



zelena istra

Gajeva 3, 52100 Pula
tel. i faks 052 / 506 065
www.zelena-istra.hr

**Primorsko-goranska županija
Upravni odjel za graditeljstvo
i zaštitu okoliša
Riva 10 - 51000 Rijeka**

U Puli, 28. studenog 2009.

Primjedbe na Studiju o utjecaju na okoliš terminala za ukapljeni prirodni plin u Omišlju na Krku

Na početku izražavamo svoje zadovoljstvo zbog odluke Adria LNG-a da na svoje internetske stranice postavi cjelovit tekst Studije utjecaja na okoliš - okolnost koja je zainteresiranoj javnosti omogućila da stekne uvid u sve dijelove projekta i komentira ih. Ta praksa, nažalost, u Hrvatskoj nije ustaljena, pa se u većini slučajeva i ne može govoriti o djelotvornom informiranju javnosti u postupku procjene utjecaja na okoliš. Praksa je utemeljena u lošem propisu, koji je zakonodavac donio ne shvaćajući nužnost osiguravanja jednostavnog pristupa javnosti svim dokumentima tijekom postupka odnosno ne shvaćajući nužnost smislenog uključivanja javnosti u postupak odlučivanja. Pohvale investitoru idu i zbog organiziranja javne rasprave u fazi utvrđivanja sadržaja studije utjecaja na okoliš.

KOMENTARI

Budući da se radi o prijedlogu izgradnje terminala za ukapljeni prirodni plin kapaciteta 15 milijardi m³ plina godišnje odnosno o **najvećem terminalu takve vrste u Europi** i mjere sigurnosti bi trebale biti proporcionalne tako velikom riziku. Osim toga, sam smještaj ili lokacija UPP terminala određuje i značaj rizika - daleko od naseljenih mjesta rizik je manji; približavajući se naseljenim mjestima, kao u slučaju Omišlja, rizik se povećava. Lokacija UPP terminala udaljena je od građevinskog područja Omišlja samo 1100 metara. U Studiji utjecaja na okoliš se ta okolnost koja povećava rizik ne spominje. Kao što se ne posebno ne ističe ni povećani rizik zbog neposredne blizine postrojenja koja skladište veliku količinu opasnih i zapaljivih supstanci. Naftni terminal Janaf s tankerskom lukom u neposrednoj blizini broji 12 spremnika kapaciteta 760.000 m³ nafte i 6 spremnika za derivate kapaciteta 60.000 m³; za izgradnju dodatnih 8 spremnika od 640.000 m³ i 9 za derivate od 100.000 m³ već su osigurane sve dozvole. Dina petrokemija će ponovo pokrenuti proizvodnju VCM/EDC-a, izgraditi postrojenje za proizvodnju polivinil klorida i ekspanziranog polistirena, povećati kapacitet proizvodnje LDPE-a. Do 100 metara od granice lokacije terminala nalaze se uskladištene sirovine, energenti i produkti koji su opasni i lako zapaljivi (tablica 1.8.1. u Studiji).

Prema našem mišljenju opis rizika i mjere sigurnosti navedene u Studiji utjecaja na okoliš nisu zadovoljavajući i ne možemo se oteti dojmu da je izrađivač studije bio skloniji uvjeravanju o neškodljivosti postrojenja odnosno malom riziku nego li realnoj procjeni rizika i negativnih posljedica za lokalnu zajednicu. Umanjena procjena rizika dovodi do nedovoljnih mjera zaštite i kompenzacija za

posljedice negativnog utjecaja terminala. Niže dajemo obrazloženje za svoj stav, potkrijepljen iskustvima planiranja i izgradnje UPP terminala na sličnoj geografskoj širini s talijanske strane Jadrana (Porto Levante / Porto Viro, Rovigo). Primjedbe nisu navedene po redu važnosti.

UTJECAJ NA POMORSKI PROMET

Off-shore terminal za ukapljeni prirodni plin Adriatic LNG u akvatoriju mjesta Porto Viro (Provincija Rovigo) započeo je s radom u listopadu 2009. godine. Terminal se nalazi na zapadnoj obali Jadrana, na gotovo istoj geografskoj širini kao i terminal u Omišlju. Lučka kapetanija mjesta Chioggia utvrdila je sigurnosna pravila u vezi s tim terminalom putem Zone sigurnosti i Zone izbjegavanja (Area To Be Avoided). Zona sigurnosti je kružnog oblika radijusa 2 kilometra od centra postrojenja. **U toj zoni su zabranjene sve aktivnosti: tranzit, sidrenje, zaustavljanje brodova, bilo kakav oblik ribarenja ili ronilačkih aktivnosti.** Zona izbjegavanja ima radijus 1,5 nautičku milju od centra terminala (2,8 kilometara). U toj zoni je zabranjen ulazak svim brodovima nosivosti veće od 200 tona, osim onih koji su vezani uz aktivnosti samog terminala. Naveden mjere propisane su Uredbom br. 63/2008, kojom se Lučka kapetanije Chioggia uskladila s normama iz Međunarodne konvencije o sigurnosti na moru iz (SOLAS). Informaciju o tome možete provjeriti ovdje:

<http://participator.zelena-istra.hr/bin/view/Participator/Linkovi> (Informacija o Zoni sigurnosti i Zoni isključenja LNG Porto Levante na talijanskom jeziku)

Osim toga, za terminal Porto Levante je utvrđena i "No Fly Zone" iznad terminala, s ciljem zaštite postrojenja i iz zraka. Lokacija na moru (off-shore) odabrana je upravo iz sigurnosnih razloga, kako bi se minimizirao utjecaj na lokalnu zajednicu. Bez obzira na to što je smještajem terminala na moru utjecaj na lokalnu zajednicu daleko manji, talijanska je kompanija vlasnica terminala u dogovoru s lokalnim i nacionalnim vlastima dogovorila i isplatu doprinosa od 12,1 milijuna eura za poticanje ekonomskog razvoja, za ekološke kompenzacije i inicijative za opće društveno blagostanje na području obuhvaćenom utjecajem LNG postrojenja, priznajući time neposredan utjecaj na navedene djelatnosti.

Informaciju o tome možete provjeriti ovdje:

<http://participator.zelena-istra.hr/bin/view/Participator/Linkovi> (Leaflet web na engleskom jeziku)

Primjedba :

U poglavljima Studije utjecaja na okoliš br. 1.5.1. i 1.5.2, koji govore o brodovima za prijevoz ukapljenog plina te pristanu i pretakanju prirodnog ukapljenog plina, navodi se brojka od 120-180 dolazaka UPP brodova godišnje, odnosno oko 2 tjedno. Od pristajanja broda do isplovljavanja potrebna su 24 sata, a samo pretakanje traje 12 do 16 sati.

Također se navodi brojka od 6400 dolazaka i odlazaka ostalih brodova u akvatoriju Riječkog zaljeva (18 dnevno). U zaključku se navodi da neće biti nikakvog utjecaja na postojeći pomorski promet kao ni povećanih rizika. Samo se marginalno spominje Zona isključenja, ali se nigdje pobliže ne objašnjava na koji će način ona utjecati na postojeći promet turističkih, putničkih, ribarskih i trgovačkih brodova, kao ni što je u toj zoni sve zabranjeno. Budući da je sigurnosna zona za LNG terminal na susjednoj strani Jadrana promjera 4 kilometra, hoće li takva zona postojati i u Omišlju? Ako je to slučaj, SUO treba obraditi njen utjecaj na postojeće svakodnevne aktivnosti u tom akvatoriju (za stanovništvo ronjenje, pecanje, kupanje, za ribare s dozvolom za malo ribarstvo utjecaj na njihovu djelatnost).

U SUO za terminal Adria LNG nema spomena ni o "No Fly Zone", a na samom se otoku nalazi Zračna luka Rijeka međunarodnog karaktera, vrlo prometna u ljetnim mjesecima zbog turizma.

Američki je kongres još 1979. godine donio preporuku da se UPP terminali ne grade više u urbanim zonama; shvatili su da su terminali u Philadelphiji i Bostonu preblizu kućama. Danas se kod pretakanja plina s brodova u bostonskom UPP terminalu obustavlja i promet u bostonskoj zračnoj luci.

Zbog čega postoje tako značajne razlike u sigurnosnim mjerama za dva terminala na Jadranskom moru? Zbog čega nije obrađen utjecaj sigurnosnih zona na kopnu, moru i zraku na lokalne aktivnosti / gospodarske djelatnosti?

OKOLIŠNE KOMPENZACIJE

Uspoređujući mjere okolišnih kompenzacija za LNG terminal u Italiji pušten u rad u listopadu 2009. godine i terminala planiranog u Omišlju, dolazimo do velikih razlika u korist lokalne zajednice terminala u Italiji.

Umjesto na kopnu, lokacija na moru UPP terminala Porto Levante odabrana je upravo iz sigurnosnih razloga, kako bi se minimizirao utjecaj na lokalnu zajednicu. Bez obzira na to što je smještajem terminala na moru 15 km od ušća rijeke Po utjecaj na lokalnu zajednicu daleko manji, talijanska je kompanija vlasnica terminala u dogovoru s lokalnim i nacionalnim vlastima dogovorila i isplatu doprinosa od 12,1 milijuna eura za poticanje ekonomskog razvoja, za ekološke kompenzacije i inicijative za opće društveno blagostanje. Raspodjelom tih sredstava upravljat će uprava regije Polesine (ugovor između tvrtke Adriatic LNG i regije Polesine potpisan 20. veljače 2008. godine, a novac uplaćen Konzorciju za razvoj regije Polesine). Time je direktno priznala postojanje negativnih posljedica rada terminala za ukapljeni plin i prihvatila kompenzirati štete. Od toga će Općina Porto Viro, kroz koju prolazi najveći dio infrastrukture vezane uz LNG terminal, dobiti 1,9 milijuna eura, Općina Loreo 600 tisuća eura, Park prirode Delta rijeke Po 1 milijun eura, sektoru ribarstva pripalo je 2,5 milijuna eura, a projektima razvoja društvenog blagostanja na području regije 1 milijun eura. O preostalim sredstvima, piše u dole navedenom izvoru, odlučit će se naknadno. **Vidljivo je da je sektoru ribarstva rezervirana najveća kompenzacija, pa pretpostavljamo da se u tom sektoru i predviđaju najveće štete.**

Navedeno možete provjeriti u tekstu pod naslovom "Stop alle controversie - Una firma da 12 milioni" (na talijanskom jeziku) koji možete potražiti ovdje:

http://ilrestodelcarlino.ilssole24ore.com/rovigo/2008/02/20/65926-stop_alle_controversie.shtml

Primjedba:

Budući da se u Omišlju radi o investiciji od oko čak milijardu američkih dolara, smatramo da bi, ukoliko se nakon potrebnih nadopuna Studiji zahvat ocijeni prihvatljivim za okoliš, na slični način trebalo predvidjeti kompenzacije lokalnoj zajednici. Ne čini nam se istinita tvrdnja izrađivača studije da se negativni utjecaj ne očekuje ni u jednom sektoru u lokalnoj zajednici (nema utjecaja pa nema ni kompenzacije). Takva procjena nije realna. Uzmimo samo primjer smanjivanja ribolovnog područja (što će se nužno desiti) i posljedica koje će iz toga nastati za taj sektor. I u samoj Studiji se navodi: "Akvtorij ispred lokacije UPP terminala spada u ribolovnu zonu. Ova je zona značajna za gospodarski ribolov." i "Na području Riječkog zaljeva ribolovom se bavi 230 gospodarskih ribara i 1398 ovlaštenika za mali ribolov", no iz toga se izvode nikakvi zaključci o negativnom utjecaju terminala.

U Studiji stoji da gubici neće biti značajni ni u turizmu, a izjava: "Pozitivni utjecaji UPP terminala na turizam očituju se u razvoju poslovnog turizma, određenom smanjenju režijskih troškova hotelskih i drugih društava i mogućim uslugama ugostiteljstva u neposrednoj blizini terminala" zvuči kao izrugivanje. U Studiji nisu uopće navedene umanjene vrijednosti nekretnina zbog izgradnje novog visokorizičnog industrijskog postrojenja (percepcija rizika je u poslovanju nekretninama jednako važna kao i stvarni rizik). Tko će obešteti vlasnike? Nitko nema pravo stvarati vlastiti profit na način da umani zaradu nekom drugom - ako mu pravedno ne nadoknadi štetu.

MJERE SIGURNOSTI

Prema stručnoj literaturi, kod izgradnje LNG terminala treba predvidjeti 4 razine zaštite ili onemogućavanja širenja opasnosti:

Prva blokada (razina zaštite) - korištenje prikladnih materijala za sve dijelove LNG postrojenja i spremnika na brodovima i na kopnu.

Druga blokada (razina zaštite) - garantira da će iznenadna curenja plina na kopnu biti u cijelosti zadržana i izolirana kako bi se onemogućilo širenje prema dijelovima sa stanovništvom (full containment spremnici)

Treća blokada (razina zaštite) - njen je cilj minimalizirati učestalost i količinu ispuštanja LNG-a na kopnu i moru kako bi se spriječile opasnosti vezane u takve slučajeve, poput vatre. Radi se o višestrukim sigurnosnim sustavima.

Četvrta blokada (razina zaštite) - zaštitna udaljenost postrojenja na kopnu od zona stanovanja i drugih javnih površina. Sigurnosne zone potrebne su i oko brodova koji prevoze LNG.

Primjedbe

Čitajući Studiju utjecaj na okoliš primijetili smo da se uopće ne spominje četvrta razina zaštite - sigurnosna udaljenost od zona stanovanja i drugih javnih površina. Nigdje u Studiji nismo pronašli koliko iznosi ta sigurnosna udaljenost i da li se Omišalj nalazi daleko izvan te zone, na njenim granicama ili...?

Zatim, u poglavlju koje obrađuje mjere i sredstva za smanjenje opasnosti navode se isključivo javne službe i planovi (oružane snage, služba zaštite i spašavanja, planovi intervencija u slučaju iznenadnih onečišćenja mora itd.) ili planovi, mjere i osoblje koje postoji u Dina petrokemiji, a uopće se ne spominju ni planovi ni obučeno osoblje zaposleno na samom terminalu. Rečenica iz Studije "Građani su dužni skrbiti za svoju osobnu sigurnost i zaštitu te provoditi mjere osobne i uzajamne zaštite od prijetnji i posljedica katastrofa" ne zvuči nimalo ohrabrujuće, kada se uzme u obzir da postoji potencijalna opasnost za ljude u slučaju direktnog izlaganja zapaljenim plinskim parama i kriogenim supstancama. Osim toga, te pare mogu dovesti do nedostaka kisika i gušenja, a posljedice istjecanja plina mogu biti, pored eksplozije i požara, i "ozeblina s fatalnim posljedicama i znatna oštećenja materijala".

Zone sigurnosti na moru razlikuju se od zona sigurnosti na kopnu, što nigdje u Studiji nije navedeno. Ona na moru ima za cilj onemogućavanje kolizije plovila, ona na kopnu zaštita imovine i osoblja od zapaljenja i eksplozije. Veličina sigurnosnih zona ovisi o specifičnosti akvatorija, pomorskog prometa, lokacije: sigurnosna zona na kopnu nije navedena, a u moru je samo marginalno spomenuta, 2 nautičke milje, no nigdje nije detaljno opisano što ona podrazumijeva odnosno zabranjuje. Blizina skladišta opasnih kemikalija Dine od samo stotinjak metara nikoga ne ostavlja ravnodušnim.

IZNIMNE SITUACIJE

Ništa ne treba uzimati "zdravo za gotovo"; studije utjecaj na okoliš bi trebale uzimati u obzir i iznimne situacije, bez obzira na izgled da se one stvarno i dogode.

Terorizam

Među malo vjerojatne, ali moguće rizike ubrajaju se i teroristički napadi. Oni nisu obrađeni Studijom. Tako lokalna zajednica iz Studije nije mogla shvatiti na koji je način predviđena zaštita u slučaju takvog događaja. Lokaliteti u blizini naseljenih područja i drugih industrijskih postrojenja, čiji bi sinergijski učinak povećao razornost napada, atraktivniji su od napada na izolirana područja daleko od naselja.

Potres

Premda se u Studiji navodi "da je područje UPP terminala seizmotektonski aktivno", spominje se "izrazita i stalno prisutna tektonska aktivnost u relativno širokom prostoru Rijeka-Krk-Vinodol, a lokacija terminala nalazi se samo 7 km od tog seizmičkog izvora" i premda je na tom području registriran 161 potres slabijeg i 26 potresa jačeg intenziteta, u popisu potencijalnih rizika u poglavlju 1.8.1. Identifikacija opasnosti ne navodi se i potres.

UTJECAJ NA MORE I MORSKE ORGANIZME

U Studiji se navodi da se "mogući utjecaji na more i morske životne zajednice u eksploatacijskom razdoblju UPP terminala svode na (a) utjecaj zbog ispuštanja ohlađene morske vode iz sustava isparivača, (b) utjecaj na organizme koji su usisani s morskom vodom u sustav isparivača, (c) utjecaj kloriranja morske vode radi eliminiranja obraštaja na vitalnim komponentama, (d) ispuštanje otpadnih voda UPP terminala te (e) zasjenjenje morskog ambijenta siluetom broda za dopremu UPP-a.", uz zaključak da neće doći do značajnijeg negativnog utjecaja na morske ekosustave.

Primjedba

Za razliku od toga, Nacionalni institut za oceanografiju i eksperimentalnu geofiziku u Trstu (Dipartimento Oceanografia Biologica - Odjel biološke oceanografije) u svojoj studiji o učincima aktivnog klora u morskom okolišu iz 2007., koja je sastavni dio dodatka Studije utjecaja na okoliš za off-shore UPP terminal u Tršćanskom zaljevu (Alpi Adriatico kompanije Endesa) zaključuje sljedeće:

- čak i vrlo niske doze klora mogu imati značajni štetni utjecaj na morske organizme; posljedice mogu

biti smrtonosne, ali i kronične ili sub-letalne prirode;

- nusproizvodi kloriranja (alogenoderivati), toksični, mutageni i vrlo malo biorazgradivi, akumulacijom u morskom ekosustavu mogu utjecati na mnoge metaboličke i fiziološke procese;
- potrebno je procijeniti učinak kloriranja na planktonske i bentonske vrste na lokaciji zahvata;
- ne postoje iscrpne studije o učincima kloriranja na razini ekosustava, kao primjerice promjene u broju postojećih vrsta ili promjene u primarnoj produkciji
- nedostaju informacije o učincima kloriranja u odnosu na morske bakterije, na promjene u bioraznolikosti i na smanjenje biomase;
- nedostaju iscrpne studije o sinergijskim učincima kloriranja i smanjenja temperature mora.

I u samoj Studiji se navodi da se najveći dio negativnog utjecaja odnosi se na sustav kloriranja (radi se o biocidu, otopini natrijevog hipoklorita). Opravdanje se nalazi u tome što je lokaciji pročišćivača "uočena mala biološka aktivnost, pa nije poznato da li će biti potrebno primijeniti biocid ili ne."

Studija navodi da će se koristiti isparivači u otvorenoj kupki (korištenje morske vode za zagrijavanje plina) u sustavu protočnog tipa, da je brzina protoka 16,3 m³ mora/sekundi te da je more koje se iz sustava izbacuje ohlađeno na 5 stupnjeva C. Procjenjuje se smanjenje temperature mora za 0,2 stupnja na 1 km od ispusta.

Ono što se nije uzelo u obzir je recirkulacija progresivno sve hladnije vode. Ako se uzme da je voda koja ulazi u sustav npr. 16 stupnjeva C, a izlazi ohlađena na 5 stupnjeva C, kada se ponovno uzima već pothlađeno more (u krugu od 1 km 0,2 stupnja hladnije), progresivno će se događati dodatno hlađenje mora.

Zar nije neobično da je grupa stručnjaka - redom profesori na tršćanskom sveučilištu, na javnoj tribini održanoj tijekom studenog u Trstu, preispitujući studiju utjecaja na okoliš za UPP terminal kod mjesta Muggia (Trst), za koji je nadležno talijansko ministarstvo već izdalo potrebne dozvole za izgradnju nakon provedenog postupka procjene utjecaja na okoliš i za koji će se pumpati gotovo upola manje morske vode za zagrijavanje plina od količine koja će se koristiti u Omišlju, **zaključila**, između ostalog, **da će pothlađivanje morske vode dovesti do teških posljedica po riblji fond**. Na toj su tribini prezentirali plod svog višemjesečnog rada na analizi studije o utjecaju na okoliš.

Informaciju o tome potražite ovdje:

<http://www.glasistre.hr/svijet/vijest/140514> (Lažima do dozvole za LNG terminal)

A hrvatski stručnjaci koju su izrađivali studiju za omišaljski terminal tvrde da je utjecaj pothlađene i klorirane vode zanemariv? Zar nije neobično da za za jadranski off-shore terminal Porto Viro vlasnik isplaćuje 2,5 milijuna eura u ime obeštećenja lokalnim ribarima, a naš izrađivač studije tvrdi da baš nikakvog negativnog utjecaja neće biti? Ne raspolažući drugim argumentima osim gore navedenih, zaključujemo da je to, u najmanju ruku to, zaista čudno.

UTJECAJ NA EKOLOŠKU MREŽU

Prva faza izgradnje trajat će 40, a druga 32 mjeseca. Cijelo to vrijeme događat će se značajan promet teških teretnih vozila (2850 do 3200 tura mjesečno). Instalirat će se betonara. Uklonit će se vegetacija s 90% površine lokacije terminala, iskopat će 350.000 m³ zemlje i kamena. Od radova u moru izdvajamo izgradnju gata dugačkog 170 + 50 metara (širina 13 metara), 6 utvrda za privez i 4 nosača bokobrana. Dno mora će se izravnati nanošenjem do 1 metra kamenog agregata. Zapadni pristan Dine petrokemije će se srušiti. Izgradit će se građevina za usis morske vode s ispustom od 163 metra u moru. Produbit će se plićina koja se nalazi na 350 metara od novog pristana.

U Studiji su naveden sljedeći izvori mogućih kumulativnih i indirektnih utjecaja: Povećanje prometa brodova; uznemiravanje bukom tijekom izgradnje; stalnogoreća baklja visoka 35 metara; temperaturne i druge promjene u fizikalno-kemijskim karakteristikama mora u vezi s halofilnom vegetacijom; eventualno onečišćenje mora na području ekološke mreže.

Lokacija zahvata nalazi se unutar ekološke mreže, odnosno unutar međunarodno važnog područja za ptice HR1000033 Kvarnerski otoci. Status ugroženosti tog područja je rizičan. Istraživanjem u okviru Studije zabilježeno je 177 vrsta ptica na području zahvata, koje će izgradnjom postrojenja izgubiti 30 ha staništa. Lokacija se nalazi i u blizini važnog područja za divlje svojte i stanišne tipove "Obala između Rta Šilo i Vodotoč" (oznaka Nacionalne ekološke mreže br. HR3000029). Osim toga, lokacija terminala je oko 1000 metara od područja koje je PPUO Omišalj predloženo za zaštitu u kategoriji posebnog ihtiološkog rezervata (Uvala Blatna).

Premda se navode mogući negativni utjecaji planiranog zahvata na vrste ptica zbog kojih je Kvarnersko otočje uvršteno u ekološku mrežu (crnogri plijenor, morski vranac, crvenokljuna čigra i dugokljuna čigra, zmijar, sivi sokol, bjeloglavi sup, eja strnjara i suri orao), **u zaključku je utjecaj procijenjen prihvatljivim za prirodu, te "neće imati utjecaj na ciljeve očuvanja ekološke mreže kao ni na njen integritet"**. Navedeni zaključak ne proizlazi iz istraživanja provedenog na lokaciji zahvata. Primjer nalazimo u usporedbi čl. 29 Pravilnika o ocjeni prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu, u kojem stoji: "(1) Nakon što nadležno tijelo provede postupak Glavne ocjene zahvata i razmotri sva prispjela mišljenja, prijedloge i primjedbe te utvrdi **da planirani zahvat nema štetan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže**, donosi rješenje o dopuštenju zahvata."

Tvrdnja da je utjecaj prihvatljiv za prirodu, te "neće imati utjecaj na ciljeve očuvanja ekološke mreže kao ni na njen integritet" ne stoji jer će se izgradnjom terminala područje ekološke mreže smanjiti za 30 hektara. Riječ "integritet" koja se navodi u Studiji utjecaja na okoliš, nema isto značenje kao riječ "cjelovitost", koja stoji u Pravilniku. **Planirani zahvat imat će značajani negativni utjecaj na (fizičku) cjelovitost područja ekološke mreže.**

O pticama

U Studiji se krivo tumači stupanj ugroženosti nekih vrsta (u odnosu na zahvat): npr., navodi se bjeloglavi sup koji na lokaciju zahvata dolazi eventualno tražiti hranu, ali se gnijezdi najbliže na Plavniku i istočnoj obali Cresa na liticama; slično je i s orlom i sivim sokolom. Navodi se opasnost od baklje, što je istina, i predviđene su mjere zaklanjanja baklje, ali što je sa staništima ptica u slučaju havarija i zašto nema opisa mogućih štetnih utjecaja i mjera njihovog ublažavanja?

U slučaju predloženog zahvata najugroženije će biti morske ptice koje se hrane ribom i koje eventualno zimuju na tom području (npr. morski vranci - premda to zimovanje nije u velikom broju). U studiji su one spomenute samo u kontekstu transporta brodova.

U neposrednoj blizini Omišlja je Jezero, vodena površina koja je do sada služila kao izvor vode za piće, trenutno se voda koristi kao tehnološka za DINA-u, a to je područje značajno (kao vodena površina s trskom i kao okolne poplavne livade) za migratorne ptice, jer je to jedino močvarno područje u Primorsko-goranskoj županiji. Migratorne ptice ga koriste za odmor, pogotovo kad u zaleđu Rijeke vladaju nepovoljni vremenski uvjeti. Područje je predloženo Državnom zavodu za zaštitu prirode kao NATURA 2000 područje. Pošto o tome u Studiji nema riječi, Studiju bi obavezno trebalo nadopuniti predviđenim utjecajem na bioraznolikost u slučaju havarija (posebno ptice) na područjuz Jezera.

Zaključak:

Smatramo da se na temelju provedenog istraživanja može zaključiti da predloženi zahvat ima negativni utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže, pa, prema čl. 33. Pravilnika, zahtijevamo da tijelo nadležno za poslove zaštite okoliša zaključkom prekine postupak. Po primitku zaključka iz stavka 1. ovoga članka stranka u postupku ili zainteresirana strana može podnijeti zahtjev za provođenje postupka utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa i kompenzacijskih uvjeta u skladu s odredbama ovoga Pravilnika.

Ukoliko dođe do utvrđivanja kompenzacijskih mjera, kompenzacijske mjere moraju stupiti snagu prije negativnog utjecaja na stanište. Odnos površine u prilog novog (kompenziranog) područja je 3:1 i da se u Studiji utjecaja na okoliš područje kompenzacije mora identificirati.

NEPOŠTIVANJE PROCEDURE PREDVIĐENE PRAVILNIKOM O OCJENI PRIHATLJIVOSTI PLANA, PROGRAMA I ZAHVATA ZA EKOLOŠKU MREŽU (NN 118/2009)

U navedenom Pravilniku stoji:

Članak 32.

(1) Informiranje i sudjelovanje javnosti i zainteresirane javnosti o Glavnoj ocjeni zahvata provodi se u sklopu javne rasprave o studiji o utjecaju zahvata na okoliš sukladno posebnom propisu.

(2) Odluka o upućivanju studije na javnu raspravu obvezno sadrži i podatak da se u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš provodi i Glavna ocjena zahvata primjenom propisa iz područja zaštite prirode.

Primjedba:

Odredba iz članka 32. (2) je prekršena jer u odluci o upućivanju studije na javnu raspravu nije bio sadržan podatak da se u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš provodi i Glavna ocjena zahvata primjenom propisa iz područja zaštite prirode. Ovdje možete potražiti tekst odluke o upućivanju Studije na javnu raspravu: <http://participator.zelena-istra.hr/bin/view/Participator/Linkovi> (Informacija MZOPUG o javnoj raspravi).

Prema članku 17. istog Pravilnika: " (3) O ishodu postupka Prethodne ocjene zahvata nadležno tijelo izvješćuje javnost i zainteresiranu javnost objavom donesenog akta (potvrde, rješenja, mišljenja) na svojoj internetskoj stranici.

Primjedba:

Nadležno tijelo na svojim internetskim stranicama nije izvijestilo javnost i zainteresiranu javnost o ishodu postupka prethodne ocjene zahvata. Javnost i zainteresirana javnost nisu ni koji način mogle znati da je izvršena prethodna ocjena zahvata niti da se u sklopu Studije utjecaja na okoliš nalazi Glavna ocjena zahvata, što smatramo grubim propustom koji je javnosti onemogućio pravovremenu i istinitu informaciju.

Za Zelenu Istru,
Dušica Radojčić

Za sadržaj koji ni u kom slučaju ne predstavlja stajalište Europske komisije, odgovara isključivo Zelena Istra.



Projekt "Demokracija i praksis"
provodi
Zelena Istra
Gajeva 3, 52100 Pula
Hrvatska
Tel: ++385 (0)52506 065
Fax: ++4385 (0) 052 506 065
www.zelena-istra.hr



Projekt "Demokracija u praksi"
financira EU.
Delegacija Europske komisije
u RH
Trg žrtava fašizma 6
10000 Zagreb, Hrvatska
Tel: +385 1 4896 500
Fax: +385 1 4896 555
www.delhrv.ec.europa.eu

Europska komisija je izvršno tijelo Europske unije.
Europsku uniju čini 27 zemalja članica koje su odlučile postupno povezivati svoja znanja, resurse i sudbine. Zajednički su, tijekom razdoblja proširenja u trajanju od 50 godina, izgradile zonu stabilnosti, demokracije i održivog razvoja, zadržavajući pritom kulturnu raznolikost, toleranciju i osobne slobode. Europska unija posvećena je dijeljenju svojih postignuća i svojih vrijednosti sa zemljama i narodima izvan svojih granica.