



REPUBLIKA HRVATSKA  
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

*Ž u p a n*

**I N F O R M A C I J A**  
**O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ IZMJENE ZAHVATA**  
**PRIHVATNOG TERMINALA ZA UKAPLJENI PRIRODNI PLIN NA**  
**OTOKU KRKU UVOĐENJEM FAZE PLUTAJUĆEG TERMINALA**  
**ZA PRIHVAT, SKLADIŠTENJE I UPLINJAVANJE UPP-A**

**Župan**  
**Zlatko Komadina, dipl. ing., v.r.**

- članovima Županijske skupštine
- predsjednicima radnih tijela Županijske skupštine

Na temelju članka 97. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 26/09, 16/13 i 25/13-pročišćeni tekst), u prilogu upućujem **Informaciju o procjeni utjecaja na okoliš izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanje UPP-a.**

**Predsjednik**

**Erik Fabijanić**



**Županijska skupština  
Primorsko-goranske županije  
n/r predsjednika Erika Fabijanića**

Na temelju članka 96. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 26/09,16/13 i 25/13-pročišćeni tekst) upućujem **Informaciju o procjeni utjecaja na okoliš izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvata, skladištenje i uplinjavanje UPP-a.**

Za svoju predstavnicu, koja će sudjelovati u radu Županijske skupštine Primorsko-goranske županije i njenih radnih tijela, određujem **Koralju Vahtar Jurković**, pročelnicu Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša.

**Ž u p a n**  
**Zlatko Komadina, dipl.ing.**

## I. UVOD

Projekt izgradnje uvoznog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku Vlada Republike Hrvatske proglasila je jednim od najvažnijih strateških projekata.

Unatoč činjenici da se prvi put spominje još devedesetih godina 20. stoljeća, da je u međuvremenu provedeno nekoliko postupaka procjene utjecaja toga zahvata na okoliš te unatoč činjenici da je 2015. godine izdana lokacijska dozvola za kopneni terminal na prostoru nekadašnje petrokemijske industrije DINA Omišalj, on još nije izgrađen.

Globalna energetska kretanja uvjetovala su uvrštavanje ovoga projekta u Strategiju skladištenja ukapljenog prirodnog plina koju je Europska Komisija objavila u veljači 2016. godine te je u okviru financijskog instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting European Facility - CEF*) odobren dio bespovratnih sredstava za nastavak razvoja projekta, ali ovaj put kao tzv. plutajućeg, a ne kopnenog terminala.

Plutajući terminal – u naravi brod približno jednake veličine kao brod za prijevoz ukapljenog prirodnog plina s pristanom i priključnim plinovodom, predviđa se kao prva faza LNG terminala koja bi trebala trajati desetak godina, sve do izgradnje i puštanja u rad kopnenog terminala kao druge faze projekta. Stoga za plutajući terminal nije predviđeno izdati zasebnu lokacijsku dozvolu, nego je predviđeno izdati dopunu lokacijske dozvole KLASA: UP/I-350-05/14-01/000081, URBROJ: 531-06-15-0015 od 29. srpnja 2015. izdane za kopneni terminal.

Nositelj zahvata je društvo LNG Hrvatska d.o.o. osnovano 2010. godine temeljem Društvenog ugovora o osnivanju zajedničke tvrtke između društava Plinacro d.o.o. i HEP d.d. radi izgradnje i upravljanja infrastrukturom potrebnom za prihvāt, skladištenje i uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina.

Prije izdavanja dopune lokacijske dozvole, bilo je potrebno sukladno Zakonu o zaštiti okoliša („Narodne novine“ br. 80/13, 153/13 i 78/15) provesti postupak procjene utjecaja na okoliš koji, sukladno Uredbi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“ broj 61/14 i 3/17), za ovaj strateški državni projekt vodi Ministarstvo zaštite okoliša i energetike. Stručna podloga za provedbu postupka je studija utjecaja na okoliš koju je izradila tvrtka EKONERG iz Zagreba.

Utemeljenost Studije ocjenjuje Savjetodavno stručno povjerenstvo od 16 članova koje je imenovao Ministar zaštite okoliša i energetike i koje je sastavljeno od stručnjaka za pojedina pitanja zaštite okoliša te predstavnika Primorsko-goranske županije i Općine Omišalj. Predstavnica naše Županije je doc.dr.sc. Koraljka Vahtar-Jurković, pročelnica županijskoga Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša.

Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš propisano je da su članovi povjerenstva, koji su predstavnici jedinica regionalne ili lokalne samouprave, dužni iznositi mišljenja izvršnih tijela jedinica koje predstavljaju, u konkretnom slučaju Župana Primorsko-goranske županije. Kako se radi o iznimno značajnom zahvatu za šire područje Županije, s velikim utjecajima na okoliš, nameće se potreba da se stav naše Županije artikulira kao rezultat šire javne rasprave, a posebno raspravom na Županijskoj skupštini kao najvišem predstavničkom tijelu građana Županije. Stoga se ovim materijalom daju informacije o svim relevantnim činjenicama potrebnim za donošenje stava Primorsko-goranske županije o projektu plutajućeg LNG terminala.

Naglašava se da se u sklopu postupka procjene utjecaja na okoliš provodi i javna rasprava koju koordinira i u suradnji s Općinom Omišalj provodi Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije. U skladu s Uredbom o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“ br.64/08), javna rasprava traje 30 dana. Započela je 30. listopada i traje do 28. studenoga 2017. Javno izlaganje Studije održat će se 15. studenoga 2017. s početkom u 17 sati u sportskoj dvorani Općine Omišalj i tamo će zainteresirana javnost imati priliku nositelju zahvata i izrađivačima Studije izravno postaviti pitanja i dobiti na njih odgovore.

## II. PRAVNI OSNOV

Pravni osnov provedbe postupka procjene utjecaja na okoliš su članci 76.-94. Zakona o zaštiti okoliša, kao i odredbe Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. Sudjelovanje javnosti regulirano je Uredbom o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.

Pravni osnov za izradu ovoga materijala su i odredbe članka 52. točke 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ br. 23/09, 9/13 i 25/13 – pročišćeni tekst) kojima je određeno da Župan donosi zaključke sukladno zakonu i drugim propisima i članka 25. Poslovnika o radu Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ br. 23/14, 3/16 i 19/16-pročišćeni tekst).

## III. OBRAZLOŽENJE

### 1. Osnovne informacije o zahvatu izgradnje plutajućeg LNG terminala

Zahvat izgradnje plutajućeg LNG terminala, prikazan na slici 1., obuhvaća FSRU brod; pristan, pomoćne objekte i postrojenja te plinovod od FSRU broda do linije uklapanja s početnom točkom trase priključnog plinovoda za kopneni terminal (obuhvaćen lokacijskom dozvolom za kopneni terminal).



Slika 1. Prikaz područja zahvata plutajućeg LNG terminala

Izvor: SUO izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanje UPP-a

Izgradnja plutajućeg terminala bi trebala trajati 19 mjeseci tijekom kojih bi trebalo izgraditi: u morskome dijelu - pristan za privez broda s četiri bokobrana, pet utvrda za privez, most za pristup na glavni bokobran i prijelaz instalacija te u kopnenom dijelu - priključak na plinovod, odašiljačku ruku, dizel električni generator s pripadajućim spremnicima goriva i vode za protupožarne svrhe, priključni plinovod te zgrade pristana i porte (Slika 2).





Slika 2. FSRU brod i pristan

Izvor: SUO izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanje UPP-a

FSRU (*Floating storage regasification unit*) podrazumijeva brod čija je namjena prihvat broda za prijevoz plina, pretovar u spremnike na FSRU, skladištenje, uplinjavanje i isporuku u plinovodnu mrežu. FSRU brod je sličan brodu za prijevoz, ali na sebi ima isparivače plina (Slika 3). Kako u ovom trenutku nije poznato koji će se FSRU brod postaviti, u Studiji su navedeni podaci za brod s najmanjim i najvećim kapacitetom spremnika. Najmanji ima kapacitet od 160.000 m<sup>3</sup>, približne je duljine 294 m, širine 46 m i ima najveću dubinu gaza 11 m, a najveći ima kapacitet od 265.000 m<sup>3</sup>, dužine je 345 m, širine 53 m, dubine gaza 12,5 m, a visina broda iznosi 50 m. Planirani FSRU će moći prihvatiti najveće LNG brodove svjetske flote. Planira se da godišnje bude 70 pristajanja LNG brodova, što znači skoro 6 brodova mjesečno. Vrijeme priveza LNG broda na FSRU brod bi trebalo biti 50 sati, od kojih sam pretovar traje 25 sati, dok je preostalih 25 sati namijenjeno pripremi za pretovar i manevar broda.



Slika 3. FSRU i LNG brod

Izvor: SUO izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvata, skladištenje i uplinjavanje UPP-a

## **2. Utjecaji plutajućeg LNG terminala na okoliš i društveno-gospodarski utjecaji procijenjeni Studijom o procjeni utjecaja na okoliš**

Studijom o procjeni utjecaja plutajućeg LNG terminala na okoliš (SUO) procjenjivani su utjecaji na zrak, vode i more, buku, krajobraz, promet, gospodarenje otpadom, zaštićena područja i ekološku mrežu Natura 2000. Razmatrani su i društveno-gospodarski utjecaji te mogući rizici. Sažeti prikaz utjecaja na okoliš (izvadak iz Sažetka SUO) nalazi se u Prilogu 1. ovog materijala.

Studijom je procijenjeno da plutajući terminal neće imati negativan utjecaj na kvalitetu zraka i na ekološku mrežu te da je s obzirom na buku, promet, bio-ekološke značajke, nastajanje otpada, klimatske promjene i rizike prihvatljiv uz primjenu propisanih mjera zaštite okoliša. Procijenjeno je da je prihvatljiv i s obzirom na društveno-gospodarski utjecaj. Jedino je utjecaj na lokalne vizualne kvalitete krajobraza ocijenjen kao umjeren s područja Njivica i jak s područja Omišlja i to unatoč primjeni mogućih mjera zaštite.

Studijom su procijenjeni društveno-gospodarski utjecaji tijekom izgradnje i rada plutajućeg terminala na temelju predviđenih koristi za regionalnu i lokalnu zajednicu. Procijenjeno je da će ovi utjecaji biti najveći tijekom izgradnje terminala i to zbog upošljavanja građevinskog sektora te da bi njihovi prihodi mogli dosegnuti 274 milijuna kuna. Pozitivnim se ocjenjuje i prihod Općine Omišalj i okolnih područja kroz smještaj radnika te prihodima koji će rezultirati kroz njihovu potrošnju na ovom području. Predviđeno je da će na terminalu biti zaposleno do 75 osoba. Plutajući terminal će imati trošak koji obuhvaća trošak uplovljavanja LNG broda te trošak njegovog boravka i isplavlivanja iz luke pri čemu će najveći biti trošak peljara. S obzirom na navedeno, procijenjeno je da bi, ovisno o broju ticanja LNG broda, prihodi gospodarstva iznosili 5,3 do 21,7 milijuna kuna. Prihodi županijske i lokalne zajednice procijenjeni su kao porezni (porez na dohodak zaposlenih) i neporezni (koncesije, komunalni i vodni doprinos i komunalna naknada). Općina Omišalj bi imala sljedeće prihode: tijekom gradnje do 4,75 milijuna kuna kroz smještaj zaposlenika i 1,7 milijuna kuna kroz porez na dohodak te 850.000 kuna jednokratno za komunalni doprinos i 11.250 kuna mjesečno, odnosno 135.000 kuna godišnje od komunalne naknade. Navodi se da bi prihod Županije od poreza na dohodak iznosio do 468.800 kuna godišnje.

### **3. Primjedbe na Studiju o utjecaju na okoliš plutajućeg LNG terminala**

Primjedbe predstavnice Županije na Studiju o utjecaju na okoliš plutajućeg LNG terminala odnosile su se na probleme vezane uz korištenje mora u postupku uplinjavanja; ispuštanje klorirane vode; utjecaj protuobraštajnih boja; blizinu zona namijenjenih rekreaciji i turizmu te plaža; postojeće prometne probleme na otoku te s tim u vezi povećanje prometnog opterećenja teškim kamionima prilikom izgradnje pristana; obvezu uklanjanja FSRU broda odmah nakon prestanka korištenja te na predviđeni monitoring zraka, buke, voda i to osobito na ispustu rashladne vode u more.

Problem predstavlja i neusklađenost kapaciteta plutajućeg terminala i priključnih te magistralnih plinovoda jer se plinovod većeg promjera spaja na plinovod manjeg promjera. Također, činjenica je da se priključni plinovod plutajućeg terminala predviđa spojiti na plinovod kopnenog terminala koji nije izgrađen i koji je dio projekta kopnenog terminala za koji je u Studiji rečeno da se u realizaciji isključuju, odnosno nije predviđeno da su zajedno u pogonu. Postavlja se i pitanje hoće li terminal moći raditi punim kapacitetom zbog ograničenja magistralnog plinovoda.

Istaknuto je pitanje smjera iznenadnog isplovljavanja FSRU broda u slučaju incidentnih situacija (u Studiji je prikazan brod usmjeren prema Njivicama, odnosno Malinskoj) i načina njegova kretanja (jer je u Studiji rečeno da u manevru dolaska takvih brodova sudjeluje najmanje četiri tegljača) te je postavljeno pitanje koje su naravi te incidentne situacije (vremenske prilike, požar, eksplozija?). Dobiven je odgovor da će se raditi najčešće o vremenskim neprilikama i da brod tada ide prema na pomorskim kartama označenom sidrištu.

Ukazano je na zabranu plovidbe barki, izletničkih i ribarskih brodova koji tu sada prometuju.

Naglašeno je također da se monitoring kakvoće zraka ne može bazirati na nepostojećoj postaji državne mreže praćenja kakvoće zraka, nego je nositelja zahvata potrebno obvezati na financiranje postavljanja mjerne postaje i financiranje kontinuiranog praćenja kakvoće zraka (jednaka obveza kakvu su ranije imali i drugi gospodarski subjekti na našem prostoru – V.Lenac, INA, DINA itd.).

Traženo je da se monitoring buke, osim u Omišlju kako stoji u Studiji, proširi na specifične točke na višim kotama u naselju Njivice jer je FSRU brod trajna struktura koja će 24 sata proizvoditi buku i druge emisije u okoliš.

Postavljeno je pitanje što će biti s terminalom ako zbog visoke cijene i prilika na tržištu ne bude potrebe za dopremom ukapljenog prirodnog plina jer je činjenica da je pitanje opskrbe plinom iznimno osjetljivo i ovisi o globalnim političkim prilikama. Hoće li ta ogromna prostorna struktura neiskorištena stajati u prostoru kao što je to slučaj i s prostorom DINE petrokemije koja je također trebala biti građena po fazama, a izgrađena je samo treća, zadnja faza pa cijeli taj vrijedni prostor danas stoji napušten.

Potrebno je također naglasiti problem važeće prostorno-planske dokumentacije kojom je predviđeno da se lokacijski uvjeti za smještaj LNG terminala odrede urbanističkim planom uređenja. Točno je da ta obveza temeljem članka 27. Zakona o strateškim investicijskim projektima Republike Hrvatske više ne vrijedi, ali samim time nisu ničim utvrđeni lokacijski uvjeti za smještaj ove luke posebne namjene. U prostornom planu Općine Omišalj su naime na istoj morskoj površini ucrtani samo simboli triju luka, ali nisu razgraničene površine koje svakoj od njih pripadaju niti su utvrđeni drugi lokacijski uvjeti.

No, s obzirom da je Županijska skupština u ranijim postupcima procjene utjecaja na okoliš raspravljala o projektu LNG terminala te donijela zaključke kojima traži zadovoljavanje 4E načela - ekološkog, energetskog, ekonomskog i estetskog (Prilog 2.), u nastavku se daje osvrt o načinu na koji projekt predmetnog plutajućeg terminala ispunjava ove zahtjeve.



### Ekološka komponenta

Utjecaji na okoliš plutajućeg LNG terminala su negativni i brojni, unatoč tomu da su u Studiji utjecaja na okoliš prikazani kao prihvatljivi uz primjenu mjera zaštite okoliša. To su utjecaji na prostor – prije svega zauzimanjem novog dodatnog prostora na moru. Zatim su tu utjecaji na podmorje jer se zbog nedovoljne dubine u odnosu na gaz broda predviđa iskop 70.000 m<sup>3</sup> podmorskog tla i njegovo razastiranje u okolnom prostoru. Plutajući LNG terminal za uplinjavanje ukapljenog prirodnog plina koristi more, što će utjecati na njegovu temperaturu i organizme u njemu. Za sprječavanje obraštaja na usisu morske vode koristit će se kloriranje. U vezi s time treba podsjetiti da je uvjet za prihvaćanje kopnenog terminala bio da se toplina mora ne koristi za uplinjavanje UPP-a i da se ne primjenjuje kloriranje. FSRU brod će biti trajni izvor buke i emisija u zrak 24 sata dnevno tijekom najmanje 10 godina.

### Energetska komponenta

Predviđa se da će plutajući LNG terminal u pogledu energetske potrebe biti samodostatan i neće koristiti postojeće resurse s kopna. S druge strane, pitanje je, odnosno Studijom nisu razrađene mogućnosti korištenja ukapljenog prirodnog plina za lokalne i regionalne potrebe u smislu kompenzacije za negativne ekološke učinke, što je bio jedan od osnovnih ranijih zahtjeva Županijske skupštine.

### Ekonomski efekti

Postavlja se pitanje ekonomskih učinaka, odnosno koristi na državnoj, županijskoj i lokalnoj razini. U Studiji se navodi da je Republici Hrvatskoj odobreno tek 50% sredstava za razvojne studije u iznosu od 747.000 EUR i 27,92% sredstava za radove i to u iznosu od 101.400.000 EUR. To znači da treba osigurati još 747.000 EUR za razvojne studije i oko 262.000.000 EUR za radove, te sredstva za kupnju FSRU broda u iznosu od oko 250 milijuna dolara.

Prikazane koristi za lokalnu zajednicu i Županiju nisu adekvatne jer iz Studije proizlazi da će na terminalu biti stvarno zaposleno samo 10-12 osoba niže kvalifikacijske strukture, a ne 75 kako se navodi (jer će ostali biti dio posade broda). Upitna je i participacija Županije i Općine Omišalj u prihodu od koncesije za korištenje pomorskog dobra jer koncesija za sada nije dodijeljena.

Kada je riječ o ekonomskim efektima, treba podsjetiti da je Županijska skupština ranije tražila izmjene zakonske regulative radi uvođenja ekološke rente namijenjene lokalnoj i regionalnoj zajednici, kao i mogućnost sufinanciranja kapitalne infrastrukture lokalne zajednice te obnove prirodne baštine i kulturno-povijesnog naslijeđa kao oblik kompenzacije za korištenje i narušavanje kvalitete prostora, međutim sve ovo u međuvremenu nije ostvareno niti je Studijom o plutajućem LNG terminalu uzeto u obzir.

### Estetska komponenta - vizualni utjecaj

Oba broda – FSRU brod i brod koji će dovoziti ukapljeni prirodni plin činit će ogromnu novu strukturu u prostoru - kao neboder visine 17 katova, duljine više od 300 metara (tri nogometna igrališta), širine 100 metara i biti istaknuti izvan kopnenog dijela. Usporedbom s kotama okolnog zemljišta preuzetim s topografske karte, utvrđeno je da su brodovi viši od najvišeg brda u blizini zvanog Zaglav čija je kota 46,6 m.n.m., dok je za brod navedeno da je iznad vodene linije visok 50 m. Za naglasiti je da na cijelom prostoru Riječkog zaljeva nema tako velike fizičke strukture – niti kao građevine niti kao industrijskog ili energetske objekta. Stoga je zatraženo da se u Studiji ispravi da će utjecaj na krajobraz biti vrlo značajan, a ne umjeren. Jednako tako, dovedena je u pitanje mjera zaštite kojom bi se negativni vizualni utjecaj trebao smanjiti, a to je boja donjeg dijela broda. Na upit može li se na to uopće utjecati potvrđeno je da se ne može tražiti od brodova koji će dovoziti UPP da budu odgovarajuće boje, a na boju FSRU broda bi se

eventualno moglo utjecati jer bi tvrtka LNG Hrvatska trebala nabaviti brod. No, u tom slučaju je pitanje cijene, odnosno ekonomski najprihvatljivije ponude u postupku nabave.

U vezi s ovim pitanjem ističe se da se u ranijim postupcima inzistiralo na što većem uklapanju terminala u postojeće industrijsko područje DINE petrokemije, koji je uvijek barem u minimalno mogućoj mjeri zadovoljio kopneni terminal.

Slijedom svega iznietoga, može se utvrditi da plutajući LNG terminal ima sve elemente protiv kojih je Županija bila i to:

- korištenje mora za uplinjavanje,
- kloriranje,
- povećan vizalni utjecaj na okoliš jer plutajući terminal izlazi izvan postojećih industrijskih postrojenja te
- nedovoljne koristi za lokalnu zajednicu i Županiju, kojima naprotiv ostaje samo negativni utjecaj na okoliš.

Zaključno treba istaknuti da Primorsko-goranska županija podržava sve strateške projekte Republike Hrvatske koji nemaju negativne utjecaje na okoliš i postojeće gospodarske aktivnosti, prije svega na turizam, te one koji trajno donose ekonomsku dobit lokalnoj i regionalnoj zajednici.

Međutim, zahvat plutajućeg LNG terminala, kako je prikazan u *Studiji o utjecaju na okoliš izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvata, skladištenje i uplinjavanja UPP-a*, nije prihvatljiv za Županiju jer ima negativne utjecaje na krajobraz, more i korištenje prostora te ne donosi koristi za lokalnu i regionalnu zajednicu.

Primorsko-goranska županija stoga podržava nastavak realizacije projekta kopnenog LNG terminala za koji je doneseno rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš i za koji je izdana lokacijska dozvola.

#### **IV. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA**

Za provođenje ovog materijala nije potrebno osigurati sredstva u Proračunu Primorsko-goranske županije.

#### **V. PRIJEDLOG ZAKLJUČKA**

Dana 6. studenog 2017. godine Župan Primorsko-goranske županije razmotrio je Informaciju, te predlaže Županijskoj skupštini da donese zaključak u tekstu kako slijedi

Na temelju članka 10. stavka 5. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“ br. 61/14 i 3/17), članka 52. točke 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ br. 23/09, 9/13 i 25/13 – pročišćeni tekst) i članka 25. Poslovnika o radu Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ br. 23/14, 3/16 i 19/16-pročišćeni tekst), Župan Primorsko-goranske županije dana \_\_\_\_\_ 2017. godine donio je sljedeći:

### **Z a k l j u č a k**

1. Prihvaća se Informacija o procjeni utjecaja na okoliš izmjene zahvata prihvatnog terminala za UPP na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvata, skladištenje i uplinjavanje UPP-a.

2. Primorsko-goranska županija podržava sve strateške projekte Republike Hrvatske koji nemaju negativne utjecaje na okoliš i postojeće gospodarske aktivnosti, prije svega na turizam, te one koji trajno donose ekonomsku dobit lokalnoj i regionalnoj zajednici.

3. Utvrđuje se da zahvat plutajućeg LNG terminala, kako je prikazan u *Studiji o utjecaju na okoliš izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanja UPP-a*, nije prihvatljiv za Županiju jer ima negativne utjecaje na krajobraz, more i korištenje prostora te ne donosi koristi za lokalnu i regionalnu zajednicu. Primorsko-goranska županija stoga podržava nastavak realizacije projekta kopnenog LNG terminala za koji je doneseno rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš i izdana lokacijska dozvola.

4. Ovlašćuje se predstavnicu Primorsko-goranske županije u *Savjetodavnom stručnom povjerenstvu za ocjenu utjecaja na okoliš izmjene zahvata prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanja UPP-a* da prilikom glasovanja o mišljenju Povjerenstva o prihvatljivosti zahvata za okoliš glasuje sukladno zaključcima Županijske skupštine Primorsko-goranske županije.

Prilog 1. Sažeti prikaz utjecaja plutajućeg terminala na okoliš (izvadak iz Studije utjecaja na okoliš izmjena zahvata prihvatnog terminala za UPP na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanje UPP-a, listopad 2017.)

## SAŽETI PRIKAZ UTJECAJA ZAHVATA NA OKOLIŠ

Emisije planiranog zahvata određene su konzervativnim pristupom za kapacitet terminala od 8,3 milijarde Nm<sup>3</sup>/god iz razloga što FSRU brod koji će biti nabavljen može imati maksimalni instalirani kapacitet sustava za uplinjavanje od 944.000 Nm<sup>3</sup>/h, što odgovara godišnjem kapacitetu od 8,3 milijarde Nm<sup>3</sup>/god. Pretpostavka se također temelji na maksimalnom pogonu sustava za uplinjavanje FSRU broda tijekom cijele godine, dakle 8760 sati godišnje. Maksimalni mogući instalirani kapacitet sustava za uplinjavanje na potencijalnom FSRU brodu premašit će maksimalni kapacitet terminala u stvarnosti iz razloga što se magistralnim plinovodom neće moći transportirati tolika količina plina. Međutim, konzervativna analiza u studiji je pretpostavila da će maksimalni instalirani kapacitet FSRU broda biti ostvaren. Trenutne mogućnosti otpreme plina magistralnim plinovodom iznose do 300.000 m<sup>3</sup>/h (2,6 milijardi Nm<sup>3</sup>/god), a planiranim povećanjem kapaciteta plinskog transportnog sustava tvrtka Plinacro d.o.o. u svom planu desetogodišnjeg razvoja plinskog transportnog sustava predviđa povećanje kapaciteta do maksimalno 6,8 milijardi Nm<sup>3</sup>/god.

### KVALITETA ZRAKA

Tijekom izgradnje zahvata utjecaj na kvalitetu zraka fugitivnih emisija prašine uglavnom će biti prostorno ograničen na površinu gradilišta, te ovisan o vrsti i intenzitetu građevinskih radova i meteorološkim uvjetima. Najveći utjecaj izgradnje očekuju se tijekom izgradnje pomorskog dijela zahvata posebice tijekom polaganja kesona. U neposrednoj blizini zahvata tj. gradilišta nema naseljenih područja koja bi mogla biti izložena navedenim utjecajima.

Rad UPP terminala neće zamjetno utjecati na onečišćenje zraka SO<sub>2</sub> i česticama (PM<sub>10</sub>). Najznačajniji utjecaj UPP terminala na kvalitetu zraka može biti u pogledu pojave povišenih satnih koncentracija NO<sub>2</sub> unutar dva do tri kilometra udaljenosti od pristana UPP terminala. Konfiguracija terena značajno utječe na položaj maksimuma koncentracija, te se područja najvećih koncentracija javljaju pri vrhovima obližnjih uzvišenja. Prema rezultatima proračuna modelom disperzije pojava prekoračenja granične vrijednosti moguća je samo tijekom istovara brodova sa srednjehodnim dizelskim motorima koji koriste isključivo tekuća goriva te imaju emisiju NO<sub>x</sub> koja zadovoljava MARPOL „Razred 2“. S obzirom na slabu zastupljenost takvih brodova u svjetskoj UPP floti te malu učestalost pojave jugozapadnih vjetrova na području Omišlja, može se zaključiti da je vjerojatnost prekoračenja granične vrijednosti satnih koncentracija NO<sub>2</sub> izuzetno mala.

### STANJE VODA

Na stanje voda tijekom izgradnje utječu sljedeće aktivnosti: produbljivanje plićina i odlaganje materijala, izgradnja morskog dijela pristana (kesoni), te izgradnja platoa kopnenog dijela pristana. Navedene aktivnosti ovog zahvata imati će izrazito lokalni utjecaj koji je ocijenjen kao umjeren.

Na stanje voda tijekom rada utječu: rad sustava za uplinjavanje UPP-a, korištenje balastnih voda i protuobraštajne boje trupa broda. Sustav za uplinjavanje koristi morsku vodu koja se pritom hladi. Termodinamičko modeliranje ispuštene vode je pokazalo da na udaljenosti od 200 metara od ispusta promjena temperature morske vode će biti manja od 1 °C uz očekivanje da većinu vremena neće prelaziti 0,5 °C.

## SAŽETI PRIKAZ UTJECAJA ZAHVATA NA OKOLIŠ

Svaki FSRU brod je standardno opremljen sustavom za sprječavanje stvaranja obraštaja, a cijevi izmjenjivača topline sustava za uplinjavanje izrađene su od titana. Praktična iskustava industrije u istom području pokazuju da zbog kvalitete morske vode ne postoji potreba za sprječavanjem stvaranja obraštaja. No ipak je za potrebe studije konzervativnom analizom pretpostavljeno korištenje sustava elektroklorinacije morske vode, te je zaključeno da uz izlaznu koncentraciju rezidualnog oksidanta od 200 µg/l, da bi se na manje od 400 m ta koncentracija spustila na manje od 10 µg/l.

Balastne vode koriste FSRU brod, UPP brodovi te brodovi za dužobalni razvoz UPP-a. S obzirom da FSRU brod zahvaća i ispušta balastne vode na istoj lokaciji, odnosno na lokaciji priveza FSRU broda te da se balastne vode ne tretiraju, utjecaj balastnih voda FSRU broda na okoliš je zanemariv. S obzirom na to da UPP brod ne ispušta vodu iz svojih balastnih spremnika na lokaciji terminala, nego je zahvaća, odnosno puni svoje balastne tankove, može se zaključiti da je utjecaj balastnih voda UPP broda na okoliš zanemariv. Predviđeno je da brodovi na koje će se pretovarivati UPP razvoze UPP lokalno, u krugu Riječkog zaljeva. Balastne vode, također ne tretirane, koje će ti brodovi ispuštati na području UPP terminala u Omišlju tijekom pretovara će stoga biti biološki neutralne i neće imati negativan utjecaj na okoliš.

### BUKA

Tijekom izgradnje pojavljuje se buka građevinskih strojeva, transportnih kamiona i brodova. Napravljeno je modeliranje širenja buke u okoliš te je utvrđeno da su kod najbližih stambenih objekata naselja Omišalj razine buke niže od dopuštenih.

Tijekom rada zahvata dominantan izvor buke je FSRU brod na kojemu je smještena kompletna oprema za pretakanje UPP-a iz brodova za dopremu u spremnike, skladištenje, uplinjavanje i isporuku prirodnog plina u plinovodnu mrežu. Kao dodatan izvor buke javljaju se brodovi za prijevoz UPP-a kojima se UPP doprema do prihvatnog terminala. Napravljeno je modeliranje širenja buke u okoliš te je utvrđeno da su kod najbližih stambenih objekata naselja Omišalj razine buke niže od dopuštenih.

### KRAJOBRAZ

Utjecaj na vizualne kvalitete planiranog zahvata je primarno lokalnog karaktera, gdje je najjače izražen na zapadnom rubnom pojasu grada Omišlja, te na pojedinim mikrolokacijama obale na području Njivica. Najjače izražen utjecaj je s vidikovca grada Omišlja.

Regionalni utjecaj planiranog zahvata na krajobraznu sliku s najvećeg područja Kvarnerske rivijere je zanemariv na udaljenostima do ~20 km od FSRU, odnosno vrlo malen na udaljenostima do ~11 km. Utjecaj na priobalno kopneno područje na udaljenostima od približno 8-11 km (okolica naselja Bakar, Kraljevica, kao i dionica autoceste A7 od mjesta Sv. Kuzam do mjesta Šmrika) biti će malen.

Tijekom razdoblja izgradnje 2. faze terminala (prije početka rada kopnenog dijela terminala i prije uklanjanja plućajućeg terminala) utjecaj na vizualne kvalitete uslijed interakcije volumena spremnika UPP te brodova FSRU i UPP će biti vrlo jak i uz primjenu mjera zaštite u svakoj pojedinačnoj fazi (faza 1, faza 2). Takva puna snaga utjecaja će biti privremenog karaktera i trajati će do uklanjanja FSRU broda.



## SAŽETI PRIKAZ UTJECAJA ZAHVATA NA OKOLIŠ

### PROMET

U toku izgradnje zahvata dio materijala dopremat će se morskim putem, a dio kopnenim.

Tijekom rada zahvata glavni ulazno-izlazni plovidbeni put prema FSRU terminalu je morski prolaz kroz Kvarner odnosno između istočne obale Istre i otoka Lošinj i Cres te kroz prolaz Vela vrata. Broj UPP brodova koji će pristajati na plutajućem UPP terminalu ovisi o kapacitetu terminala kao i kapacitetu UPP brodova koji će tijekom godine pristajati na terminalu.

S obzirom na mjere koje predlaže Maritimna studija vezano uz sigurnu plovidbu UPP brodova, može se zaključiti kako njihov utjecaj na pomorski promet na ovom području nije značajan i regulirat će se mjerama iz Maritimne studije.

### BIO-EKOLOŠKE ZNAČAJKE

U toku izgradnje zahvata utjecaj na bio-ekološke značajke imaju aktivnosti: produbljivanje plićina i odlaganje materijala, izgradnja morskog dijela pristana (kesoni), izgradnja platoa kopnenog dijela pristana i izgradnja plinovoda.

Utjecaj produbljivanja plićina i odlaganja materijala je ograničenog opsega, kratkotrajan i reverzibilan. Utjecaj izgradnje morskog dijela pristana (kesoni) se može smatrati zanemarivo malim.

Tijekom rada zahvata planktonske zajednice će pri prolasku kroz sustav isparivača pretrpjeti određenu štetu, ali je ukupni efekt lokalan, nadoknadiv i s relativno malim intenzitetom. Procijenjeno je da utjecaj ohlađene vode na nektonske organizme nije značajan te da je karakterističan samo u vrlo uskom području oko ispusta. Nektonski morski organizmi lako će izbjeći usko područje od maksimalno 200-tinjak m od ispusta u kojem je sniženje temperature veće od 0,5 °C.

Sesilni organizmi koji su vezani za morsko dno u području neposredno oko ispusta mogu u kritičnim zimskim uvjetima pretrpjeti određeni značajniji okolišni stres. Na uskom području utjecaja doći će do promjena u gustoći populacija, ali se broj vrsta neće značajnije promijeniti. Navedeni utjecaj promjena temperature morske vode neposredno oko ispusta će vrlo rijetko prelaziti izvan opsega prirodnih varijacija temperature, bit će kratkotrajan i uglavnom nadoknadiv te se ne smatra značajnim.

Procijenjeno je da u slučaju korištenja sustava elektroklorinacije morske vode, rezidualni oksidant, kao niti nusprodukti nemaju značajan negativan utjecaj na život u moru izvan vrlo ograničene zone miješanja u području ispusta morske vode. Unutar te zone postojat će izvjestan utjecaj, no isti neće dovesti u pitanje biološku raznolikost područja nego će samo blago smanjiti brojnost pojedinih vrsta.

### GOSPODARENJE OTPADOM

Tijekom izgradnje zahvata nastajat će različite vrste otpada uobičajenog za gradilišta. Nastajat će otpadni građevinski materijal te otpad od održavanja vozila, strojeva i građevinske mehanizacije. Tijekom radova na gradnji nastat će i komunalni otpad.

Tehnološki procesi koji se odvijaju na FRSU terminalu ne uzrokuju proizvodnju otpada. Tijekom redovnog rada nastajat će jedino komunalni otpad i otpad od održavanja.

## SAŽETI PRIKAZ UTJECAJA ZAHVATA NA OKOLIŠ

### SOCIO-GOSPODARSKI UTJECAJ

Mogući pozitivni gospodarski utjecaji na lokalnu zajednicu su utjecaj na zapošljavanje, utjecaj na građevinsku industriju, te utjecaj na turizam. Pozitivni utjecaji proizlaze iz potrošnje tijekom izgradnje te se ocjenjuju kao neznatni, dok negativni uključuju percepciju industrijske vizure, već prisutne na lokalitetu.

Također očekuju se porezni i neporezni prihodi i očituju se na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini.

### ZAŠTIĆENA PODRUČJA I NATURA 2000

Lokacija planiranog zahvata udaljena je od zaštićenih područja sukladno Zakonu o zaštiti prirode (NN 80/13), stoga tijekom izgradnje i korištenja zahvata ne postoje negativni utjecaji na zaštićena područja.

Na temelju odredbi Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13) proveden je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu. Ministarstvo zaštite okoliša i energetike donijelo je Rješenje da je planirani zahvat - Izmjena zahvata prihvatnog terminala za UPP na otoku Krku uvođenjem faze plutajućeg terminala za prihvat, skladištenje i uplinjavanje UPP-a prihvatljiv za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612- 07/17-60/136, URBROJ: 517-07-2-1-17-4, 16. kolovoza 2017.)

### KLIMATSKE PROMJENE

Uz očekivane utjecaje na rast emisija stakleničkih plinova, izgradnja terminala i korištenje UPP-a može imati pozitivne učinke na smanjenje emisija stakleničkih plinova u drugim sektorima. UPP terminal pružit će mogućnost implementacije UPP-a kao ekološki prihvatljivog pogonskog goriva u pomorskom i teškom kamionskom prometu. Na ovaj način se potiče zamjena tekućeg dizelskog goriva prirodnim plinom koji ima manji emisijski faktor. Također, uspostava terminala za UPP može dovesti do izgradnje plinskih termoelektrana umjesto termoelektrana na ugljen.

### RIZICI

FSRU brod – modeliranjem određena granica opasnosti za osobe u okolici ni u jednoj varijanti ne dopiru do naseljenog područja (Omišalj) ili do područja na kojem se zadržavaju ljudi (područje lučice i plaže u blizini). Zbog toga se može isključiti utjecaj na osobe u okolici Terminala s izuzetkom zaposlenih na FSRU terminalu i u industrijskoj zoni DINE (gdje sada nema zaposlenih jer DINA više ne radi).

Priključni plinovod – ustanovljeno je da je u kritičnim točkama rizik vrlo mali i prihvatljiv uz primjenu propisanih mjera zaštite.



KLASA: 021-04/09-01/9  
UR.BROJ: 2170/01-05-01/5-9-13  
Rijeka, 26. studenog 2009.

Na temelju članka 28. točka 22. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09) i članka 84. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 26/09), Županijska skupština Primorsko-goranske županije je na 6. sjednici od 26. studenog 2009. godine donijela

### ZAKLJUČAK

1. Prihvaća se Informacija o procjeni utjecaja terminala za ukapljen prirodni plin na otoku Krku na okoliš.

2. Podržavaju se primjedbe na Studiju o utjecaju na okoliš terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku upućene Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva i Savjetodavnom stručnom povjerenstvu za ocjenu utjecaja na okoliš terminala za ukapljeni prirodni plin u Omišlju na otoku Krku, a koje sadrže sljedeće:

- U pogledu **ekološke** komponente, iz poglavlja Studije koji obuhvaćaju utjecaje na sastavnice okoliša i pritiske na okoliš otpadom, bukom i sl. proizlazi da su utjecaji u osnovi korektno obrađeni, ali zaključci kako se radi o malim, lokalnim i uglavnom kratkotrajnim i nadoknadivim utjecajima koji se na kraju mogu zanemariti izazivaju sumnju i nisu prihvatljivi.
- U pogledu **energetske** komponente, poglavljem koje govori o mogućnosti korištenja predmetnog objekta u energetske smislu, kako na državnoj tako i na županijskoj razini, a koje se bazira na iznošenju općenitih mogućnosti, bez navođenja ijednog konkretnog i izvedenog primjera nije postignuta uvjerljivost ovog dijela Studije.
- Kada je riječ o **ekonomskim** efektima, Studijom se razmatraju utjecaji na turizam samo kroz pokazatelje za Omišalj, Njivice, Malinsku i Opatiju/Lovran što nije sveobuhvatno. Jednako tako nisu sagledane naknade koje se mogu smatrati benefitom za Županiju, odnosno lokalnu samoupravu, niti pitanje ekološke rente namijenjene lokalnoj i regionalnoj zajednici kao i mogućnost sufinanciranja kapitalne infrastrukture lokalne zajednice i obnovu prirodne baštine i kulturno-povijesnog naslijeđa.
- U pogledu **estetskog** utjecaja, Studijom se potvrđuje da će utjecaji biti trajni i da ih nije moguće korigirati ili kompenzirati. Sve to suprotno je i još uvijek važećoj ambijentalnoj zoni zaštite kulturno-povijesne jezgre Omišlja, kako se ističe u poglavljima o zaštiti kulturnih dobara. Izražava se neslaganje s odabirom varijante A smještaja spremnika koja je najpovoljnija za investora, najjednostavnija za izvedbu i najjeftinija. Pri tomu je varijanta B koju je tražila lokalna samouprava, a koja bi iziskivala značajnije iskope, odbačena.
- **Sigurnosni aspekti** uz analize mogućih međudjelovanja koncentriranih sadržaja LNG terminala, DINE i JANAF-a Studijom nisu u dovoljnoj mjeri

obrađeni. Isto tako nije razmatran utjecaj postojećeg prometa na LNG pomorski promet i nije uzet u obzir utjecaj LNG-a na ostali promet.

3. a) Utvrđuje se da sadašnja zakonska rješenja ne omogućavaju primjerene prihode od smještaja i poslovanja LNG terminala Županiji, Općini Omišalj, a ni Republici Hrvatskoj.

b) Lokalna i regionalna zajednica mogla bi od LNG terminala ostvariti direktne proračunske koristi u vidu prihoda od:

- ekološke rente, što zahtjeva izmjenu Zakona o zaštiti okoliša
- koncesije za korištenje luke posebne namjene – industrijske luke, za što nije potrebna izmjena Zakona
- naknade za korištenje zemljišta za smještaj LNG terminala, poput naknade za smještaj proizvodnih elektroenergetskih postrojenja, što zahtjeva izmjenu Zakona o tržištu plina
- naknade za zaštitu voda, za vraćanje pothlađenog mora u akvatorij, što zahtjeva izmjenu Zakona o financiranju vodnog gospodarstva
- naknade od komunalnih doprinosa i komunalnih naknada za prateće evakuacijske plinovode, što zahtjeva izmjenu Zakona o komunalnom gospodarstvu.

c) Traži se od Vlade Republike Hrvatske odnosno nadležnih ministarstava da pristupe izradi izmjena zakona iz točke 3b) ovog Zaključka čime bi se omogućilo da lokalna i regionalna samouprava ostvare direktnu, primjerenu i trajnu financijsku korist od smještaja i poslovanja LNG terminala na otoku Krku.

d) Razvojne mogućnosti LNG terminala treba iskoristiti ne samo jednokratno kroz gradnju, već korištenje sinergijskih učinaka naslonjenih na gospodarstvo, i korištenje većih količina prirodnog plina u industriji i energetske transformacijama. Istovremeno, devastacija prostora i ekološki rizici moraju biti trajan izvor prihoda lokalnoj zajednici.

e) Primorsko-goranska županija zalaže se za poštivanje „4E načela“, odnosno ekonomskih i energetske koristi te ekoloških i estetskih kriterija pri planiranju realizacije i eksploatacije terminala za LNG.




**Dostaviti:**

1. Županu *Zlatku Komadini*
2. zamjeniku Župana *dr.sc. Vidoju Vujiću*
3. zamjenici Župana *Nadi Turina-Đurić*
4. Upravnom odjelu za graditeljstvo i zaštitu okoliša  
*n/r dr.sc. Koraljke Vahtar Jurković*



REPUBLIKA HRVATSKA

 PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA  
**Županijska skupština**

Klasa: 021-04/06-02/66

Ur.broj: 2170/104-01-06-2

Rijeka, 19. listopada 2006.

Na temelju članka 28. točka 15. Statuta Primorsko-goranske županije ("Službene novine" broj 16/02 pročišćeni tekst), Županijska skupština Primorsko-goranske županije na sjednici od 19. listopada 2006. godine, donijela je sljedeći

### ZAKLJUČAK

1. Prihvaća se Informacija o projektu prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin (LNG terminalu).

2. Traži se hitno donošenje (usvajanje) zakonskih i podzakonskih akata vezanih uz tretiranje ukapljenog prirodnog plina, lociranja LNG terminala kao i dimenzioniranja, oblikovanja i praćenja izgradnje istog, uz primarno poštivanje važećih propisa Europske unije.

3. Zahtijeva se izrada studije: „Analiza svih potencijalnih lokacija za LNG terminal na jadranskom dijelu Republike Hrvatske“, čiji će naručitelj biti Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva i Studije utjecaja na okoliš, čiji će naručitelj biti Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva.

4. Ako Studija pokaže da je najpovoljnija lokacija LNG terminala na području Primorsko-goranske županije, zahtijeva se od Vlade Republike Hrvatske sljedeće:

- uključenje Primorsko-goranske županije i jedinice lokalne samouprave na čijem području se odredi lokacija u partnerski odnos s Republikom Hrvatskom i međunarodnim konzorcijem pri realizaciji izrade projekata i izgradnje LNG terminala,
- aktivno uključenje Europske investicijske banke kroz financiranje, koordiniranje i praćenje izrade Studije utjecaja na okoliš i Studije „Analiza svih potencijalnih lokacija za LNG terminal na jadranskom dijelu Republike Hrvatske“
- financijsko jamstvo investitora u slučaju akcidentnih situacija i ekoloških šteta koje bi one uzrokovale za puni životni ciklus (u izgradnji, eksploataciji i razgradnji) LNG terminala, (posredno bi to podrazumijevalo i financijsko jamstvo Vlade Republike Hrvatske),
- lokacijska (ekološka) renta u jednokratnom iznosu u određenom postotku od ukupne vrijednosti investicije izgradnje LNG terminala i pripadnog plinovoda i godišnjem iznosu u određenom postotku od ostvarenog prihoda rada terminala i transporta plinovodom, a koja bi se dijelila u određenom omjeru između Primorsko-goranske županije i jedinica lokalne samouprave,
- registriranje trgovačkog društva koje će se baviti prekrcajem ukapljenog plina na području jedinice regionalne samouprave (Primorsko-goranske županije),



- izgradnja nove plinske elektrane ili prelazak postojeće Termoelektrane Rijeka na plin kao pogonski energent, te zakonsku plinifikaciju drugih velikih industrijskih potrošača na području Županije, kao što su INA – Urinj, DINA – Omišalj i šire,
- plinifikacija svih većih naselja na otoku Krku (izgradnja distributivne plinske mreže i priključak potrošača na plinovod), te pomoć u podizanju komunalnog standarda (kao što je izgradnja kanalizacijske mreže i dr.),
- razvoj niskotemperaturnih skladišta koja se trebaju povezati sa skladištima Zračne luke Rijeka (na Krku), a nastavno je moguće povezivanje i na terminale Luke Rijeka (Kukuljanovo i dr.), te moguća izgradnja adekvatnih sportskih objekata (klizalište i sl.),
- financijski angažman investitora na najmanje dvije kulturno-spomeničke lokacije (obzirom da bi sam terminal narušavao određene povijesne cjeline),
- ukopavanje spremnika i adekvatna vizualna zaštita, obzirom na visinu i lokaciju spremnika, a time i utjecaj istih na vizualnu devastaciju prostora odnosno na turizam šireg područja.


  
**Predsjednik**  
**Marinko Dumanić**

**Dostaviti:**

1. Vladi Republike Hrvatske, Zagreb, Trg sv. Marka 2  
**n/r predsjedniku dr.sc. Ivi Sanaderu**
2. Ministarstvu gospodarstva, rada i poduzetništva  
**n/r ministru Branku Vukeliću**  
Zagreb, Ulica grada Vukovara 78
3. Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva  
**n/r ministrici Marini Matulović-Dropulić**  
Zagreb, Ulica Republike Austrije 20
4. Radna skupina za LNG terminal u Republici Hrvatskoj  
**n/r predsjedniku Branku Vukeliću**  
Zagreb, Ulica grada Vukovara 78
5. INA nafta plin Zagreb, Zagreb, Šubićeva 29  
**n/r gospodinu Mladenu Šoureku**
6. Hrvatska stručna udruga za plin, Zagreb, Šubićeva 29  
**n/r predsjedniku prof.dr.sc. Miljenku Šuniću**
7. Županijskom zavodu za održivi razvoj i prostorno planiranje  
**n/r ravnatelju prof.dr.sc. Mladenu Crnjaru**  
**n/r Georgu Žeželiću**
8. Općina Omišalj, Prikešte 11  
**n/r načelniku Tomi Sparožiću**
9. Grad Krk, Trg J. bana Jelačića 2  
**n/r koordinatoru grada i općina otoka Krka Dariju Vasiliću**

Prilog 4. Zaključak Župana od 7. travnja 2014. (za kopneni terminal)



REPUBLIKA HRVATSKA  
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

Župan

KLASA: 022-04/14-01/13  
URBROJ: 2170/1-01-01/6-14-4  
Rijeka, 7. travnja 2014.

Na temelju članka 11. stavka 5. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“ broj 64/08 i 67/09), članka 52. točke 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13 i 25/13 – pročišćeni tekst) i članka 21. Poslovnika o načinu rada Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 41/09), Župan Primorsko-goranske županije dana 7. travnja 2014. godine, donio je sljedeći

**Zaključak**

1. Prihvaća se Informacija o provođenju postupka procjene utjecaja na okoliš za zahvat „Uvozni terminal za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku“.

2. Zadužuje se predstavnicu Primorsko-goranske županije u Povjerenstvu za procjenu utjecaja na okoliš za zahvat „Uvozni terminal za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku“, doc.dr.sc. Koraljka Vahtar-Jurković, da na 2. sjednici Povjerenstva, koja će se održati u Zagrebu 10. travnja 2014., glasuje za donošenje mišljenja o prihvatljivosti navedenog zahvata za okoliš.

Župan  
Zlatko Komadina, dipl.ing.  
PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA

**Dostaviti:**

1. Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša n/r pročelnice **doc.dr.sc. Koraljke Vahtar Jurković**
2. zamjenicima Župana. **svima**

Primjeno: 30.06.14  
Klasifikacijska oznaka: 351-03/14-01/12 Ustr.jed. 03-08 1  
Urudžbeni broj: 2170/1-14-2 Prih. Vrh