιφερειάρχη και Αντιπεριφερειάρχη
- 6) Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Περιφερειάρχη και Αντιπεριφερειάρχη
- 7) Π.Ε. Δράμας, Καβάλας, Σερρών
- 8) Δήμοι Ανατολικής Μακεδονίας
- 9) Γεωτεχνικές Υπηρεσίες Ανατολικής Μακεδονίας
- 10) Δ.Σ. ΓΕΩΤ.Ε.Ε.
- 11) Τ.Ε.Ε. Α.Μ.
- 12) Παραρτήματα ΓΕΩΤ.Ε.Ε.
- 13) Μέλη του Παραρτήματος
- 14) Μ.Μ.Ε. Δράμας, Καβάλας, Σερρών
- 15) Γεωτεχνικός Τύπος