

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ (Φεβρουάριος 2008)

Συγγραφέας: ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΡΕΜΛΗΣ

Η κατασκευή και λειτουργία υποδομών μεγάλης κλίμακας διέπεται από τα εξής κοινοτικά νομοθετήματα που συναπαρτίζουν το «Ευρωπαϊκό Σύστημα Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων»:

- εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (Οδηγία 2001/42/ΕΚ)
- εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (Οδηγία 85/337/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε)
- εφαρμογή στην Ευρωπαϊκή Ένωση της Σύμβασης της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε διασυνοριακό πλαίσιο (Espoo Convention 1991).

Ο αγωγός Burgas/Αλεξανδρούπολη, τόσο στο στάδιο κατασκευής όσο και λειτουργίας του, θα έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον, οι οποίες πρέπει να αξιολογηθούν, σύμφωνα με την αρχή της πρόληψης, πριν από τον σχεδιασμό, την κατασκευή και λειτουργία του έργου, κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο και με τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνολογιών και συστημάτων διαχείρισης έργων. Το έργο αυτό είναι διασυνοριακό, συνεπώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα γίνουν αισθητές και από τις δύο πλευρές των συνόρων. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η Βουλγαρία αποτελεί εφεξής κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζονται οι προαναφερόμενοι κανόνες δικαίου σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και οι ειδικότερες διατάξεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και ελεγχθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Πρέπει λοιπόν να εγκριθούν ένθεν κακείθεν αξιόπιστοι, αυστηροί,

περιβαλλοντικοί όροι, ώστε το έργο αυτό να γίνει φιλικό προς το περιβάλλον. Άλλωστε, η προστιθέμενη αξία του έργου από πλευράς γεωπολιτικής και, σε μικρότερο βαθμό, οικονομικής δεν αμφισβητείται. Αμφισβητείται όμως η περιβαλλοντική του διάσταση. Από το έτος 2000 έχει δοθεί προέγκριση χωροθέτησης του έργου, οι δε ΜΠΕ του έργου έχουν γίνει εν μέρει. Από ελληνικής πλευράς έχει γίνει μόνο η προέγκριση και η χωροθέτηση, ενώ επίκειται η ΜΠΕ. Από βουλγαρικής πλευράς έχει δοθεί μια πρώτη ΜΠΕ, η οποία όμως δεν είναι οριστική, ενώ δεν έχουν γίνει ακόμα οι σχετικές διαβουλεύσεις με την Ελλάδα.

Πρόκειται για αποσπασματικές προεκτιμήσεις των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, ενώ η φύση του ως διασυνοριακού επιβάλλει μια ολοκληρωμένη, ολιστική, αξιολόγηση των επιπτώσεων για όλο το εύρος του, πολύ περισσότερο που ο αγωγός θα διασχίσει ή θα επηρεάσει προστατευόμενες περιοχές του δικτύου ΦΥΣΗ 2000, οι επιπτώσεις στις οποίες θα πρέπει να αξιολογηθούν και υπό το πρίσμα των οδηγιών προστασίας της φύσης.

Σημειώτεον ότι, σύμφωνα πάντα με την κοινοτική νομοθεσία, το κοινό θα πρέπει να ενημερωθεί. Μάλιστα η διαβούλευση θα πρέπει να είναι διασυνοριακή. Η ελληνική πλευρά, πέρα από τη διαβούλευση στο έδαφός της, θα πρέπει να οργανώσει διαβούλευση και στη Βουλγαρία για τις επιπτώσεις του ελληνικού τμήματος του έργου στο βουλγαρικό έδαφος και οι Βούλγαροι θα πρέπει να κάνουν το αντίστροφο. Αυτή η διασυνοριακή διαβούλευση προβλέπεται από το άρθρο 7 της οδηγίας 85/337 και από τη Σύμβαση ESPO, η οποία εφαρμόζεται εν προκειμένω συμπληρωματικά αλλά και υπερισχύει ως *lex specialis* και ως κανόνας διεθνούς δικαίου προέλευσης.

Η τοπική κοινωνία δηλαδή μπορεί και πρέπει να συμμετάσχει στη διαβούλευση. Κι όταν αναφερόμαστε στην κοινωνία δεν εννοούμε μόνο τις μη κυβερνητικές περιβαλλοντικές οργανώσεις, αλλά και τους πολίτες της περιοχής, οι οποίοι θίγονται από ένα τέτοιο έργο, μια και το έργο αυτό θα έχει επιπτώσεις τόσο στην ποιότητα της ζωής τους όσο και στις προοπτικές τους για οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Για κάποιον, ο οποίος απασχολείται για παράδειγμα στην περιοχή, με τον τουρισμό, τις βιοκαλλιέργειες, τις ιχθυοκαλλιέργειες, το έργο αυτό θα έχει προφανώς επιπτώσεις στο επάγγελμά του. Τέλος, αν η περιβαλλοντική μελέτη αναδείξει πολλές αρνητικές επιπτώσεις ή έλλειψη βιώσιμων εναλλακτικών χαράξεων, τότε δεν πρέπει να αποκλεισθεί και το ενδεχόμενο της μηδενικής λύσης, δηλαδή η πιθανότητα να μη

γίνει το έργο.

Από το έργο αυτό βέβαια θα επωφεληθεί ολόκληρη η Ευρώπη, οι όροι λοιπόν με τους οποίους θα πραγματοποιηθεί θα πρέπει να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν, ότι δεν θα προκληθεί περιβαλλοντική ζημιά μη αναστρέψιμη. Η πιθανότητα αυτή υπάρχει δυστυχώς ακόμη και σήμερα με την κυκλοφορία των πετρελαιοφόρων πλοίων στην περιοχή, θα ενταθεί όμως λόγω της συμφόρησης πλοίων στα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και του Μπουργκάς.

Τέλος, ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί και στη λειτουργία του έργου, στις λιμενικές, δηλαδή, εγκαταστάσεις, στους σταθμούς φόρτωσης/εκφόρτωσης και αποθήκευσης. Έτσι, επιβάλλεται η θέσπιση ενιαίων συστημάτων περιβαλλοντικού ελέγχου και στις δύο χώρες καθώς και η ένταξη της κοινής εταιρίας που θα διαχειριστεί το έργο στο κοινοτικό σύστημα που προβλέπεται από τον κανονισμό EMAS. Οι σχετικές ρήτρες θα πρέπει οπωσδήποτε να προβλεφθούν και στο καταστατικό της εταιρίας αλλά και στις τυχόν συμβάσεις χρηματοδότησης του έργου.

Το κείμενο αποτελεί παρέμβαση στο Συνέδριο «Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις υποδομών μεγάλης κλίμακας» που διοργάνωσε ο Δήμος Αλεξανδρούπολης στις 5-7 Οκτωβρίου 2007.