



zelena istra

Gajeva 3, 52100 Pula
www.zelena-istra.hr
tel./faks 052 / 506 056

RH - Ministarstvo zaštite okoliša,
prostornog uređenja i graditeljstva

U Puli, 15. srpnja 2008.

Predmet: **Mišljenje i primjedbe na Studiju izbora lokacije terminala za ukapljeni prirodni plin**

Polazište

Premda načelno organizacije za zaštitu okoliša nemaju ništa protiv prirodnog plina i njegovog korištenja u energetske svrhe (centrala na plin u odnosu na centralu na ugljen proizvodi upola manje emisija u zrak), ne bi se smjelo instrumentalizirati Kyoto protokol: **premda je istina da se korištenjem plina smanjuju emisije u zrak, komercijalne aktivnosti, poput planiranog terminala za ukapljeni plin, imaju za cilj povećanje, a ne smanjenje potrošnje energije.** Radi se o biznisu prodaje plina s ciljem maksimaliziranja profita (predloženim terminalom planira se uvoz 4 puta više plina no što je Hrvatskoj potrebno). Budući da se projekt planira u Hrvatskoj, a kupce će investitor najvećim dijelom potražiti u drugim europskim državama, **moramo osigurati pravednu kompenzaciju** za sve okolišne štete i rizike koje sa sobom nosi jedan zahvat u okolišu sa tako značajnim negativnim posljedicama.

Okolišna kompenzacija

Tijekom 2008. planira se dovršenje terminala za UPP u talijankom dijelu sjevernog Jadrana, Radi se o off-shore terminalu kompanije Terminal GNL Adriatico udaljenom 15 km od obale, u blizini Parka delte rijeke Po. Područje spada u administrativnu jedinicu "Provincia di Rovigo". Provincija Rovigo dobila je za izgradnju i rad off-shore terminala kompenzaciju u iznosu od 12 milijuna eura - informacija je preuzeta iz talijanskih medija (kapacitet terminala je manji od onog planiranog u Hrvatskoj i iznosi 8 milijardi m³ plina godišnje). **Zašto do sada nije bilo govora o pripadajućoj kompenzaciji i vrsti šteta koje je potrebno kompenzirati?** Lokalnoj zajednici, koja će direktno trpjeti sve negativne posljedice, treba maksimalizirati pozitivne učinke. Stoga **u definiranju kompenzacijskih mjera trebaju sudjelovati i jedinice lokalne uprave i samouprave i okolišne udruge i predstavnici gospodarstvenika koji djeluju na području utjecaja.** Na koji će se način to sudjelovanje osigurati?

Obavezni dio kompenzacijskog procesa je i odustajanje od nove termocentrale na ugljen u neposrednoj blizini u Plominu (Plomin 3) i njena zamjena termocentralom na plin. Uloga strateške procjene je upravo u sprječavanju negativnih kumulativnih učinaka na nekom području. No, ti se kumulativni učinci nigdje u Studiji se ne spominju.

U proces pregovora o kompenzaciji treba uključiti i:

- kompenzaciju za eventualno smanjivanje ribolovnog područja (provesti potrebna ispitivanja);
- kompenzaciju zbog utjecaja na morske ekosustave (naročito u dijelu koji se odnosi na gospodarski važne vrste riba) i to:
 - a) zbog utjecaja klorovih spojeva na morski okoliš - sredstava koja se koriste za sterilizaciju morske vode radi onemogućavanja rasta obraštajnih organizama u sustavu, ukoliko ne postoji tretman tih voda prije ponovnog ispuštanja u more. Studija utjecaja na okoliš off-shore terminala u Tršćanskom zaljevu iznijela je podatak da se radi o 788 tona godišnje tih sredstava ispuštenih u more, a kapacitet tog terminala je manji od onog planiranog u nas;
 - b) zbog utjecaja rashlađene vode na morski okoliš.

Ukoliko postoji opasnost da će zbog neke gospodarske aktivnosti druge biti dovedene u opasnost, potrebno je procijeniti o kojim se aktivnostima radi i koja se zarada dovodi u pitanje, te ili odustati od novog projekta ili pravedno nadoknaditi gubitak.

Para-strateška procjena utjecaja na okoliš

Sve gospodarske aktivnosti imaju neke posljedice po okoliš, koje smo se (nacionalnim strategijama i ratifikacijom međunarodnih sporazuma) obavezali ublažiti poštujući principe održivog razvoja. Da bismo mogli znati kako ublažiti posljedice neke aktivnosti, prvo ih moramo identificirati i kvantificirati. A definicija "utjecaja" ne podrazumijeva samo okoliš i prirodu nego i utjecaj na ljudsko zdravlje i socio-ekonomske uvjete.

Procedura koja je po prvi puta u Hrvatskoj započeta ovom Studijom mogla bi se nazvati kvazi ili parastrateškom procjenom utjecaja: ona formalno ne sadrži sve potrebne elemente, ali faktički se radi o jednoj vrsti te analize. Budući da se radi o velikom infrastrukturnom projektu sa značajnim utjecajem na okoliš, prilikom odabira najpovoljnije lokacije treba uzeti u obzir i kumulativne učinke, inače procjena gubi svaki smisao. To se na području Sjevernog Jadrana odnosi naročito na pitanje reguliranja i učinkovitog nadzora pomorskog prometa, već velikog intenziteta. **Predmetna Studija ne iznosi podatke i analizu pomorskog prometa te ne navodi broj tankera koji će tjedno pristajati uz terminal za UPP. Bez tog podatka nije moguće cjelovito sagledati utjecaj na okoliš.** Neodgovorno je planirati daljnje povećanje pomorskog prometa i time i još veće opasnosti po okoliš bez primjerene kumulativne procjene utjecaja na okoliš. Kumulativna procjena mora uzeti u obzir sve postojeće aktivnosti unutar i izvan državnih granica. Bez poznavanja kumulativnih učinaka svaka procjena utjecaja na okoliš pojedinačnih aktivnosti ili projekata gubi svaki smisao.

Na primjer, u kakvoj su međusobnoj vezi i koji je kumulativni učinak 5 terminala za ukapljeni plin na vrlo malom području sjevernog Jadrana: 1 koji se upravo gradi južno od Venecije, 2 koja se planiraju u Tršćanskom zaljevu (jedan na moru i jedan na obali uz granicu sa Slovenijom, 1 u Koparskoj luci i 1 u Hrvatskoj). Naročito u vezi s podatkom o povećanju tankerskog prometa - u studiji utjecaja na okoliš za off-shore terminal u Tršćanskom zaljevu iznesen je podatak o 100 do 200 tankera godišnje za 1 terminal.

Primjedbe na Studiju s obzirom na mogućnost utvrđivanja najprihvatljivije lokacije s aspekta zaštite okoliša

Studija nije navela sljedeća područja mogućeg utjecaja na ispitivane lokacije:

- međusobni utjecaj i mogući rizici velike blizine spremnika za UPP i ostalih spremnika zapaljivih i eksplozivnih plinova na lokaciji DINA (npr. spremnici etilena na udaljenosti od 70 metara)
- procjena intenziteta i sigurnosti pomorskog prometa s obzirom na postojeći i dodatni planirani promet (postotak povećanja postojećeg prometa, dodatni broj tankera)
- smanjenje ribolovnog područja
- utjecaj mlaza ispuštene vode na mulj s dna s posljedicama замуćivanja
- utjecaj anti-fouling sredstava na morski okoliš (količine, predviđena zona utjecaja)
- snižavanje temperature mora (procjena dometa i posljedica utjecaja)
- vizualni utjecaj noću (stalnogoreće baklje)

Utjecaj na okoliš ne može se procijeniti bez procjene tih učinaka.

Sudjelovanje javnosti

Ova javna rasprava dio je procedure koja prethodni uobičajenoj procjeni utjecaja na okoliš, a **taj je postupak nepoznat hrvatskoj javnosti**. I taj bi razlog sam po sebi bio dovoljan za posebnu najavu, obrazloženje procedure i direktan poziv zainteresiranoj ili pogođenoj javnosti na uključivanje u javnu raspravu. To bi učinio onaj tko želi smislenu javnu raspravu. Iz načina na koji je to učinilo Ministarstvo posve je jasno da i dalje sve ostaje samo na zadovoljavanje forme. Javnost nije na vrijeme obaviještena o objavljivanju Studije na web stranicama Ministarstva 17. lipnja i početku javnog uvida i mogućnosti komentiranja u trajanju od 30 dana. Zelena Istra je to učinila 6. srpnja, a MZOPUG 9. srpnja, samo 9 dana prije kraja javne rasprave. **Stoga zahtijevamo produljenje javne rasprave kako bi se zainteresirani dio javnosti imao vremena informirati o predloženim rješenjima i uključiti u raspravu.** Pošto je MZOPUG obavijest zainteresiranoj javnosti uputilo tek 9. srpnja, zahtijevamo da se javna rasprava produlji do 9. kolovoza, premda smo svjesni da će vrijeme godišnjih odmora uvelike umanjiti odaziv i time kvalitetu javnu rasprave (predstavnica Zelene Istre koja je pratila cijeli slučaj neće sudjelovati na raspravi zbog odlaska na godišnji odmor).

Lokaciju treba odabrati realno sagledavajući sve prednosti i nedostatke i to u suradnji s lokalnom zajednicom, a ne prema zahtjevima investitora. **Organiziranjem javne rasprave u Zagrebu onemogućava se sudjelovanje dobrom dijelu lokalne odnosno najzainteresiranije javnosti. Bilo bi logično i pošteno da je javna rasprava organizirana u mjestima koja su Studijom ocijenjena kao najpovoljnije lokacije za smještaj terminala za UPP - u Raši i Omišlju. Zato je to i naš drugi zahtjev - organiziranje dodatnih javnih rasprava u mjestima koja će najviše trpjeti zbog odluke o lokaciji.**

Primjedbe na predloženu lokaciju Ubac

U kriterijima za vrednovanje i usporedbu lokacija Studije navodi se da prema Programu prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN 50/99) "prioritet imaju lokacije koje nisu u konfliktu sa zaštitom prirode i u područjima vrijednim za turizam i rekreaciju. "

Lokacija Ubac nalazi se na prostoru određenom kao šuma posebne namjene odnosno šumskom predjelu određenom kao osobito vrijedan prirodni krajobraz odnosno u sustavu zaštite prirodne baštine predjelu utvrđenom kao posebni rezervat šumske vegetacije.

Za Zelenu Istru,
Dušica Radojčić