

Нефтопровод Бургас – Александрополис и съпътстващи инсталации Гръцка част

Предварителна оценка за влияние върху околната среда



Юни 2010

Нетехническо резюме –
превод на български
език



2 НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ

2.1 Въведение

Trans-Balkan Pipeline B.V. (Транс-Болкан Пайплайн - ТБП) е международна компания с местни клонове регистрирани в България и в Гърция. ТБП възнамерява да изгради нов тръбопровод за суров нефт и свързаната с него инфраструктура (спирателни кранове, резервоарен парк, пристанищни съоръжения и съоръжения за товарно/разтоварни дейности на танкери) от Бургас, на брега на Черно море в България до Александруполис, на брега на Средиземно море в Гърция (проект за Нефтопровод Бургас-Александруполис - НБА). Целта на проекта НБА е пренасянето на суров нефт, произведен в Русия и Северно Каспийския регион, до дестинации в Европейския съюз, Северна Америка и други международни пазари. Този раздел представлява Нетехническо Резюме на Предварителната Оценка за Въздействието върху Околната Среда (ПОВОС) за гръцката част на проекта за НБА.

Въпреки, че гръцката законодателна рамка регламентира само оценката на въздействието върху околната среда (ОВОС), ТБП ще разгледа и социалните отражения на проекта за НБА, в съответствие с най-добрите международни практики (по-специално, стандартите на МФК¹, които допълват Екваторните Принципи ² и превантивната политика на Световната банка). Следователно, ТБП предприема изготвянето на по-широкообхватна оценка на въздействието върху околната и социалната среда (ОВОСС). Проектът попада (за целите на настоящия предварителен ОВОС) в проекти с категория А, съгласно Екваторните Принципи.

2.2 Описание на проекта

2.2.1 Елементи на проекта

Гръцката част от проекта НБА е изцяло разположена в Префектура Еврос и гръцките териториални води, в морето срещу гр. Александруполис (**Error! Reference source not found.**). Суровият

¹ МФК – Международна Финансова корпорация (IFC – International Financial Corporation)

² Проекти с потенциално значителни неблагоприятни социални или екологични въздействия, които са различни по тип, необратими или без прецедент.

нефт ще бъде транспортиран с танкери от нефтените пристанища в Черно море до гр. Бургас, България, а оттам, по тръбопроводна система до гр. Александруполис, Гърция. В Александруполис нефтът ще бъде натоварен на танкери, които ще го пренесат до крайната дестинация. Общата пропускателна способност на системата е проектирана да бъде 35 милиона тона на година (МТГ), с предвиждане да достигне евентуално до 50 МТГ. В Гърция ще бъдат инсталирани следните ключови компоненти:

- Тръбопровод с дължина 132.5 km пресичащ страната (ГЛАВЕН ТРЪБОПРОВОД), който започва от българо-гръцката граница близо до село Черномен (Орменио), регион Източна Македония – Тракия, преминава на юг и завършва при резервоарния парк в Александруполис. Тръбопроводът пресича територията на следните общини: Тригоно, Кипринос, Метаксадес, Орфеас, Суфли, Тихеро, Ферес, Траянуполис и Александруполис. По главния тръбопровод ще бъдат инсталирани спирателни кранове, които осигуряват изолирането на отделни секции от тръбопровода.
- Резервоарен парк (ТЕРМИНАЛ АЛЕКСАНДРУПОЛИС) за съхраняване на суров нефт, който ще бъде разположен в промишления район на Авас, община Александруполис. Той ще включва осем резервоара с височина 20 m с общ капацитет 1 200 000 m³, и ще заема площ от около 95 ha.
- От резервоарния парк, суровият нефт ще бъде насочван по ТОВАРНИ ТРЪБОПРОВОДИ, с дължина около 10 km на сушата и около 20 km в морето, в посока юг-югоизток навътре в залива на Александруполис.
- БРЕГОВИ СЪОРЪЖЕНИЯ НА АЛЕКСАНДРУПОЛИС, които се състоят от измерителни устройства и малко пристанище за обслужващите кораби. Те ще бъдат разположени в мястото на излизане на товарните тръбопроводи на брега, което се намира в промишлената зона на изток от Александруполис.
- Товарните тръбопроводи ще се свързват с МОРСКИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ НА АЛЕКСАНДРУПОЛИС, които включват две Единични Закотвени Платформи (ЕЗП) за товарене на суровия нефт на танкерите. ЕЗП ще бъдат разположени в морето, на около 11 km от брега на Александруполис.



Фигура 2-1 Местоположение на проекта НБА

2.2.2 Строителство на нефтопровода

Очаква се строителството на проекта да започне в началото на 2011 г и да продължи около 2 години.

Сухоземната част от тръбопровода ще бъде заровена в земята, с дебелина на земната покривка най-малко 1 m, като в случай на необходимост ще се използва и допълнителна защита. Тръбопроводът ще се изгражда с помощта на мобилна строителна площадка, с ширина на строителната ивица около 32 m; ширината може да бъде намалена до 20 m при пресичане на чувствителни територии. Строителството на проекта ще бъде изпълнено от квалифициран подизпълнител, като ще се осигури възможност за наемане на местна работна ръка и доставяне на местни стоки и услуги.

Ще бъде получено право на достъп до земята по трасето на тръбопровода, а земята върху която са фиксирани инсталации ще бъде придобита. Предвиждат се компенсации, които ще покриват загуба на реколта и дълготрайни/постоянни загуби, в съответствие с гръцкото законодателство.

Линиите на морския товарен тръбопровод ще бъдат заровени или чрез естествено потъване на дъното (там, където има много мека почва), или чрез поставяне в траншея (например в близост до брега). Методът ще бъде определен допълнително след анализ на резултатите от морското проучване.

2.2.3 След строителството

След строителството, по трасето ще се осигури постоянна ивица за достъп с цел поддръжка, с ширина от около 10 m. Земята ще бъде рекултивирана, което включва и възстановяване на растителната покривка. Ще бъдат възстановени отводнителните системи, ще се приложат мерки за защита от ерозия. Земеделските дейности, например оран и паша, могат да продължат в 10-метровата ивица за достъп след приключване на строителството, но в тази ивица ще бъде забранено засаждането на дървета. Тръбопроводът ще бъде маркиран, така че да може да се инспектира както от земята, така и от въздуха. Въвеждането в експлоатация на Проекта ще започне през 2013 г.

Съоръженията на терминала и на тръбопровода ще бъдат оборудвани със Системи за Безопасност, които задействат процедури за контрол на аварийни ситуации. Системата ще бъде под непрекъснато наблюдение и поддръжка, за да се минимизира риска за хората и околната среда по време на експлоатацията □.

Очаква се разкриването на около 143 работни места, свързани с гръцката част на проекта НБА в периода на експлоатация.

2.3 Алтернативи

На стратегическо ниво, проектът НБА предоставя допълнителен транспортен коридор за суровия нефт от Черноморския и Каспийския регион към Средиземно море и Западна Европа, без необходимостта да се пресичат Босфора и Дарданелите.

Проектът НБА е признат и като важен за енергийната политика на Гърция, и като такъв има подкрепата на гръцкото Министерство на Развитието и на Правителството на Република Гърция. Проектът се базира на тристранното правителствено споразумение между Русия, България и Гърция, подписано през март 2007 г., и ратифицирано от парламентите на страните-домакини.

За всички компоненти на проекта са проучени местни алтернативи, които са обобщени по-долу.

- Трасе на тръбопровода на сушата:
 - Проучена е западна алтернатива на тръбопровода, която има общ участък с предлаганото трасе, между пресичането на границата близо до Орменио и пресичането на река Еритропотамос. Това трасе е оценено като неподходящо в сравнение с предпочетеното поради трудния терен, който се пресича и поради потенциално по-значимите въздействия върху околната среда, свързани с разчистване на земята и взривявания в сравнение с предпочетеното.
 - Разгледано е и локално изместване на трасето (с името Е6) в района на горския национален парк Дадия, с цел да се намалят до минимум неблагоприятните въздействия. Това преместване на трасето, макар и да избягва пресичането на гората Дадия, преминава в близост до р.Марица (на гръцки Еврос). Този вариант на трасето също е определен като неподходящ, защото при евентуален разлив на нефт, макар че такова събитие е малко вероятно, голямата близост до реката би попречила на ефективното действие на процедурите за аварийни ситуации.
- Обсъдени са 6 местоположения на резервоарния парк (РП), три на изток от Александруполис (РП 1 до 3) и три на запад (РП 4 до 6).
 - Западни местоположения на РП (РП 4-6): разположени са в хълмисти райони, изискващи умерени до значителни обеми изкопни дейности за строителството, очакват се значителни неблагоприятни въздействия върху геоморфологията и местния ландшафт в сравнение с източните площадки.
 - Източни местоположения на РП (РП 1-3): разположени са в Орнитологично Важно Място (ОВМ) и в близост до Специална Защитена Зона (СЗЗ); площадките попадат основно в земеделска земя, която не притежава никаква особена екологична стойност. РП 2 е означен частично и като индустриална зона (която също попада в ОВМ). Ето защо е предпочетена площадка РП 1; тя е разположена най-далеч от с. Авас, като по този начин се минимизира риска от потенциални социални въздействия по време на експлоатация.
- Обсъдени са 4 алтернативи (LF) за навлизане на товарните линии от сушата в морето, три на запад (LF-W 1-3) от Александруполис, и една на изток (LF-E 1). Избрана е източната алтернатива поради нейното разположение в индустриална зона (Апалос), липсата на екологично чувствителни места, равния терен и по-краткото разстояние до морските съоръжения (ЕЗП). За сравнение,

западните площадки са с по-висока екологична, разположени са в райони по-силно развит туризъм и по-труден терен, който би изисквал значителни изкопни работи по време на строителството.

- Проучени са три алтернативни местоположения за инсталиране на морските съоръжения (ЕЗП) в залива на Александруполис.
 - Западно местоположение X: Разположено е на югозапад от Военната зона, с дълбочина от около 55-60m, в близост до плажовете за туристи, на запад от гр. Александруполис.
 - Източно местоположение Z: Разположено е на юг от гр. Александруполис, с дълбочина от около 35 m, в близост до делтата на р. Марица.
 - Алтернатива „Ипсилон” YY1A и YY1B / YY1C и YY1D: Разположена е на югозапад от гр. Александруполис, с дълбочина 35 m. ЕЗП при „Ипсилон”-ите се намират на достатъчно разстояние от делтата на р. Марица, за да позволят управляема реакция в случай на разлив на нефт. По отношение на намаляване на екологичния риск за плажовете на запад от гр. Александруполис, местоположенията на ЕЗП YY1A/YY1B осигуряват повече време за реакция при разлив, в сравнение с местоположенията на ЕЗП YY1C/YY1D. В заключение, местоположенията на ЕЗП YY1A/YY1B са предпочетени, с което се осигурява възможност за подготвена реакция в случай на нефтен разлив и по-добра защита на делтата на р Марица и на плажовете.

2.4 Преглед на основните компоненти на околната среда

Префектурата Еврос се характеризира с обширни насаждения в северните низини, гори на юг от Дидимотико и Метаксадес, и отново със земеделски облик по крайбрежието около гр. Александруполис. Предлаганото трасе на тръбопровода пресича 6 защитени територии, както следва:

- Национален парк „Дадия – Лефкими – Суфли” (горски национален парк „Дадия”) (km 60.1 – 76.5);
- Резерват “Пилея” (km 104-109);
- С33 GR1110002 “гора Дадия” (km 56-64 и km 86-88);
- С33 GR 1110008 “Крайречни гори на реките Северна Марица и Арда” (km 106-121);

- СЗЗ GR 1110008 “Крайречни гори на реките Северна Марица и Арда” (Марица km 0-2.5 и Арда km 17-17.5); и
- пТЗО GR1110005 “Планина Еврос” (km 56-70 и km 86-89).

Трасето на тръбопровода пресича трите главни реки (Марица, Арда и Еритропотамос). Налице са значителни ресурси от подземни води, използвани за напояване и за питейни нужди, като данните сочат, че качеството им е много добро. Нивото на подземните води по трасето се силно варира. Информация под формата на анекдот, предоставена на колектива в процеса на консултации, посочва дълбочина на подземните води от над 50 m на север от Префектурата и до 5 – 10 m в района, предложен за резервоарен парк. Подробна информация за нивото на подземните води по предпочитаното трасе ще бъде представена в доклада за ОВОСС.

Заливът на Александруполис е относително плитък, с дълбочина под 35 m. Морската среда на залива се влияе от вълновата активност на Егейско море и близостта на река Марица (и еутрофикацията, която се наблюдава в близост до устието на реката). И двата фактора се смятат за важни и обясняват модела на бентосните местообитания и трофичния статус на планктонните съобщества. Големият обем полеви проучвания, проведени от водолази през април 2009 г. откри, че източната част на изследвания морски район е плитка и има голяма пясъчна зона между бреговата линия и дълбочината от 5 m, която съответства на пясъци, движещи се под влияние на вълните. Тази зона няма растителност, но гъстота на бивалвии (черупчести мекотели) и гастроподи (коремоноги) е голяма. В западната част на проучваната област има повече растителност и скални субстрати, които поддържат макро алгите. В залива на Александруполис присъстват морски бозайници, включително делфини и тюлени.

Районът на проекта се счита за зона с нисък сеизмичен риск, въпреки това в нея има активни разломи. Този аспект ще бъде проучен по-подробно, като информацията ще се включи в пълния доклад за ОВОСС.

В Префектура Еврос са съсредоточени 1.3% от общото население на Гърция. Гъстотата на населението е приблизително 34 жители на квадратен километър. Голям процент от населението (средно 25%) е заето със земеделие, животновъдство или в горското стопанство. Тяхното разпределение варира за различните общини.

По протежение на сухоземния тръбопровод има много места с археологическо значение, някои от които вече са изследвани от 19^{-тият} Комитет за Класически Паметници, други още не са, но са обявени за

археологически обекти. Обектите се характеризират както с различен размер така и по значение. Всички тези обекти са под защита на съответното законодателство за археологическите паметници.

2.5 Оценка и смекчаване на потенциалните въздействия

2.5.1 Въведение

Потенциалните въздействия от строителството и експлоатацията на проекта НБА са оценени на един предварителен етап, чрез консултации с компетентните органи и в съответствие със законодателството за ОВОСС и съответните ръководства. Основните екологични и социални проблеми, идентифицирани при определяне обхвата на проучването (включващо и техническия обхват на ОВОСС) са обобщени като:

- Растителен и животински свят на сушата, по крайбрежието и в морето;
- Повърхностни води;
- Морски води;
- Почва и подпочвен слой;
- Въздух;
- Шум;
- Земеползване;
- Съществуваща инфраструктура;
- Културно наследство и
- Социална среда.

Следва кратък преглед на резултатите от предварителния ОВОСС.

2.5.2 Растителен и животински свят на сушата

По време на строителството основни потенциални въздействия върху растителния и животински свят могат да възникнат при:

- Разчистване на растителността в зоната на строителство;
- Смъртност на местни популации с ограничена способност за разпространение и
- Непряко смущаване вследствие на шума и човешкото присъствие.

Стандартните мерки за смекчаване на въздействията по време на строителството, като намаляване на площта на строителните дейности при преминаване на чувствителни райони и рекултивация ще помогнат за намаляване на потенциалните отрицателни въздействия. Особено чувствителните аспекти, например смущаване на ендемични видове и сеч (за просека) в горските райони по протежение на предложеното трасе на тръбопровода, ще бъдат подробно разгледани в пълния доклад за ОВОСС като, ако е подходящо, ще се разгледат и допълнителни смекчаващи мерки.

Ключовите потенциални въздействия върху флората и фауната на сушата в периода на експлоатация са свързани с вероятността от нефтен разлив. Тези рискове и мерките за тяхното смекчаване ще се разгледат допълнително в ОВОСС след завършване на Доклада за количествената оценка на риска.

2.5.3 Крайбрежна и морска флора и фауна

Предварителните проучвания по трасето на товарните тръбопроводи показват, че в района на проекта няма значими или чувствителни видове на флората и фауната. По-значителните потенциални въздействия върху растителния и животински свят в морето се очаква при евентуални нефтени разливи или други аварии с плавателни съдове, работещи по строителството на морската част на товарните линии, които могат да причинят замърсяване. ТБП ще изготви План за действие при аварийни ситуации, за да гарантира, че при такива инциденти, макар и редки, ще се вземат навременни и ефикасни мерки.

По време на експлоатация, значителна заплаха за биоразнообразието в залива на Александруполис представляват инвазивните видове, пренесени с баластните води на влизащите в залива танкери. ТБП разглежда различни начини на действие, които гарантират минимизиране на потенциалните отрицателни въздействия. Възможно е това е да се постигне посредством с редица мерки, включващи:

- Цялостно подробно проучване на съществуващото състояние в залива на Александруполис по отношение на местните видове и свързаните с тях заплахи; и
- Разработване на строги Пристанищни правилници с ударение върху наблюдението и контрола на влизащите кораби и спазването на разпоредбите на ММО³ за управление на баластни води.

³ ММО – Международна морска организация (IMO - International Maritime Organization)

Други потенциални въздействия, включват потенциална ерозия на брега при излизане на тръборовода на сушата и предоставяне на вторични местообитания върху морските съоръжения. Всички тези въпроси ще бъдат изследвани по-подробно в процеса на ОВОСС.

2.5.4 Повърхностни води

По време на строителството повърхностните водни течения ще бъдат пресичани от тръбопровода в общия случай по открит метод. Основните потенциални въздействия в резултат на изкопаването на траншеята могат да включват:

- Седиментация във водно течение и
- Замърсяване на водното течение от строителните дейности.

Добрата организация на строителната площадка по отношение на съоръжения, течните и твърди отпадъци ще минимизира евентуалните отрицателни въздействия. При особено чувствителните пресичания като тези на реките Марица, Арда и Еритропотамос, ще се приложат безизкопни методи на пресичане, които ще намалят до минимум въздействията върху околната среда.

Потенциалните въздействия върху повърхностните води по време на експлоатация се ограничават до:

- Въздействия върху бъдещите напоителни работи поради ограничения в границите на 10-метровата постоянна ивица;
- Рестрикции върху строителството на дренажни мрежи в границите на 10-метровата постоянна ивица и
- Замърсяване на повърхностните води с отпадъци, изхвърлени от резервоарния парк.

Планирането на дейностите при аварии и преработката на отпадъците ще осигурят минимално въздействие при заустване на отпадъчни води.

2.5.5 Морски води

Не се очакват значителни въздействия върху качеството на морската вода при строителните дейности. Тези дейности са свързани основно с наличието и работата на шлеп за полагане на тръбите в залива на Александруполис, както и с изкопаването на евентуална траншея за полагане на тръбопровода.

Потенциалните въздействия по време на експлоатация са свързани предимно с риск от разлив на нефт. Въвеждането на вътрешни

правилници за влизащите в залива танкери и планирането на действията по време на аварии ще осигурят минимизирането на потенциалните отрицателни въздействия.

2.5.6 Почва и подпочвен слой

Въздействието на проекта върху почвата и подпочвения слой по време на строителството на сухоземната част от тръбопровода е свързано основно с присъствието и придвижването на тежки строителни машини в строителната ивица, нейното разчистване и изкопаването на траншеята. Доброто управление на площадката по отношение на транспортните средства, съхраняването на хумусния слой и възстановяването след строителството ще сведе до минимум потенциалните отрицателни въздействия.

По време на нормалната експлоатация не се очакват въздействия върху почвата. Всички потенциални въздействия, свързани с разлив на нефт в случай на авария, ще бъдат минимизирани с въвеждането на План за действия при аварийни ситуации, насочен към ограничаване на различните видове разливи и прилагане на мерки за възстановяване на почвата.

2.5.7 Въздух

По време на строителството на проекта, въздействията върху качеството на атмосферния въздух ще възникват вследствие на:

- Прах от превозните средства и машините, използвани за земно-изкопните дейности;
- Прах от превозните средства, влизащи и излизащи от строителната ивица през локалната пътна мрежа и
- Емисии на замърсители (NO_x , CO , SO_2) от строителните машини и транспортното оборудване.

Потенциалните въздействия, свързани с прахта, ще се контролират с прилагането на добри работни практики на строителните площадки (т.е. използване на покрити камиони за превоз на почви и материали, омокряне на пътищата и строителните площадки и др.).

Емисиите на замърсители от превозните средства и машините ще са ограничени и краткотрайни; независимо от това ще се предприемат допълнителни мерки, като например използване на съвременни автомобили и машини, които съответстват на стандартите на ЕС, както и тяхната подходяща поддръжка.

Очаква се, по време на експлоатацията на проекта, малки количества Летлив Органичен Въглерод (Volatile Organic Carbon - VOC⁴) да бъдат изпускани от резервоарите за суров нефт. Покривите на резервоарите ще бъдат оборудвани със специални уплътняващи устройства, за да предотвратят емисиите на нефтени изпарения в атмосферата. Компанията ТБП ще се съобрази с разпоредбите на Директивата КПКЗ, като ще се стреми към минимум 97% намаление на емисиите в атмосферата, в сравнение с тези от резервоарите с фиксирани покриви. На етапа на ОВОСС ще се разработи специален модел на дисперсия на емисиите за да се разбере въздействието на тези емисии върху околните райони.

2.5.8 Шум

Шумът по време на строителството е свързан главно с работата на превозните средства и съоръженията. Дейностите с високи нива на шум са временни и са малко на брой. Към тях спадат изграждането на основите в резервоарния парк, безизкопните дейности и взривните работи в някои участъци. Местоположението и необходимостта от тези дейности ще се оценят и потвърдят в пълния доклад за ОВОСС.

По време на експлоатацията на проекта, не се очаква генериране на емисии на шум от тръбопровода или други съоръжения.

2.5.9 Земеползване

Освен района на резервоарния парк, земята за който ще бъде отчуждена, няма да има смяна на земеползването в резултат от строителните дейности.

След приключване на строителството, строителната ивица ще се рекултивира, като предишния начин на земеползване ще бъде възстановен. Не се предвижда смяна на собствеността по трасето на тръбопровода, като ще има съвсем малки ограничения в земеползването в зоната за достъп (по 5 m от всяка страна на тръбопровода, общо 10 m), които ще бъдат наложени по време на експлоатацията.

Не се очакват изменения в начина на земеползване по време на експлоатацията.

⁴ Аббревиатурата на VOC е Volatile Organic Compounds, което се превежда на български език като Летливи Органични Съединения. В скобите е даден оригиналният текст на английски

2.5.10 Съществуваща инфраструктура

По време на строителството ще се пресекат няколко различни подземни инфраструктури. В момента се извършват консултации с няколко компании, извършващи комунални услуги, за да се стигне до общо съгласие за най-подходящите методи за пресичане.

Не се очаква, експлоатацията на нефтопровода да доведе до значителни отрицателни въздействия върху съществуващата инфраструктура.

2.5.11 Културно наследство

Възможни са потенциални отрицателни въздействия върху известни и неизвестни археологически находки по трасето на нефтопровода вследствие на изкопните работи в периода на строителството.

Предприетите до момента консултации показват, че предлаганите инсталации на нефтопроводната система не попадат в райони с известно историческо или културно значение, ето защо се очаква ограничено въздействие на проекта върху културната среда. Независимо от това, консултациите с Ефората⁵ за Антична култура ще продължат по време на ОВОСС като по този начин ще се получи ценна интерпретация на културната и археологическата среда в района на проекта и ще се добави нова непубликувана информация.

Не се очакват въздействия върху културното наследство по време на експлоатацията на проекта.

2.5.12 Социална среда

Не се предвижда принудително преселване, освен за района на Ликофи. Тук физическите и техническите ограничения за трасето на тръбопровода позволяват неговото преминаване единствено между селото и националния път. В зависимост от окончателния проект на трасето, може да се наложи преселване на едно или две селища, разположени в близост до пътя. В такъв случай, компанията ТБП, ще предложи компенсация според законодателството на Република Гърция.

Очакват се временни икономически въздействия по време на строителството, поради загуба на реколта, увреждане на земеделската инфраструктура и ограничаване на достъпа до земята. Тези въздействия ще се минимизират предвид решението на ТБП да

⁵⁵ отдел

предложи компенсации и възстановяване на увредената инфраструктура.

Положителни и отрицателни въздействия могат да се очакват като резултат от генерирането на работни места за хората, живеещи в района на проекта, използването на местните услуги, използването и обновяването на локалната пътна мрежа, повишения трафик, повишения шум, генериране на прах и присъствието на външни работници.

Потенциални въздействия по време на експлоатацията на проекта могат да възникнат и в съседните населени места вследствие на миризмата от резервоарния парк. Предварителните проучвания сочат, че миризмата ще се усеща само няколко дни в годината; повече подробности ще бъдат представени в доклада за ОВОСС.

Очаква се акостирането на големи танкери на ЕЗП, както и закотвянето на чакащи плавателни съдове да поставят известни ограничения за риболова и корабоплаването. Това може да доведе до икономически въздействия за местните рибари, зоните с рестрикции обаче са малки и следователно не се очаква потенциалните въздействия да бъдат значителни.

Проектът ще се съобрази с множество нормативни актове, свързани с безопасността на етап на проектиране, строителство и експлоатация. Ще бъдат възприети международно признати принципи и стандарти при проектиране, изграждане и експлоатация на проекта. Ще се изготви оценка на основните рискове, свързани с проекта, заедно с количествена оценка на риска на базата на концептуалния инженерен проект. Този анализ ще обхваща основните рискове.

2.6 Кумулативни, комбинирани и вторични въздействия

Кумулативни са тези въздействия, при които проектът се изпълнява заедно с други инвестиционни предложения, и те оказват кумулативно въздействие върху едни и същи рецептори и източници. Комбинирани са тези въздействия, които възникват от комбинацията между различни въздействия върху конкретен източник или рецептор, например когато шум, прах и интензивност на трафика въздействат върху една и съща група жители. Вторични са въздействията, които възникват в резултат от първичните, например някои въздействия върху екосистемите могат да бъдат причинени от промени в качеството на въздуха в резултат на емисии от нефтопроводната система.

Към днешна дата екипът по проекта вече е идентифицирал други инфраструктурни проекти, както и сериозен пътен проект, чието

строителство вероятно ще се извърши паралелно с това на тръбопровода. Други проекти са реконструкцията на национален път (разклонение на Егнатия) и изкопаване на траншея във връзка с пристанище Александруполис.

Комбинираните въздействия и тези, които си взаимодействат с елементите на различните проекти ще бъдат взети под внимание при определяне техническия обхват на пълната оценка на въздействие върху околната и социалната среда и ще бъдат докладвани, ако е необходимо в съответните точки.

2.7 План за управление на околната и социалната среда (ПУОСС) и Мониторинг

За проекта ще бъде изготвен План за управление на околната и социалната среда и Мониторинг (ПУОСС). Цел на плана е да:

- предостави механизъм, който да гарантира изпълнението на мерките за смекчаване на потенциалните отрицателни въздействия върху околната среда;
- гарантира, че добрите строителни практики ще се използват по време на целия период на строителство на тръбопровода;
- предостави рамка за смекчаване на въздействията, които не могат да бъдат предвидени или идентифицирани преди започване на строителството;
- предостави уверение на трети страни, че изискванията им по отношение спазването на екологичните предписания ще бъдат спазени;
- предостави рамка за провеждане на одити и инспекция за съответствие, за да увери ТБП, че целите на компанията по отношение спазване на екологичните предписания ще бъдат следвани.

ПУОСС представлява документ, който ще се развива непрекъснато целия живот на проекта. Той ще бъде разработен на базата на по-нататъшните консултации и проучвания на трасето, както и на подробните доклади за проектиране и методи на работа.

2.8 Консултации

ТБП е разработила План за обществени консултации и оповестяване (ПОКО) на проекта, който идентифицира заинтересованите страни,

изработва програма за оповестяване на информация за проекта и описва методите за провеждане на консултациите. ПОКО е изработен съгласно нормативните изисквания за ОВОС в Гърция (на базата на Рамкова Директива на ЕС 2003/35ЕС). Компанията ТБП доброволно е добавила няколко допълващи елементи по оповестяването на информацията и ангажирането на заинтересованите страни в съответствие с международната практика (обикновено в съответствие със Стандартите на Международната Финансова Корпорация (МФК) за устойчивост на социалната и околната среда (април 2006).

Това е един „жив” документ, който се развива във времето. Той е публично достъпен на уебсайта на ТБП (www.tbpipeline.com), като съдържанието на документа е представено по време на различните фази на консултациите по проекта, както следва:

- **Етап 1: Избор на трасе и площадки** – На този етап са проведени консултации със държавните организации и НПО (януари и март 2009 г.).
- **Етап 2: Определяне на обхвата на ОВОСС (Предварителен ОВОС)** – На този етап (април 2009 г.) са проведени консултации с националните и регионалните власти, местната администрация и представители на обществеността. Резултатът беше важен за финализиране на предварителния.
- **Етап 3: Събиране на информация за съществуващото състояние за ОВОСС** – този етап на консултации е насочен към събиране на съществуващата информация за района на проекта от местните общности, местни фирми и оператори и НПО, в зависимост от конкретните обстоятелства. Предвидено е този етап да се проведе от май до септември 2009.
- **Етап 4: Разработване на ПУООС и финализиране на доклада за ОВОСС** – на този етап се проучват въздействията и мерките за смекчаване на въздействията, предвидени в проекта. Предвидено е този етап да се проведе в периода ноември 2009 г. – януари 2010 г.
- **Етап 5: Продължаващ ангажимент** – този етап ще бъде продължен от партньорите, участващи в проекта и по-нататък по време на строителството, експлоатацията и извеждането от експлоатация на проекта.