

Nijedan Omišljanin koji je u srijedu sudjelovao u raspravi nakon javnog izlaganja o Studiji o utjecaju na okoliš plutajućega LNG terminala u Omišlju nije se složio s provedbom tog projekta, ocjenjujući da je riječ o upitnome, brzopletom i nepotrebnom zahvatu koji bi mogao ugroziti otočni turizam i okoliš te da ta studija nije cjelovita i stručno utemeljena. Mještani smatraju da će projekt vizualno nagrđiti okoliš te da je veliki problem rashlađivanje mora tijekom postupka uplinjavanja plina na terminalu i moguće ugibanje morskih organizama. Jedni su isticali da nisu protiv kopnenoga LNG terminala te da je instalacija plutajućeg terminala posve nepotrebna. Nije im jasno kako će se sanirati prostor i objekti nakon prestanka rada plutajućeg terminala te kako će se sanirati moguće onečišćenje tijekom rada terminala.

U raspravi se čulo da planirana tehnologija na godinu predviđa korištenje oko 370 tona natrijeva hipoklorida, koji bi onečistio Kvarnerski zaljev, te da bi se budući kopneni terminal gradio na još privatnom terenu opterećenom hipotekama.

Dio mještana smatra da raspravu treba prekinuti i postupak ponoviti te da glavnu riječ pri odlučivanju treba imati općina, a najmanji utjecaj ministarstvo. Rečeno je i da bi jedini mjerodavan postupak za odlučivanje o terminalu bio referendum stanovnika Omišlja.

U raspravi su sudjelovali i predstavnici većih turističkih kuća, koji smatraju da će projekt ugroziti turizam i ulaganja u turističke kapacitete i objekte, a da je predloženi projekt neprihvatljiv, ocijenili su i predstavnici udruge Eko Kvarnera.

U Studiji utjecaja na okoliš na gotovo 600 stranica obrađeni su mogući utjecaji plutajućega LNG terminala na sve sastavnice okoliša s predloženim mjerama zaštite. Izrađivači te studije iz tvrtke Ekonerga naveli su da su elementi prve faze izgradnje LNG plutajućeg terminala - LNG brod, pristan s pomoćnim objektima i priključni plinovod. Zadano je tehničko-tehnološko rješenje plutajućeg terminala, ali još nije poznat brod koji će biti nabavljen. Na brodu će biti sustav za uplinjavanje i sustav za povezivanje s plinovodom, a dosad je razmatrana kupnja broda dužine od 294 do 345 metara. Terminal će služiti za prihvata brodova, privremeno skladištenje i postupno uplinjavanje, a procjenjuje se da će na godinu biti prihvaćeno oko 70 LNG brodova.

Istaknuto je da bi utjecaj na kvalitetu zraka bio takav da je mala vjerojatnost prekoračenja graničnih vrijednosti satnih koncentracija NO<sub>2</sub> kod istovara LNG brodova te da se ne očekuje narušavanje prve kategorije kvalitete zraka. Utjecaj na more, s obzirom na njegovo hlađenje, istaknuli su, zanemariv je i lokalno, kao i utjecaj od sustava za sprječavanje obraštaja morskih organizama. Očekivana razina buke je niža od dopuštene, a vizualni utjecaj broda bio bi najveći na lokalnoj razini.

Iz Ekonerga su naveli da se na području oko terminala predviđa povećanje pomorskog

prometa oko dva posto. Predviđa se da će terminal biti 10 godina u radu, do izgradnje i početka rada kopnenog terminala, a pristan za potrebe prve faze ostat će i za potrebe rada kopnenog terminala.

Direktor tvrtke LNG Hrvatska, koja je nositelj projekta, Goran Frančić rekao je da je riječ o strateškom projektu te da je Hrvatska uvoznik plina premda ima svoju proizvodnju, koja je u padu. "Sve više ćemo biti ovisni o uvozu plina", istaknuo je, dodajući da je novi terminal dio novog dobavnog pravca. Svaki novi dobavni pravac donosi sniženje cijene plina, a tako će biti i dolaskom LNG-a, rekao je, ističući da je to glavni razlog što je projekt proglašen strateškim. Frančić je dodao da je Europa zato prihvatila projekt i sufinancira ga s 30 posto novca. Utjecaj na okoliš neće uništiti turizam, rekao je, ističući da je nositelju projekta važna komunikacija s lokalnom zajednicom te da će projekt donijeti korist široj zajednici.

Frančić je rekao da su zatražene izmjene Zakona o tržištu plina kako bi se po svakom isporučenom prostornom metru mogla isplaćivati naknada lokalnoj zajednici. Najavio je i izmjene kojima bi se omogućilo da se lučka koncesija za plutajući LNG terminal dijeli između općine, županije i države. "Nadam se da ćemo pomiriti koristi za lokalnu zajednicu i strateški interes Hrvatske", zaključio je Frančić.

Načelnica Omišlja Mirela Ahmetović rekla je da na javnom izlaganju nema predstavnika Ministarstva zaštite okoliša, a to govori o tome što ministarstvo i Vlada misle o lokalnoj zajednici. "Možda ni ja ne bih došla da imam na leđima teret Dine, a sutra LNG terminala", rekla je, dodajući kako smatra da Studija nije cjelovita i stručno utemeljena te da se računa da će Omišalj, koji je već opterećen industrijom, lakše prihvatiti projekt. "Neću prihvatiti da se pod gospodarski učinak stavlja komunalna naknada i doprinos", istaknula je, dodajući da svaki objekt to mora platiti te da bi to bila svota od samo milijun kuna na godinu za Omišalj. Smatra da Omišalj ne dobiva ništa te da čak i lučki prihodi pripadaju riječkoj Lučkoj upravi. "Ne mogu nam dokazati da ćemo ovim projektom imati korist, a ne štetu", istaknula je te dodala da bi željela vidjeti ekonomsku analizu koja bi utvrdila suprotno.

Javna rasprava o Studiji o utjecaju na okoliš za plutajući LNG terminal na otoku Krku počela je 30. listopada, a trajat će do 28. studenoga. Do sada je o toj studiji i plutajućem LNG terminalu održano nekoliko okruglih stolova, a 23. studenoga o njoj će raspravljati i primorsko-goranska Županijska skupština.

Projekt LNG terminala provodi LNG Hrvatska, a dijeli se u dvije faze. Prva faza je realizacija plutajućeg LNG terminala, koji ima konstrukciju broda. Plutajući terminal služi za prihvatanje LNG brodova, pretovar plina u spremnike na plutajućem terminalu, uplinjavanje plina te isporuku u plinovode do krajnjih kupaca. Financira se i novcem Instrumenta za povezivanje EU sa 102,1 milijun eura. Druga faza je realizacija kopnenog LNG terminala s pravomoćnom

lokacijskom dozvolom iz rujna 2016.

Izvor: energypress