



DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

P O S V E T

PLINSKI TERMINALI V TRŽAŠKEM ZALIVU: DA ALI NE?

V skladu s sprejeto Aarhuško konvencijo imajo tako prebivalci Mestne občine Koper kot tudi širša javnost pravico do vseh informacij v zvezi z načrtovano gradnjo plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem priobalnem območju. Da bi osvetlili okoljsko problematiko načrtovanja plinskih terminalov na italijanski strani in tudi informacije o načrtih za postavitev plinskega terminala na območju Luke Koper, se je Državni svet odločil organizirati posvet, na katerem so predstavniki pristojnih ministrstev, Luke Koper, strokovne javnosti in lokalnega okolja oziroma prizadeti prebivalci predstavili svoje aktivnosti in stališča.

* * *

Posvet je 10. julija 2007 organiziral Državni svet Republike Slovenije v dvorani, Šubičeva 4, Ljubljana.

Posvet je vodil državni svetnik Milan Bavčar.

Ljubljana, avgust 2007

UVODNI POZDRAV

Janez Sušnik, predsednik Državnega sveta

UVODNI PRISPEVKI

Janez Podobnik, dr. med.

**Aktivnosti Ministrstva za okolje in prostor v zvezi
z načrtovano gradnjo plinskih terminalov
za utekočinjeni zemeljski plin v Tržaškem zalivu
in njegovem obalnem območju**

dr. Franc Žlahtič

**Terminali utekočinjenega zemeljskega plina
v severnem Jadranu in oskrba Slovenije
z zemeljskim plinom**

Žarko Pregelj

**Vpliv plinskih terminalov
na pomorski promet v Tržaškem zalivu**

dr. Robert Kokalj

**Predstavitev tematike energetske varnosti in vseh
letošnjih aktivnosti Ministrstva za zunanje zadeve
na področju medsosedskega energetskega
dialoga z Italijansko republiko**

Miran Bavčar

Odnos Mestne občine Koper do energetskih terminalov

Robert Časar

Vloga Luke Koper v energetske politiki države

Dr. Vlado Malačič

**Povzetek o čezmejnih vplivih načrtovanih
plinskih terminalov v Tržaškem zalivu na okolje**

Zofija Paulin

**Poročilo o dosedanjih aktivnostih Koordinacijskega odbora
za čisto okolje krajevnih skupnosti v Mestni občini Koper
in stališče lokalnega prebivalstva do plinskih
terminalov v Tržaškem zalivu**

RAZPRAVA

PRILOGE

UVODNI POZDRAV

Janez Sušnik, predsednik Državnega sveta Republike Slovenije

Minister za okolje in prostor Janez Podobnik s svojim sodelovanjem na posvetu dokazuje, da se Vlada Republike Slovenije zaveda odgovornosti sprejemanja odločitev v povezavi z načrtovano gradnjo plinskih terminalov za utekočinjeni zemeljski plin v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju.

V skladu na sprejeto Aarhuško konvencijo morajo biti tako prebivalci Mestne občine Koper kot tudi širša javnost obveščeni o načrtovani gradnji plinskih terminalov v Tržaškem zalivu. Državni svet je zato pripravil posvet, da bi osvetlili okoljsko problematiko načrtovanja plinskih terminalov na italijanski strani in načrte za postavitve plinskega terminala na območju Luke Koper.

Upoštevanje različnosti interesov in pogledov na nadaljnji potek aktivnosti vseh vpletenih je pomembna celovita obravnava problematike načrtovanja gradnje plinskih terminalov tako v sosednji Italiji kot tudi na slovenski strani. Državni svet Republike Slovenije, kjer se povezujejo različni interesi, je primeren prostor za širšo predstavitev te problematike. Posvet je priložnost za odkrivanje različnih pogledov in možnost sodelovanja v javni razpravi vseh, ki se jih ta problematika dotika. Pri umeščanju plinskih terminalov v prostor se je treba zavedati prepleta okoljevarstvenih zahtev in gospodarskih interesov, predvsem pa želje lokalnih prebivalcev po kvalitetnem bivalnem okolju.

Posvet je namenjen seznanitvi z aktivnostmi in stališči državnih organov, Mestne občine Koper, lokalnega prebivalstva in strokovne javnosti do problematike plinskih terminalov ter njihovemu vplivu na okolje in pomorski promet in pogovoru o oskrbi Slovenije z zemeljskim plinom in vlogi Luke Koper v energetske politiki naše države.

UVODNI PRISPEVKI

Janez Podobnik, dr. med., minister za okolje in prostor

AKTIVNOSTI MINISTRSTVA ZA OKOLJE IN PROSTOR V ZVEZI Z NAČRTOVANO GRADNJO PLINSKIH TERMINALOV ZA UTEKOČINJENI ZEMELJSKI PLIN V TRŽAŠKEM ZALIVU IN NJEGOVEM OBALNEM OBMOČJU¹

Vlada Republike Slovenije in Državni zbor Republike Slovenije posvečata obravnavani tematiki veliko pozornost. Pomembno je, da se lahko vsebina teh vprašanj predstavi tudi v Državnem svetu. Vlada Republike Slovenije izvršuje sklepe, ki jih je sprejel Odbor Državnega zbora za okolje in prostor.

Medresorsko delovno skupino za oblikovanje stališč Republike Slovenije do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju, ki se je že velikokrat sestala, vodi mag. Marko Starman, v njej pa sodelujejo predstavniki vseh pristojnih ministrstev.

Vlada Republike Slovenije je junija letos sprejela peto poročilo o delu medresorske delovne skupine, iz katerega je razvidno, da Vlada Republike Slovenije nadaljuje z aktivnostmi in v postopku čezmejne presoje sodeluje na način, da v Republiki Sloveniji ne bo negativnih in škodljivih vplivov. Ugodno stanje Sredozemskega morja je cilj, ki izhaja iz mednarodnih in evropskih dokumentov. Uresničitev tega cilja je na preizkušnji, prav tako vsi drugi instrumenti čezmejnih presoj, za katere se je zavezala mednarodna skupnost v okviru Konvencije o presoji čezmejnih vplivov na okolje (t.i. Espoo konvencije) in Evropska unija v okviru evropskega prava.

Ministrstvo za okolje in prostor v zvezi s posegi v Tržaškem zalivu od vsega začetka dosledno izhaja iz celovite obravnave, ki temelji na upoštevanju tega občutljivega ekosistema pri načrtovanju trajnostnega razvoja ekoregije severnega Jadrana. Republika Slovenija je evropska obalna država Sredozemskega morja, ki vodno telo in ekoregijo deli z ostalimi obalnimi državami. Ravnanje Ministrstva za okolje in prostor in Vlade Republike Slovenije temelji na uveljavljanju načel in meril evropskega pravnega reda, to je evropske vodne direktive, pomorske strategije Evropske unije upoštevajoč Konvencije o varstvu morskega okolja in obalnih območij Sredozemskega morja - Barcelonske konvencije in njenih protokolov.

Ministrstvo za okolje in prostor v svojih nastopih v vseh mednarodnih telesih Evropske unije, v Mednarodni pomorski organizaciji, Organizaciji Združenih narodov za okoljski program, v bilateralnih telesih med Republiko Slovenijo in Italijansko republiko ter v mešani slovensko-italijanski-hrvaški komisiji za varstvo voda Jadranskega morja in obalnih območij pred onesnaženjem dosledno izhaja iz stališč, ki sta jih obravnavala Vlada Republike Slovenije in Državni zbor Republike Slovenije. Ta stališča pa se nadgrajujejo z najnovejšimi spoznanji slovenske in mednarodne strokovne javnosti. Pri tem je potrebno izpostaviti Fakulteto za pomorstvo in promet, Nacionalni inštitut za biologijo - Morska biološka postaja Piran, Inštitut Jožef Stefan in Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, ki so s svojimi strokovnimi ekipami sodelovali pri pripravi poročila o čezmejnih vplivih na ozemlje Republike Slovenije.

¹ Povzetek razprave na podlagi dobesednega zapisa.

Vključitev Republike Slovenije je v ta postopek pomenil pomemben premik v sodelovanju med državama na okoljskem področju, saj Slovenija doslej ni bila vključena v noben postopek s sosednjo Italijansko republiko.

Stališča Republike Slovenije v zvezi z načrtovano gradnjo terminalov za utekočinjen zemeljski plin v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju se niso spremenila. Dodatna gradiva, ki so jih prejeli s strani Italijanske republike, po njihovi oceni in oceni strokovnih institucij niso pomenila bistvenega izboljšanja teh projektov oziroma pomembnih popravkov. To pomeni, da je stališče Vlade Republike Slovenije negativno. Študijo slovenskih strokovnjakov in stališče Vlade Republike Slovenije, sprejeto v okviru obravnave 4. poročila medresorske delovne skupine, smo 6. januarja 2007 poslali pristojnemu ministrstvu Italijanske republike. Predstavniki Vlade Republike Slovenije na različnih ravneh zastopamo enotno stališče.

Vlada Republike Slovenije je ugotovila, da ima projekt plinskega terminala v Tržaškem zalivu škodljiv čezmejni vpliv zaradi:

- bistvenega vpliva s prometno-varnostnega vidika,
- uničujočega vpliva z okoljskega vidika,
- varnostnega tveganja za slovensko obalo zaradi možnosti nepredvidenega ali nezavarovanega dogodka,
- bistvenih vplivov na vodno okolje Tržaškega zaliva zaradi disperzije toksičnih čistilnih sredstev, ki se uporabljajo pri terminalskih cevovodih,
- škodljivih vplivov na biodiverzitetu morskega okolja severnega Jadrana,
- negativnih vplivov na ekonomsko-socialni kot posledica negativnih vplivov na nadaljnji razvoj turizma.

Vlada Republike Slovenije je tudi ugotovila, da ima projekt plinskega terminala v Žavljah nekaj manj čezmejnih vplivov. Vendar so le-ti še vedno škodljivi in zato nesprejemljivi s prometno-varnostnega, okoljskega, splošno-varnostnega in ekonomsko-socialnega vidika ter zaradi škodljivih vplivov na biodiverzitetu morskega okolja severnega Jadrana.

Postopki prostorskega urejanja Luke Koper. Pripravljalci državnega prostorskega načrta delujejo tako, da bo Luka Koper z vsemi pripadajočimi objekti postala moderna in zelena evropska luka, ki bo upoštevala vse elemente trajnostnega razvoja. Trenutno je postopek v fazi izdelave strokovnih podlag. Prepričan sem, da smo se prav odločili, ko smo izvedli in zaključili mednarodni javni natečaj. Na njegovi podlagi smo izbrali po našem mnenju zelo dobro, prvo nagrajeno rešitev, ki je skupaj s priporočili Medresorske komisije za oblikovanje stališč do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju osnova za nadaljnje delo. Dokler ne bo sprejeta uredba o državnem prostorskem načrtu lahko Luka Koper na tem območju gradi samo v okviru veljavnih prostorskih aktov. Ministrstvo za okolje in prostor se ob tem zavzema za celovito rešitev mednarodnega pristanišča v Kopru, še posebej z okoljskega vidika. Ministrstvo za promet, ki je podalo Ministrstvu za okolje in prostor pobudo za sprejem tega prostorskega akta, ni predlagalo umestitve terminalov za utekočinjen zemeljski plin. V pobudi je bil podan samo predlog za postavitev rezervoarjev za naftne derivate. Ta postopek se sedaj vodi v okviru Agencije Republike Slovenije za okolje. Ministrstvo za okolje in prostor bo v okviru postopka celovite presoje vplivov na okolje vse prostorske ureditve preučilo v skladu z veljavno zakonodajo.

Medresorska komisija za oblikovanje stališč do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju deluje skladno s sklepi Državnega zbora Republike Slovenije. Zelo aktivna je bila v prvi polovici letošnjega leta, ko so potekali pogovori z italijansko stranjo na bilateralni ravni, na ravni generalnih direktorjev za okolje in prostor. Republika Slovenija je v postopkih čezmejne presoje vplivov predlaganih energetskega objektov pristopila k oblikovanju metodologije in ocen obstoječega stanja. Medresorska komisija za oblikovanje stališč do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju je sprejela sklep, da se izvedejo širše aktivnosti. Sedaj se pripravlja pregled obstoječega stanja energetske infrastrukture in načrtovanih objektov na območju severnega Jadrana in okoljsko poročilo. Poleg številnih drugih aktivnosti je medresorska delovna skupina začela s pogovori o določitvi celotnega območja severnega Jadrana za ekološko občutljivo ter zaščiteno območje. Ministrstvo za okolje in prostor je v okviru delovanja mešane slovensko-italijanske-hrvaške komisije za varstvo voda Jadranskega morja in obalnih območij pred onesnaženjem, ki deluje na podlagi mednarodnega sporazuma o varstvu Jadranskega morja, spodbudilo aktivnosti, ki so se nadaljevale v začetku julija letos.

Fakulteta za pomorsko in promet aktivno sodeluje pri izdelavi strokovnih podlag za načrt ravnanja v primeru onesnaženja in nesreče v morju. Na njihovi podlagi bo pripravljen program dejavnosti za razglasitev Jadranskega morja za ekološko občutljivo območje. Slovenska stroka in politika imata veliko priložnost. Na pobudo Slovenije je za obravnavo te vsebine predvideno sodelovanje tudi ostalih jadranskih držav kot opazovalk na trilateralnem zasedanju v Trstu, kamor so bile povabljene Bosna in Hercegovina, Črna Gora in Albanija. Ministrstvo za okolje in prostor je sprožilo tudi aktivnosti za povezavo gospodarstva in civilne družbe iz jadranskih držav za vzpostavitev partnerstva za Jadran, ki ga koordinira regionalni okoljski center v Portorožu. Lani je bilo srečanje v Ljubljani, letos pa bo v Sarajevu. Pri tem se uveljavlja celovit pristop upravljanja z morskim ekosistemom in obalnimi območji, tudi v okviru drugih sprejetih mednarodnih mehanizmov. V Bruslju sta bili letos dve srečanju predstavnikov Republike Slovenije, Republike Hrvaške, Italijanske republike in Evropske komisije, na katerih smo predstavniki Ministrstva za okolje in prostor izrecno izpostavili pomen in potrebo po celostnem subregionalnem pristopu za upravljanje ekoregije Jadrana, ki jo upošteva tudi Evropska morska strategija.

Dr. Franc Žlahtič, vodja sektorja za oskrbo z energijo in EU zadeve, Ministrstvo za gospodarstvo

TERMINALI UTEKOČINJENEGA ZEMELJSKEGA PLINA V SEVERNEM JADRANU IN OSKRBA SLOVENIJE Z ZEMELJSKIM PLINOM²

Geoplin d.o.o. kot glavni dobavitelj v Sloveniji dobavlja zemeljski plin iz Rusije (55 odstotkov) preko Avstrije, iz Alžirije (35 odstotkov) preko Italije in iz Avstrije (10 odstotkov) - za obratovanje, skladiščenje in izravnavo posameznih konic. Glavni dobavitelj skrbi tudi za dodatne kapacitete v Avstriji in na Hrvaškem, kjer je skladišče zemeljskega plina, ki ga potrebujemo za nemoteno oskrbo z zemeljskim plinom in obratovanje sistemov (izravnava nihanj porabe). Dobavna pot zemeljskega plina po obstoječih plinovodih je zapleten logističen sistem (Slika 1).

Slika 1:



Slovenija je relativno majhen porabnik zemeljskega plina in se zemeljski plin porablja na treh področjih: v industriji, široki potrošnji in energetiki (slika 2). Projekcije do leta 2020 kažejo največjo pričakovano rast porabe zemeljskega plina na področju energetike od sedanjih 0,2 milijard na 0,9 milijard standardnih kubičnih metrov (Sm³), predvsem zaradi okoljevarstvenih zahtev, ki se nanašajo na obstoječe objekte in uvajanje novih oziroma rekonstrukcijo obstoječih objektov. Skupna poraba zemeljskega plina v Sloveniji je danes malo manj kot 1,2 milijarde Sm³, do leta 2020 pa se pričakuje malo manj kot dve milijardi Sm³. Pričakovana rast porabe zemeljskega plina na področju energetike je okoli 3,4 odstotkov letno, kar je veliko v primerjavi z drugimi državami, vendar gre v našem primeru za majhen sistem.

² Povzetek razprave na podlagi dobesednega zapisa in power point prezentacije.

Slika 2:

Porabe zemelj. Plina v R Sloveniji				
v (milijard Sm ³)	Stanje	Projekcije		
	2005	2010	2015	2020
Industrija	0,764	0,786	0,779	0,770
Široka potrošnja	0,214	0,254	0,290	0,319
Energetika	0,208	0,394	0,620	0,907
S k u p a j	1,187	1,434	1,689	1,997

Največje zaloge zemeljskega plina so v Rusiji in na Srednjem vzhodu (slika 3). Zaloge zemeljskega plina v Evropi so drage in na nekaterih mestih težko dostopne, zato je odvisna od uvoza. Evropa je znana tudi po veliki porabi tovrstne energije, ker je v primerjavi z drugimi energenti bolj sprejemljiva z vidika dodatnih stroškov okolja in obremenjevanja družbe.

Slika 3:



Na evropski trg pride po cevovodih 186 milijard Sm³ zemeljskega plina na leto, od tega največ iz Rusije (148, 4 milijard Sm³), sledi Alžirija (33,8 milijard Sm³), Iran (3,6 milijard Sm³) in Libija (0,5 milijard Sm³). Poleg tega pride v Evropo še 40 milijard Sm³ utekočinjenega zemeljskega plina, največ iz Afrike (Alžirija, Nigerija, Libija), sledi Srednji vzhod in Azija (LNG terminali). Evropa je prepletena s cevovodi za transport plina, predvsem njen centralni del, medtem ko so Balkan, Apeninski polotok, Španija in Portugalska manj obremenjena območja (slika 4), zato pa je tu večja koncentracija plinskih terminalov.

Slika 4:



Evropska komisija je pripravila vrsto dokumentov o vseevropskih energetskih povezavah (TEN-E), ki obravnavajo infrastrukturo zemeljskega plina in elektroenergetskih sistemov. Eden izmed dokumentov analizira potrebne oziroma prioritete plinovodne smeri (ne pa objektov) v Jugovzhodni Evropi, pri čemer so preko naše države oziroma v njeni bližini zelo pomembne poti za Evropo (slika 5).

Slika: 5



Podobno kakor za plinsko infrastrukturo (plinovode) obstajajo tudi ocene potrebnih LNG terminalov³ v Evropi, ki bi jih bilo smiselno realizirati v naslednjem obdobju (slika 6).

Slika 6:



³ Terminali za utekočinjeni zemeljski plin.

Terminali za utekočinjen zemeljski plin, ki lahko prihaja iz celega sveta, so protiutež diverzifikaciji virov in transportnih poti, ki postajajo vedno bolj pomembne za oskrbo s tovrstnim energentom. Imamo dve svetovni področji LNG terminalov, kjer zemeljski plin spremeni agregatno stanje iz plina v tekočino, ki se nalaga na ladji pri 162 stopinj Celzija: atlantski bazen in azijsko-pacifiški bazen. Evropa se lahko oskrbuje z utekočinjenim zemeljskim plinom iz Južne Amerike, Afrike in tudi iz Katarja, Irana (slika 7).

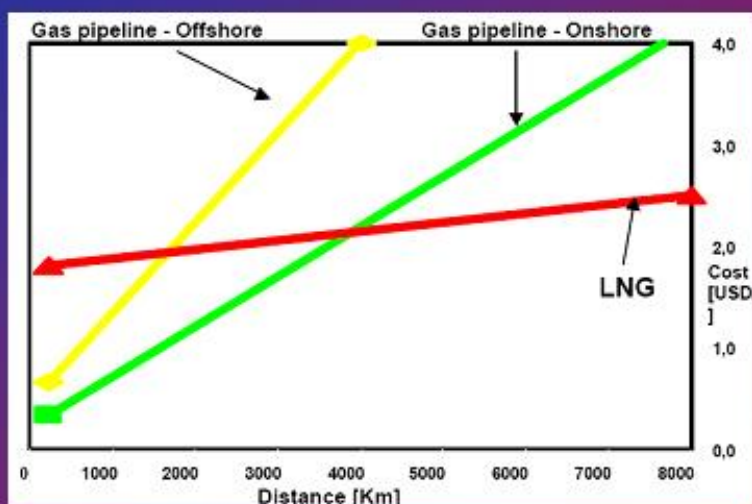
Slika 7:



Obstaja ekonomija obsega in transporta (slika 8), ki analizira primerljivost LNG terminalov, plinovodov po položeni liniji ("onshore") in pomorski liniji ("offshore"). Največji strošek pri LNG terminalih je utekočinjanje in ponovno uplinjanje plina, medtem ko je strošek transporta z ladjami zanemarljiv (rentabilnost do okoli tri tisoč kilometrov). S sodobnejšimi tehnologijami stroški padajo.

Slika: 8

Ekonomika: LNG terminal vs. plinovod



V severnem Jadranu je poznanih kar nekaj pobud za postavitev LNG terminala, najbolj odmevne so v Tržaškem zalivu, v Žavljah pri Trstu, na otoku Krku in v Kopru. Ti terminali niso presenečenje, so samo množica terminalov, ki medsebojno tekmujejo po tehnologiji, ekonomiki in glede na doseg tržišča. Italijanska LNG terminala bi bila predvsem namenjena italijanskemu trgu. Prek obstoječih povezav z našim sistemom bi povečala tudi zanesljivost oskrbe s tem energentom naše države. LNG terminal na otoku Krku bi bil namenjen trem smerem: Madžarski, centralni Evropi (Avstriji) in italijanskemu trgu.

Oskrba Slovenije z zemeljskim plinom je trenutno dobra in za nekaj let še zagotovljena. Prav tako lahko govorimo o primerni diverzifikaciji virov in transportnih poti, kar nalaga tudi energetska zakon. LNG terminali v severnem Jadranu pomenijo za Slovenijo priložnost za tranzit zemeljskega plina in dodatno dolgoročno diverzifikacijo virov zemeljskega plina, kar povečuje zanesljivost oskrbe z energijo, ne samo v Sloveniji, ampak tudi v regiji.

LNG terminal v Kopru s stališča energetike pomeni:

- dodatno povečanje zanesljivosti oskrbe z zemeljskim plinom,
- dodatno diverzifikacijo energentov in virov,
- omogoča dodatno skladiščenje zemeljskega plina,
- omogoča uporabo sodobnih tehnologij, katerih "stranski produkt" je električna energija (Obala je deficitarna z električno energijo),
- omogoča "odvoz" toplogrednih plinov, ogljikovega dioksida, kar je ena izmed glavnih usmeritev EU na področju trajnostnega razvoja.

O tej obliki transporta zemeljskega plina, ki mu je Slovenija v Resoluciji o Nacionalnem energetskem programu dala velik poudarek, mora steči strokovna in transparentna razprava, ki mora zajeti trajnost okolja, energetiko in vse s tem povezane priložnosti!

VPLIV PLINSKIH TERMINALOV NA POMORSKI PROMET V TRŽAŠKEM ZALIVU⁴

Varnost pomorskega prometa – splošen uvod

Pomorstvo je velika mednarodna gospodarska panoga, ki prinaša številne koristi, pa tudi velika tveganja. Relativno zgodaj je bilo ugotovljeno, da je najboljši način zagotavljanja in izboljšanja varnosti na morju razvoj in sprejem usklajenih mednarodnih pravil in predpisov, ki se enotno uporabljajo v pomorskih državah.

Ministrstvo za promet - Direktorat za pomorstvo in Uprava Republike Slovenije za pomorstvo (URSP) z ostalimi akterji na področju pomorstva zagotavljata varnost pomorskega prometa tako, da spremljata razvoj pomorskih varnostnih standardov in njihove zahteve vključujeta v predpise s področja pomorstva ter s svojimi predstavniki sodelujeta pri delu vseh pomembnejših mednarodnih organizacij s področja varnosti pomorskega prometa, v katere je vključena tudi Slovenija; te so: Mednarodna pomorska organizacija (International Maritime Organisation, IMO), Mednarodna hidrografska organizacija (International Hydrographic Organisation, IHO), Pariški memorandum (Secretariat Paris MOU on Port State Control, Paris MoU) in Evropska pomorska varnostna agencija (European Maritime Safety Agency, EMSA).

Temeljni predpis s področja pomorstva v Republiki Sloveniji je Pomorski zakonik, ki med drugim ureja varnost plovbe po teritorialnem morju in na notranjih morskih vodah. Varnost plovbe določajo pravila, ki jih v mednarodnih konvencijah, npr. SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), usklajuje in predpisuje IMO.

URSP v okviru sektorjev Pristaniška kapitanija in Pomorska inšpekcija nadzoruje izvajanje pogojev, ki jih morajo izpolnjevati plovne poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah, objekti za varnost plovbe, pristanišča, sidrišča, ladje, čolni in druga plovila oziroma plavajoče naprave ter člani posadk na njih, neposredno izvaja nadzor nad varnostjo plovbe, nad izvajanjem reda v pristaniščih in preostalih delih teritorialnega morja ter notranjih morskih vodah in organizira radijsko službo bedenja ter službo stalnega spremljanja in nadzora pomorske plovbe.

Med najpomembnejša mednarodna pravila o varnosti pomorske plovbe vsekakor sodijo pravila o smeri plovbe in izogibanju trčenj na morju in pravila o izvajanju zaščitnih ukrepov zoper namerna protizakonita dejanja na ladjah in v pristaniščih, ki jih določa ISPS kodeks (International Ship and Port Facility Security Code).

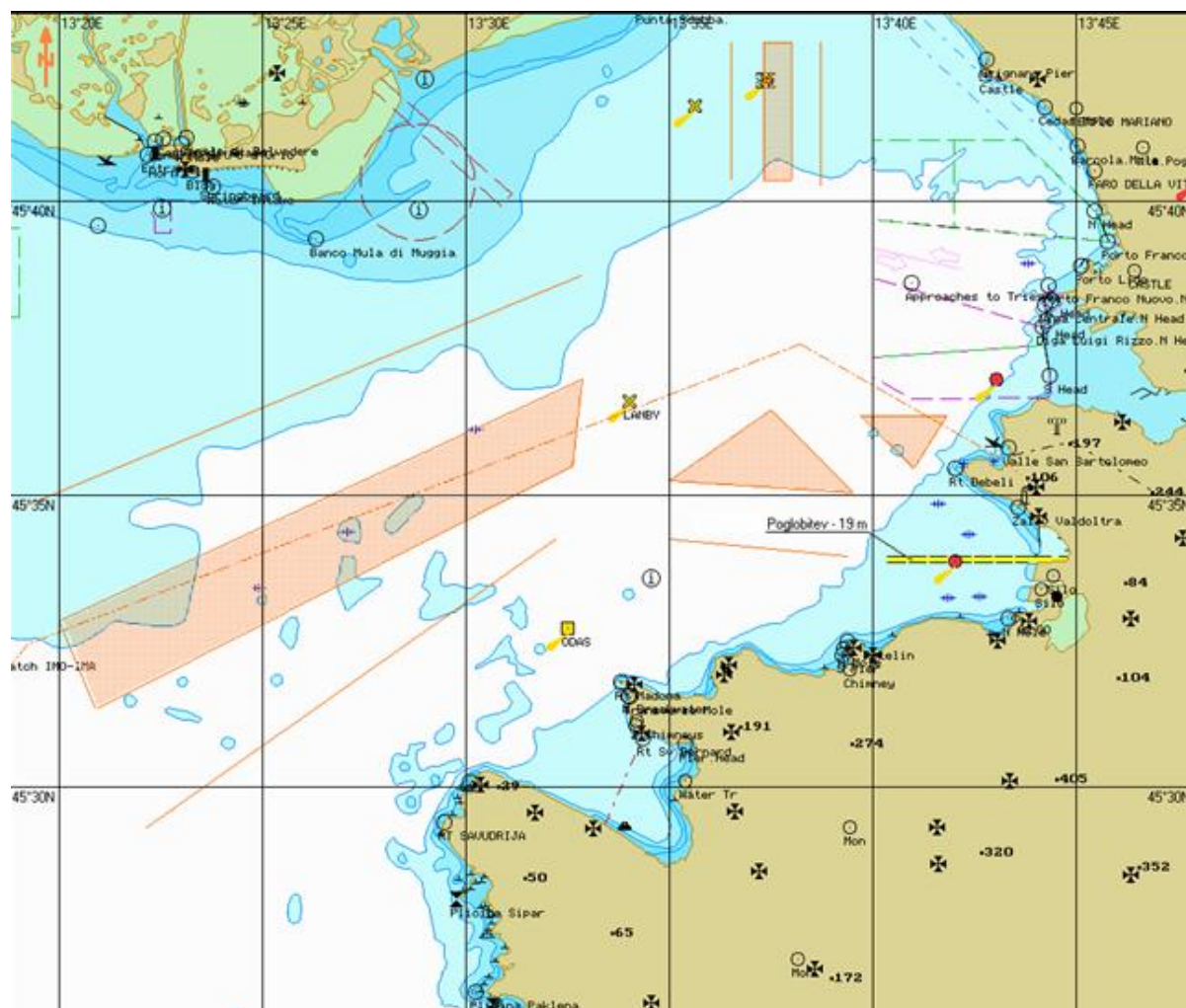
Skupni plovni sistem in shema ločene plovbe v Tržaškem zalivu

Leta 2000 je bil podpisan najpomembnejši mednarodni dokument s področja pomorske varnosti v slovenskem morju: Memorandum o soglasju med Vlado Republike Slovenije, Vlado Republike Hrvaške in Vlado Italijanske republike za uvedbo skupnega plovne sistema in shemi ločene plovbe v severnem delu

⁴ Pisni prispevek.

severnega Jadrana (slika 9), ki ga je priznal in objavil IMO in velja za vse ladje, ki plujejo v Tržaškem zalivu.

Slika 9: Shema ločene plovbe v severnem delu severnega Jadrana



Slovenija je s sosednjima državama Italijo in Hrvaško, s katerima si deli Tržaški zaliv, zaradi gostega prometa ladij z nevarnimi tovari (nafta in naftni derivati, kemikalije) in ladij z večjim ugrezom (rude, premog) ter sorazmerno majhno površino in plitvostjo morja v tem zalivu, uvedla skupni plovni sistem z ločeno shemo plovbe, ki poteka tako, da uporablja najugodnejše pogoje za plovbo ne glede na potek morskih državnih meja.

Južni del sheme (spodnji pas na sliki 9), širok približno od ene do dve navtični milj, poteka po globljem morju (19 - 25 metrov), kar je ugodno za polno naložene tankerje in ladje z večjim ugrezom in je namenjen plovbi ladij iz JZ smeri proti pristaniščem, medtem ko severni del sheme, ki poteka po severnem delu Tržaškega zaliva, ki ima nižje globine (tudi pod 19 metrov), uporabljajo ladje ob odhodu iz pristanišč, ko so tankerji in ladje za razsute tovore običajno prazne.

Bistven pomen sheme ločene plovbe je predvsem v tem, da se v pasu iste plovne smeri dve ladji, ki plujeta v nasprotnih smereh, ne smeta srečati! Vmes je

separacijska cona, to je najmanj od 0,5 do dve navtični miljii širok pas, v katerega ladje ne smejo vpluti, kar zagotavlja ustrezno varnost pred nevarnostjo križanj ladijskih poti in morebitnih trčenj ter nastanka hujših posledic za ladje, njihove uporabnike in okolje.

Ključnega pomena za uspešno delovanje te sheme je stalen nadzor plovbe v njej. Slovenija ima v ta namen že uveden t.i. Avtomatski identifikacijski sistem – AIS (Automatic Identification System). To je samodejen radijski nadzor, ki ga EMSA in IMO uvajata v Evropski uniji in tudi drugod po svetu kot obvezen Sistem nadzora in sledenja ladij na večjih razdaljah (Long Range Identification and Tracking of Ships, LRIT), ki se bo pri oceanski plovbi izvajal s pomočjo satelitov.

Pomembno je, da natančno vemo, kje in v kateri smeri določena ladja pluje. Ko pluje ladja v Koper, mora pluti po desni strani sheme, ko pa zapuša pristanišče, ne sme zaviti na levo proti Piranu (kot se je to dogajalo v preteklosti, ko je bil najgostejši promet ravno pred Piranom in Savudrijo, kjer so tudi nevarne pomorske čeri), ampak mora zaviti naravnost proti severu in na območju sredi Tržaškega zaliva, ki mu pravimo obračališče (glej rdeči trikotnik s klicajem na sliki 9), obrniti v jugozahodno smer in odpluti iz Tržaškega zaliva. Podobno velja pri plovbi v ali iz pristanišč Trst in Tržič.

Shema ločene plovbe je osnovni pogoj za prometno varnost plovbe v našem morju. Njena učinkovitost bo popolna, ko bomo imeli poleg AIS vzpostavljen tudi Stalen radarski nadzor ladijskega prometa (Vessel Traffic (Monitoring) Sistem, VT(M)S), opremljen še s posebnimi kamerami, ki omogočajo viden nadzor tudi v slabših pogojih vidljivosti in v popolni temi. S tem sistemom bomo lahko sledili tudi manjšim ribiškimi plovilom, ki niso opremljena z AIS in lahko s kršenjem plovnihih pravil povzročijo huda trčenja s hujšimi posledicami. Trenutno potekajo pogovori, da bi imela AIS ribiška plovila dolžine nad 15 metrov. Radarski sistem, ki bo moral biti v zalivu koordiniran iz obeh večjih pristanišč, bo dokončno omogočil v vseh pogojih uspešen nadzor nad varnostjo plovbe, saj je npr. znano, da večja ladja, ki ob vplutju v zaliv pri Savudriji ne prične pravočasno s postopki zaustavitve, lahko resno ogrozi svojo in varnost drugih ladij na sidrišču pred Trstom.

Kot je bilo že omenjeno, varnost plovbe določajo tudi pravila o varnosti življenj na morju - SOLAS konvencija in varnostna pravila o izvajanju zaščitnih ukrepov boja proti terorizmu - ISPS kodeks. Vsako pristanišče mora imeti za to izdelan poseben varnostni načrt pristanišča in določenega varnostnega oficirja z ustreznimi pooblastili. Izvajanje varnostnega načrta in predpisanih ukrepov nadzoruje posebni varnostni organ, sestavljen iz pooblaščenih predstavnikov Policije in Uprave RS za pomorstvo, na ravni EU pa tak nadzor izvajajo organi EMSA. V varnostnem načrtu so predpisani postopki za ravnanja pristojnih organov v primerih različnih stopenj nevarnosti terorističnega napada ali kakršnega koli drugega incidenta.

Ocena možnosti varne plovbe plinskih tankerjev v Tržaškem zalivu

Slovensko pomorstvo s plovbo plinskih tankerjev, razen s plovbo manjših propan-butanskih plovil v Tržaškem zalivu, nima pomembnejših izkušenj, medtem ko imajo od leta 1967 Američani, pa tudi Evropa, že več kot 40 letne izkušnje s plovbo tankerjev, naloženih z metanom - zemeljskim utekočinjenim naravnim plinom (Liquid

Natural Gas, LNG). Do večjih (katastrofalnih) nesreč s temi tankerji k sreči še ni prišlo, bilo pa je več trčenj in nezgod omejenega obsega, nezgode z LNG na kopnem pri požarih na plinovodih in utekočinjevalnih obratih, pa so žal povzročile tudi žrtve in večje škode.

Po 11. septembru 2001 je bila razvita posebna varnostna strategija, ki jo v Združenih državah Amerike zelo strogo izvajajo. Gre za LNG varnostne postopke pri vplutju plinskih tankerjev v ameriška pristanišča in ob njihovem izplutju. Dve milj pred pristaniščem obkroži tankersko ladjo pet ladij obalne straže v varnostnem krogu z radijem 0,5 milje. Med njimi sta dve ladji opremljeni s težjim orožjem, ki ga lahko uporabita v primeru, da določeno plovilo kljub opozorilu ne spoštuje predpisane varnostne razdalje in se tankerju preveč približa (ga potopijo!). Verjetno si težko predstavljamo situacijo, da bi imeli v Tržaškem zalivu vojno operacijo, ampak Američani so zaradi slabih izkušenj s terorističnimi napadi neizprosni. Poleg navedenega prvega varnostnega kroga obstaja še drugi varnostni krog v razdalji ene milje od LNG tankerja v plovbi, ki ga tvorijo plovila pomorske in ekološke policije ter pristojne kapitanije, ki administrativno odganjajo nepoklicana plovila iz varnostnega kroga.

Problem lahko nastane, ko tanker vpluje v ozke pristaniške kanale kot v primeru Miljskega zaliva. Vhod je zelo ozek, nekaj sto metrov med obalo in tržaškimi valobrani. Sidrišče (rdeča pika na sliki 9) je namenjeno izključno naftnim tankerjem, medtem ko se pri plinskem terminalu v Žavljah načrtuje v istem plovnem kanalu tudi vhod za plinski tanker! V tem primeru pa ne moremo zadostiti pogojem za vzpostavitev varnostnega kroga v razdalji 0,5 milje. Na naftnem privezu so običajno dva do trije naftni tankerji, pred Miljskim zalivom na sidrišču jih je običajno od tri do pet, ob nizkih cenah nafte pa tudi do deset. Ocenjujejo, da je na morju lahko od 700 tisoč pa vse do dveh milijonov ton nafte, kar so izredno velike količine (dva milijona ton je celoletni pretovor naftnih derivatov v koprskem pristanišču!). Vplutje plinskega tankerja v načrtovani Miljski terminal bi po ameriških normativih zahtevalo zamudne in drage umike vseh naftnih tankerjev s tega področja vsaj dve milj stran na drugo stran zaliva, kjer je v Trstu še eno sidrišče za nevarne tovore, ki pa za tako povečan promet ne bi zadoščalo.

Predstavljeno manevrsko "logistiko" bi po osnovnih pomorskih varnostnih pravilih sicer lahko izvedli, ampak se vse skupaj ob upoštevanju varnostnega vidika z zaščitnimi ukrepi zelo zaplete. Uprava Republike Slovenije za pomorstvo je v informativnem mnenju, ki ga je podala novim interesentom za plinski terminal v Luki Koper, sicer navedla, da je plinski terminal možno postaviti in promet plinskih tankerjev izvajati skladno s pravili varne plovbe, vendar pri tem niso bili upoštevani prej naštet varnostni zaščitni pogoji, ki jih v podobnih primerih izvajajo v ZDA. Omenjeno je že bilo, da morajo večje ladje pričeti s postopki zaustavljanja že pri Savudriji. V primeru, da tega pravočasno ne naredijo, lahko resno ogrozijo varnost plovbe, v terorističnih rokah pa so lahko tudi izredno nevarno orožje (eksplozija po trčenju tankerja z vnetljivo snovjo pred pristaniščem).-

Plovba plinskih tankerjev v Tržaškem zalivu je sicer možna, vendar obstaja stalna možnost nevarne kolizije z drugimi nevarnimi tovari. V Koprskem zalivu je na prvem pomolu terminal s kemikalijami, ki je relativno majhen, vendar so nekatere kemikalije zelo strupene: 29 jih ne sme priti v stik z morjem, ker z vodo burno in hitro reagirajo.

Lokacija "offshore" terminala v Tržaškem zalivu, nekaj sto metrov od naše morske meje, bi pomenila kršitev pravil o uporabi sheme ločene plovbe v severnem Jadranu, ker bi tankerji vpluli v separacijsko cono, kar je prepovedano. Vsi manevri teh tankerjev bi se morali začeti že v slovenskih ozemeljskih vodah, v katere bi vplule tudi tuje vojaške ladje na bojni nalogi, ko bi ščitile tak tanker. Kadar bi tanker manevriral, bi praktično zavzel prostor spodnjega trikotnika sheme ločene plovbe (glej sliko 9) in s tem bi zaprl morsko križišče. Tak pristajalni manever lahko traja tudi več ur.

V primeru slabega vremena bi se moral plinski tanker umakniti na varno sidrišče, kar spet predstavlja problem, če bi na primer sidral pred Trstom, je to zopet področje, rezervirano za obračanje ladij. Italijanska stran do sedaj še ni predstavila zahtev njihovih pomorskih oblasti, niti ni predstavila rešitev teh problemov. Podoben "offshore" terminal je v izgradnji tudi pri Livornu, ki pa je oddaljen 20 kilometrov od obale, upoštevani so varnostno-zaščitni pogoji (cona prepovedi vplutja), ima stalen ladijski in helikopterski ter radarski vojaški nadzor.

Zaradi nevarnosti terorizma so LNG terminali prvovrstna tarča in zato zahtevajo izredno pozornost in drage varnostno-zaščitne ukrepe. Na ameriških spletnih straneh so objavljeni podatki o stroških zagotavljanja vojaške varnosti, ki pa so izredno visoki – v milijonih dolarjev na posamezno vplutje plinskega tankerja. Tisti, ki bi načrtoval tak terminal, mora misliti tudi na te stroške, ki na koncu vplivajo na ceno samega plina, ki jo plačujejo potrošniki. To mu znižuje atraktivnost, kljub temu, da so lahko ostali transportni stroški nižji. Odločitev o uresničitvi takega projekta je se lahko sprejeme šele po opravljeni natančni ekonomski študiji stroškov in koristi.

Če primerjamo sliko enega od ameriških plinskih terminalov (slika 10) s sliko пристanišča Koper (slika 11), vidimo, da v prvem primeru v okolici terminala ni nobenega naselja. V koprskem pristanišču so pomoli široki okrog 500 metrov, plovni kanali 200 oziroma 300 metrov, pristanišče je tik ob mestnem jedru. Če bi LNG terminal locirali v sredino zaliva, da bi segal čim dlje od obale, bi zelo težko zagotovili ustrezen varnostni krog v razdalji 0,5 milje, drugi varnostni krog v razdalji milje ali dveh pa sploh ne bi mogli vključiti v omejen prostor koprskega pristanišča.

Slika 10: Primer ameriškega LNG terminala (Elba Island, El Paso, 2000)



Slika 11: Pristanišče Koper



Glavni problem umestitve LNG terminala v naše sicer univerzalno pristanišče je njegova že obstoječa velika obremenitev z nevarnimi snovmi. Premogovni terminal s približno od pet do šest milijonov ton pretovora letno ni toliko problematičen z vidika prometnih obremenitev kot je z varnostnega v primeru vžiga kot verižne posledice nesreče na sosednjem terminalu, saj bi vžig take količine fosilnega goriva zaradi počasnega gašenja predstavljal resno toplotno obremenitev okolice.

Drug problem predstavlja kemijski terminal, ki je v bližini terminala za naftne derivate. Poleg tega je terminal za kurilno olje, ki bo preurejen v kerozinski terminal. V glavnem skladišču naftnih derivatov na Serminu lahko pretovorimo dve milijoni ton

naftnih derivatov letno. Varnosti krogi so zelo majhni in lahko predstavljajo velike nevarnosti že ob manjših požarih in drugih nezgodah.

V našem pristanišču je tudi na videz neškodljiv terminal za južno sadje, ki pa za hlajenje uporablja amoniak, ki pa je že ob izlitju manjše količine zdravju škodljiv in lahko ogrozi in poškoduje prebivalce mestnega jedra ob pristanišču.

Vse to so omejitve, ki bi jih morali upoštevati pri odločanju o umeščanju LNG terminala v Luko Koper. Če bi se odločili za tak terminal, bi se morali odpovedali nečemu drugemu. Če je umestitev LNG terminala možna z vidika osnovnih pravil varnosti pomorske plovbe, pa je to veliko težje z vidika varnostno-zaščitnih pravil boja proti terorizmu.

Dobro nam je poznan dogodek izpred tridesetih let, ko so bili ob terorističnem napadu palestinskih komandosov v Dolini pri Trstu zažgani trije veliki naftni rezervoarji, ki so goreli teden dni, dim je bil visok več kilometrov in se ga je videlo do Ljubljane, pred hujšimi posledicami dimnih emisij nas je rešilo lepo vreme.

Obstajajo tudi alternativne možnosti, kot je umestitev plinskih terminalov v južnejši del Jadranskega morja, kjer je več prostora in kjer že obstajajo podobni objekti. Poznamo črpališča metana v morju tako na italijanski kot na hrvaški strani. Hrvaška v zadnjih letih polovico metana načrpa v morju južno od Pulja. Italija ima tudi kar nekaj platform južno od Benetk. Torej lahko obstoječim platformam dodajo še eno – uplinjevalnik utekočinjenega plina in uporabijo že obstoječe ali pa dodajo nove plinovode, ki vodijo do obale. V prid takim rešitvam govorijo tudi dejstva, da gre za prostor, ki lahko take obremenitve brez večjih rizikov in nevarnosti za okolje tudi zlahka prenese, ob stroških, ki so primerljivi s stroški, ki bi jih zahtevala umestitev plinskih terminalov v Tržaški zaliv.

Upajmo, da bodo nadaljnje odločitve strateške narave o umeščanju plinskih terminalov v Tržaški zaliv upoštevale vse vidike takih posegov. Predvsem bo treba natančno preučiti izkušnje in ravnanja držav, ki tako tehnologijo že varno in uspešno uporabljajo in jih upoštevati pri svojih odločitvah. Odločitev, ali v Tržaškem zalivu dovolimo plovbo plinskim tankerjem, je vsekakor strateškega pomena mednarodnih razsežnosti. Pri tem je treba obvezno upoštevati dejstvo, da plovba plinskih tankerjev zaradi zahtevnih zaščitnih ukrepov vsekakor predstavlja občutno breme tistemu pomorskemu prometu, ki ima v našem morju in celotnem Tržaškem zalivu izrazito prednost, ki je zaradi edinstvenih geostrateških prednosti in naravnih danosti koprskega in tržaškega pristanišča ni mogoče nadomestiti s pretovorom prek drugih sosednjih jadranskih pristanišč.

Dr. Robert Kokalj, pooblaščen minister, vodja sektorja za gospodarsko diplomacijo, Ministrstvo za zunanje zadeve

PREDSTAVITEV TEMATIKE ENERGETSKE VARNOSTI IN VSEH LETOŠNJIH AKTIVNOSTI MINISTRSTVA ZA ZUNANJE ZADEVE NA PODROČJU MEDSOSEDSKEGA ENERGETSKEGA DIALOGA Z ITALIJANSKO REPUBLIKO⁵

Zagotovitev energetske varnosti je ena temeljnih strateških nalog EU in predstavlja tudi eno od temeljnih prioritet slovenskega predsedovanja EU v prvi polovici 2008. Zaradi visoke energetske odvisnosti od malega števila dobaviteljev in s tem izrazite ranljivosti EU se pojavlja nujna potreba po diverzifikaciji dobaviteljev, transportnih poti in virov energije. Vsem evropskim državam je zato skupna skrb za doseganje trajnostne, konkurenčne in diverzificirane energetske oskrbe, ki jih naslavlja marca lani sprejeta Zelena knjiga o razvoju usklajene evropske energetske politike ter marca letos sprejeti Akcijski načrt za energetiko. Energetska odvisnost EU že presega 50 odstotkov in se še povečuje, istočasno pa so evropske proizvodne zmogljivosti v upadanju. Razkorak med vedno večjim povpraševanjem in vedno manjšo domačo ponudbo v EU se bo torej le še povečeval.

Slovenija se skladno z evropskimi usmeritvami zavzema za krepitev zunanjih energetskih odnosov. Dialog bo namenjen zagotovitvi izboljšanja varnosti oskrbe ter zmanjševanju povpraševanja po energiji s povečanjem energetske učinkovitosti in spodbujanjem proizvodnje in porabe obnovljivih virov energije.

Sedanje evropske energetske zagate so tudi v Sloveniji posledica več kot dvajsetletnega zastoja pri večjih vlaganjih v tovrstno infrastrukturo. Slovenija podpira težnjo k diverzifikaciji dobaviteljev energentov z uveljavitvijo smernic vseevropskih energetskih omrežij pri izgradnji potrebne infrastrukture. Slovenija zagovarja uveljavitev alternativnih transportnih poti za nafto in plin tudi s strani drugih, do sedaj manj dostopnih dobaviteljev. Še posebej pa si prizadevamo za uveljavitev in izvajanje Pogodbe o energetske skupnosti v državah jugovzhodne Evrope.

Slovenija ima izjemne možnosti, da se uveljavi kot glavna arterija za tranzit energije preko jugovzhodne Evrope, saj je zaradi povezanosti z jugovzhodno Evropo na področju prenosa električne energije že sedaj del tega regionalnega trga. 29. junija je bil Sloveniji na Ministrskem zasedanju Energetske skupnosti dodeljen sedež plinskega foruma. V okviru plinskega foruma se bodo tako naslavljal in premoščale ovire, ki bi ogrožale implementacijo evropske zakonodaje in se določale smernice za delovanje v regiji jugovzhodne Evrope. Obenem si Slovenija prizadeva za uveljavitev slovenskega Borzena, ki se zavzema za oblikovanje regionalne borze z električno energijo v jugovzhodne Evrope.

V zvezi s pobudami za uresničitev energetskih projektov na območju severnega Jadrana se Slovenija zanima za razvoj skupne vizije energetske varnosti v konstruktivnem medsosedskem dialogu.

⁵ Pisni prispevek.

Aktivnosti Ministrstva za zunanje zadeve na področju omenjene tematike v letu 2007

Stališča Ministrstva za zunanje zadeve do problematike gradnje plinskih terminalov v Tržaškem zalivu so nespremenjena in skladna z januarskimi vladnimi sklepnimi ugotovitvami, da imata načrtovana projekta plinskih terminalov v Tržaškem zalivu čezmejni vpliv in da v teh primerih ni predlagane najboljše razpoložljive tehnologije.

V januarskih uradnih pogovorih zunanjih ministrov dr. Rupla in d'Alema je bila izpostavljena potreba po ustanovitvi medministrske delovne koordinacijske skupine za skupno naslavljanje energetske, okoljske, prometne in drugih gospodarskih vprašanj na območju severnega Jadrana. Na tej osnovi je bil usklajen Memorandum o sodelovanju med Vlado Republike Slovenije in Vlado Italijanske republike, ki sta ga zunanja ministra dr. Rupel in d'Alema podpisala sredi maja v Bruslju.

Memorandum določa ustanovitev Koordinacijskega odbora ministrov, pristojnih za zunanje zadeve, gospodarstvo, energijo, okolje, infrastrukturo, promet, kmetijstvo, univerze in znanstveno raziskovanje, ki bo obravnaval tudi problematiko umeščanja energetske infrastrukture v okolje in prostor. Vlada Republike Slovenije je junija že ratificirala Memorandum, italijanska stran pa naj bi ga ratificirala predvidoma do konca meseca julija. Ob srečanju ministra za zunanje zadeve dr. Rupla z državnim podsekretarjem za evropske zadeve in zunanjo trgovino Italijanske republike Budinom in državnim podsekretarjem v Ministrstvu za zunanje zadeve Italijanske republike Di Santom 9. julija je bilo dogovorjeno, da bi prvi sestanek koordinacijskega odbora ministrov lahko potekal že v začetku letošnje jeseni.

Cilj Ministrstva za zunanje zadeve, ki vodi koordinacijski odbor, je čimprejšnja uresničitev memoranduma. Zato se je Ministrstvo za zunanje zadeve dogovorilo z ministrstvom za okolje in prostor ter za gospodarstvo, da skladno s priporočili sklepov Medresorske delovne skupine za oblikovanje stališč Republike Slovenije do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu čim prej izdelata vrednotenje vse obstoječe energetske infrastrukture in načrtovanih energetskih projektov na območju severnega Jadrana. Takšno vrednotenje bo predstavljalo podlago za pogovore v okviru koordinacijskega odbora pristojnih ministrov obeh držav.

Ministrstvo za zunanje zadeve si bo še naprej prizadevalo za krepitev partnerskih odnosov s sosednjo Italijo in za sporazumno dogovarjanje o rešitvah vseh vprašanj skupnega interesa. O tovrstnih aktivnostih bodo, tako kot doslej, obveščena vsa pristojna državna telesa in zainteresirana javnost.

ODNOS MESTNE OBČINE KOPER DO ENERGETSKIH TERMINALOV⁶

Uvod

V svojem prispevku bom poskusil predstaviti zgodovino in razvoj odnosov občank in občanov Mestne občine Koper in njihovih predstavnikov v občinskem svetu do poskusov umestitve plinskih terminalov na področju Mestne občine Koper in celotnega Tržaškega zaliva. Od osemdesetih sem bil tudi sam akter teh dogajanj, zato se gotovo ne bom mogel izogniti subjektivnemu pogledu, ki pa se bistveno ne razlikuje od pogleda velike večine občank in občanov Mestne občine Koper.

S svojim prispevkom bi želel pokazati, da odklonilen odnos občank in občanov Mestne občine Koper do novih energetskih naprav na območju Tržaškega zaliva ni tipičen „not in my backyard“ sindrom, temveč državljansko odgovorno in pogumno prizadevanje za okolju prijazen in vzdržen gospodarski razvoj.

Za razumevanje tega odnosa je potrebno vsaj malo poznati povojni razvoj na področju Obale. Zaradi počasnega urejanja mejnih vprašanj s sosednjo Italijo je povojni industrijski razvoj tega področja zamujal celih dvanajst let. Priključitev cone B pa Sloveniji ni prinesla samo morja, temveč tudi mnoge probleme. Mestna jedra Pirana, Izole in Kopra so bila zaradi izselitve velikega dela avtohtonega romanskega prebivalstva izpraznjena, gospodarski potencial je bil slab. Pri iskanju novih nosilcev gospodarskega razvoja se je poleg kovinske, strojne in kemične industrije kmalu pojavila ideja o gradnji pristanišča. Decembra 1958 je bil dokončan prvi privez, Luka Koper je postala slovensko okno v svet. Leta 1967 je Luka z lastnimi sredstvi dogradila 31 kilometrov železniške proge do Prešnice in tako prvič povezala slovensko morje s celino. Luka je bila generator razvoja in eden najpomembnejših delodajalcev. Kljub izjemnim, po današnjih okoljskih merilih najbrž nedopustnim vplivom na okolje, je bila Luka s strani lokalnega prebivalstva okoljsko povsem sprejemljiv, celo dobrodošel dejavnik gospodarskega razvoja.

Začetki okoljevarstvenih gibanj

Po letu 1980, ko se je okoljevarstvena zavest bistveno okrepila, je prišlo v Občini Koper do temeljitega razmisleka o ustreznosti ravnanja z okoljem. Uspešna preselitev betonarne iz mesta in preprečitev gradnje okoljsko vprašljivega industrijskega obrata sta opozorila na pomen angažiranja političnih in civilnih dejavnikov na področju varovanja okolja. V letu 1984 je prišlo do odkritega nasprotovanja gradnji terminala za razsute tovore, ki pa je bilo zaradi t.i. višjih ciljev kmalu utišano. Tedaj se je do Luke Koper prvič pojavilo nezaupanje prebivalstva. Okoljevarstvene iniciative so se usmerile predvsem na kemično industrijo in preprečevanje gradnje termoelektrarn v Istri. Protesti glede onesnaževanja, katerih izvor je terminal za razsute tovore, so bili sporadični, kar pa ne pomeni, da Luka Koper ni bila pod stalnim povečevalnim steklom tako politike kot tudi različnih okoljevarstvenih iniciativ. V javnosti sta odmevala tako izgradnja živinskega terminala kot tudi centra za ravnanje z odpadki.

⁶ Pisni prispevek.

Plinski terminali

Vrste terminalov za utekočinjeni plin

Poznamo dve vrsti terminalov za utekočinjeni plin:

- terminali za utekočinjeni naravni (zemeljski) plin-metan LNG (Liquid Natural gas),
- terminali za utekočinjeni naftni plin-propan/butan LPG (Liquid Petroleum Gas).

Razlike med terminali so prikazane v tabeli:

LPG TERMINALI - UTEKOČINJENI NAFTNI PLIN (PROPAN/BUTAN)	LNG TERMINALI - UTEKOČINJENI NARAVNI, ZEMELJSKI PLIN (METAN)
ladje namenjene za prevoz LPG lahko prevažajo tudi druge utekočinjene pline	posebne ladje samo za prevoz utekočinjenega metana, LNG - metaniere
prevoz pri atmosferskem tlaku na temperaturi -47 °C	prevoz pri atmosferskem tlaku na temperaturi -163 °C
ni posebnih regulativ za gradnjo terminalov, samo regulative za skladiščne rezervoarje	predvideva se gradnja po posebnem pravilniku
pri projektiranju ni obvezno računati učinkov nezgodnih primerov	simulacija učinkov toplotnega sevanja ob požaru in disperziji plinov je osnova za odrejanje zaščitnih oddaljenosti
locirajo se lahko ne glede na potresno območje	rezervoarji in glavni cevovodi se ne smejo nahajati na aktivnih geoloških prelomnicah
obravnavajo se kot navadni industrijski objekti	zaščitni ukrepi so na isti ravni kot za nuklearke

Terminal za utekočinjeni naravni plin (metan) na območju Debelega rtiča

V začetku devetdesetih se je pojavila pobuda o gradnji uparjevalnika za utekočinjeni naravni plin (LNG) na območju Debelega rtiča. Kljub interesu nekaterih gospodarskih dejavnikov sta tako politika kot javnost izgradnji terminala na Debelem rtiču nasprotovali, prvič, zaradi potencialne nevarnosti za okolje, in drugič, zaradi prometne izpostavljenosti. Do resnejših študij o sprejemljivosti izgradnje ni prišlo oziroma jih (vsaj) javnosti nista predstavili. Tedanja občinska skupščina je leta 1991 gradnjo preprečila s sprejemom Odloka o razglasitvi naravnega spomenika Debeli rtič. Predstavnik Petrola, ki je bil eden od pobudnikov gradnje terminala, je pred nedavnim izjavil, da je danes projekt v takšni obliki popolnoma neizvedljiv.

Terminal za utekočinjeni naftni plin (propan) na območju Srmina

Do leta 1993 ni bilo novih pobud za izgradnjo plinskih terminalov. Tedaj so se začeli pogovori med podjetjem PAM-GAS G.m.b.H in podjetji za pretovor in uporabo utekočinjenega naftnega plina v Mariboru, Celju in Ljubljani o ustanovitvi samostojnega podjetja za upravljanje in kontrolo pomorskega terminala za utekočinjeni naftni plin (LPG) v Kopru. Načrtovali so terminal z ocenjenim letnim prometom od 60 do 100 tisoč ton (približno 200 tisoč kubičnih metrov) propana letno, ki bi ga prevažale ladje z maksimalno zmogljivostjo šest tisoč ton. Plin naj bi skladiščili v zasutih rezervoarjih na območju Srmina, kjer bi ga polnili v železniške cisterne in odpremljali do polnilnic v Sloveniji, na Madžarskem in na druga tržišča.

Med letoma 1993 in 1997 je bilo izdelanih več študij, predvsem varnostnih vidikov, ki so kazale na okoljsko sprejemljivost terminala. Ker naj bi šlo za manjši terminal, namenjen predvsem oskrbi Slovenije, in zaradi načrtov o plinifikaciji Kopra, mu je bil del lokalne politike vsaj do leta 1996 naklonjen. V letu 1996 so nekateri člani občinskega sveta predlagali referendum o izgradnji terminala za utekočinjen naftni plin na območju Mestne občine Koper, ki pa mu je tedanje vodstvo nasprotovalo predvsem zaradi formalno-pravnih vzrokov. Kljub temu so maja 1996 v Krajevni skupnosti Bertoki izvedli posvetovalni referendum, kjer se je 94 odstotkov udeležencev opredelilo proti gradnji plinskega terminala. Referendum je jasno pokazal, da občanke in občani ne zaupajo strokovnim študijam, predvsem zaradi slabih izkušenj s terminalom za razsuti tovor in s kemijsko industrijo v soseščini. Na javnih predstavitvah so prebivalci izrazili zahtevo po kumulativnem in ne po ločenem ocenjevanju posameznih posegov v okolje. Krajanji Bertokovi so vložili zahtevo za oceno zakonitosti družbenega plana Občine Koper za obdobje 1986 - 1990 in uspeli dokazati pravni interes. Ustavni sodniki so julija 1997 sprejeli sklep o zadržanju izvrševanja odloka o zazidavi na Srminu in tako zaustavili postopke za izgradnjo terminala za utekočinjeni naftni plin. Leta 2007 je občinski svet Mestne občine Koper gospo Marijo Šajber, ki je bila glavni pobudnik in voditelj iniciative krajanov Bertokovi, imenoval za častno občanko Mestne občine Koper.

Italijanski terminali za utekočinjeni naravni plin (metan) na območju Tržaškega zaliva

V začetku leta 2006 je javnost šokirala objava v italijanskem tisku. Oskrbo severovzhodne Italije s plinom naj bi zagotavljali kar trije veliki terminali za utekočinjeni naravni plin. Zmogljivost posameznega terminala naj bi znašala okrog osem milijard kubičnih metrov plina. Prvi naj bi stal v bližini Benetk, drugi tik ob slovenski meji v Žavljah, tretji pa sredi Tržaškega zaliva. Zaskrbljena javnost je od Vlade Republike Slovenije takoj zahtevala, da zaščiti interese državljanov in državljanek ter da Slovenijo vključi v presojo čezmejnega vpliva. Koprski občinski svet je aprila sprejel izjavo o nasprotovanju izgradnje plinskega terminala v Tržaškem zalivu, v kateri je zahteval, da Vlada Republike Slovenije na podlagi Konvencije o čezmejnih vplivih na okolje pridobi vse podatke in študije o okoljski presoji vplivov terminalov na naše okolje in zahteval status stranke v postopku za Mestno občino Koper. Nasprotovanje terminalom sta izrazili tudi občini Piran in Izola.

Kmalu je prišlo do povezav okoljevarstvenih organizacij v Italiji, na Hrvaškem in v Sloveniji, ki gradnji nasprotujejo. Vlada je začela z mednarodnimi aktivnostmi in Italiji dala vedeti, da je takšen projekt za Slovenijo nesprejemljiv. Javnost so še posebej zaskrbele izjave predsednika Furlanije - Julijske krajine Ricarda Illya, ki podobno kot italijanska vlada projekte podpira in jih predstavlja kot gotovo dejstvo. Okoljevarstvene organizacije so ponudile skupno gradnjo terminalov za potrebe Hrvaške, Italije in Slovenije na praznih platformah 30 kilometrov južno od Pulja. Začelo se je podpisovanje peticije proti gradnji terminalov.

Vlada Republike Slovenije je v začetku leta 2007 na podlagi presoje čezmejnih vplivov ugotovila, da je gradnja tako kopenskega kot tudi pomorskega terminala v Tržaškem zalivu za Slovenijo nesprejemljiva, saj je sporna tako z ekonomsko-socialnega kot tudi z varnostnega in okoljskega vidika. Italijansko Ministrstvo za okolje je izrazilo pripravljenost za pogovore o posameznih tehničnih rešitvah, ni pa pristalo na pogovore o smiselnosti in upravičenosti terminalov ter o njihovi lokaciji.

Italijanski minister za okolje je zahteval od vlagateljev dopolnjeno dokumentacijo o varnostnih in okoljevarstvenih vidikih, predvsem pa enakopravno upoštevanje slovenskega mnenja, za terminale pa ponudil alternativno lokacijo na zapuščenih ploščadih na Jadranu. Vlada Italijanske republike je dala prednost terminalu v Žavljah. V Trstu so bili protesti proti okoljsko vprašljivim projektom. Tržaški občinski svet je zavrnil gradnjo terminalov podobno kot večina manjših občin v okolici Trsta. V začetku junija se je deželna Vlada Furlanije - Julijske krajine dokaj nepričakovano odločila, da ne bo izdala mnenja o okoljski sprejemljivosti načrtov za gradnjo plinskih terminalov v Tržaškem zalivu. Tako postaja vse manj verjetno, da bo Vlada Italijanske republike podala soglasje h gradnji plinskih terminalov v Tržaškem zalivu.

Terminal za utekočinjeni naravni plin (metan) na območju Luke Koper

V času največjih prizadevanj za preprečitev gradnje terminalov z italijanske strani je javnost presenetil predsednik uprave Luke Koper Robert Časar z izjavo, da bi bili plinski terminali v Luki Koper dober posel. Izjava je povzročila burne odklonilne reakcije javnosti in občinskega sveta, ki je na izredni seji maja 2007 zopet izrazil odločno nasprotovanje sleherni gradnji plinskih terminalov na območju Luke Koper, v Mestni občini Koper, na sosednjih vplivnih območjih v naši državi in izven njenih meja, še posebej pa na območju Tržaškega zaliva in naselja Žavlj pri Trstu.

Kmalu je postalo jasno, da obstaja projekt sprejemnega terminala za utekočinjeni naftni plin zmogljivosti od 300 do 450 tisoč kubični metrov v koprskem pristanišču, kar pomeni okrog pet milijard kubičnih metrov letne zmogljivosti. Kljub ostremu nasprotovanju javnosti in obalnih občin se Vlada Republike Slovenije do projekta še ni odkrito opredelila. V izjavah za javnost pa je zaslediti nesoglasja med ministrstvom za okolje in prostor ter za gospodarstvo, kar kaže na določeno stopnjo naklonjenosti terminalu.

Investitor namerava zaprositi Direktorat za energijo za vlogo za pridobitev energetskega dovoljenja za gradnjo terminala. Če bo vloga odobrena, mora investitor na Ministrstvo za gospodarstvo vložiti pobudo za spremembo državnega prostorskega načrta za Luko Koper. Ministrstvo za okolje in prostor nato presoja o vplivih na okolje in odloča o potrditvi državnega prostorskega načrta, ki je osnova za pridobitev gradbenega dovoljenja. Trenutno še niso jasne pravne podlage za nadaljevanje investicije, saj po razlagi vlagateljev umestitev terminala omogoča že državni lokacijski načrt za koprsko pristanišče, ki je sedaj v pripravi. Na Ministrstvu za okolje in prostor pa menijo, da je potreben nov državni prostorski načrt, o katerem se mora izreči lokalna skupnost, ki pa terminalu ostro nasprotuje.

Zaključek

1. Lokalna politika in prebivalstvo odločno nasprotujeta umestitvi plinskih terminalov kjerkoli na območju Tržaškega zaliva ali njegove obale. Odklanjanje utemeljujeta:

- z visoko stopnjo onesnaženosti plitvega Tržaškega zaliva,
- z visoko prometno obremenjenostjo Tržaškega zaliva,
- z gosto naseljenostjo obal Tržaškega zaliva,
- s poslabšanjem varnostnega stanja (nesreče, terorizem),
- z negativnimi vplivi na razvoj tradicionalnih dejavnosti (ribištvo, turizem).

2. Preskrbo s plinom je potrebno zagotavljati z usklajenim mednarodnim sodelovanjem Hrvaške, Italije in Slovenije.
3. Vsa nadaljnja vlaganja na področju Tržaškega zaliva morajo zmanjšati njegovo okoljsko obremenjenost in upoštevati kumulativne in ne delne učinke na okolje.
4. Vlaganja brez soglasja lokalne politike in prebivalstva so vnaprej obsojena na neuspeh.
5. Republika Slovenija mora čim prej pristopiti k oblikovanju okoljskih politik in strategij, ki bodo omogočale usklajen sonaraven razvoj in spodbujale rabo obnovljivih virov energije, saj je preskrba z naftnimi derivati, plini in drugimi energenti zagotovljena le še za nekaj desetletij.

Robert Časar, predsednik uprave, Luka Koper, d.d.

VLOGA LUKE KOPER V ENERGETSKI POLITIKI DRŽAVE⁷

Uvodoma se je odzval na izjavo predhodnega razpravljavca, da bi bili plinski terminali v Luki Koper dober posel. Dejal je, da je to res omenil, vendar je bila naslovnica za prvomajske praznike v časopisu Dnevnik navaden konstrukt in zadeva ni bila tako mišljena, kot je bilo prikazano. O projektih v Luki Koper ne vedo nič, že predhodno pa je minister za okolje in prostor Janez Podobnik povedal, da v okviru priprave državnega lokacijskega načrta za koprsko pristanišče plinski terminal za utekočinjeni plin ni predviden.

Najprej želim izreči priznanje organizatorjem tega posveta za izbiro naslova, pod katerim bo potekala razprava. S tem naslovom je problem zastavljen kot dilema in tako je prav. Napačno bi bilo, če bi bil ta posvet že v izhodišču zastavljen samo kot zbiranje argumentov za utemeljitev odklonilnega stališča. Znano je, da je zamisel o plinskih terminalih sprožila množico predvsem čustvenih reakcij, pa bolj malo treznih razmislekov. Splošna javnost in tudi tisti del strokovne javnosti, ki ima svoje lastne posebne interese, sta se že jasno, nepopustljivo in glasno opredelila za "ne". Zato je prav, da tu pride do izraza bolj neobremenjen in realističen pogled na zadevo.

Prepričan sem, da imam prav tako odgovoren in najmanj toliko domišljen odnos do ekoloških vprašanj kot večina najbolj glasnih borcev za okolje. Zavedam se občutljivosti vprašanja in okoljske problematike posega, ki bi jo prinesla gradnja plinskega terminala. Vendar pa si dokončno mnenje in stališče lahko izoblikujem šele po tehtnem razmisleku in proučitvi vseh vidikov dileme, ki ste si jo je zastavili v Državnem svetu.

Povabljen sem bil na ta posvet, da povem nekaj o razvojnih usmeritvah Luke Koper in njeni vlogi pri zagotavljanju strateških energetskih virov. Luka Koper je sicer že ves čas zelo na očeh javnosti in skorajda vsak dan tako ali drugače prisotna v medijih. Pri tem pa je največkrat omenjana v kontekstu ekološko obarvanih tem, pogosto dokaj neprijazno. Dosti manj pa je javnost osveščena o tistem, kar je v zvezi z Luko zares pomembno. To pa je zlasti dejstvo, da je to edino slovensko trgovsko pristanišče. Da je to naše "okno v svet", ni samo fraza, dejansko je Luka tisto vozlišče, prek katerega se naše gospodarstvo lahko neposredno povezuje z vsem svetom. Povsod v svetu velja, da so pristanišča med glavnimi generatorji splošnega gospodarskega razvoja. Od naše Luke ne živi samo tistih tisoč ljudi, ki delajo neposredno v njej; tu je še na tisoče drugih, katerih delo je usodno vezano na delovanje pristanišča: prevozniki, železničarji, špediterji in še cela vrsta povezanih gospodarskih dejavnosti. Poleg teh so pri obratovanju pristanišča udeleženi in zaposleni tudi številni delavci državnih organov, policije, carine, veterinarske in fitosanitarne inšpekcije ter uprave za pomorstvo. Znano je, da vsak s pristaniškim pretovorom prislужeni evro prinese še 15 drugih, prislужenih v povezanih dejavnostih v logistično-transportni verigi. To pomeni, da je Luka Koper nekakšen "motor" slovenskega gospodarskega konglomerata, v katerem se obrne več kot milijarda evrov letno.

⁷ Pisni prispevek in povzetek razprave na podlagi dobesečnega zapisa.

Pristanišče ni samo eno od gospodarskih podjetij, je tudi infrastrukturni objekt posebnega pomena za nacionalno gospodarstvo. Kot podjetje pa Luka Koper posluje na mednarodnem trgu v pogojih trde konkurence. Bistvena faktorja konkurenčnosti pristanišč sta zanesljivost in hitrost storitve. Oba sta zelo odvisna od tehnoloških značilnosti pristanišča, le s sodobno opremo je možno zagotavljati zahtevano hitrost in zanesljivost. Tu pa nastopi načelo ekonomije obsega, saj pristaniška oprema zahteva visoka vlaganja, ki se lahko amortizirajo le ob zadostnem količinskem obsegu pretovora. V teh okoliščinah ima pristanišče kakršno je koprsko samo eno možnost, če hoče sploh obstati, se mora razvijati, slediti napredku tehnologije, se s svojo ponudbo prilagajati zahtevam svojih in potencialnih kupcev ter pravočasno zagotavljati zadostne zmogljivosti na svojih terminalih, da mu ni treba odklanjati ponujenih tovorov. Če bi se temu odrekli, bi bili obsojeni ne samo na stagnacijo, pač pa bi naše pristanišče zanesljivo in naglo nazadovalo in bi kar kmalu od njega ostal le še nepomemben lokalni pristan. Tega pač ne smemo dopustiti, saj bi to povzročilo resne težave tudi v drugih infrastrukturnih sistemih države, na primer na železnici. Razvoj je torej nujen.

Kot že večkrat v preteklosti let je tudi lansko leto koprskemu pristanišču prineslo mnoge nove rekorde. Skupni pretovor je znašal več kot 14 milijonov ton, pretovor kontejnerjev se je dvignil na 220 tisoč enot (TEU), pretovor avtomobilov pa je znašal le malo manj kot 400 tisoč vozil (tretji v Evropi). Rekordni pretovor se je odražal tudi v luškem železniškem transportu, leta 2006 je bilo v Luki Koper naloženih in razloženih kar 173.667 vagonov. Rekorden je bil tudi promet na madžarskem trgu, ki je visoko presegel milijon ton. Prav tako rekordno je bilo število ladij, ki so priplule v Luko Koper, 2.262 jih je našlo svoj prostor na luških vezih. Rast pretovora v Luko Koper dokazuje zaupanje naših strank, predvsem ladjarjev, ki poznajo in cenijo kakovost naših storitev, našo zanesljivost in prilagodljivost potrebam kupca. Takšen ugled si Luka Koper sistematično gradi in utrjuje z nenehnim prizadevanjem za poslovno odličnost, ki nam jo priznavajo tudi mednarodni strokovni ocenjevalci.

Luka Koper postaja vse bolj pomembno evropsko pristanišče. Samo zaradi njega je Koper vrisan na gospodarski zemljevid sveta in se s tem bistveno povečuje tudi prepoznavnost vse Slovenije. Za celotno območje Srednje Evrope z vsemi starimi in novimi članicami Evropske unije prav preko Kopra poteka najbolj primerna povezava s prekomorskimi državami Daljnega in Bližnjega vzhoda. Ta položaj naši Luki določa vlogo in bodoči razvoj. Gospodarska rast v našem zaledju (Vzhodna Evropa) prinaša vse večje potrebe po transportnih in logističnih storitvah. Zato je glede prihodnosti in perspektiv našega pristanišča glavna skrb zlasti ta, kako bomo sposobni zadostiti vsem pričakovanjem in potrebam.

Ta uvod je bil potreben za razumevanje izhodišč nove srednjeročne poslovne strategije Luke Koper, ki smo jo zastavili zelo ambiciozno. Strategija je razvojno usmerjena, njeno bistvo je nov razvojni cikel pristanišča. Ta mora v obdobju do leta 2015 omogočiti uresničitev poslovne vizije družbe Luka koper, d.d., ki je postati vodilni pristaniški in logistični sistem za države Srednje in Vzhodne Evrope. Da bo ta cilj dosežen, so potrebna obsežna infrastrukturna vlaganja, tako v samem pristanišču kot tudi zunaj njega, saj so naše skladiščne in pretovorne zmogljivosti že sedaj na meji zasičenosti.

Naložbe v dodatne zmogljivosti pristanišča bodo predvsem preureditev in dograditev površin na prvem in drugem pomolu za tekoče potrebe kontejnerskega prometa, avtomobilskega terminala in tekočih tovorov ter drugih energentov. Najpomembnejša pa je izgradnja in ureditev multimodalnega in kontejnerskega terminala na tretjem pomolu in v njegovem neposrednem zaledju. Poleg tega je potrebna tudi ureditev skladišč za potrebe dejavnosti blagovno-distribucijskega središča.

Naložbe v nadgradnje obstoječih terminalskih zmogljivosti in njihovo optimalno izkoriščenost pa bodo obsegale preoblikovanje prvega pomola za potrebe generalnih tovorov in avtomobilov oziroma RO-RO prometa; dodatno ekološko posodobitev evropskega energetskega terminala ter proučitev možnosti za njegovo nadkritje; združitve zmogljivosti avtomobilskega terminala na enoviti lokaciji ter gradnjo garažnih hiš (da bo pogled na Luko še bolj prijazen); nova skladišča za sipke tovore, generalne tovore, tovore sadja in hitro pokvarljivega blaga ter nove zmogljivosti za tekoče tovore. Vzporedno z dograjevanjem pomolov in terminalskih zmogljivosti bo potekal razvoj cestne in železniške povezave znotraj pristanišča. Pri organih javne oblasti pa bo Luka Koper poskušala doseči pospešeno izvedbo projektov nacionalne infrastrukture, ki so ključnega pomena za prometno povezanost koprskega pristanišča z njegovimi tržišči.

V naši razvojni strategiji posebno pozornost posvečamo načelom trajnostnega razvoja, varstvu okolja ter sodobnim in varčnim tehnologijam. Vsi infrastrukturni posegi v prostor bodo usklajeni z razvojnimi projekti v širšem lokalnem, regionalnem in nacionalnem okolju. Konkretni naložbeni projekti se bodo izvajali v skladu z okoljevarstvenimi zahtevami in drugimi pogoji, ki jih bo določil državni lokacijski načrt za območje trgovskega pristanišča.

Ob zagotovljeni izvedbi vseh potrebnih naložb se bo skupni pretovor pristanišča povečal vsaj na 18 milijonov ton. Ob postopnem povečevanju je predvideno tudi spreminjanje strukture pretovora v korist kontejnerjev in avtomobilov. Naš dolgoročni cilj je letni pretovor en milijon kontejnerjev in prav tako en milijon avtomobilov. Ohraniti pa je potrebno tudi pretovor ostalih vrst blaga in večnamenskost našega pristanišča, kajti le z razpršenostjo produktov lahko zmanjšujemo poslovna tveganja ter dosegamo boljšo stroškovno učinkovitost. Dosedanjo ponudbo bomo še dopolnjevali z novimi dejavnostmi zlasti v okviru logističnega sistema. Zagotoviti nameravamo celovito in integrirano logistično ponudbo za blago na transportni poti preko Kopra ter tukaj vzpostaviti blagovno-distribucijsko središče. Logistične terminale bomo ustanavljali tudi na lokacijah zunaj Slovenije, da bomo na naših glavnih ali perspektivnih tržiščih lahko neposredno zadovoljevali potrebe naših strank.

Ena od prvih zunanjih lokacij je logistični center v Sežani, kjer smo že kupili deset hektarjev bivšega BTC Sežana; sedaj kupujemo zemljišče v izmeri približno 90 hektarjev. Prostor v pristanišču je dragocen, določene dejavnosti in skladiščenje lahko opravljamo izven pristanišča ter uredimo suho pristanišče ("dry port"). Potekajo že pogovori z županom Občine Sežana, da bi na železniški postaji uskladiščili določene tovore, podobne načrte imamo tudi v Mariboru, na Madžarskem, itd.

V okviru vsega navedenega ima Luka Koper tudi vlogo ključnega strateškega akterja zagotavljanja oskrbe z energijo v Republiki Sloveniji. Povsod po svetu so pristanišča

vstopne točke za energente, ki od nahajališč do uporabnikov povečini prihajajo po morskih poteh. V svetu in pri nas se je v preteklosti že večkrat pojavila kriza v oskrbi z energenti in zelo verjetno se bodo takšne krize občasno dogajale tudi v prihodnosti. Zato je dolgoročno načrtovanje zagotavljanja energentov bistven del gospodarske strategije vsake države, tudi naše. Zadnja kriza pri dobavi plina se je zgodila prav pred kratkim in nas opozarja, da je potreben resen razmislek o prihodnji oskrbi Republike Slovenije in tudi ostalih držav članic Evropske unije.

Luka Koper se ne more odreči svoji vlogi, ki ji je namenjena v okviru državne energetske politike. Znano je, da Slovenija več kot polovico svojih energetskih potreb pokriva z uvoženimi energenti, potrebne naftne derivate in plin pa v celoti uvaža. Zanesljiva dobava in zagotavljanje primernih strateških rezerv teh energentov je zato ključnega pomena za nacionalno gospodarstvo. Evropska direktiva pa vse države članice zavezuje, da si zagotavljajo ustrezne rezerve energentov, in sicer 90-dnevne zaloge naftnih derivatov ter 60-dnevne zaloge plina. V Sloveniji primanjkuje skladiščnega prostora za potrebe skladiščenja strateških energetskih virov in ga bo potrebno kar precej na novo zgraditi. Področje Luke Koper ima v veljavnih prostorskih aktih že določna zemljišča za gradnjo dodatnih skladišč za zagotavljanje zadostnih rezerv strateških energentov za potrebe Slovenije in širšega evropskega zaledja.

Zemeljski plin kot energent dobiva vse večji pomen. Sprva je bil le stranski produkt pri pridobivanju nafte, v zadnjih 50-tih letih pa je postal kar vodilno gorivo v razvitem svetu. Uporaba zemeljskega plina je enostavna, med vsemi fosilnimi gorivi ustvarja najmanj toplogrednih plinov, razmah novih tehnologij pa je zaradi visokih izkoristkov in nizke investicijske cene omogočil njegovo uporabo tudi v proizvodnji električne energije. Danes je zemeljski plin gorivo, ki masovno nadomešča premog in tudi tekoča goriva. Evropska zelena knjiga predvideva, da bo v letih od 2020 do 2030 iz zemeljskega plina proizvedeno približno 40 odstotkov vse električne energije. Zemeljski plin je dejansko nadvse ustrezna rešitev za niz okoljskih problemov in poraba ter potrebe po njem strmo naraščajo. Zanesljivost oskrbe s plinom je zato eno do ključnih vprašanj državne energetske politike.

V resoluciji o nacionalnem energetskem programu, ki jo je Državni zbor sprejel aprila 2004, je za obdobje 2000 - 2025 predvidena visoka rast porabe zemeljskega plina (3,5 odstotkov letno), še višja rast pa za utekočinjeni naftni plin, kar 4,7 odstotkov letno. Zemeljski plin prihaja v Slovenijo predvsem po plinovodnem omrežju, za utekočinjeni naftni plin pa je praktično edina primerna transportna pot po morju. Zato bi bilo smotno, da se v pristanišču zagotovi tehnične možnosti za pretovor in skladiščenje tega energenta. Bolj zmerne je v resoluciji predvidena rast porabe tekočih goriv, vendar je tudi za to potrebno zagotavljati nove skladiščne zmogljivosti. Luka Koper kot družba v večinski državni lasti svojo razvojno strategijo usklajuje z slovensko državno strategijo. Ker je koprsko pristanišče edini tovrstni infrastrukturni objekt v državi, je samoumevno, da smo dolžni poskrbeti tudi za državne potrebe po oskrbi z energenti. Luka Koper je pripravljena prevzeti skrb za kontinuiran razvoj zmogljivosti za skladiščenje in distribucijo strateških energetskih virov. Seveda pa bi bilo pri tem treba zagotoviti, da bosta projektiranje in gradnja izvedena po načelu BAT (Best Available Technology) oziroma z uporabo najboljših sodobnih tehnoloških rešitev.

Prostorsko umeščanje energetske infrastrukture v Sloveniji se izvaja v skladu s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, sprejete leta 2004. V okviru gradenj nove in posodabljanja obstoječe infrastrukture se spodbuja izgradnjo tistih energetskih objektov, s katerimi se omogoča kakovostno in zanesljivo oskrbo Slovenije z energijo. Pri umeščanju novih energetskih objektov v prostor se kljub doslednemu upoštevanju načel vzdržnega prostorskega razvoja pojavljajo številne ovire. Pri pogojih za lokacije se pojavljajo ekstremne zahteve, ki močno otežijo gradnjo. Pri tem gre pogosto za varovanje ozkih osebnih interesov, ki se največkrat prikrivajo pod pretvezo zaščite okolja. Zakon o urejanju prostora pa vendarle omogoča, da se z državnimi lokacijskimi načrti uveljavi javni interes pri umeščanju za državo pomembne infrastrukture v prostor. Vsekakor pa sta pri tem potrebna tudi politična volja in pogum za takšne strateške politične odločitve. Poslovni interesi tu nimajo odločujoče teže in Luka Koper kot gospodarska družba nikakor ni tisti subjekt, ki bi smel vplivati na odločanje.

Dejstvo pa je, da je Luka Koper po svoji funkciji ter obstoječih in potencialnih možnostih ter splošni usposobljenosti najbolj primerna za to, da izvaja naloge skladiščenja in oskrbe Slovenije s strateškimi energetskimi viri. Glede na strateško vlogo Luke Koper in glede na to, da je podjetje v večinski državni lasti, je možno v kratkem času pripraviti predlog razvoja, tehnologije dela in logistike vseh skladiščnih kapacitet za rezerve energentov na področju Republike Slovenije. Seveda pa je takšna reorganizacija oskrbe z energenti smiselna le v primeru, če bo zaradi takšnega strateškega pomena Luke zagotovljeno, da dolgoročno ostane pod nadzorom in v lasti države.

Luka Koper je bila v zadnjem času v povezavi z zamislijo plinskih terminalov, prej pa že mnogokrat v različnih kontekstih, izpostavljena in obtoževana kot glavni izvor in vzrok vsega ekološkega zla v Kopru in širše. Tovrstni napadi na Luko niso samo krivični, ampak so tudi nesmiselni in ne nazadnje škodljivi, pa ne samo za Luko. Posredno škodijo tudi resnim, resničnim okoljevarstvenim prizadevanjem, s tem ko preusmerjajo pozornost od resničnih vzrokov za probleme okolja in pravih poti za njihovo razreševanje. Znano je, da je raven varovanja okolja v posameznih državah neposredno povezana z gospodarsko razvitostjo. Skrb za okolje mora biti ne glede na vse tudi ekonomsko vzdržna. Slovenija z vidika varovanja okolja sodi v sam svetovni vrh. Naložbe v sodobno tehnologijo, ki upošteva najvišje standarde varstva okolja, so možne le tam, kjer je zagotovljen tolikšen obseg dejavnosti, da se naložba lahko amortizira. Zato romantični aktivizem okoljevarstvenikov lahko zgolj opozarja na probleme. Reševati pa jih je možno le s celovitim in visoko strokovnim pristopom, ki mora upoštevati vse vidike problema, ne nazadnje tudi ekonomske in sociološke.

V Luki Koper pri načrtovanju novih tehnologij v luško transportnem delu še posebej poudarjamo uvajanje obnovljivih virov energije, ki so v veliki meri še neizkoriščeni in lahko predstavljajo dobro dopolnitev konvencionalnim energentom. V skladu s svojo dolgoročno strategijo pripravljamo ustrezne rešitve za vse možne vire čiste energije iz alternativnih, obnovljivih virov. Določena konkretizacija teh prizadevanj je podana že v izhodiščih za pripravo državnega lokacijskega načrta, v katerih je predvidena namestitvev sončnih kolektorjev na strehah luških skladišč.

Vsa takšna prizadevanja Luke Koper in vseh drugih gospodarskih subjektov v državi lahko opazno vplivajo na energetsko oskrbo Slovenije šele na dolgi rok. Do takrat pa

se bo treba sprijazniti s tem, da je oskrba države s klasičnimi energenti neizogibna nujnost. Zato smo vsi skupaj dolžni zagotoviti, da bo izvajana na kar najbolj učinkovit in racionalen način. Luka Koper je pri tem vsekakor pripravljena prevzeti ves svoj del obveznosti, kot ji ga bo naložila država.

Dr. Vlado Malačič, raziskovalec, Morska biološka postaja Piran (MBP) Nacionalnega inštituta za biologijo (NIB); predstavil je tudi delo sodelavcev dr. J. Faganelija in dr. A. Malej.

POVZETEK O ČEZMEJNIH VPLIVIH NAČRTOVANIH PLINSKIH TERMINALOV V TRŽAŠKEM ZALIVU NA OKOLJE⁸

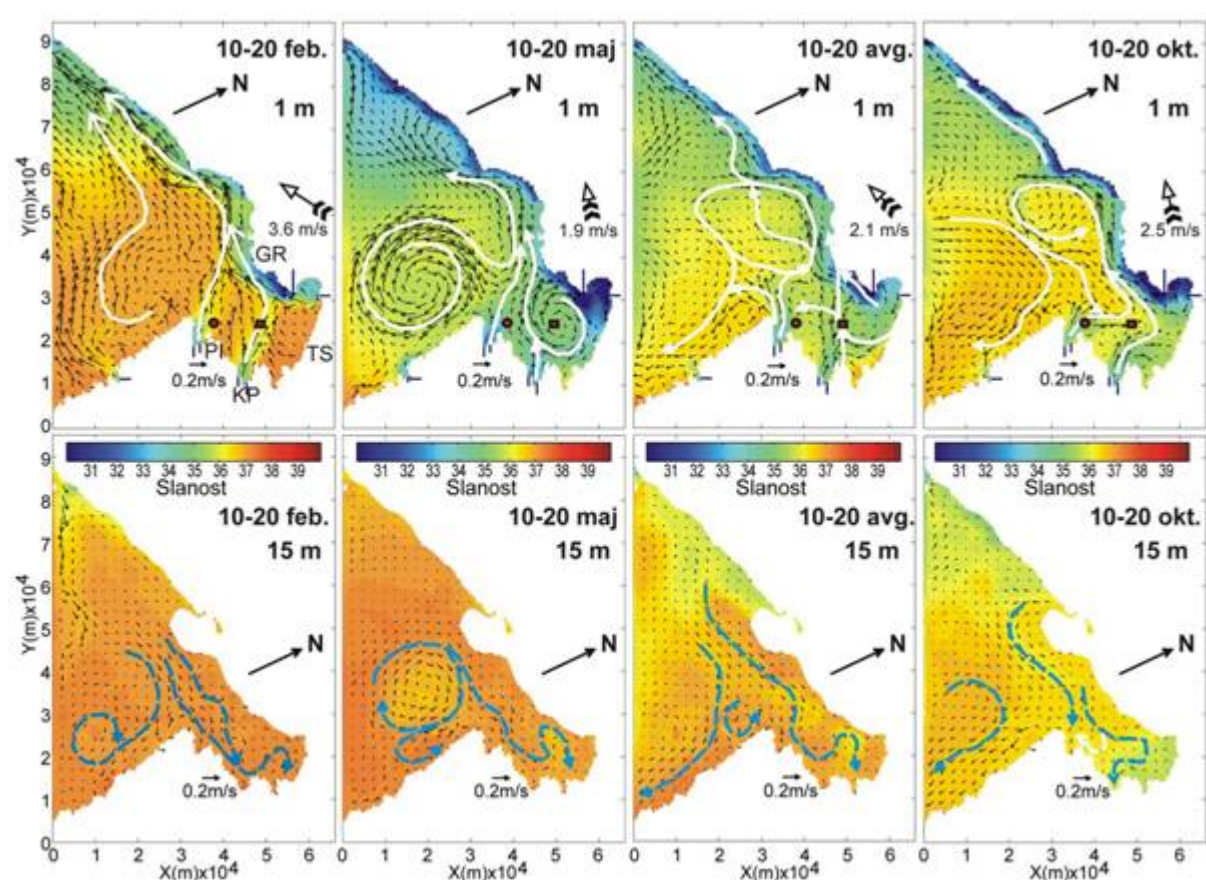
Uvodoma je dejal, da je težko najti govornika, ki bi govoril o vseh čezmejnih vplivih, ker so za enega strokovnjaka preobsežni, lahko samo povzame stališča drugih strokovnjakov in poglobljeno govori o vplivih, ki jih sam dobro pozna. Vsebinska njegove predstavitev, ki ne zajema vseh vidikov okoljskih vplivov, je povzetek javne razgrnitve v Kopru, kjer so iz različnih vidikov na MBP NIB ocenjevali vplive plinskih terminalov na morsko okolje.

Dve zasebni podjetji španskega porekla (Terminal Alpi Adriatico S.r.l. in Gas Natural SDG SA) sta ponudili plinske terminale v soseščini Slovenije, eno v centru Tržaškega zaliva in drugo v Žavljah. Problem ponudbe obeh podjetij je v zastarelosti tehnologije: morska voda bi se zaradi ogrevanja utekočinjenega naravnega plina, katerega je treba upliniti, da bi ga lahko prenašali do lokacij na kopnem, ohladila za pet stopinj Celzija. Tolikšna bi bila ohladitev morske vode neposredno ob njenem izpustu. Največji problem pri izkoriščanju morske vode kot ogrevalnega medija predstavlja njena temperatura. V zimskem obdobju je srednja temperatura okrog 8,7 stopinj Celzija, zaradi česar ne bi mogli uporabljati morske vode kot ogrevalni medij kakšen mesec dni. Takrat bi morali uporabljati druge toplotne vire za uplinjevanje. Najbolj enostavno bi bilo, da bi uporabljali kar plin. Nekatere ocene kažejo, da bi uporabili od dva do tri odstotkov skladiščenega plina, če bi ga uporabljali kot ogrevalni medij preko celega leta. Ustrezno bi bil manjši dobiček, vendar je očitno, da se predlagatelji temu nočejo odpovedati.

Z numeričnimi simulacijami smo na MBP NIB poskušali zajeti klimatsko cirkulacijo Tržaškega zaliva (slika 12), ki je dolgoročno najbolj reprezentativna: cirkulacija je prikazana v vseh letnih časih, t.j. zima (prvi stolpec na levi), pomlad (drugi stolpec), poletje (tretji stolpec) in jesen (četrty stolpec), pri čemer je v zgornji vrsti prikazana cirkulacija v površinski plasti (meter globine), v spodnji vrsti pa cirkulacija v globini 15 metrov. Pozimi, ko brije burja, površinska vodna masa zapušča Tržaški zaliv, pri dnu pa gre v njegovo notranjost. Pri dnu gre za kompenzacijski tok, ki nadomešča vodno maso, ki gre pri gladini ven iz zaliva. Zato je cirkulacijska slika pri dnu bistveno drugačna od tiste pri gladini. V spomladansko-poletnem obdobju je prisoten vrtinec v smeri urnega kazalca, za katerega še nimamo trdnih eksperimentalnih zagotovil, da zares obstaja. Ta vrtinec je še bolj očiten v obdobju šibkega plimovanja in vetrov, ... ter izdatnejšem izlivanju reke Soče.

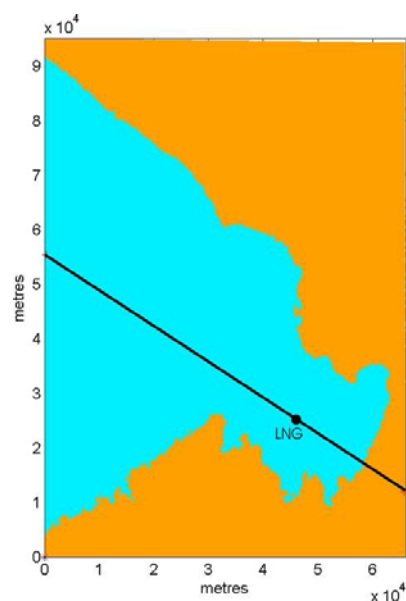
⁸ Povzetek razprave na podlagi dobesednega zapisa in power point prezentacije.

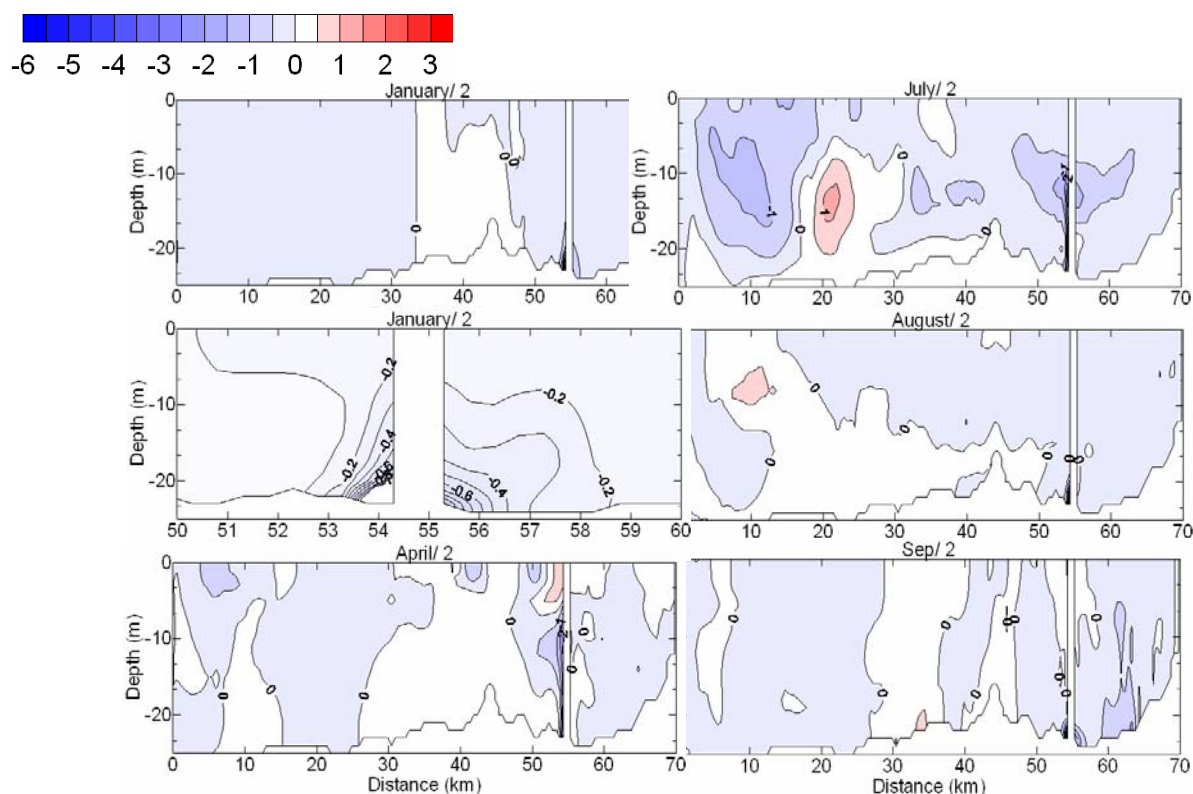
Slika 12: Klimatska cirkulacija Tržaškega zaliva



Slika 13 prikazuje kakšna bi bila sprememba strukture vodne mase (temperature, slanosti, cirkulacijske slike), če bi imeli na predvidenem mestu "offshore" terminala.

Slika 13: Vertikalni profili temperaturne razlike zaradi LNG terminala v centru Tržaškega zaliva





Vzdolž črte, ki pomeni lego LNG terminala v centru Tržaškega zaliva, so prikazani rezultati simulacij. Vertikalna os pomeni globino v metrih, horizontalna os pa oddaljenost (v kilometrih) od kopenske točke. Prerezi temperaturnih razlik povedo, za koliko bi bila temperatura morske vode znižana, če bi bil v centru zaliva LNG (Liquid Natural Gas) terminal.

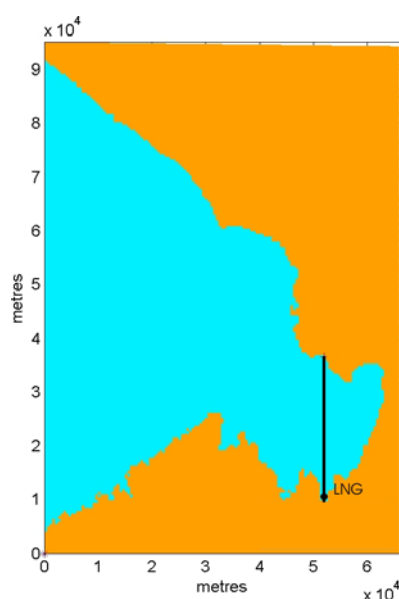
Morska voda se zaradi ogrevanja utekočinjenega plina zajema pri gladini, kjer je temperatura višja celo za deset in več stopinj višja od temperature na dnu, kar velja v poletnem obdobju: na gladini je lahko temperatura morske vode 25 stopinj Celzija, na višinski razliki dvajsetih metrov pri dnu pa 15 stopinj Celzija. Morska voda, ki se zajema pri gladini, gre skozi toplotni izmenjevalnik, kjer se ohladi, potem pa se spusti na morskem dnu skozi cev premera dveh metrov. Ko pride morska voda, ohlajena za pet stopinj Celzija, iz gladine na morsko dno, ni nujno, da ostane na dnu, ker je lahko še vedno toplejša od okolne morske vode. Prav tako ni nujno, da je njena slanost, katera tudi bistveno vpliva na gostoto, primerljiva s slanostjo vode pri morskem dnu.

Pozimi se v bližini terminala izpuščena morska voda zadržuje pri morskem dnu oziroma je masa ohlajene vode locirana na razdalji do nekaj kilometrov od izpusta, na razdalji dveh kilometrov je temperatura vode za približno 0,4 ali 0,2 stopinj Celzija nižja od temperature, če terminala ne bi bilo v plasti od morskega dna do višine treh ali štirih metrov nad dnom.

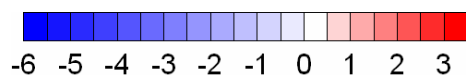
V *spomladanskem* (april) in *poletnem obdobju* je spuščena ohlajena vodna masa lažja od okolne, zato se dvigne in se ne nahaja več pri morskem dnu, ampak v

sredini vodnega stolpa, v globini desetih metrov. V globini med dnom in gladino se ta vodna masa širi naokrog z morskimi tokovi v tisti globini. Zanimiva so tudi rdeča polja na vertikalnih profilih in horizontalnih prerezih temperaturnih razlik, ki pa pomenijo pozitivno temperaturno anomalijo: če bi bil v centru zaliva LNG terminal, bi bila temperatura na nekaterih manjših območjih, ki so rdeče obarvana, višja od temperature vode na istih območjih, ko terminala ni. Zaradi prisotnosti terminala se cirkulacijska slika malo spremeni (ne kvalitativno) in majhna deformacija oz. premik cirkulacijskih struktur lahko pomenita tudi pozitivno temperaturno razliko.

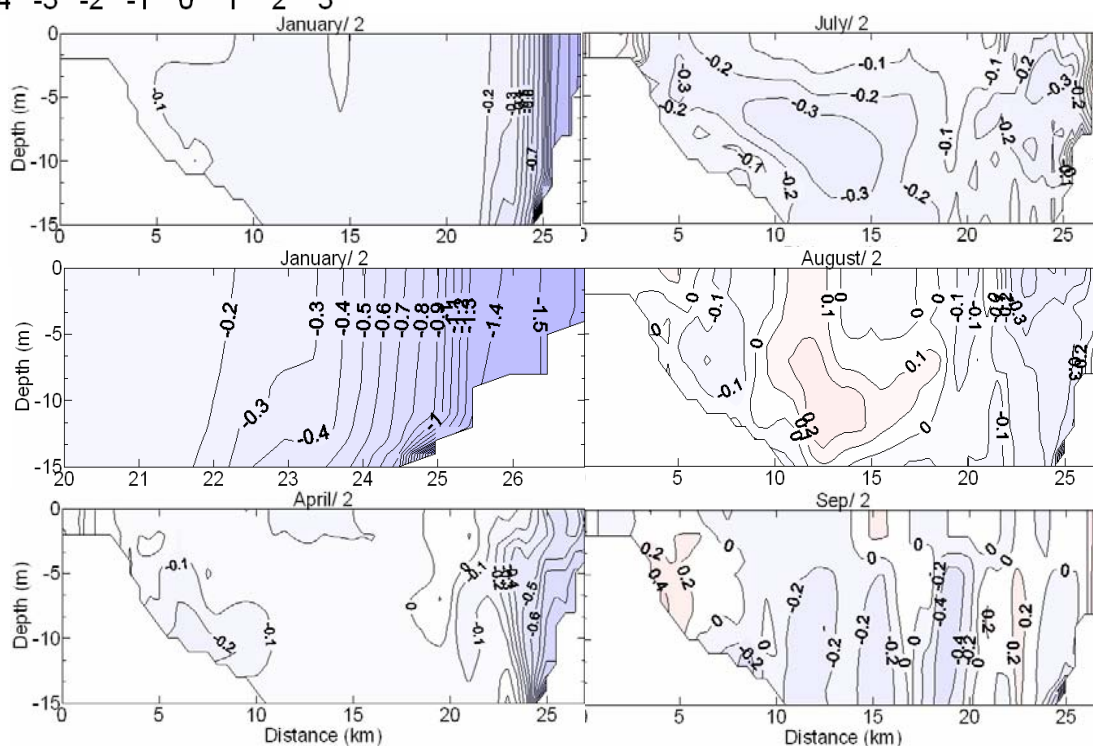
Podobna situacija bi bila v primeru LNG terminala v Žavljah (slika 14): Vertikalni profili temperature razlike zaradi LNG terminala v Žavljah



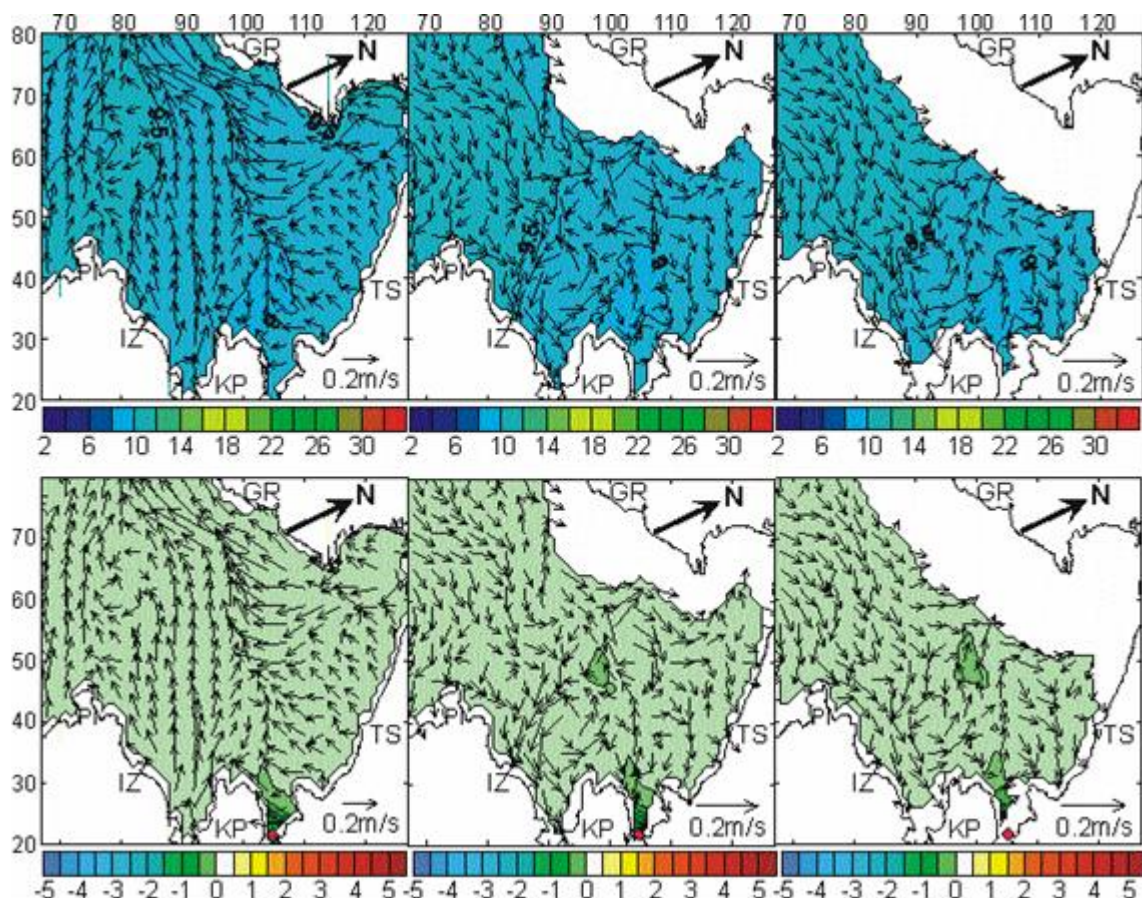
Daljica vertikalnih prerezov temperature in temperaturnih razlik iz Miljskega zaliva, kjer bi se nahajal terminal v Žavljah, proti obali blizu izliva reke Soče.



Lestvica temperaturnih razlik med temperaturo morske vode, če bi bil prisoten terminal in temperaturo vode brez terminala v zalivu.



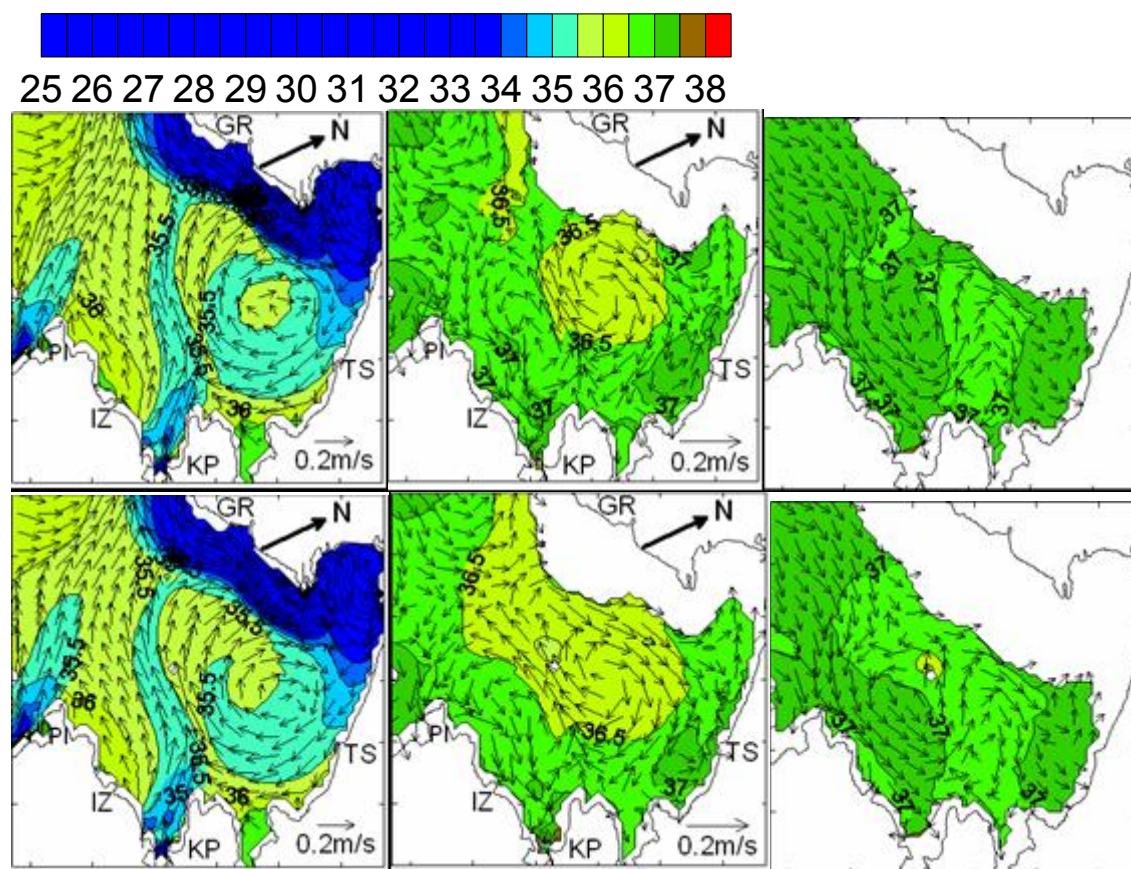
Slika 15: Horizontalni prerez temperaturnega polja: temperatura brez LNG terminala (zgornja vrsta) in temperaturna razlika (spodnja vrsta) zaradi LNG terminala Žavljje (januar).



Na slikah v zgoraj je prikazana temperatura morske vode, če ne bi bilo terminala v Žavljah, in sicer pri enem metru globine (levo), desetih metrih (sredina) in petnajstih metrih globine (desno). Slike v spodnji vrsti pa prikazujejo temperaturno razliko med temperaturo vode, če je prisoten terminal in temperaturo, če terminala ni. Rdeča pika na spodnjih slikah označuje lego terminala v Žavljah in vidimo, da imamo negativne temperaturne razlike, predvsem v Miljskem zalivu. Te se pojavijo tudi drugje. Cirkulacija celotnega Tržaškega zaliva pa ni bistveno prizadeta.

Temperaturna slika je pomembna, ker nam ta tudi pove, kam potuje vodna masa, ki prinaša še druge, za okolje bolj neugodne vplive.

Slika 16: April: Slanost (v promilih) v primeru LNG terminala v centru Tržaškega zaliva



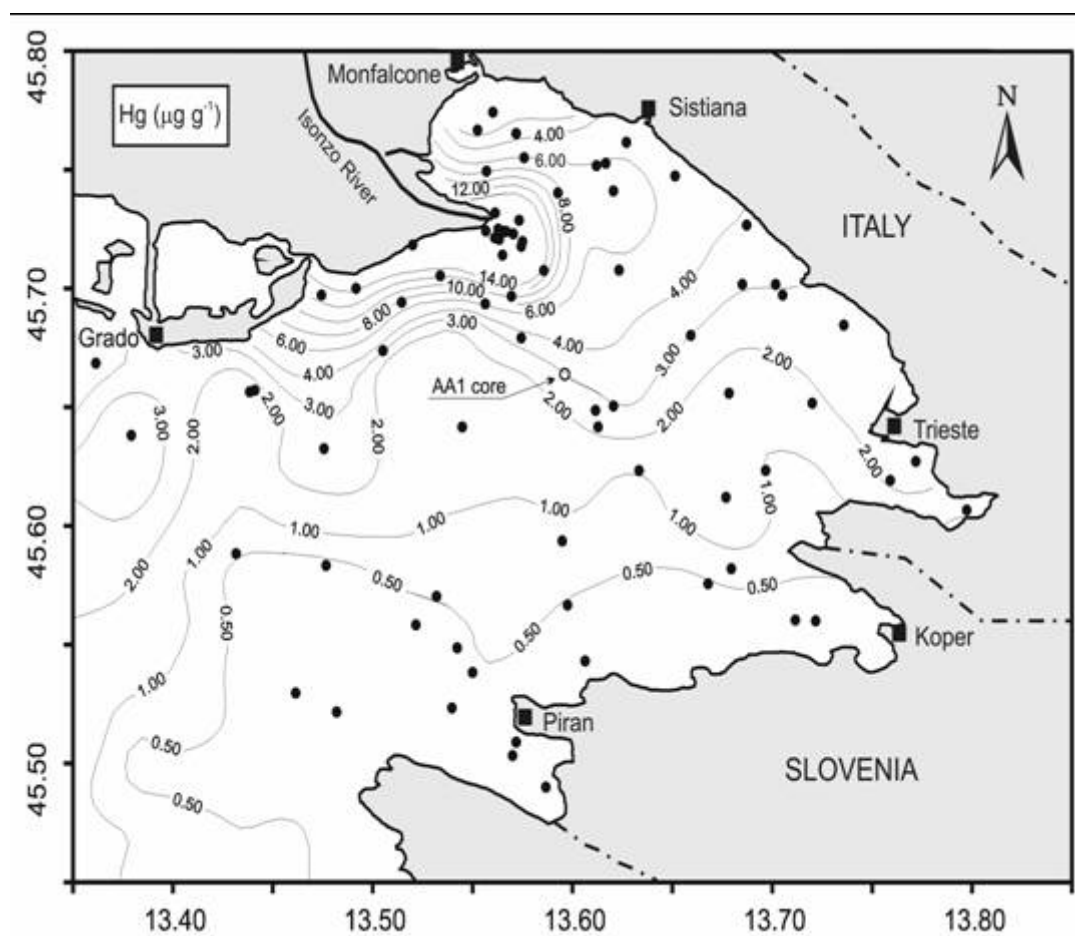
V zgornji vrstici je prikazana porazdelitev slanosti v globini enega (levo), desetih (sredina) in petnajstih metrov globine (desno), če ne bi bilo LNG terminala. V drugi vrsti pa je prikazana porazdelitev slanosti, če bi bil LNG terminal prisoten v centru zaliva. Razlika v poljih slanosti je posledica predvsem dejstva, da je morska voda izpuščena v drugi globini (pri dnu), od tiste, pri kateri je črpana (pri gladini).

Da se morska voda lahko uporabi v tehnološkem procesu ogrevanja utekočinjenega zemeljskega plina, jo je treba sterilizirati, ker ne sme vsebovati živih organizmov, ki bi se lahko naselili v tehnoloških poteh morske vode za ogrevanje plina, na primer v toplotnih izmenjevalcih. Zaradi tega se mora ogrevana morska voda klorirati (0,2 mg Cl_2 na liter). Ni pa popolnoma jasno, katere klorove spojine se v morju tvorijo. Če se na primer klorirana morska voda spusti v okolje, kjer je prisotno pomanjkanje kisika in imamo amonijeve spojine, lahko nastajajo zelo nevarne klorirane organske spojine, tudi strupene (kancerogene spojine). Znano je, da imajo ribe kemične receptorje, s katerimi zaznajo klorirano vodo in se zato izognejo tem območjem. Problem pa so jajčeca in larve, ki se ne morejo umakniti klorirani vodi in za katere bi bile koncentracije klora, o katerih govorijo ponudniki terminalov, ubijalske. Strokovnjaki za ribištvo trdijo, da je Tržaški zaliv drstitutveno območje, tudi za sardine in inčuna, zato bi kloriranje ogrevalne morske vode zagotovo imelo škodljiv efekt.

Pomembno je, da se vsaj zaradi plinskih terminalov pogovarjamo o škodljivem vplivu klorirane vode tudi sicer, saj se drugače o tem sploh ne bi razpravljalo. Kaj pa vsi bazeni, ki spuščajo klorirano vodo? Nimamo nobene študije, ki bi se s tem ukvarjala.

Drug problem predstavlja resuspenzija morskega sedimenta. Pri gradnji (prehodne narave) nastane motni "oblak" resuspendirane snovi na dnu. Zaradi gradbenih del se fino morsko blato oziroma sediment privzdigne v vodni stolp. Sediment je izredno obremenjen z živim srebrom, ko je sediment privzdignjen, ga morski tokovi nosijo naokoli tudi mesece, preden bi se ponovno posedel na dno. Bolj ko je sediment drobnozrnat, več časa lebdi. Izračuni so pokazali, da bi se samo ob gradnji "offshore" terminala dvignilo približno 30 kilogramov čistega živega srebra. Pomembno je tudi, da se živo srebro, ko je enkrat v morski vodi, pretvori v t.i. metilizirano obliko, ki se nahaja na drobnih suspendiranih delcih, poleg tega pa je tudi raztopljeno v pornih vodah. Metilizirano srebro pride v prehranjevalno verigo. Ribe, ki se lahko izognejo klorirani morski vodi, nimajo kemoreceptorjev za srebrove spojine, zato se ne bodo izognile vodi, obremenjeni z živim srebrom. Čeprav mobilnost in pretvorbe živega srebra niso zakonsko regulirani, pa evropska strategija o živem srebru posebej izpostavlja območja, ki so kontaminirana z živim srebrom ter izpostavlja potrebo po zmanjševanju emisij in izpostavljenost ljudi tej strupeni snovi na ogroženih območjih.

Slika 17: Porazdelitev živega srebra po sedimentu Tržaškega zaliva



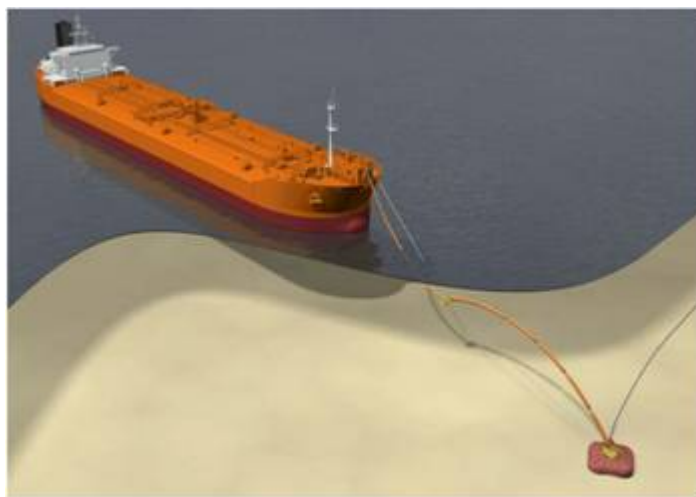
Iz slike je razvidno, da je največ živega srebra v sedimentu na dnu severnega dela Tržaškega zaliva, kamor prihaja z reko, v katero se izliva Idrijca. Čeprav rudnik

živega srebra v Idriji ne obratuje več, naravni procesi (erozija, spiranje jalovine) še zmeraj delujejo.

Poleg živega srebra so nevarne tudi druge kovine, ki so prisotne v sedimentu in lahko škodujejo morskemu okolju. Pred korozijo zaradi galvanskih tokov je treba zaščititi kovinske konstrukcije. Ponudnik "offshore" terminala v zalivu je kot katodno zaščito kovinskih delov predlagal aluminijaste palice (katodna zaščita z žrtvovanimi anodami iz aluminija), pri tem pa ni navedel njihovega števila in ni ocenil njihovega vpliva na morsko okolje. Aluminij, ki je v morski vodi raztopljen pretežno v obliki $\text{Al}(\text{OH})_3$ in $\text{Al}(\text{OH})_4$, je za morske organizme zmerno strupen.

Danes je na obzorju nova tehnologija (slika 18), ki ne potrebuje morske vode za ogrevalni medij in ne plinskih terminalov za transport plina na kopno. Plovila vsebujejo odvečno toploto, ki se usmeri v ogrevanje plina, kadar ga želiš preusmeriti na kopno. S tehnološkimi priključki se lahko plovilo priklopi na cev, po kateri se transportira plin na kopno. Skladišča ni treba imeti na morju ali na obrežju, lahko je na lokaciji na kopnem, ki je primerna za skladiščenje plina.

Slika 18: Nova tehnologija na obzorju



Predlagatelji so ponudili t.i. pretočno tehnologijo ogrevanja in uplinjevanja utekočinjenega plina, ki temelji na pretakanju ogrevalnega medija, kateri je zajet iz okolice in tudi spuščen nazaj v njo. Danes pa poznamo tudi t.i. zaprto oziroma nepretočno tehnologijo, ki za razliko od pretočne tehnologije, ne potrebuje morske vode za uplinjevanje in ne posega toliko v okolje. Najnovejša tehnologija uporablja toploto zraka za ogrevanje utekočinjenega plina, pri čemer nastaja kot stranski produkt utekočinjena vodna para, torej voda, ki je lahko uporabna. Poudaril je, da v Evropi velja načelo o uporabi najboljše razpoložljive tehnologije (best available technology), na kar je opozoril tudi direktor Luke Koper. To, kar sta ponudili španski podjetji, je za okolje obremenjujoče in daleč od teh novih tehnologij.

Glavni problemi vplivov na okolje v primeru gradnje plinskih terminalov v Žavljah in v centru Tržaškega zaliva so:

- klorove spojine v morju;
- vnos živega srebra in ostalih kovin z resuspenzijo sedimenta v morski prostor v času gradnje (kratkoročni efekt) ter delovanju terminalov (dolgoročni efekt).

Predlagatelji obeh projektov so predvideli izpust morske vode s hitrostjo nekaj metrov na sekundo skozi cev premera nekaj metrov, zaradi česar bi se pojavil turbulenten tok, ki bi erodiral okolico na morskem dnu in bi med obratovanjem stalno privzdigoval sediment (dolgotrajni učinek). Volumski pretok takega izpusta je približno osemkrat večji od vseh izpustov industrijskih in komunalnih odplak v Tržaški zaliv, vključno z mesti Trst, Monfalcone, Koper, Piran, Izola;

- vnos aluminija v vodni stolp (katodna zaščita z aluminijastimi anodami pred galvansko korozijo);
- cirkulacijska slika Tržaškega zaliva se zaradi prisotnosti plinskih terminalov kvalitativno ne bi spremenila; prišlo bi do manjših sprememb v legi in obliki cirkulacijskih struktur, zaradi česar imamo lahko prisotne pozitivne ali negativne temperaturne razlike, seveda so negativne bolj obsežne.

Obstoječo (predlagano) tehnologijo bi lahko z dodatnimi stroški izboljšali, da bi bil njen vpliv na okolje bistveno zmanjšan:

- konstrukcija difuzorjev na konici izpusta morske vode: Z njimi bi preprečili erodiranje morskega sedimenta in s tem preprečili trajnostni vnos živega srebra v vodni prostor. Na koncu izpustne cevi bi morali postaviti difuzor, ki bi imel več manjših odprtín, skozi katere bi se spuščala morska voda, ki ne bi erodirala morskega sedimenta;
- raba drugih kemičnih čistil oziroma metod (npr. ultrazvok) za preprečevanje obrasti. Raba ultrazvoka je uveljavljena, vendar dražja metoda od uporabe klora;
- razpadanje anodnih zaščit, tj. aluminijastih palic pa ostaja problem, ki ga z izboljšavami obstoječe tehnologije ne bi odpravili.

Medresorska komisija za oblikovanje stališč do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem zalivu je zelo aktivna. Na njenih sejah je bil nekajkrat prisoten tudi minister, ki se je seznanil z vso problematiko. Nekateri člani medresorske komisije dr. Franc Žlahtič, dr. Robert Kokalj, Žare Pregelj (nadomeščal Jadrana Luina) so prisotni tudi na posvetu.

Vlada Republike Slovenije je 7. junija 2007 sprejela sklep, da se oblikuje koordinacijski odbor, ki bo skupaj z italijanskimi kolegi obravnaval problematiko plinskih terminalov. Pomembno je, kakšno stališče bo zagovarjal koordinacijski odbor. Le-ta mora dobiti osnovne smernice o slovenskih interesih, hkrati pa moramo imeti odprto pot za dogovarjanja. Postavlja se vprašanje, kakšna bodo njegova pooblastila? Ali bo to zopet telo, ki bo pokazalo, kako prijetno kramljamo in sodelujemo, v resnici pa bo to lahko še eno neučinkovito telo. Parlamenta ene in druge države se bosta lahko požvižgala na sklepe tega telesa.

Plinski terminali so zelo povezani z energetske politiko, kar je bilo izpostavljeno tudi v medresorski komisiji. Kakšna je energetska politika Slovenije? To je poudarjal na sejah medresorske komisije, predsedniku slovenske vlade je januarja poslal tudi pismo v zvezi z energetske politiko in s tem seznanil druge člane medresorske komisije. Prejel je odgovor ministra za gospodarstvo.

Če se že v ta prostor vpeljuje plin, je potrebno vedeti, ali bo koordinacijski odbor imel tako moč, da bo lahko interese različnih segmentov industrije uskladil oziroma omejil. Tisti, ki ponuja plin, se gladko požvižga na tiste, ki ponujajo nafto. Večja količina plina v tem območju žal ne bo pomenila manj naftnih tankerjev. Dejstvo je, da je hkrati

težko umestiti eno in drugo tehnologijo v prostor, ne da bi to bilo škodljivo za okolje. Bolj ga skrbijo naftni tankerji kot plinski tankerji, pri čemer pa se ne strinja s plinskimi terminali v Tržaškem zalivu, ampak ga vendarle bolj skrbijo naftni tankerji. Naftni tanker lahko prevaža 300 tisoč ton, plovilo je razdeljeno, na primer na deset prekatov, eden se poškoduje, pri tem pa je tehnologija izdelave teh plovil mnogo slabša od tehnologije izdelave plinskih tankerjev. Če se 30 tisoč ton nafte razlije po Tržaškem zalivu, to pomeni večletno katastrofo. V Koprskem zalivu nismo znali očistiti nekaj sto litrov nafte in nismo vedeli, iz katerega plovila se je ta izlila, pa sta bili samo dve plovili prisotni. Ta problem še danes ni rešen. Problem razlitja nafte v plitkem, omejenem območju, je resen problem.

Energetska politika Slovenije bolj ali manj sledi evropskim smernicam. Energetska politika naj bi temeljila na liberalizaciji in zanesljivosti virov, slednja pa pomeni tudi diverzifikacijo. V tej energetske politiki pa ni nikjer zaslediti energetskega omejevanja. Mi bi radi trošili vedno več energije in več energetskih virov. Znano je, da je Slovenija energetsko zelo potratna država in da sodi v rep evropskih držav zaradi visoke porabe energije na enoto bruto proizvoda. Upati je, da bo Slovenija znala oblikovati energetsko strategijo do predsedovanja EU in ji jo tudi ponudila. Ni dovolj, da zmanjšamo porabo energije na enoto bruto proizvoda, treba jo bo omejiti tudi v absolutnem smislu.

Veliko se je govorilo o okoljskih vplivih plinskih terminalov, vendar niti eden od okoljevarstvenikov ni povedal, kakšen je odnos prebivalstva do teh problemov. Kdaj bomo zmanjšali emisije? Kdaj bomo zmanjšali količino klorirane vode v morskem prostoru? Kdaj bomo zmanjšali polucijo v atmosfero, saj je v obalnem prostoru količina ozona ena najvišjih v Sloveniji? Kdaj bomo zmanjšali kurjavo na premog in drva, kar se še vedno počenja v obalnem prostoru? Kdaj bosta Izola in Piran sledili Kopru in vpeljali mestni ogrevalni sistem in ogrevanje sanitarne vode na plin, ki očitno manj onesnažuje?

Zofija Paulin, Koordinacijski odbor za čisto okolje krajevnih skupnosti v Mestni občini Koper

POROČILO O DOSEDANJIH AKTIVNOSTIH KOORDINACIJSKEGA ODBORA ZA ČISTO OKOLJE KRAJEVNIH SKUPNOSTI V MESTNI OBČINI KOPER IN STALIŠČE LOKALNEGA PREBIVALSTVA DO PLINSKIH TERMINALOV V TRŽAŠKEM ZALIVU⁹

Ko smo v letu 1995 krajan Bertok izvedeli, da nameravajo graditi plinski terminal velikih razsežnosti v naši neposredni bližini, smo od svoje krajeвне skupnosti zahtevali, da zaščiti naše pravice do varnega in zdravega okolja. Ugotovili smo, da temu ni tako. Organizirali smo se sami, zbrali podpise proti gradnji, sklicali zbor krajanov in zahtevali izvolitev novih članov v svet krajeвне skupnosti. Ti so nato vzpostavili dialog z vsemi pristojnimi institucijami Mestno občino Koper, vlagatelji, pristojnimi ministrstvi. Novoustanovljeni svet krajeвне skupnosti je januarja 1996 zahteval, da Mestna občina Koper umakne soglasje za izgradnjo plinskega terminala, ker je ta v nasprotju z zazidalnim načrtom industrijske cone in krajan niso bili o tem nič obveščeni.

Pogovori niso potekali na demokratičen način, zato sta svet krajeвне skupnosti in skupina krajanov aprila 1996 dala zahtevo in pobudo na Ustavno sodišče Republike Slovenije za oceno ustavnosti in zakonitosti odloka Mestne občine Koper. Septembra 1999 je Ustavno sodišče razveljavilo odlok o sprejetju zazidalnega načrta, kje naj bi se gradil tudi terminal. Tako povedano deluje zelo enostavno, a vmes so bila štiri leta negotovosti. Ugotovili smo, da institucije tako državne kot tudi lokalne in politika sledijo trenutnim lastnim interesom. Globalnega pogleda na okolje in ljudi, ki v njem živimo, pa nihče od njih ne upošteva. Zato je naša bertoška krajevna skupnost predlagala tudi drugim krajevnim skupnostim, da se združimo v odbor, ki sedaj deluje na širši ravni. Opozarjamo na pereče probleme, za katere imajo tisti, ki naj bi zanje skrbeli, če sploh so opredeljeni, gluha ušesa.

Koordinacijski odbor je dal pobudo, da se uvede kataster onesnaževalcev v Mestni občini Koper, da se izdelajo študije o kvaliteti zraka in njihov vpliv na zdravje ljudi in da se instalira naprava za merjenje onesnaženosti zraka. Uspeli smo prepričati nadebudne gospodarstvenike, da sežigalnica odpadkov ne sodi v Luko Koper. Pri tem so nam pomagali okoljevarstveniki iz ZDA, Anglije in Nizozemske, ki smo jih v ta namen povabili k sodelovanju, da so nam posredovali svoje izkušnje.

Velik in trenutno še nerešen problem je kemična tovarna v Dekanijah. Po mnenju Inštituta Jožef Štefan je le-ta zgrajena na kraju, ki ni primeren za kemično industrijo (ozka dolina, neprimerna roža vetrov, bližina morja,...). Že v šestdesetih letih, ko je bila zgrajena, gospodarstveniki in politiki niso upoštevali stroke. Preseganja izpustov v zrak so bila tudi 17-krat večja od dovoljenih (to pomeni, da so namesto 10 enot strupov na kubični meter, v zrak spustili 170 enot). V letu 2002 ji je ministrstvo hotelo izdati dovoljenje za trikratno povečanje proizvodnje kljub temu, da od tovarne ni prej zahtevalo, da izboljša tehnološki postopek po 40 letih delovanja. Sosednjih krajanov kot strank v postopku sploh ni upoštevalo. To je naša še nedokončana zgodba.

⁹ Pisni prispevek.

Po vseh teh izkušnjah imamo jasno vizijo pred seboj: civilna družba mora imeti enakovreden prostor pri odločanju o vnašanju vseh sprememb v njeno življenjsko okolje. Prevečkrat se zlorablja rek "ne na mojem dvorišču". Vsak mora skrbeti za svoje dvorišče. Tisti, ki želi posegati na moje dvorišče, mi mora dokazati, da to ne bo imelo negativnih posledic. Jutri bo podjetje prodano za lepe denarce, nam pa bodo za vedno ostali negativni vplivi teh dejavnosti. Nimamo niti zagotovil, da se bo prostor uredil v slučaju, da ta dejavnost za tržišče, iz katerihkoli razlogov, ne bo več zanimiva. Takih primerov je vse polno. Poglejmo bivšo rafinerijo pri naših sosedih Italijanih v Žavljah, področje je degradirano, neuporabno, milijonska sredstva bi bila potrebna, da bi se to uredilo, denarja pa ni.

Naš prostor je zasičen z dejavnostmi, stvari niso tako enostavne, morata biti prisotna enakopravna pogovor in dogovor.

Ko smo iz medijev izvedeli, da namerava Italija graditi dva plinska terminala v Tržaškem zalivu, smo se skupaj z različnimi društvi, gibanji in osveščenimi posamezniki povezali v Civilno združenje Istre. 23. marca 2006 smo pisali predsedniku države Janezu Drnovšku, predsedniku Vlade Janezi Janši, Ministrstvu za okolje in prostor ter na Ministrstvu za zunanje zadeve z zahtevo po ukrepanju glede gradnje plinskih terminalov v Tržaškem zalivu. V pismu smo opozorili na čezmejne ekološke, prometne, ekonomske, družbene in varnostne vplive terminalov ter vse povabili na problemsko konferenco, ki smo jo sklicali 30. marca 2006 v Pretorski palači v Kopru. Glede na pomen in težo problematike smo na konferenco poleg zgoraj navedenih povabili tudi poslance v Evropskem parlamentu, obalne poslance v Državnem zboru, župane obalnih občin, Morsko biološko postajo Piran, vse krajevne skupnosti obalnih občin, nevladne organizacije, civilna gibanja in vse slovenske medije. Iz zamejstva, Tržaške in Goriške pokrajine, smo povabili italijanske Zelene, Friends of the Earth in WWF, druga civilna gibanja in posameznike, ki so sprožili ta problem na Tržaškem. Na problemski konferenci smo udeležence seznanili z našimi stališči (priloga 1).

Problemska konferenca je bila zelo odmevna. Pokazala je, da imajo nevladne organizacije in civilna gibanja več informacij kot pa slovenski državni organi. Italijanski kolegi so nam povedali, da tudi na italijanski strani s tem problemom ljudje niso seznanjeni, saj mediji o tem ne poročajo. Po tej konferenci se je začelo o terminalih javno razpravljati, državne službe pa so se aktivirale na državni in meddržavni ravni in 6. aprila 2006 ustanovile Medresorsko komisijo za oblikovanje stališč do problematike plinskih terminalov v Tržaškem zalivu in njegovem obalnem območju. 18. aprila 2006 smo bili povabljeni na sejo Odbora Državnega zbora Republike Slovenije za okolje in prostor, kjer smo predlagali v razpravo ter sprejetje več sklepov (priloga 2). Nobeden od naših predlogov na tem odboru ni bil sprejet.

Zato smo 4. maja sklicali tiskovno konferenco v Kopru in v tiskovnem sporočilu predstavili kratkoročne in dolgoročne posledice gradnje terminalov ter dvome nad odzivom naših vladnih predstavnikov (priloga 3). Mladina je na svoji spletni strani odprla Peticijo podpore proti namestitvi terminalov v Tržaškem zalivu. Peticijo je podpisalo skoraj 50 tisoč ljudi.

1. julija 2006 smo v organizaciji revije Mladina ter skupaj z italijanskimi in hrvaškimi okoljevarstveniki sklicali protestni shod na pomolu Audace v Trstu. Peticija in shod

sta bila medijsko zelo odmevna. V Italiji je shod sprožil plaz vprašanj in odziv politikov in politike na temo terminalov.

Še tesneje smo se povezali z italijanskimi okoljevarstveniki: Comitato per la salvaguardia del Golfo, WWF in Friends of the Earth. Zadnji so na podlagi interpelacije naše evroparlamentarke Mojce Drčar Murko v Evropski komisiji podali kazensko ovadbo proti italijanskim oblastem zaradi kršitve evropskih direktiv pri izvajanju postopkov za gradnjo terminalov.

Jeseni 2006 smo sodelovali na javnih predstavitvah Poročila o ugotovitvah čezmejnih vplivov gradnje in obratovanja plinskih terminalov v Kopru, ki ga je pripravilo Ministrstvo za okolje in prostor. Do 11. novembra smo pripravili naše pripombe skupaj z dr. Gorazdom Pretnarjem, Antonom Komatom in stranko AS. V njih smo poudarili, da poročilo določenih dejavnikov ni upoštevalo. Pripombe smo predstavili tudi na tiskovni konferenci v Ljubljani. (priloga 4).

Stališče lokalnega prebivalstva do gradnje terminalov

Lokalno prebivalstvo na obeh straneh meje gradnji plinskih terminalov v Tržaškem zalivu odločno nasprotuje. Ekonomisti se ukvarjajo z računi, štejejo izkupičke in si delijo med seboj zaslužek. Prepričujejo nas, in v tem večkrat uspejo, da je to cenejša in čistejša energija, nihče pa nas ne posvari o tem, kakšno je ozadje vsega tega in kakšne so negativne posledice. Tržaški zaliv je plitev, že sedaj preobremenjen z obstoječimi dejavnostmi. Gradnja nekaj tako orjaškega, kot je terminal in ob njem še ogromni tankerji, njihova plovba po morju in nujna militarizacija zaliva zaradi zagotavljanja varnosti, predstavlja grob poseg v ta prostor s hudimi kratkoročnimi in dolgoročnimi ekološkimi, zdravstvenimi, družbenimi, varnostnimi in ekonomskimi posledicami, kar je potrdila tudi stroka.

Gospodje politiki, vi veste, da je vaša naloga skrb za uravnovešeno gospodarstvo in menim, da nimate pravice postaviti se na stran kapitala. Slovenci smo narod, ki ljubi domovino in trajnostni razvoj nam je pri srcu. To, kar želi kruti kapitalizem, ni trajnostni razvoj, je le požrešnost kapitala. V Italiji si politiki že v tem trenutku ne upajo toliko zagovarjati gradnje terminalov proti volji ljudi, ker se približujejo volitve. Tudi pri nas bo tako. Ozrimo se malo naokrog, pogledjmo na primer Nemčijo, ki kljub manj sonca, kot ga imamo mi na Primorskem, na državni ravni podpira in koristi sončno energijo.

Slovenija naj se že enkrat loti resnega podpiranja energetskih varčevalnih programov in izkoriščanja alternativnih virov energije, ki jih imamo v izobilju in še zdaleč niso izkoriščeni (sonce, geotermalna energija). Zagotovo bomo ugotovili, da je z istimi sredstvi možno doseči bolj rentabilen in okolju prijazen gospodarski in družbeni razvoj.

RAZPRAVA¹⁰

Prof. dr. Marko Pavliha, poslanec Državnega zbora Republike Slovenije

Smo ena redkih držav na svetu, ki ima v vrhovnem državnem simbolu morje. Res je, da imamo samo 46 kilometrov obale, ampak na to moramo biti še posebej ponosni. Odgovor na vprašanje, ali potrebujemo plinske terminale v Tržaškem zalivu, je preprost. Ne potrebujemo jih. Hvaležen sem Vladi in še posebej ministru Podobniku, da so to uspeli jasno in glasno reči. Kot pravnik in kot ambasador zelene knjige Evropske unije o prihodnji pomorski politiki vidim pet pravnih razlogov, zakaj tovrstnih terminalov, zlasti v morju, ne smemo dovoliti.

Prvi razlog je, da slovenska ustava narekuje državi, da skrbi za zdravo življenjsko okolje. Skrb je več kot varstvo, je skupek preventivnih, kurativnih in represivnih ukrepov, ki mora prispevati k izboljševanju obstoječega stanja okolja. Varovanje okolja pred onesnaževanjem ne zadostuje več, moramo ga izboljševati.

Drugi argument se skriva v Resoluciji o pomorski usmeritvi Republike Slovenije iz leta 1991, v kateri je jasno zapisana dolžnost države, da zagotovi ekološko neoporečno morsko okolje Republike Slovenije. Sem sodijo tudi tovrstni posegi.

Tretji razlog najdemo v Zakonu o varstvu okolja, ki je povsem usklajen s Konvencijo o presoji čezmejnih vplivov na okolje, v kateri je določen zapleten postopek presoje vplivov na okolje, ki ga žal sosednja Italija ni upoštevala, ampak so se zadeve začele spreminjati šele na zahtevo naše države.

Slovenija je podpisnica svežnja mednarodnih konvencij, sporazumov, protokolov, pogodb, ki urejajo varstvo Sredozemskega morja in še posebej varstvo Jadranskega morja. V skladu z 8. členom slovenske Ustave je mednarodno pravo nad nacionalno zakonodajo, ki pa je usklajena s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava. V vseh teh aktih lahko najdemo, posredno ali neposredno, nasprotovanje takšnemu načinu oskrbovanja z energijo.

Peti argument se nahaja v dveh pomembnih dokumentih, s katerima se ta trenutek ukvarja Evropska komisija oziroma Evropska unija. Gre za t.i. strategijo o morski politiki, ki je že vključena v direktivo o morski strategiji, ki čaka na sprejem, drugo pa je zelena knjiga Evropske unije o prihodnji pomorski politiki. To je širši dokument, katerega vsebina bo verjetno vključena v direktive, uredbe in druge akte vseh držav članic EU. Ta dokument prvič na celovit način ureja vse aspekte upravljanja z obalnimi območji, morjem in s pomorstvom, kako doseči razvoj, brez katerega ne moremo živeti, ob čim manjšem poseganju v okolje in v blagostanje ljudi.

Pred kratkim sem Vladi Republike Slovenije podal poslansko pobudo, naj se na zeleno knjigo pravočasno odzove. Predlagal sem, da Vlada v tem odzivu še posebej poudari izjemno občutljivost območij, kot je severni Jadran, in zahteval, da evropska zelena knjiga opredeli severni Jadran kot posebej zaščiteno območje. Če bomo to dosegli, je razprava o tem, ali bomo imeli plinske terminale, ali ne, odveč, saj bi to bilo v nasprotju z evropskim pravnim redom.

¹⁰ Povzetki iz razprave

Franci Kek, Aktivna Slovenija¹¹

Ob preplitvem morju so zaradi postavitve plinskih terminalov v Tržaškem zalivu pričakovani čezmejni vplivi in posledice za okolje in kvaliteto življenja. Zato lahko slovenska Vlada postavitev prepreči, ali pa za neko odškodnino dovoli. Lahko dovoli postavitev tudi na naši strani, tako da bosta "volka sita, koze pa bodo poginile". Od ministra Rupla ne pričakujem veliko, tudi od gospodarskega ministrstva ne, saj so ti zeleni le toliko, kolikor so zeleni dolarji. Upanje ste vi, minister Podobnik. Vaš mandat bodo volivci ocenjevali po tem, ali bo slovensko morje ohranjeno. Odločitev je vaša.

Anton Komat, neodvisni raziskovalec

Današnja razprava je pokazala, da je vizija plinskih terminalov v Tržaškem zalivu najslabša možna varianta tudi v svetovnem merilu, kajti nikjer na svetu ni terminal lociran v tako plitkem in ozkem zalivu ter obenem tako blizu gosto naseljenih območij. Videl sem študije za velike ameriške terminale (dva v Kaliforniji in eden na Long Islandu). Američani so presojo z vidika varnosti delali na podlagi posledic 11. septembra in tudi iz teh razlogov umaknili terminale precej daleč na odprto morje: terminal na Long Island so postavili devet milj in terminal v Montereju šestnajst milj od morske obale.

Po svetu se je od leta 1964 do danes zgodilo petnajst velikih nesreč na terminalih. Največje so bile leta 1944 v Clevelandu, leta 1979 v Marylandu in leta 2004 v Alžiriji. Strokovnjaki iz univerze v San Diegu trdijo, da ima vsaka človeška ali tehnična napaka na terminalih značaj terorističnega napada, zato ni treba govoriti samo o potencialnem napadu teroristov. Na podlagi študij, ki so bile narejene za kapaciteto predvidenega terminala v Tržaškem zalivu (8 milijard kubičnih metrov), in analiz dosedanjih nesreč je bila podana ocena tveganja: energetski fluks v radiusu treh kilometrov okrog terminala (kopenskega ali morskega) je pet kilovatov na kvadratni meter, kar pomeni, da bi lahko prebivalstvo dobilo opekline druge stopnje. Če pogledamo situacijo v Tržaškem zalivu in pri tem odmislimo vse ostale dejavnike tveganja, je jasno, da lahko katerakoli nesreča pomeni veliko število žrtev v gosto naseljenih območij. Z vidika ocene tveganja in varnosti bi bilo treba vsako ladijsko plovbo v ta teritorij nadzirati z vodnimi, podvodnimi in zračnimi plovili, kar bi pomenilo militarizacijo obale. Prepoved plovbe v bližino terminala in tankerjev se po mednarodnih predpisih deli v tri cone: najstrožje varovana cona je 250 metrov okrog plovnega objekta, druga cona varovanja je do 750 metrov, tretja pa do 1.600 metrov. Glede na to, da bi tankerje pri vplutju v teritorij Tržaškega zaliva spremljala nadzorna plovila (bojna, podvodna plovila, helikopterji), je glede na ožino zaliva jasno, da bi morale biti zavarovane tudi vse kopenske pozicije, saj je možna tudi izstrelitev raket iz kakšnega vozila z obale Tržaškega zaliva. Popolna militarizacija je generalna posledica umestitve takih terminalov v neprimerni razdalji od obale - 16 morskih milj, kar pa pomeni konec ribištva, turizma, rekreacije. Posledice si lahko sami izračunamo.

V zaščito interesov celotne Slovenije predlagam, da bi na primer dobili glasove dvajsetih državnih svetnikov, ki bi podprli in predlagali vseslovenski referendum o ohranitvi Tržaškega zaliva. Po mnenju pravnikov iz Strasbourga, ki jim stojijo ob strani, bi bila to največja varovalka Slovenije v pogajanju z italijansko stranjo, v kolikor bi prišlo do tehničnih rešitev, ki bi bile nesprejemljive za slovensko stran.

¹¹ Miran Bavčar je prebral tekst, ki ga je predložil Franci Kek.

Doc. dr. Gorazd Pretnar, zainteresirana strokovna javnost

Pridružujem se mnenju Antona Komata in predlagam izvedbo referendumu, ki ne bi bil namenjen samo Republiki Sloveniji, ampak tudi Evropski uniji. Na ta način bi lahko ugotovili, ali lahko v evropskem prostoru večja država v imenu kapitala povozi demokratično načelo in mnenje enega naroda.

Presoja vplivov na okolje, ki ne upošteva največjega števila živih bitij na tem planetu, to je morskih virusov (tri milijarde na liter morske vode), je nemogoča. Morski virusi imajo pomembno vlogo v ekosistemu in vpliv na populacijo bakterij, od katerih lahko pričakujemo anoksik. Govorimo o občutljivem sistemu, katerega premalo poznamo. Če bo ponujena zastarela tehnologija uporabljena, bi morali v presoji vplivov na okolje ugotoviti vpliv kloriranih spojin ali drugih biocidov na morske viruse in kakšne so posledice kakršnekoli porušitve ekosistema na tem nivoju.

Aurelio Juri, poslanec Državnega zbora Republike Slovenije

Nisem aktivist naravovarstvenik, ampak preprost politik. V letih, ko se je prvič začelo govoriti o terminalih, sem bil predsednik Skupščine občine Koper. S pobudo za izgradnjo uparjalnika utekočinjenega naravnega plina na Debelem rtiču smo se prvič srečali v začetku 90-ih let.

Odgovor na vprašanje, ali plinski terminali v Tržaškem zalivu ali ne, smo že dobili s sklepi Državnega zbora Republike Slovenije, ki sem jim nasprotoval. Tržaški zaliv zaradi svoje plitkosti, prostorske omejenosti, velike naseljenosti, varnostnih vidikov ni primeren in sprejemljiv prostor za postavitev plinskih terminalov. Na pobudo opozicijskih strank Socialnih demokratov in Liberalnih demokratov je bila sklicana izredna seja Državnega zbora, ki je sprejel za Vlado zavezujoče sklepe, da na osnovi opravljenih analiz zahteva od italijanske strani partnerstvo pri nadaljnjih fazah morebitnega premisleka o plinskih terminalih v tem prostoru. Če italijanska Vlada naših stališč ne bi ustrezno upoštevala, je Državni zbor zavezal Vlado, da sproži ustrezne mednarodne postopke. Sporočilo je tudi bilo, da naj bi se slovenska, italijanska in hrvaška vlade, ki upravljajo s severnim Jadranom, začele pogovarjati o oblikovanju skupne energetske politike v tem prostoru. Ob ugotovitvi, da brez zemeljskega plina ni nadaljnjega razvoja, naj bi tudi poiskali najbolj sprejemljive lokacije. Te pa niso v Tržaškem zalivu, lahko so južneje, kjer ni tako plitko morje.

V zvezi z izjavo predsednika uprave Luke Koper, da je zamisel o plinskih terminalih sprožila čustvene reakcije, menim, da odzivi stroke, koordinacijske skupine, ki je pripravila študijo, Vlade in Državnega zbora ne pomenijo čustvene reakcije. Šlo je preprosto za to, da sledimo sprejetim odločitvam. Alarm je povsem upravičen, če se javno izrečejo izjave, da bi postavitev terminala zemeljskega plina na območju Luke Koper ali blizu tega prostora (območje Srmina) pomenila dober posel. Razprava gospoda Česarja, da je Luka Koper primeren logističen prostor za shranjevanje in pretovarjanje energentov, daje jasno vedeti, da so poslovni interesi bolj pomembni kot varstvo okolja. Zato je upravičeno, da sta civilna družba in politika v Ljubljani od Vlade zahtevali doslednost pri izvajanju in uresničevanju sprejetih sklepov glede terminalov.

Pozitivno ocenjujem sprejetje Memoranduma o sodelovanju med Vlado Republike Slovenije in Vlado Italijanske republike na področju energetskih, okoljevarstvenih in

prometnih politik na območju severnega Jadrana, ki ga je slovenska stran že ratificirala. Vendar je potrebno narediti korak naprej in v to sodelovanje, formalno ali neformalno, vključiti tudi Republiko Hrvaško. Napor je potreben zaradi iskanja ustreznih lokacij in tehnologij. Veseli me, da je dr. Malačič izpostavil nove sodobne tehnologije pridobivanja in uporabljanja zemeljskega plina. Vse tri omenjene države, ki upravljajo s tem prostorom in so odgovorne za njegovo varnost in prihodnost, bi se morale v partnerstvu s civilno družbo in stroko dogovarjati tako, da bomo več ali manj zadovoljni vsi.

Robert Rogič, Zeleni Slovenije¹²

Pred leti sem že udeležil razprave v Državnem svetu o postavitvi vetrnih elektrarn in slika je bila popolnoma identična. Poslušali smo dolge uvodničarje, na koncu pa so ostali sami in sami sebe prepričevali.

8. februarja letos smo se Zeleni Slovenije in Zeleni Italije sestali z italijanskim ministrom za okolje Alfonsom Pecoraro Scanijem (Zeleni Italije). Minister Scanio je zatrdil, da ne bo dovolil in soglašal s plinskimi terminali v Tržaškem zalivu tudi za ceno svojega odstopa, še posebej zato ne, ker sta sosednja država in strokovna javnost temu odločno nasprotovali. Ministra Podobnika sprašujem, ali bo storil enako, če bomo načrtovali plinski terminal v Kopru in bodo italijanske okoljevarstvene organizacije temu nasprotovale. Menim, da temu verjetno ne bo tako. Danes je prvič slišal za uradno verzijo plinskega terminala v Kopru. Država se do vseh ljudi obnaša popolnoma neresno in neodgovorno, saj je Luka Koper v njeni lasti. Imajo slabe izkušnje z Luko Koper. Luka Koper je posegla s črnimi gradnjami na območje, ki ni njihovo, poleg tega ni sprejet zazidalni načrt niti državni lokacijski načrt. Izdane so bile tri odločbe gradbenih inšpektorjev o črnih gradnjah, ampak Luka Koper se na to poživlja. Bili smo tudi pri ministru Podobniku. Razumni roki gradbene inšpekcije so nerazumljivi in ne vedo, kako zadevo zaustaviti.

Opozoril bi tudi na izjave gospoda Česarja, da kupujejo zemljišča v Občini Sežana, in na celo 90 hektarjev kraške gmajne, ki jo bodo spremenili v industrijsko-logistični center. Kot sežanski občinski svetnik in podpredsednik Odbora za infrastrukturo in urejanje prostora sem bil seznanjen s pobudo o tej nameri Luke Koper, niso pa bili spremenjen niti en prostorski akt. Na tem območju je zelena površina in kako lahko nekdo kupuje zemljo in pove kmetom, da lahko kar posekajo. Gozdarski inšpekciji sem poslala prijavo, ker se delajo goloseki in ker naj bi tam bila neka industrijska cona.

Podpiram tudi idejo gospoda Komata o izvedbi referendumu, ki je umestna.

Dr. Branka Berce Bratko, Ekološko združenje slovenske Istre

Sem krajanka Ankarana. Krajanj nismo proti Luki Koper, smo pa absolutno proti temu, da Luka Koper ne upošteva krajanov pri prostorski širitvi na območju Ankarana. Večina javnih prostorskih obravnav je bila v času, ko se jih je bilo zelo težko udeležiti, če pa so se jih krajanj že udeležili, pa jih nihče ni resno jemal. Ve se za vse črne gradnje v Luki Koper, vendar se ne zgodi nič.

¹² Izjava, ki so jo pripravili Zeleni Slovenije skupaj z Zelenimi Italije je v prilogi 5.

Krajani Ankarana smo proti temu, da je plinski terminal na območju Luke Koper in celotnega Tržaškega zaliva. Predsednik uprave Luke Koper je govoril o ekonomiji obsega, vendar, morajo oni govoriti o ekologiji obsega, ki je hkrati tudi ekonomija obsega.

Ni prizadeta samo voda, ampak tudi zemlja. V Evropski uniji poteka razprava o direktivi o varovanju tal. Voda in zrak sta delno obnovljiva vira, medtem ko so tla popolnoma neobnovljiva in so na ožjem območju Kopra zelo onesnažena.

Res je, da se na Obali premalo govori o obnovljivih virih energije in racionalni rabi energije. Malokdo ve, da je območje Kopra na drugem mestu po umrljivosti za rakom na pljučih, kar je delno posledica tega, da živijo na zelo onesnaženi zemlji. Razlog je tudi v odprtih terminalih, saj delci aluminija in premoga prihajajo v pljuča. Vedo, da obstajajo tehnične rešitve (pokrov) in da to ne bi bilo tako okolju nevarno. Lokacija tega terminala je zelo nesrečna, saj delce odnaša na območja, ki so gosto naseljena. To vedo vsi, ki tam živijo.

Slovensko morje smo že zelo onesnažili, do njega se že od leta 1945 mačehovsko obnašamo, čeprav govorimo in imamo zapisano v resoluciji, da smo pomorska država. To območje slovenske Obale bi moralo biti namenjeno tudi drugim rabam, predvsem pa ljudem. To območje bi moralo biti zelen kotiček Slovenije, vsaj Miljski polotok in del Ankarana do Debelega rtiča, kjer je še en delček, ki bi ga bilo vredno ohraniti v trajnostni rabi. Utemeljitev za nasprotovanje plinskemu terminalu na morju in na kopnem je tudi direktiva o varovanju tal, saj so tla neobnovljiv vir.

Prof. dr. Timi Ećimović, SEG Inštitut za klimatske spremembe

Sem profesor okoljskih ved in kot upokojenec še vedno volontersko vodim Inštitut za klimatske spremembe. Živim v Kortah, v okolju slovenske Istre. Sem proti terminalu, tako kot vsi prebivalci slovenske Istre. Človeštvo je prestopilo mejo odnosa do narave že v 18. stoletju, ko so iznašli parni stroj. Danes se samo nadaljuje zgodba, stara že več kot 200 let. Zato bi bil skrajni čas, da se resno lotimo problema delovanja sistema podnebnih sprememb ne glede na politično ali kakšno drugo opcijo. Podnebne spremembe nas bodo vse prizadele, zato bi lahko sedaj, ko razpravljamo o terminalih, razmislili o delovanju sistema podnebnih sprememb v povezavi s katerokoli gradnjo v prihodnosti.

Franč Malečkar, Civilna združenja Istre

Kaj pa pozitivne posledice teh terminalov? Prvič v zgodovini so se združili prebivalci okoli zaliva, Slovenci, Hrvati in Italijani, kljub temu, da nas hočejo razdružiti in med seboj skregati. Drug pozitiven vidik je vpliv novinarjev. Prvi, ki so opozorili na te zadeve, so bili novinarji Primorskih novic, sledil jim je podpis peticije proti gradnji terminalov v Tržaškem zalivu s strani 45 tisoč podpisnikov. Kot tretji pozitiven vidik je izpostavil civilno iniciativo, ki pomeni "klofuto" demokratični oblasti, ki ne zaščitijo naših interesov oziroma našega okolja. Ni kršena samo Aarhuška konvencija, ampak tudi Italijani kršijo svoj zakon, ki prepoveduje dejavnosti v okolju, ki se seštevajo.

Krajevni skupnosti Bertoki je res uspelo leta 1996 zaustaviti postopke za izgradnjo terminala za utekočinjeni naftni plin na območju Srmina, vendar samo zato, ker je bila stranka v postopku. Danes ni več stranka v postopku in ji zato ne bi uspelo preprečiti gradnje terminalov. Opozarjam tudi na gradnjo bencinskega terminala v KS

Bertoki. Župan Mestne občine Koper, ki je stranka v postopku, je naprej izjavil, da bo vse naredil, da do tega ne pride, dva meseca zatem pa je spremenil stališče. Vprašanje je, kdo je na strani koga? Tudi Janez Janša je v Valdoltri rekel, da tretjega pomola ne bo, se pa že dela.

Krajevna skupnost Ankaran je bila edina, ki je reagirala v času javne obravnave v Italiji. Vendar, zakaj minister za zunanje zadeve ni obvestil ministra za okolje o načrtih Italije, saj je bilo to objavljeno v italijanskem uradnem listu. Naša diplomatska predstavništva bi morala brati uradne liste drugih držav, vsaj sosednjih.

Mag. Starman in Avreljo Juri sta povedala, da bomo storili vse, da tega terminala ne bo. Kaj pomeni vse? Lahko se zgodi, da bo Prodi, da reši Illya in levo sredino v Furlaniji - Julijski krajini, rekel "da" terminalom, tudi če žrtvuje svojega ministra za okolje, ki ga lahko zamenja. Kaj se bo zgodilo potem?

Treba je vedeti, da bi bil plin, pretovorjen na teh terminalih, namenjen izvozu. Furlanija – Julijska krajina ga ne potrebuje, ker ima presežek energije. Strinjam se, da je predvidena lokacija za postavitve terminalov najslabša možna lega na planetu. Italijani imajo povsod drugod na svoji 85 tisoč kilometrov dolgi obali boljše pogoje. Glede na to, da bi Italijani ta plin izvažali, bi lahko postavili terminal bolj na sever, saj ni nobene razlike, ali je transportna pot dolga 2.000 ali 2.100 kilometrov.

Pomembne je tudi turizem, saj nihče ne bo dopustoval na območju, kjer so vojne ladje.

Če ta energent res potrebujemo, bi lahko sprejeli kompromis in načrtovali plinski terminal 50 milj južno od Pulja, kjer so opuščene plinske ploščadi. Hrvatje jih do konca leta nameravajo povezati s plinovodom do Medulina. Zakaj se ne bi vse tri države dogovorile? Lokacija je na odprtem in v globokem morju, daleč od vseh prometnih poti in naselij. Glede sončne energije pa je povedal, da naj bi bilo na 45. vzporedniku 80 hektarjev kolektorjev dovolj za 40 tisoč prebivalcev.

Vladimir Drobnjak, tajnik Civilnih združenj Istre

Imamo ministre, ki se izgovarjajo in sprenevedajo, da se pogajajo strokovne službe. O načrtih zvedo prvič iz časopisov. Predsednik Vlade šele iz časopisov izve, kaj počnejo njegovi ministri. Civilna združenja Istre se bodo, kot kaže, še širila.

Pričakujem, da bo Državni svet, ki je v njegovih očeh nekakšna vest slovenske politike, naredil vse, kar je v njihovi moči, da se doseže spoštovanje osebne odgovornosti pri visokih funkcionarjih in predvsem slovenske zakonodaje. V civilni iniciativi Gibanje za Izolo se soočamo s problemi zaradi nespoštovanja zakonodaje pri gradnji hitre ceste Koper – Izola. Ti problemi so podobni kot pri terminalih.

Dr. Franc Lobnik, predsednik Sveta za varstvo okolja Republike Slovenije

V Luki Koper se je število ladij iz leta 2002 do leta 2007 povečalo s 1.765 na 2.262. V njeni bližini bo peti koridor, kar pomeni še več poti in transporta na tem zelo izpostavljenem in preobremenjenem akvatoriju z globino okoli 19 - 20 metrov. Vsaka taka aktivnost v morju povzroči tudi prostorske probleme v zaledju. Kmetijstvo v Kopru dejansko izginja, ker prostor ni več aktualen. Strinjam se, da je treba določiti mejo, do katere se lahko Luka razvija. Prevoz nafte, ki je problematičen tudi na

italijanski strani, in povečanje transporta drugih predmetov pomenita omejitev tega prostora. Zato se strinjam z gospodom Jurijem, ki pravi, da naj države stopijo v akcijo in da naj Slovenija predvidi, koliko denarja bo prispevala k izgradnji terminalov na območju, kjer je morje dovolj globoko.

Svet za varstvo okolja je skupaj s Parlamentarno skupino GLOBE - Slovenija junija letos organiziral posvet o možnih alternativnih virih. Na njem so ugotovili, da država ne sledi svojim načrtom o finančni pomoči za razvoj alternativnih virov.

Če bo hotelo biti Ministrstvo za zunanje zadeve enakopraven partner v pogovorih z Ministrstvom za zunanje zadeve Italijanske republike, bo morala država, večinski lastnik Luke Koper, povedati ljudem, da razpravljanje o terminalih v Sloveniji v času, ko se država bori za dosego dialoga z Italijo, ni mogoče. V diplomaciji se temu reče "dirty trick".

Dr. Pavel Gantar, poslanec Državnega zbora Republike Slovenije in podpredsednik Odbora Državnega zbora za okolje in prostor

Odbor za okolje in prostor je opravil razmeroma veliko delo na dveh nujnih in nekaj rednih sejah, kjer smo obravnavali problematiko izgradnje terminalov v Tržaškem zalivu. Dali smo tudi pobudo za sklic izredne seje Državnega zbora pred dobrim letom dni. Brez dejavnosti Odbora za okolje in prostor in Državnega zbora, na katere so bili vabljeni tudi predstavniki civilne družbe, nevladnih organizacij, okoljevarstvenih organizacij, bi bila vladna stališča bistveno bolj površna in manj pozorna do obravnavanih problemov.

Že leto in pol se pogovarjamo o tem, terminali da ali ne, pa vendar se zdi, da so nekateri govorci prvič slišali za to vprašanje. Odgovor na to vprašanje je podalo že tretje poročilo medresorske komisije in tudi Državni zbor. Terminali na utekočinjen zemeljski plin teh dimenzij in s temi tehnologijami: odgovor je "ne". Tržaški zaliv je preplitek, premajhen, preveč obremenjen z onesnaževanjem iz morja in kopnega, prometno preveč ogrožen. Zato takšni terminali v zaliv ne sodijo. To je stališče Odbora za okolje in prostor in Državnega zbora.

Razprave o terminalih so potekale tudi v kontekstu diverzifikacije energetske politike Slovenije in energetske varčnosti. Prav je, da pride do diverzifikacije, vendar te lokacije plinskih terminalov za takšno diverzifikacijo niso možne.

V zvezi z izjavo gospoda Česarja, da tisti, ki so proti, razpravljajo čustveno, ostali pa trezno, pa naslednje. Razprave so bile na visoki strokovni ravni. Politični segment Vlade je nekoliko nedosleden in ministri na politični ravni neusklajeni. Vendar pa je strokovni segment Vlade, ki se veže na delo medresorske komisije, opravil svoje delo razmeroma dobro ali celo zelo dobro.

Poleg že omenjenih problemov italijanskih terminalov je ključen ta, da še danes kljub vsem pogovorom in dogovorom nimamo resne zaveze Italije, da se bo Slovenija enakopravno vključila v presojo čezmejnih vplivov na okolje. Srečo imamo, ker se Italijani sami ne morejo dogovoriti, ko pa se bodo, bomo imeli enake težave, kot smo jih imeli tako rekoč pred letom dni.

Ideja o terminalu v velikosti približno petih milijard kubičnih metrov utekočinjenega plina v Sloveniji pomeni novo zgodbo. Jasno je, da gre pri tem za trgovino. Če tak objekt želimo, se moramo odpovedati številnim stvarem, navsezadnje tudi preselitvi ljudi in vsemu, kar morje prinaša v ta prostor. Taki odločitvi bom močno nasprotoval in je tudi neizvedljiva. Že leto in pol zamuja državni lokacijski načrt za Luko Koper, ki bi ga potrebovala, tudi z vidika omejitev.

Glede prostora na Obali se je tako kot drugod pritisk povečeval, saj je to najbolj kakovosten prostor iz vrste razlogov. Danes bi bilo treba razmisliti o selektivnem, dobro preiščenem in urejenem razbremenjevanju tega območja, ne o obremenjevanju, tudi s smiselno in urejeno reurbanizacijo zaledja Obale. Takšne politike ni, imamo le stihijok, tako na Obali kot v zaledju. Mogoče bo projekt avtoceste omogočil razmislek, v nasprotnem primeru lahko Obala tudi brez tega terminala postane prostor, ki bo izgubil večino svojih privlačnosti.

Mirjana Čakardič, Civilna združenja Istre

Izkušnje, vsaj v zadnjem letu in pol, o čemer je govoril tudi dr. Gantar, so nas naučile, da ne zaupamo več. Ne zaupamo izjavam "mi medresorsko sodelujemo", saj je znano, da je minister dr. Rupel, ko je izvedel za terminale, v Rim poslala noto, medtem ko je minister za okolje in prostor o nameri Italijanov izvedel iz medijev. Kakšno sodelovanje? Zunanji minister bi moral takoj, ko je zvedel za te načrte, seznaniti ministra za okolje in prostor.

Ker nimamo več zaupanja v državo, se je civilna družba začela povezovati ne glede na to, ali smo Italijani, Hrvatje ali Slovenci. Razpolagamo z istim morjem, istim zrakom, istim prostorom, isto zemljo in istimi zakonitostmi v naravi. Ves čas bomo pozorno sledili prostoru severnega Jadrana in ne samo glede terminalov, do katerih smo se že zdavnaj opredelili in obrazložili nasprotovanje.

David Stepan, Zeleni Slovenije

Za naše morje niso primerni ne terminali ne tretji pomol. V Sloveniji služb, ki se ukvarjajo z morjem, na primer Morske biološke postaje Piran, Zavoda za varstvo narave, Sveta za varstvo okolja, tretji pomol sploh ne zanima. Dr. Lobniku smo poslali pismo, v katerem so ga spraševali, kaj meni o tretjem pomolu. Njegov odgovor je bil, da imajo probleme s terminalom, da nimajo časa za tretji pomol.

Vsi govorimo o klimatskih spremembah. Cela Luka Koper je na poplavnem področju, in prav tako tudi tretji pomol. Tu je še reka Rižana, v katero je speljana kanalizacija celotnega Kopra. Imamo Kemiplas. Že pred dvema letoma so ministru za okolje in prostor poslali pismo, v katerem so zahtevali, da kemična tovarna zgradi čistilno napravo. Ali se je kaj zgodilo? Nič. Sedaj bo podjetje dobilo dovoljenje za delovanje po oktobru leta 2007 brez čistilne naprave, čeprav spušča strup v reko polno rib. Predstavnik čistilne naprave je v Srminu izjavil, da nimajo tehnologije za čiščenje teh strupov. Tovarna pa dela naprej.

Pripravlja se tretji pomol. Samovoljno so zaprli dostop do morja z ograjo. Kršijo Ustavo Republike Slovenije glede prostega dostopa do morja. Ko so postavili ograjo, so poklicali inšpekcijo in o tem seznanili ministra za okolje in prostor, vendar se ni zgodilo nič. Zakaj? Zato, ker delujejo skupaj.

Pred dvema letoma smo imeli v Kopru delavnico in ugotovili, da ne vemo, kako potekajo morski tokovi v Republiki Sloveniji, čeprav imamo samo 47 kilometrov morske obale. Zakaj? Zato, ker nihče ni plačal projekta. Slovenija si tega ne bi smela dovoliti. Obenem nam Italijani še vedno čistijo morje, ker Slovenija ne premore plovila za njegovo čiščenje.

Luka Koper je rekla "mi rabimo tretji pomol" in sedaj se že delajo načrti. V smernicah Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, OE Piran, niso navedeni zaliv Polje, školjčna sipina, izumrtje vrst. Nič. Po čem se potem ravna? Pred mesecem so imeli sestanek z ministrom Podobnikom, ki je nekaj obljubil, a nič naredil. Sedaj pričakujejo sestanek s predsednikom Vlade Janezom Janšo.

Postopek umeščanja tretjega pomola poteka brez okoljevarstvene študije. To so zadnji filtri plitvine, ki nam čistijo morje v Koprskem zalivu, travniki, tam je ogromno živali (ptičev). To jih ne zanima. Avtomobile hočejo parkirati v samem morju. Pomol je za pretovarjanje, ne pa za skladiščenje avtomobilov. Luka ima celo zaledje proti italijanski Bonifici, ampak se raje širijo proti Ankaranu. Pri reševanju teh problemov pogrešajo odziv slovenske strokovne javnosti Zavoda za varstvo narave, Sveta za varstvo okolja, Morske biološke postaje Piran.

Luka Koper ima tako velike dobičke, ker nič ne vlaga v svoje okolje. Samo jemlje. Menijo, da je prišel čas, da se tudi nekaj vrne v okolje. Letos imamo zadnjo zgodovinsko možnost, da reki Rižani omogočimo prost dostop do morja. Če bomo to priložnost zapravili, kaj bomo rekli našim vnukom. Prostor potrebujeta tako reka kot pristanišče. Pristanišče ga ima, naj ga ima tudi reka.

Dr. Franc Lobnik v odzivu na izjave Davida Stepana

Izvršni odbor Sveta za varstvo okolja se takoj po nastalih težavah s plinskimi terminali 10. 4. 2006 sestal na seji in sprejel stališče, da nasprotujejo plinskim terminalom. Na njihovi spletni strani lahko vidimo, kaj so naredili v Sečovljah, v Lipici, itd. Res smo prejeli pismo Zelenih Slovenije, vendar nismo inšpekcijska služba. Ko dobimo dovolj verodostojnih dokumentov, začnemo s pripravo na sejo. Zadnje čase organiziramo seje skupaj s Parlamentarno skupino GLOBE - Slovenija. Njihova stališča imajo neko težo in so strokovne narave. Če dokumentov o tretjem pomolu nima minister, potem jih imajo oni še manj. Prejmemo veliko pisem od posameznikov. Delujemo na podlagi dokumentov, ker se lahko le tako odzovemo in podamo svoje mnenje Vladi in Parlamentu.

Dr. Vlado Malačič v odzivu na razpravljalce, ki so omenjali službe, ki naj bi skrbele za okolje

Večkrat se omenja Morska biološka postaja Piran, mogoče še Zavod za varstvo narave ali kaj drugega, za katere mnogi mislijo, da jih morje ne zanima. Delamo na podlagi naročil, imamo projekte, od katerih živimo, saj nismo državni uradniki, ampak raziskovalci. Deloma se plače pokrijejo z državnimi raziskovalnimi programi, ki se na vsakih pet let ocenjujejo. Če se slabo izkažejo, to pomeni manjša plača in manj ljudi. Tu so tudi raziskovalni projekti, ki se vsake tri leta ocenjujejo. Sredstva dobijo tudi za izvajanje monitoringov (Barcelonska konvencija in državni nacionalni program za spremljanje kakovosti morja), kar financirata ministrstvi za okolje in prostor ter za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo. Ukvarjamo se z znanostjo v okolju, ki ni nujno vezana na okoljske probleme, ki vidijo drugi, kar je tudi prav.

Mi nismo okoljevarstveniki, ampak je naše delo strokovno. Strokovnjakov primanjkuje tudi na področjih, ki jih nisem omenil. Vladi in predsedniku medresorske komisije sem predlagal tuje strokovnjake. Moramo se zavedati, da lastnih strokovnjakov nimamo, čeprav jih bomo vedno bolj potrebovali. Morska biološka postaja Piran lahko reagira samo na naročilo in ne izdaja soglasij. Če nas oblastni organ povpraša za strokovno mnenje o vplivih na okolje, ga pripravimo v okviru svojega znanja, medtem ko pri soglasjih nimamo vpliva.

Naj opozorim še na primer Obalne oceanografske postaje Piran, ki ima tudi oceanografsko bojo (vredno 100 tisoč evrov) za merjenje različnih parametrov morja (na primer temperature na morskem dnu). Za postavitve oceanografske boje sem deset let iskal sredstva. Ko je bila leta 2000 postavljena, ni bilo sredstev za njeno vzdrževanje, približno osem milijonov tolarjev letno. Obrnil sem se na mnoga podjetja, turistična podjetja, tudi na marino, kjer turisti potrebujejo te podatke. Pa so v marini rekli, da je njihova lega najboljša, zato ne rabijo nič od tega. To je sicer res, ampak turisti gredo s plovili na morje in verjetno potrebujejo podatek o stanju na morju. Sredstva za vzdrževanje oceanografske boje sedaj zagotavljata Agencija RS za raziskovalno dejavnost in Agencija RS za okolje.

Zaradi onesnaženosti območja Žavelj bi lahko na tem območju postavili terminal. Sem proti terminalu, vendar če bi bil na tej lokaciji, bi morali to okolje urediti. Zemlja na tem območju ne bo nikoli obrodila, ker je prepojena z nafto. Če bi tam res bil terminal in če bi ga razneslo, bi kvečjemu Trst nastradal. Ne verjamem, da bi si Italijani to privoščili. Če hočemo zmanjševati naše emisije, imejmo plin. Ni nujno, da je terminal prav na tej lokaciji, vendar je to ozemlje onesnaženo in bi bilo zato prav, da se tu neguje industrija, ki je mogoče bolj čista. Načrtovana tehnologija pa ni primerna. V Žavljah je tudi železarna, ki izpušča skoraj enako količino klorirane morske vode v morje, ki jo uporabljajo kot hladilni medij. Nemogoče pa je, da bi se predlagatelj terminala dogovoril z železarno in izkoristil to že klorirano in ogreto morsko vodo ter jo uporabil kot toplotni medij.

Doc. dr. Gorazd Pretnar

Ni pomembno iz katere inštitucije in v kakšnem imenu kdo prihaja. Vsi imamo svoje ime, priimek in naziv ter svoje misli. Kolegu dr. Malačiču želim povedati, da sem mikrobiolog, ukvarjal pa sem se tudi z virologijo. Šefinji Morske biološke postaje Piran sem ponudil sodelovanje, pa mu ni niti odgovorila.

Dr. Robert Kokalj

Diplomati ustvarjajo pogoje za medsosedske dialog in krepitev partnerskih odnosov. Za to imamo Memorandum. Nadaljevali bomo z zasedanjem medministrske delovne koordinacije, ki bo izpostavila energetska, okoljska, prometna in druga gospodarska vprašanja. Diplomati nudijo pomoč vsem vsebinskim akterjem, tudi na tem področju. Ministrstvo za zunanje zadeve ne bo tisto, ki bo sprejemalo odločitve o terminalih, temveč bo izvajalo politiko, potrjeno v Državnem zboru, in politiko, ki sledi sklepom Vlade. Ministrstvo za zunanje zadeve bo v zadevnem primeru nudilo pomoč vsebinskim akterjem, predvsem ministrstvu za gospodarstvo, za okolje in prostor ter za promet. Če govorimo o energetiki in o dialogu s sosednjo Italijo, bodo na dnevnem redu poleg plinskih terminalov tudi daljnovodne povezave, naftovodi, morda tudi kakšen plinovod, ki ni povsem "pokopan" v zgodovinskem spominu.

Glede na nekatere razpravljavce, ki so v ospredje postavljali vprašanje varčevanja z energijo in uporabe obnovljivih virov energije pa naslednje: Slovenija bo kot predsedujoča Evropski uniji del dialoga namenjala tudi vprašanju zmanjševanja povpraševanja po energiji in tudi povečanju energetske učinkovitosti. K temu nas zavezuje tudi akcijski načrt za energetiko, ki posebej naslavlja vprašanja energetske učinkovitosti in vprašanje Strateškega energetskega tehnološkega načrta, ki bo na predlog Evropske komisije sprejet prav v času slovenskega predsedovanja. Evropska unija si je zadala ambiciozni cilj, da bo na področju novih energetskih tehnologij v globalnem merilu dosegla razvoj tehnologij z najnižjimi emisijami ogljika. S tem vprašanjem se bomo ukvarjali v času slovenskega predsedovanja Evropski uniji. Naj opozorim še na zavezo o obnovljivih virih energije, po kateri naj bi do leta 2020 dosegli 20 odstotni delež obnovljivih virov v primarni bilanci. Sedaj smo na enajstih odstotkih. Obenem je zavezujoč tudi deset odstotni delež biogoriv, ki se uporabljajo v transportu.

Mag. Vesna Kolar Planinšič, Ministrstvo za okolje in prostor

Uprava, strokovne inštitucije in nevladne organizacije so v primeru plinskih terminalov v Tržaškem zalivu razmeroma dobro sodelovale, ne glede na kritike, da je imela država v začetku nekaj težav. Vsaka država ima na začetku vsakega postopka težave pri določanju cilja in dojemanju velikosti problema, ki ga je treba ustrezno rešiti. Medresorska delovna skupina je razmeroma hitro in učinkovito delala, saj smo dosegli, da so nas Italijani prvič v zgodovini priznali kot stranko v postopku. Pred tem je bila vrsta zahtev naše države (tudi še v okviru bivše Jugoslavije), pa nikoli nismo uspeli.

Slovenija se je v primeru plinskih terminalov pravočasno odzvala in obvestila Italijo in Evropsko komisijo o našem stališču. Italiji je bilo treba dokazati, da čezmejni vplivi so, kar je slovenska stran razmeroma hitro dokazala z vsemi strokovnimi inštitucijami, ki so se zelo dobro, pravočasno in učinkovito odzvale in pripravile študijo o čezmejnih vplivih načrtovanih terminalov. Kasneje smo pripravili natančnejšo študijo, v kateri so ta vpliv argumentirali. Ta študija je bila predstavljena tudi v javni razgrnitvi. Agencija Republike Slovenije za okolje je začela postopek samostojne razgrnitve in presoje čezmejnih vplivov, ker se zaradi tehničnega postopka z Italijani ni bilo mogoče dogovoriti. V skladu s 60. členom Zakona o varstvu okolja smo javnosti zagotovili vpogled v vso dokumentacijo, ki smo jo prejeli iz Italije, in organizirali dve javni predstavitvi tega gradiva, vključno s predstavitvijo gradiva slovenskih strokovnih služb. Dr. Malačič je danes v koncentrirani obliki predstavil del tega gradiva. Pridobili smo tudi mnenja ministrstev in ostalih organizacij, pristojnih za varstvo okolja in rabo naravnih dobrin. Po končani javni razgrnitvi so Vlado seznanili z njenim potekom.

Četrto poročilo medresorske komisije iz januarja 2007 je glede škodljivih čezmejnih vplivov plinskih terminalov še danes usmeritev v vseh pogledih. Projekt plinskih terminalov ima škodljiv čezmejni vpliv zaradi bistvenega vpliva s prometno varnostnega vidika; uničujočega vpliva z okoljskega vidika; varnostnega tveganja za slovensko obalo zaradi možnosti nepredvidenega ali nenadzorovanega gorenja parnega oblaka ukapljenega zemeljskega plina in toplotnega sevanja iz tankerjev, ki pri tem nastane in lahko prizadene tudi do pet kilometrov obale; bistvenega vpliva na vodno okolje Tržaškega zaliva zaradi disperzije toksičnih čistilnih sredstev; škodljivih

vplivov na biodiverzitetu morskega okolja ter zaradi negativnih vplivov na ekonomsko socialni vidik, ki je bil mogoče danes premalo poudarjen. Pri zadnjem gre za negativni vpliv na razvoj turizma zaradi spremenjenega razgledišča in panorame. Kot zadnji razlog je bistveno zmanjšanje ribolovnega območja in vpliva na spremenjeno ekološko stanje morja na ribištvo in marikulturo.

Dobili smo minimalne dopolnitve in izvedli tudi že prvi tehnični sestanek z italijanskim ministrstvom za okolje na ravni generalnih direktorjev za okolje. Drugi tehnični sestanek se predvideva v mesecu septembru. Slovenija ima tudi uradno pismo, da je v postopku. Strokovnjaki smo se pogovarjali tudi o metodologiji. Italijanska stran še vedno prevaja in študira naše gradivo, s katerim smo strokovno utemeljili čezmejni vpliv. Odlično sodelujemo z Ministrstvom za zunanje zadeve in jih sproti obveščamo o vseh zadevah, smo tudi v stikih z Evropsko komisijo, ki smo jo že večkrat opozorili, da Italija v zadevi plinskih terminalov ne upošteva vseh določil direktiv. Želeli smo celovito presojo, obravnavo celotnega severnega Jadrana kot enega ekosistema in v tem okviru našli ustreznejšo lokacijo. V razgovorih z Italijansko republiko pa še naprej zasledujemo vse cilje okoljske politike v Sloveniji.

Slovenija ima zelo jasne okoljske cilje, ki so na EU ravni zelo dobro sprejeti. Naša obveza je, da do leta 2020 povečamo rabo obnovljivih virov energije za 20 odstotni delež primarne energije, do leta 2010 moramo doseči ohranjanje in zmanjševanje vplivov na biotsko raznovrstnost in cilje Kyotskega protokola. Za doseg teh ciljev in obveznosti bomo morali skupaj delati, predvsem na območjih Primorske, ki je degradirana zaradi starih bremen. Ministrstvo za okolje in prostor vodi kar nekaj projektov na tem območju, pripravlja nove prostorske načrte, celovito presojo vplivov na okolje za nove posege, tudi konkretne projekte za spodbujanje trajnostne rabe energije (na primer Škocjanski zatok).

Miran Bavčar je zaključil posvet in se zahvalil za sodelovanje tako vladnim službam kot vsem civilnim gibanjem in prijateljem okolja in tistim, ki sprejemajo nase tudi del bremena za našo bodočnost. Udeležence je seznanil, da bo na podlagi današnje razprave pristojna komisija Državnega sveta oblikovala zaključke in jih predložila v sprejem Državnemu svetu, ta pa jih bo posredoval na pristojne institucije. Državni svet bo vse uvodne prispevke in povzetek mnenj ter stališč iz razprave objavil v Poročevalcu Državnega sveta, ki je objavljen na spletni strani Državnega sveta.

PRILOGE

Priloga 1

Koordinacijski odbor za čisto okolje krajevnih skupnosti Hrvatini, Pobegi-Čežarji, Dekani, Sveti Anton, Bertoki, Škofije, Vanganel, Ankaran, Žusterna in Olmo-Prisoje
in

CIVILNE INICIATIVE SLOVENSKE ISTRE

Krajevna skupnost Bertoki,

Cesta borcev 1, 6000 Koper, tel. 05 6520 540, e-pošta mokksbertoki@siol.net.

PROTI PLINSKIMA TERMINALOMA, ZA SKUPEN TRAJNOSTNI RAZVOJ!

Koordinacijski odbor izraža svojo globoko zaskrbljenost in odločno nasprotovanje načrtovani gradnji dveh plinskih terminalov v Tržaškem zalivu ob meddržavni meji. Po doslej dostopnih podatkih, naj bi terminal "offshore" namestili sredi samega zaliva, le nekaj kilometrov od naše in italijanske obale. Drugi terminal pa v Žavljah pri Miljah.

Koordinacijski odbor se pridružuje vsem dosedanjim pobudam, ki v sosednji Italiji oziroma Furlaniji - Julijski krajini nasprotujejo gradnji ekološko problematičnih terminalov v ekološko ranljivem, majhnem, zaprtem, plitvem in gosto naseljenem Tržaškem zalivu. Pri tem želimo opozarjati, da se je Koper, v začetku devetdesetih let, prav zaradi ekološke in varnostne tveganosti, odrekel izgradnji lastnega plinskega terminala.

Mednarodne izkušnje in dejstva dokazujejo, da so plinski terminali lahko zelo nevarni v primeru nesreče oziroma eksplozije in občutno onesnažujejo okolje in morje, bodisi termično z znižanjem temperature morske vode bodisi kemično zaradi uporabe velikih količin klora. Proces prevoza in spreminjanja stanja utekočinjenega plina je prav tako velik potrošnik energije; neizbežne emisije samega plina v okolje pa prispevajo k večanju učinka tople grede.

Namestitev dveh terminalov v Tržaškem zalivu bi pomenila tudi znatno povečanje števila ladij v zalivu, v tem primeru velikanskih tankerjev, usposobljenih za prevažanje utekočinjenega plina, z vsemi posledicami, ki iz tega izhajajo za okolje, ribištvo in turizem.

Naša zaskrbljenost je še večja ob nepreglednem ravnanju držav in deželne oblasti Furlanije - Julijske krajine. Protislovja, ki so se zvrstila v zadnjih dneh v uradnih ali poluradnih pogovorih med predstavniki sosednjih oblasti, potrjujejo sum, da je doslej načrtovanje spornih terminalov potekalo mimo obveščanja sosednje države (Slovenije), mimo obveščanja zainteresirane javnosti in mimo resne, to je znanstveno nevtralne presoje vplivov na okolje, ki naj bi ga imela načrtovana gradnja terminala. S tem je bilo kršenih kar nekaj določil mednarodne konvencije o pomorskem pravu in dogovore o medsebojnem obveščanju pri posegih, ki obremenjujejo skupno okolje oziroma morje. Zgovorno je dejstvo, da je naša Vlada o načrtovanih terminalih v Italiji izvedela iz sredstev javnega obveščanja.

Zato zahtevamo in predlagamo:

– takojšnjo ustavitev postopkov načrtovanja gradnje obeh plinskih terminalov,

- predhodno izvedbo znanstvene presoje vplivov na okolje, nosilec katere naj bo mešana (italijansko-slovenska) neodvisna in kvalificirana ustanova, ki naj bo sprejemljiva tudi za naravovarstvene organizacije,
- takojšnjo vzpostavitev sistema učinkovitega vzajemnega obveščanja o posegih na okolje in o stanju okolja,
- začetek transparentnega meddržavnega sodelovanja na področju energetske politike, trajnostnega razvoja, varovanja morja, ribištva in turizma,
- ustanovitev stalnega čezmejnega omizja civilnih, okoljevarstvenih, znanstvenih in drugih subjektov za skupen nastop v prid trajnostnemu razvoju skupne severno - jadranske regije.

Priloga 2

KOORDINACIJSKI ODBOR ZA ČISTO OKOLJE krajevnih skupnosti Hrvatini, Pobegi-Čežarji, Dekani, Sveti Anton, Bertoki, Škofije, Vanganel, Ankaran, Žusterna in Olmo-Prisoje in

CIVILNE INICIATIVE SLOVENSKE ISTRE pri Krajevni skupnosti Bertoki

C. borcev 1, 6000 Koper, e-pošta: mokksbertoki@siol.net

Datum: 18. 4. 2006

DRŽAVNI ZBOR RS

Odbor za okolje in prostor

- **Vsi vemo, da je Tržaški zaliv onesnažen in preobremenjen z različnimi dejavnostmi;**
- **vsi vemo, da ni dovoljeno dodajati v okolje novih dejavnosti, ki bi poslabšale stanje;**
- **vsi vemo, da bi plinska terminala povečala onesnaženje in obremenitev morja in okolja.**

Tudi če bi izbrali najboljšo možno tehnologijo segrevanja plina in čiščenja cevi, bi terminala povečala transport velikih plovil v tem majhnem zalivu, militarizacijo zaliva zaradi zagotavljanja varnosti, povečala nevarnost nesreč in terorističnih napadov ter ogrozila gospodarske dejavnosti kot so turizem, ribištvo itd.

To so neizpodbitna dejstva, ki jih ni potrebno posebej dokazovati in jih je potrebno poudariti.

Vse ostalo je samo fasada. Graditelje zanima samo dobiček in pripravljen ga je deliti z lokalnimi oblastmi v Italiji.

Odboru Državnega zbora za okolje in prostor v razpravo in sprejetje predlagamo naslednje sklepe:

1. **Republika Slovenija naj od Republike Italije takoj zahteva ustavitev in zamrznitev vseh postopkov v zvezi z gradnjo obeh terminalov v Tržaškem zalivu. Če se Italija na to zahtevo ne bo odzvala, naj Vlada sproži ustrezne ukrepe pri EU.**
2. **Vlada Republike Slovenije naj takoj sproži pobudo za opredelitev celotnega območja severnega Jadrana v ekološko občutljivo ter zaščiteno območje (Particularly Sensitive Sea Area- PSSA).**
3. **Podpiramo predlog ministra Podobnika z omizja v začetku aprila, naj se v skupni projekt raziskave nosilne sposobnosti severnega Jadrana vključijo univerze in znanstveni inštituti vseh treh držav in to pred kakršnimkoli novim posegom v Tržaškem zalivu.**
4. **Nevladnim organizacijam je treba omogočiti, da sodelujejo pri vseh postopkih, v katere je vključena naša država. Od naše vlade zahtevamo, da državljane Slovenije sproti informira o vseh aktivnostih.**

Priloga 3

Združenje civilnih iniciativ Istre
Podbrežna pot 6, Koper

TISKOVNO SPOROČILO

Ukrepanje naše vlade glede gradnje plinskih terminalov v Tržaškem zalivu

Ker gre za nepopravljive posledice za slovensko morje, je današnja Vlada pred prihodnjimi generacijami odgovorna za to, kar se zdaj dogaja.

1. Postopek za izdajo soglasja h gradnji "inshore" plinskega terminala v Žavljah pri Miljah (le slabe 3 kilometre od naseljenega območja v Sloveniji) je že dva meseca v tretji, to je zaključni fazi, oceni okoljskih vplivov. Sprašujemo se, ali je bila Slovenija vključena v to presojo? Če ne, zakaj in kaj namerava storiti slovenska Vlada.

Predstavniki Vlade (okoljsko ministrstvo) namigujejo, da smo verjetno vse zamudili, hkrati pa Vlada izjavlja, da se še nič ne dogaja (zunanje ministrstvo).

2. Začuden in razočarani smo nad odzivi naše države na dosedanje postopke Italije glede načrtovane gradnje terminalov. Našo skrb je potrdil parlamentarni Odbor za okolje in prostor v Državnem zboru, ki na seji 19. aprila ni sprejel našega predloga o protestu pri italijanski Vladi (glej stenogram s seje). Vprašanja, ki se nam glede ukrepanja Vlade porajajo so:

- zakaj slovenska Vlada doslej še ni posredovala nobene uradne note Italiji kljub dejstvu, da je iz materiala, ki ga je uradno dobila z italijanske strani, jasno razvidno, da segajo vplivi teh terminalov tudi v slovenske ozemeljske vode;
- zakaj ni protestirala pri sosednji Italiji tudi zato, ker posegajo načrti v obstoječe meddržavne sporazume o ločeni plovbi;
- zakaj se Slovenija odločneje ne sklicuje na evropske direktive in mednarodne konvencije, katerih podpisnik sta obe državi (Espoo, Jamajska, Barcelonska itd).

3. Izražamo začudenje nad skoraj skrivnostnimi srečanji Illy - Rupel.

Ni uradnih srečanj med Italijo in Slovenijo glede terminalov, kjer bi bila javnost seznanjena o pogovorih. Sedaj javnost ni obveščena niti o zaključkih srečanj zunanjskega ministra s predstavniki italijanske strani (večerja in kosila Rupel - Illy).

4. Postopki za terminal "offshore" Endese se nadaljujejo. V Rimu se je začela t.i. konferenca storitev, kjer sodelujejo prizadete občine (a le italijanske) in dežela Furlanija - Julijska krajina. Slovenija kljub zagotovilom vlagatelja, ni bila povabljen. Po zaključeni posvetovalni konferenci naj bi pristojno ministrstvo v roku 90 dni (največ 180, če je potreben daljši rok za oceno okoljskih vplivov) izdalo soglasje. V ocenjevalni komisiji bo tudi dežela Furlanija - Julijska krajina, ki je neposreden poslovni partner v projektu (Friulia).

5. Vprašanje plovnega memoranduma

Ugotovljeno je, da bi nov plovni režim, ki ga zahtevajo plinski tankerji in varnost, zahteval spremembo sedanjega memoranduma o ločeni plovbi. O tem Slovenija

sploh ni bila obveščena in tudi odzvala se ni, čeprav ima v dokumentaciji skico lokacij in plovnih poti tankerjev do terminalov.

6. Podpora predlogu eko-Kvarner

Ker nismo načelno proti transportu in uporabi naravnega plina, podpiramo alternativni predlog hrvaških okoljevarstvenikov eko-Kvarner; načrtovanje skupnega plinskega terminala na manj sporni lokaciji 30 kilometrov južno od Pule, kjer so že neuporabljene platforme. Takšen načrt zahteva meddržavno usklajevanje in racionalnejše planiranje plinske strategije v severnojadranski regiji.

7. Smo za razglasitev severnega Jadrana kot občutljivo in torej zaščiteno območje.

Severni Jadran je zaradi koncentracije industrije, infrastruktur, zaprtosti in plitvega morja najbolj občutljiv del Jadrana.

Javnost vabimo k podpisovanju PETICIJE proti gradnji terminalov v Tržaškem zalivu. Najdete jo na portalu Mladine: www.mladina.si

V Kopru, 4. 5. 2006

Priloga 4

Civilna družba:
Zofija Paulin

Koordinacijski odbor za čisto okolje
Desetih krajevnih skupnosti MO Koper
Martina Jakomin

Anton Komat

Dr. Gorazd Pretnar

Aktivna Slovenija:
Franci Kek

P.n.
Gospod dr. Marko Starman
Državni sekretar
Ministrstvo za okolje in prostor RS
Dunajska 48
1000 Ljubljana

ZADEVA: PLINSKI TERMINALI V TRŽAŠKEM ZALIVU - dopolnitev ocene tveganj in internacionalizacija problema

Vlada RS je imenovala medresorsko delovno skupino za oblikovanje stališč RS do problematike plinskih terminalov, ki je svojo oceno izdelala maja 2006. Ob pregledu poročila navedene komisije smo ugotovili, da ta ni upoštevala:

1. Predvidena letna uporaba okrog 800 ton varekine (kalijev/natrijev hipoklorit), ki ima izjemo biocidno delovanje, bo sprožilo množično umiranje morske flore in favne. Najbolj bodo prizadete morske alge in plankton. Upad številčnosti teh organizmov bo občutno znižal primarno bioprodukcijo ekosistema, s tem pa bo upadla koncentracija kisika in se povečala koncentracija ogljikovega dioksida. To bo vodilo v postopno zakisanje vodnega okolja in znižanje pH. Ostanki umrlih organizmov bodo sprožili dodatno vezavo razpoložljivega kisika, kar bo povzročilo anoksične razmere. Rastoča anoksija bo dodatno pospešila odmiranje živih organizmov. Proces bo na ta način pričel akcelerirati samega sebe, saj bo zapadel v pozitivno povratno zvezo. Nujno je torej modelirati vpliv na primarno bioprodukcijo ekosistema in ocena motenj oksigenacije, sprememb pH in obsega anoksičnih razmer.

2. V reakciji hipoklorita z razpadajočimi organskimi snovmi nastaja množica klorovih spojin, ki predstavljajo veliko tveganje za človekovo zdravje:

- trihalometani (THM), med katere spadajo kloroform, bromodiklormetan (BDCM), dibromklormetan (DBCM), bromoform in kloramini;
- derivati halogenirane očetne kisline kot so monokloroacetna kislina (MCA), dikloroacetna kislina (DCA), trikloroacetna kislina (TCA) in dibromoacetna kislina (DBA)
- klorhidrat (CH), dikloroacetonitril in trikloropropanon;

– klorhidroksifuranoni: MX in CMCF.

Koncentracija navedenih toksičnih snovi je odvisna predvsem od količine vnešenega hipoklorita, količine odmrle organske snovi, temperature vodnega okolja in pH. Navedene snovi so v veliki večini mutagene in kancerogene (rak jeter, mehurja, rektuma in hipofize), ker z hipometilacijo DNK sprožajo kemično inducirane mutacije dednega zapisa. Obenem pa dokazano povzročajo razvojne anomalije možganov novorojencev, motnje metabolizma jeter in ledvic ter motnje biosinteze hormonov. Vnos teh snovi v človekov organizem poteka preko vseh treh poti: ingestije (morska hrana), inhalacije (vdihtavanje izparin, tuširanje) in preko kože (kopanje).

3. Gradnja plinskih terminalov grobo krši EU direktive, in sicer:

- 85/337/CEE - ocena učinkov javnih in zasebnih projektov na okolje,
- 97/11/CEE - udeležba javnosti pri ocenah tveganja na okolje,
- 2003/35/EC - dostopnost okoljskih informacij in okoljska pravičnost,
- 2001/42/EC - nujnost strateških presoj okoljskih tveganj,
- 96/82/EC in 2003/105 - tveganje ob nesrečah z nevarnimi snovmi.

Zaradi mednarodne publicitete in podpore smo se povezali z uglednimi organizacijami Friends of the Earth in WWF, ki so pripravljene sodelovati in pomagati.

4. V kolikor bo mednarodni akt (pogodba) neskladen s slovensko Ustavo, bo nujna direktna vloga na Ustavno sodišče.

5. MORSKI VIRUSI IN NJIHOVI BIOGEOKEMIČNI IN EKOLOŠKI UČINKI

Osupljiv podatek je, da so najštevilčnejši prebivalci morij virusi. Njihovo tipično število je deset bilijonov na liter morske vode. Verjetno inficirajo vse organizme v morju. Virusni so podvrženi sorazmerno hitremu razpadu in v enaki meri hitri reinfekciji. Prek svojih ciklov in glede na številčnost imajo virusi vpliv na vse cikle, ki potekajo v oceanih, vključno z biogeokemičnimi spremembami na planetarnem nivoju. Vplivajo na število in biodiverzitetu bakterij, na ogljikov ciklus, na cvetenje morskih alg, sistem respiracije, formiranje dimetil sulfida in prenos genetskega materiala. Do sedaj znane molekularne tehnike samo delno omogočajo in vivo sledenje virusnim ciklom. Vprašanja, kdaj in zakaj v določenem času virusi izstopijo iz svojih gostiteljev, pa so slabo poznani.

Presoja vplivov na okolje in mnenje medresorske komisije o terminalih v Tržaškem zalivu, ki ne upošteva najštevilčnejše skupine - morskih virusov sta nepopolna dokumenta. Kot taka ne moreta biti temelj za izgradnjo objektov, ki vsak letno sprostijo 80 ton varekine.

Brez zadržkov lahko povemo, da je mnenje Morske biološke postaje Piran dobro pripravljeno, a žal najpomembnejši segment o morskih virusih manjka.

Necelovito obravnavan ekosistem Tržaškega zaliva pa ne more biti temelj za katero koli strokovno ali politično obravnavo, še manj za odločitve.

Pravni red Evropske unije, ki je vključen v pravni red Republike Italije in Republike Slovenije, prepoveduje izpust kloriranih bazenskih vod direktno v vodno telo

Tržaškega zaliva. In nelogično je, da bi dobila oba plinska terminala takšno dovoljenje za neposreden izpust kloriranih spojin v vodno telo Tržaškega zaliva. Ekosistemi ne poznajo meja med državami in naivno ter neznanstveno bi bilo razlagati, da navedene količine kloriranih snovi, ki so namenjene uničevanju mikro faune in flore v toplotnih izmenjevalcih ne bodo imeli škodljivih posledic za celoten ekosistem Tržaškega zaliva.

Morske viruse, kot najštevilčnejše predstavnike morskih ekosistemov je potrebno razumeti tudi kot člen, ki uravnava oziroma skrbi za ravnovesje v ekosistemu. Cvetenje morja, ki smo mu bili priča je samo manjša porušitev ravnovesja morskega ekosistema, pa še te porušitve nismo v celoti razvozlati in razumeli.

Značilnost morskih ekosistemov so organizmi, ki svoje spolne celice prepustijo morskim tokovom in prek številčnosti ohranjajo svojo vrsto. Del življenja novonastali organizmi preživijo kot planktoni organizmi in postanejo del prehranjevalne verige. Kakšna je korelacija med njimi in morskimi virusi, pa je v tem trenutku lahko le predmet špekulacij.

Edino, kar z gotovostjo lahko trdimo, je to, da bi kakršna koli porušitev ekosistema na tem nivoju imela za posledico prekomerno razmnožitev posamezne vrste.

Prekomernim razmnožitvam organizmov v morskem ekosistemu pa sledi njihov propad, razgradnja, prekomerna poraba kisika, zdrs v anaerobne pogoje in propad vseh organizmov, ki so odvisni od kisika.

Ker je najboljše orožje zoper tuje pritiske sklicevanje na demokracijo, smatramo, da lahko vseslovenski referendum proti instalaciji terminalov v Tržaškem zalivu blokira vsa taka prizadevanja.

V Ljubljani, 13. 11. 2006

Civilna družba: Anton Komat
Zofija Paulin

Aktivna Slovenija: Dr. Gorazd Pretnar
Franci Kek

Koordinacijski odbor za čisto okolje
Desetih krajevnih skupnosti Mestne občine Koper
Martina Jakomin

Priloga 5

Zeleni Slovenije

Komenskega 11, 1000 LJUBLJANA

zeleni@zeleni.si

DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Ljubljana, 10. 7. 2007

NAMERAVANA GRADNJA PLINSKIH TERMINALOV V TRŽAŠKEM ZALIVU

Zeleni Slovenije nismo proti plinu, toda ne v okolju, ki tega projekta ni sposobna prenesti. Vlagatelji lahko uresničijo svoje namere kje drugje, kjer ne bomo govorili o ekološkem umoru in spreminjanju Tržaškega zaliva v "Industrijski zaliv!". Zeleni Slovenije (in tudi Zeleni Italije - Verdi D'Italia ter Hrvaške) stojimo na strani širše javnosti, ki ostro nasprotuje želeni gradnji plinskih terminalov v Tržaškem zalivu.

Gre v bistvu za dva terminala, lokacijsko umeščena sredi Tržaškega zaliva in v Žavljah pod Socerbsko planoto, katerih škodljivi vplivi bodo drastično posegli tudi na slovensko in hrvaško stran. Škodljive posledice bodo čutili prebivalci ob celotnem Tržaškem zalivu in vsi tisti, ki od njega posredno živimo.

Naše morje predstavlja tretjino Tržaškega zaliva, ki je z zaledjem vred v tem trenutku že prekomerno obremenjeno in na kritični meji samočistilne sposobnosti. To potrjujejo tudi strokovne študije. Morebitna izgradnja plinskih terminalov bi s svojim 12 kilometrov dolgim cevovodom po morskem dnu povzročila ekološki umor Tržaškega zaliva. Plinska terminala bi po modelnih preizkusih tržaške univerze že v prvem letu povzročila nastanek hladnega "bazena" na dnu, na dve stopinji Celzija ohlajene in sterilne vode, ki bi pomorila vse organizme in preprečila obnavljanje ribjega zarodka na širšem območju. Zaliv in širšo okolico bi ogrožal izpust klora, velike količine težkih kovin z muljnatega dna bi dvigali dve "reki" pretoka devetih kubičnih metrov na uro in vplivi na zrak z nevarnimi toplogrednimi plini.

Cevovod bi pred naselitvijo vodnega rastlinja varovali z natrijevim hipokloritom (varekina). Ob dejstvu, da je tu plitvo morje in so šibki morski tokovi ter je morje že na robu dopustne obremenitve, bodo spremenjeni pogoji povzročili izumrtje številnih živalskih in rastlinskih vrst, ki so sicer tudi pod zaščito Nature 2000. Ogroženi bodo tudi zaščiteni naravni spomeniki, kot sta Strunjan in Debeli rtič. Gotovo ni sprejemljivo, da bi katera država ob Jadranskem morju ob velikih posegih v prostor ogrožala celoten ekosistem določenega območja.

Tržaški zaliv je majhen, plitev, ekološko občutljiv ter gosto naseljen organizem in že danes preobremenjen z raznoraznimi človeškimi dejavnostmi vključno z njihovimi posledicami (industrijske, fekalne odplake...).

Slovenija razpolaga le s 44 kilometri obale, to je južno nabrežje navedenega zaliva. Profitni interesi multinacionalk so ga le spričo njegove geografsko-tržne ugodnosti izbrali kot lokacijo za namestitev dveh plinskih terminalov ("offshore" - "inshore"), ki bi v tem okolju, kljub sodobni tehnologiji, predstavljala dve nevarni ekološki bombi. Slabšala bi kemično, fizično in termično kakovost morske vode, zraka in videza morske krajine. Pritegnila bi v zaliv okoli 160 velikanskih plinskih tankerjev na leto.

Zaradi potrebne varnosti pred morebitnimi terorističnimi napadi bi zahtevala militarizacijo zaliva in celotnega območja ob njem. Meddržavna meja ne bi ustavila učinkov terminala. Še manj na morju, kjer je načrtovani terminal bližji slovenski kot pa italijanski obali.

Slovenski nacionalni interesi bi morali biti usmerjeni v razvoj sonaravnega turizma in gospodarskih dejavnosti, konkretno ribištva, ne pa okolju škodljivih energetskih projektov, kjer bi Slovenija služila zgolj kot transportna pot. Takšen projekt bi predstavljal kršitev mednarodnih sporazumov o varovanju morskega okolja, kot so Barcelonska in OSPAR konvencija ter Helsinški sporazum!

S postavitvijo plinskih terminalov bi se povečalo onesnaževanje tudi našega slovenskega morja in s tem kršitev vodne direktive, ki določa, da se morajo "emisije, izotoki in izgube nevarnih snovi v morsko okolje" prenehati do leta 2020.

Veliko nevarnost pa predstavlja tudi prevoz utekočinjenega plina s tankerji po Jadranskem morju in veliko večje možnosti ekoloških nesreč.

Beneška konferenca o Sredozemskem morju je leta 2004 v dobro sosedskega sodelovanja, celovite obravnave okoljskih problemov in pri Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje sprejela jasna stališča. Tudi podpisani sporazum treh držav konec leta 2005 (podpisniki Janez Podobnik, Daniele Verga in Nikola Ružinski) konkretno postavlja obveznosti v okvir sporazuma, ko gre za odgovornost in aktivnosti v prid čistejšega morja v okvirju ekoregije Jadran. V tem konkretnem primeru gre za projekt, katerega operativno območje bi naj segalo do državne meje, z varnostnim pasom pa celo v slovenske teritorialne vode.

Iz navedenih razlogov smo prepričani, da je treba preprečiti uresničitev tega projekta. Enostavno gre za vitalne probleme, za zaščito ljudi, ekosistema in širšega okolja v Tržaškem zalivu in ob njem. Gre pa tudi za zaščito slovenskih nacionalnih interesov.

Predlagamo, da se čim prej omogoči ustanovitev neodvisne strokovnoznanstvene komisije, ki naj oceni primernost Tržaškega zaliva za take posege.

Zahtevamo, da se v duhu dobrososedskih odnosov in čezmejnega sodelovanja takoj prične opredeljevanje Tržaškega zaliva kot zaščitenega ekosistema, kjer so potrebni skupni projekti in skupna vlaganja za zmanjševanje posledic sedanjih industrijskih dejavnosti ter njihovih posledic.

Hkrati predlagamo, da Slovenija z Hrvaško in Italijo nadaljuje že začete pogovore o opredelitvi celotnega območja severnega Jadrana v ekološko občutljivo ter zaščiteno območje.

S spoštovanjem,

REGIJSKI ODBOR ZELENI PRIMORSKE
Robert Rogič

Predsednik Zelenih Slovenije
Vlado ČUŠ, prof.