

PRIPOMBA / PREDLOG

K ŠTUDIJI VARIANT Z UTEMELJITVIJO REŠITVE IN PREDINVESTICIJSKO ZASNOVO IN OKOLJSKEMU POROČILU za pripravo DPN za Letališče Edvarda Rusjana Maribor

v času javne razgrnitve od 12. novembra 2018 do 14. decembra 2018

Pripomba / predlog:

Predlagani Državni prostorski načrt za Letališče Edvarda Rusjana Maribor v celoti zavračamo. Predlagana posodobitev in širitev LERM ekonomsko ni utemeljena in predstavlja nesprejemljive dodatne obremenitve za okolje in družbo. Ocenjujemo, da je potrebno postopek širitve LERM nemudoma ustaviti, saj že letališče s trenutnimi kapacitetami povzroča prekomerno obremenitev ljudi in okolja na nekaterih segmentih.

Predlagani širitvi letališča nasprotujemo predvsem zaradi:

- a) Povečanja tveganj in vplivov na zdravje okoliških prebivalcev in prebivalcev
- b) Povečanja hrupa, medtem ko je že trenutno stanje zelo obremenjujoče
- c) Popolnega neskladja z mednarodnimi in domačimi cilji varovanja podnebja
- d) Povečanja obremenitve zraka na področju, ki je že zelo obremenjeno
- e) Povečanja tveganja za ogrožanje ožjega vodovarstvenega območja
- f) Potrebne dodatne infrastrukture zaradi širitve letališča, ki bo dodatno okrepila zgoraj naštetih negativne vplive na ljudi in okolje
- g) Zelo verjetnega tveganja, da bodo razširjene kapacitete letališča izrabljene neoptimalno
- h) Zelo verjetnega tveganja, da bodo v prihodnje dovoljeni nočni poleti, ki bi zagotovili boljše izkoriščanje razširjenih kapacitet

Izpostavljene ključne razloge podrobneje pojasnjujemo spodaj. Pripombe so strukturirane na tako, da najprej obravnavajo okoljske poglede posega, nato pa še družbeno-ekonomske. Na koncu so podane pripombe o postopkovnih zadevah.

Okoljski vplivi

Podnebje

Vpliv posega širitve LERM na podnebje je ocenjen nesmiselno, saj celovita presoja vplivov na okolje ocenjuje prispevek širitve letališča k podnebnim spremembam kot nebiten. Takšna ocena je neprimerna, saj je širitev letališča v popolnem nasprotju s cilji varovanja podnebja in je zato nedopustna.

Letalstvo je način prevoza, ki je najbolj škodljiv za podnebje. Letala poleg CO₂ izpustijo tudi različne druge snovi, kar povzroči, da je splošni vpliv letalstva na podnebje vsaj dvakrat večji od učinka izpustov CO₂. Učinek letal na podnebje od 2 do 4-krat večji od delovanja samo CO₂ zaradi 20-50 % povečanja NO_x, ki ga povzroča zračni promet na višini letenja (10-12 km). To povzroči 4-8 % povečanje koncentracije ozona v zgornji troposferi, kjer je ozon deluje kot močan toplogredni plin. Na podnebje vpliva tudi oblikovanje kondenzacijskih sledi in cirusnih oblakov, ki se pojavljajo v najbolj obremenjenih letalskih koridorjih. Dodatne vplive na sevalno ravnotežje atmosfere povzročajo tudi delci saj in žvepla, ki jih sproščajo letalski motorji. Vpliv na podnebje zaradi sprememb v oblačnosti je težje oceniti, vendar bi lahko bil enake velikosti kot učinek CO₂, ki ga oddajajo letala.

Letalstvo že proizvede znaten del skupnih svetovnih emisij toplogrednih plinov. Neposredni izpusti iz letalstva že prispevajo okoli 9 % celotnih izpustov toplogrednih plinov. Ocenjeni trendi kažejo, da naj bi se izpusti iz letalstva do leta 2020 povečali kar 70 % glede na leto 2005, do leta 2050 pa še dodatnih 300-700 %. Če ne prekinemo trendov, bo letalstvo do leta 2050 prispevalo več kot petino (22 %) svetovnih izpustov toplogrednih plinov.

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 zastavlja indikativen sektorski cilj za področje prometa zmanjšanje za 90 % do leta 2050 glede na leto 2005. Cilji za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov iz letalskih prevozov na mednarodni ravni so ogljično nevtralna rast od 2020 naprej in 50% zmanjšanje izpustov do 2050 glede na 2005. Glede na to, da Državni prostorski načrt za Letališče Edvarda Rusjana Maribor (DPN LERM) načrtuje povečanje letalskega in cestnega prometa in s tem izpustov, je v neskladju z navedenimi cilji varovanja podnebja. Ministrstvo za okolje in prostor v okviru izvajanja usposabljanja za izvajanje celovitih presoj vplivov na okolje in presoj vplivov na okolje posebej opozorja na dolgoročne podnebne cilje kot okvir za presojanje vplivov na podnebje, kar je pri pričujoči celoviti presoji vplivov na okolje zanemarjeno.

Razen tega je pri izračunu izpustov toplogrednih plinov iz letalskega prometa upoštevana emisija iz pristankov in poletov ter preleta nad Slovenijo, ostanek izpustov toplogrednih plinov pa sploh ni izračunan. Po metodologiji IPCC iz leta 2006 to ni pravilno, saj je potrebno oceniti tako domače, kot mednarodne izpuste, le ločeno. Prav tako je potrebno opredeliti vse toplogredne pline (po navodilih Ministrstva za okolje in prostor), kar pa ni storjeno. Zaradi nepravilne ocene izpustov celovita presoja vplivov na okolje poda zaključek, da 'občutnih vplivov na povečanje skupnih emisij toplogrednih plinov na območju Slovenije ne bo'. Ocena vplivov načrtovanega posega na izpuste toplogrednih plinov je tako očitno podcenjena in popolnoma zanemarljiva vpliv posega izven meja Slovenije, kar je strokovno neutemeljeno, saj bodo tudi izpusti zaradi posega izven meja Slovenije prispevali k podnebnim spremembam. V tem pogledu celovita presoja vplivov na okolje ne oceni čezmejnih vplivov, ki pa bodo zaradi posega nastali.

Navodila Ministrstva za okolje in prostor za izvajanje celovitih presoj vplivov na okolje in presoj vplivov na okolje izpostavljajo, da je potrebno obravnavati prilagajanje podnebnim spremembam, kar celovita presoja vplivov na okolje vključuje, vendar pa ne poda ukrepov povečanje odpornosti posega na škodljive vplive podnebnih sprememb (razen tega, da navede, da je samo podaljšanje steze na 3.300 metrov ukrep za blaženje vpliva ekstremnih temperatur, kar je strokovno popolnoma neutemeljeno).

Nadalje navodila Ministrstva za okolje in prostor za izvajanje celovitih presoj vplivov na okolje in presoj vplivov na okolje izpostavljajo, da je potrebno obravnavati blaženje podnebnih sprememb s ciljem zmanjšati emisije toplogrednih plinov, npr. z zasnovo in z izbiro nizkoogljicne možnosti. Celovita presoja vplivov na okolje blaženja ne obravnava, prav tako pa ne vključuje analize stroškov in koristi (kot je navodilo Ministrstva za okolje za velike projekte). Analiza stroškov in koristi je del študije variant, vendar pa podnebnih vidikov ne upošteva.

Zaradi popolnega neskladja s cilji in zahtevami varovanja podnebja, kot jih postavljajo UNFCCC, Pariški sporazum, podnebna strategija EU, Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 in IPCC poročilo, DPN LERM v celoti zavračamo.

Onesnaženje zraka

Čezmerno onesnažen zrak je bil in je še vedno eden izmed najbolj perečih okoljskih problemov Slovenije. Večina našega ozemlja je slabo prevetrena, pogoste pa so tudi izrazite in dolgotrajne temperaturne inverzije. Zaradi neugodnih razmer za razredčevanje onesnaženosti lahko že nižje gostote izpustov onesnaževal povzročijo čezmerno onesnaženost zraka.

Mestna občina Maribor je na podlagi Odredbe o razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 38/17) zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka z delci PM₁₀ uvrščena v razred največje obremenjenosti. Mestna občina Maribor je od lokacije nameravanega posega oddaljena manj kot 10 km in nameravani poseg bo na področju Mestne občine Maribor povzročal nedvomne dodatne emisije onesnaževal v zrak in negativno vplival na že tako slabo kakovost zunanjega zraka.

Nameravani poseg bo na širšem območju z emisijami onesnaževal zrak zaradi dodatnega letalskega prometa ter posledično povečanega cestnega prometa. Menimo, da je vpliv posega na kakovost zraka v celoviti presoji vplivov na okolje podcenjen. Ob upoštevanju obstoječe obremenitve zraka, dodatnih vplivov zaradi nameravanega posega in kumulativnih vplivov (obrat Magna) bo skupna obremenitev

emisij v zrak vodila v bistveno poslabšanje kvalitete zraka. Zato dodatno onesnaženje na tem področju ni sprejemljivo.

Vplivi onesnaževal zraka na zdravje, ki jih povzroča letalstvo, so odvisni od več dejavnikov, vključno z višino izpusta onesnaževal. Največji vplivi na zdravje povzročajo onesnaževanje zraka na tleh zaradi bližine ljudem. Nedavne raziskave kažejo, da bi lahko na svetovni ravni emisije iz letalstva povzročile 16 000 prezgodnjih smrti na leto zaradi izpostavljenosti trdim delcem s premerom 2,5 μ m ali manj (PM_{2,5}) in O₃. Od tega je v Evropi ocenjenih 3 700 prezgodnjih smrti. Izpusti pri vzletanju in pristajanju vplivajo na 49 % vseh prezgodnjih smrti. Ocenjeni stroški prezgodnjih smrti zaradi letalskih emisij v Evropi so ocenjeni na 7,51-8,53 milijarde EUR na leto.

Vplivi na zdravje so ocenjeni kot nebitveni zaradi omilitvenih ukrepov, vendar pa se omilitveni ukrepi nanašajo predvsem na fazo gradnje, medtem ko za kasnejše faze, ko je povečan vpliv onesnaževal, omilitvenih ukrepov ni. Zato se ne strinjamo z oceno celovite presoje vplivov na okolje. Povečanje onesnaženja zraka in s tem povečanje negativnih vplivov na zdravje ljudi zaradi širitve LERM sta nesprejemljiva.

Hrup

Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (WHO) je več kot tretjina ljudi v Evropski uniji izpostavljena nesprejemljivo visokim ravnam hrupa ponoči. Strokovnjaki WHO zato priporočajo ravni:

- Ponoči: Za dober spanec, povprečna raven hrupa ne sme presegati 30 decibelov, brez enega samega dogodka, ki je glasnejši od 45 decibelov. Vsi nočni poleti trenutno presegajo te ravni.
- Čez dan: Razdražljivost se razlikuje glede na različne ljudi, ki se odzivajo na različne zvoke, vendar ljudje začnejo biti zmerno razdraženi na ravni letalskega ali cestnega hrupa v povprečni višini 50 decibelov, zelo razdraženi pa, ko povprečje znaša 55 decibelov.
- Poškodbe sluha: Sluh osebe lahko poškoduje hrup več kot 110 decibelov ali kadar v večletnem obdobju povprečni 24 urni hrup presega 70 decibelov.

Nove smernice WHO (oktober 2018) za hrup postavljajo naslednje priporočene omejitve: cesta: 53Lden, 45Lnight; železnica: 54Lden, 44Lnight; letala: 45Len, 40Lnight.

Celovita presoja vpivov na okolje ocenjuje, da je že sedanja obremenitev s hrupom preveč obremenjujoča za dele prebivalstva, zato je nadaljnje povečanje hrupa nesprejemljivo. Pri tem je potrebno upoštevati, da je trenutna analiza izdelana za dnevne polete, medtem ko je zelo verjetno, da bodo v primeru širitve LERM potrebni tudi nočni leti, saj bo le tako infrastruktura izkoriščena optimalno.

WHO ugotavlja, da je vpliv nočnega hrupa na zdravje mogoče zanesljivo povezati z naslednjimi učinki: motnje spanja, uporaba farmacevtskih sredstev, zdravstvene težave in simptomi, podobni nespečnosti. Našteti učinki lahko povzročijo veliko breme bolezni v populaciji. WHO ugotavlja z omejenimi dokazi tudi naslednje vplive: hipertenzija, miokardni infarkt, depresija in drugo. Zaradi hrupa povzročena motnja spanja se sama po sebi obravnava kot zdravstvena težava, vendar pa vodi tudi do nadaljnjih posledic za zdravje in dobro počutje. Obstajajo omejeni dokazi, da moteni spanec povzroča utrujenost, nesreče in zmanjšano učinkovitost, spremembe hormonov in klinične bolezni, kot so kardiovaskularne bolezni, depresija in druge duševne bolezni.

WHO za primarno prepreževanje zdravstvenih težav zaradi nočnega hrupa priporoča, da ljudje niso izpostavljeni ravni nočnega hrupa nad 40 decibelov v delu noči, ko je večina ljudi v postelji. Vmesni cilj 55 decibelov se priporoča v primerih, ko doseganje prej omenjene ravni na kratek rok ni izvedljivo iz različnih razlogov. Vmesni cilj sam po sebi ni temeljna mejna vrednost za zdravje. Ranljivih skupin (otroci, bolni, starejši) ni mogoče zaščititi na tej ravni. Zato je treba vmesni cilj obravnavati le kot sredstvo, ki ga lahko oblikovalci politik začasno preučijo zaradi izrednih lokalnih razmer.

Za Veliko Britanijo je ocenjeno, da letalski hrup vpliva na zdravje vsaj milijona ljudi. Zdravstveni stroški zaradi letalskega hrupa so ocenjeni na približno 540 milijonov funtov letno.

Pomembno je izpostaviti, da trenutno razpoložljive študije ne pokrivajo vpliva vibracij na zdravje. Prav tako ne pokrivajo vpliva nizkofrekvenčnega hrupa. Tudi hrup dejavnosti na letališčih ni upoštevan,

čepprav prispeva k splošni ravni hrupa. Vključitev vseh teh elementov bi bila potrebna za boljše razumevanje vplivov letalskega prometa na zdravje.

Povečanje hrupa in s tem povečanje negativnih vplivov na zdravje ljudi sta nesprejemljiva.

Pritiski na kmetijska zemljišča

Gradnja in delo letališč imata pomemben negativen vpliv na rabo zemljišč v okolici. V primeru širjenja LERM gre za močan pritisk na kmetijska zemljišča. Že zaradi projekta Magna je področje pod pritiskom, ta pa se sedaj povečuje s širitvijo LERM.

Zaradi nadomeščanja kmetijskih zemljišč je vpliv posega ocenjen kot nebiten, čeprav ima poseg nadomeščanja kmetijskih zemljišč pomembne vplive na ljudi in njihovo zdravje, rastlinstvo in živalstvo, tla, vodo, zrak, klimatske razmere, človekovo nepremično premoženje, kulturno dediščino, krajino in njihove medsebojne odnose. Omilitveni ukrep usposabljanja nadomestnih kmetijskih površin v luči kritičnega stanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji (imamo najmanj kmetijskih zemljišč na prebivalca med evropskimi državami, najkakovostnejših zemljišč – njiv in vrtov – pa celo manj kot 40 odstotkov evropskega povprečja) je v bistvu zameglitev neugodnega dejstva, da rodovitnih tal, ko so enkrat uničena, ni mogoče nadomestiti.

Predlagani poseg zato ocenjujemo kot nesprejemljiv, saj pomeni grob poseg ne samo na področju širitve LERM, temveč tudi na drugih področjih (sekanje gozdov na področju obične Kidričevo).

Onesnaženje vode

Glede na to, da že obstoječe letališče predstavlja izdatno tveganje zaradi svoje lege v vodovarstvenem območju, in ob dodatnem tveganju, ki ga prinaša postavitve obrata Magna, je povečanje tveganja nesprejemljivo. Zakon o vodah v svojem 69. členu navaja: 'Gradnja objekta in naprave, ki je namenjena proizvodnji, v katero so vključene nevarne snovi in za katero je v skladu s predpisi na področju varstva okolja treba pridobiti okoljevarstveno soglasje, ter objekta in naprave za odlaganje odpadkov, je na vodovarstvenem območju prepovedana.' Širitev letališča z novimi obrati, ki uporabljajo nevarne snovi, po tem členu sploh ne bi smela biti dovoljena.

Analiza tveganj pokaže, da je posodobitev obstoječih in gradnja novih objektov letališke infrastrukture sprejemljiva oz. ne bo prekomerno vplivala na kvaliteto vodnega telesa podzemne vode le v primeru upoštevanja vseh predpisov in zaščitnih ukrepov. Že v primeru manjše nesreče (razlitje 150 l dizelskega goriva, od česar polovica prodre do podzemne vode) pa je vpliv na podzemne vode nesprejemljiv. Razgrnjena dokumentacija navaja, da bo povečana raba biocidov in sredstev za razledenitev letal. Te spojine se lahko po potrebi (odmetavanje goriva iz letala) ali v nesreči izlijejo v okolje. Potrebno je izpostaviti dejstvo, da se večina letalskih nesreč zgodi med pristajanjem ali vzletom letala, ko se lahko onesnaževala razpršijo po površinah, ki ne zagotavljajo zajetja onesnaževal. Upoštevajoč vse to, ocenjujemo, da je poseg širitve LERM nesprejemljiv oz. predstavlja nesprejemljivo tveganje za ogrožanje podtalnice.

Pomembno je izpostaviti tudi, da je za primer, ko ne bi bilo mogoče zagotoviti drugih virov financiranja, načrtovano kot vir financiranja javno-zasebno partnerstvo. Ekonomska analiza ugotavlja, da je temeljni pogoj za sklenitev javno-zasebnega partnerstva ustrezna sprememba veljavne Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Urbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13, 79/15), da bi slednja dovoljevala do 6 mio potnikov letno in do 400 tisoč ton tovora letno. Ker bi po predlaganem modelu javno-zasebnega partnerstva število potnikov presežilo 1 mio potnikov letno že v letu 2028 je temeljni pogoj za sklenitev javno-zasebnega partnerstva ustrezna sprememba uredbe že do takrat. Glede na to, da trenutno ni zagotovljenega financiranja, je možnost takšnega vira financiranja visoka, kar pomeni visoko možnost povečanja pritiska na vodonosnike, ki pa ni sprejemljivo.

Varstvo narave

Poseg bo imel vplive na dve ekološko pomembno območji v bližini. Celovita presoja vplivov na okolje ocenjuje, da poseg ne bo imel bistvenih vplivov, vendar takšna ocena ni utemeljena. Vplivi različnih vrst povečanega onesnaženja (hrup, voda, zrak...) ter kumulativni vplivi s projektom Magna imajo lahko pomemben vpliv na naravo, kar ni sprejemljivo.

Svetlobno onesnaženje

Vplivi svetlobnega onesnaženja niso analizirani.

Družbeno-ekonomski vplivi

Ekonomska smiselnost

Iz razgrnjene dokumentacije je vidno, da je projekt iz ekonomskega vidika nesprejemljiv, saj ni utemeljitve za napoved povpraševanja po storitvah razširjenega LERM, pa tudi financiranja projekta ne. Ključno vprašanje je, čemu naj bi služila širitev LERM. Navedbe v razgrnjeni dokumentaciji so glede tega dvoumne, saj ekonomska analiza temelji predvsem na potniškem prometu, celovita presoja vplivov na okolje pa na kombinaciji potniškega in tovornega prometa.

Pregled Prometne študije jasno pokaže, da napovedane številke tako na področju potniškega prometa, kot na področju tovornega prometa, niso smiselno utemeljene. Namesto ustaljenih metod napovedovanja prometa, Prometna študija napoved naredi na osnovi podatkov, ki jih je dal na voljo koncesionar (ki ima 'zelo ambiciozne' načrte) ter na osnovi omejitev glede maksimalnih prometnih obremenitev na letni ravni (1 milijon potnikov in 50.000 t tovora). Ne gre za strokovno utemeljeno napoved prometa, temveč za programiranje prometa glede na maksimalne možne obremenitve na letni ravni ter načrtovane flote koncesionarja. Razen strokovno neutemeljenih napovedi prometa je mogoče oba razloga za širitev LERM postaviti pod vprašaj še iz drugih vidikov.

Potniški promet

Iz Pravne in ekonomske študije izvedbe vlaganj zasebnih sredstev v javno infrastrukturo na letališču Edvarda Rusjana Maribor po modelu javno-zasebnega partnerstva (SHS Aviation d.o.o.) izhaja, da največji delež prihodkov prinašajo potniki (81%). Načrtovanih je 1.000.000 potnikov. Glede na to, da je v letu 2017 letališče po lastnem poslovnem poročilu beležilo 3037 potnikov, letos pa do sedaj manj kot 5000 potnikov, navedeni načrti za 1.000.000 potnikov vzbujajo nezaupanje. Porast povpraševanja do takšne številke v dokumentaciji ni utemeljen in ostaja nejasno, kako naj bi se takšno število potnikov doseglo. Zato predpostavko o 1.000.000 potnikov ocenjujemo kot neutemeljeno, kar vpliva na neutemeljenost ekonomske ocene naložbe.

Tovorni promet

Iz Pravne in ekonomske študije izvedbe vlaganj zasebnih sredstev v javno infrastrukturo na letališču Edvarda Rusjana Maribor po modelu javno-zasebnega partnerstva (SHS Aviation d.o.o.) izhaja, da naj bi najmanjši delež prihodkov predstavljal tovor (3%). Ekonomska analiza navaja, da finančna analiza upošteva le prihodke, ki so vezani na število potnikov, saj iz napovedi tovornega in poštnega prometa izhaja, da bo tovornega in poštnega prometa malo.

Tovor je ocenjen na 6.000 ton v letu 2040. Ta številka se bistveno razlikuje od številke, na kateri temelji celovita presoja vplivov na okolje – 50.000t. Glede na to, da je imelo letališče v letu 2017 217t tovornega prometa, iz dokumentacije pa ni jasno, kako naj bi se dosegel takšen obseg tovornega prometa, je tudi to predpostavko mogoče smatrati za neutemeljeno.

Potrebo po širitvi letališča zaradi tovornega prometa postavlja pod vprašaj tudi kar nekaj drugih faktorjev.

Ker podobne študije nismo našli za Slovenijo, smo si ogledali študijo o trendih povpraševanja po letalskem tovornem promeru za Veliko Britanijo. Trend za Veliko Britanijo za povpraševanje po

letalskem tovornem prometu je pokazal, da je v obdobju od 1990 do 2011 povpraševanje raslo s povprečno stopnjo rasti 0,4% na leto, pri čemer je k takemu trendu prispevala predvsem hitra rast prometa v devetdesetih letih, sledila pa je stagnacija. K stagnaciji obsega od leta 2000 sta verjetno prispevala pomembno povečanje cen in nestanovitnost cen letalskih goriv od leta 2000 naprej. Glede na to, da na področju cen in stanovitnosti cen goriv ni pričakovati izboljšanja trendov, je težko pričakovati izboljšanje trendov pri rasti tovornega prometa. Na primer, napoved o 3,37 % stopnji rasti letalskega tovora do leta 2020, ki so jo naredili v družbi Boeing, strokovnjaki ocenjujejo kot preveč optimistično.

Razen tega študije kažejo, da sledijo ekspresne storitve (za kar se pretežno uporablja letalski tovorni promet) ciklični rasti gospodarstva. Med gospodarskimi vzponi povpraševanje po ekspresnih storitvah navadno raste hitreje kot bruto družbeni proizvod. Povpraševanje po ekspresnih storitvah pade močno, ko se gospodarstvo upočasni. Zato je potreba po prihodnjih zmogljivostih močno odvisna od gospodarske rasti, oz. je v času, ko ni rasti, razširjene kapacitete težko optimalno izkoriščati.

Problematično je tudi dejstvo, da so potrebe po infrastrukturi za potnike in tovorni promet zelo različne. Hitre storitve ne morejo uporabljati potniške infrastrukture, še bolj pomembno pa je, da je z vidika tovornih družb ključna značilnost vsakega novega vozlišča, da mora le-to mora delovati 24 ur in 7 dni.

Navedeni dejavniki postavljajo pod vprašaj ekonomsko smiselnost projekta iz vidika tovornega prometa oz. vodijo k sklepanju, da je tveganje za potrebo po nočnih poletih zelo visoko.

Ostale pomanjkljivosti v ekonomski sliki

Ključna pomanjkljivost v ekonomski sliki projekta je to, da investitor za izvedbo investicije še ni opredeljen. Dokumentacija navaja možne vire financiranja, vendar dejstvo, da še ni opredeljeno, kako naj bi se investicija financirala, odpira veliko vprašanje o smiselnosti investicije in celotnega postopka umeščanja projekta v prostor. Glede na to, da ni jasno, kako se bo investicija pokrivala, kar je kot visoko tveganje izpostavljeno kot eno od tveganj v analizi, ocenjujemo, da je primerno prekiniti postopek razvoja projekta.

Iz izračunanih finančnih kazalnikov izhaja, da investicija finančno ni upravičena, ker ima negativno finančno neto sedanjo vrednost, finančno interno stopnjo donosnosti, ki je manjša od 4% in ker so koristi manjše od stroškov (razmerje K/s je manjše od 1).

47% letališč v Evropi deluje z izgubo, od teh jih je več kot tri četrtine (76%) takšnih, ki imajo manj kot 1 milijon potnikov letno. Letališke pristojbine, ki jih letališčem plačujejo letalska podjetja, so daleč poravnajo stroškov infrastrukture, ki jo uporabljajo. Prihodki iz pristojbin na splošno predstavljajo le 48% prihodkov letališč. Glede na to, da so zgoraj omenjeni kazalniki slabi, obstaja velika verjetnost, da bo tudi razširjeno LERM spadalo v kategorijo letališč z izgubo.

Analiza tveganj je opravljena zelo površno. Ne upošteva nekaterih pomembnih vplivov na stroške poslovanja oz. na število potnikov, kot so npr. dvig cen nafte, uvedba davka na kerozin, omejitev izpustov iz letalskega prometa. Ker ni nobenega prepričljivega razloga za predpostavko o velikem povečanju števila potnikov in obsega tovora, bi moralo biti tudi to bolje vključeno v analizo tveganj.

V razgrnjeni dokumentaciji je v opisu projekta navedena možnost za povezavo z železniško progo. Ta opcija v ekonomski analizi ni upoštevana, prav tako ni del DPN LERM, zagotovo pa vpliva tako na ekonomiko projekta, kot na okolje.

Pomembna pomanjkljivost je tudi to, da ekonomska analiza ne analizira negativnih vplivov širitve LERM na javne finance. Vpliv na javne finance vključi v sliko le tam, kjer je pozitiven: ko gre za zmanjšanje stroškov nadomestil za brezposelnost zaradi zaposlitve na letališču, je to kot pozitiven ekonomski prispevek vključeno v ekonomske indikatorje projekta. Vse ostalo, kar vpliva na javne finance ni del analize, npr. že dodeljena in prihodnja državna pomoč, davčna oprostitev kerozina, morebitni stroški financiranja projekta iz javnih finance, morebitna potrebna državna poročta za posojila ali potrebe po pokrivanju izgub letališč. Ker za Slovenijo ni nerezjenih ocen, smo preverili analizo za širitev letališča v Munchnu. Tam so strokovnjaki ugotovili, da bo širitev izdatno podpiral davkoplačevalski denar oz. da mora biti močno subvencionirana. Pomembna je davčna oprostitev za

kerozin (ocenjen je rang 5,8 milijarde evrov letno), sledi še oprostitev od DDV (približno 300 milijonov EUR letno). Glede na to, da trenutno še ni znano, kako se bo financirala širitev LERM, je verjetnost, da bo širitev bremenila javni proračun, zelo visoka. Zato bi bilo potrebno – v kolikor se bo projekt nadaljeval - narediti jasnejšo analizo vplivov projekta na javne finance.

Glede na zelo vprašljivo ekonomsko sliko projekta ocenjujemo, da so ekonomska tveganja prevelika, da bi s projektom nadaljevali. Če temu ob bok postavimo dejstva, da je ključni nosilec predlaganega projekta širitve letališča, VLM Airlines, že pred meseci bankrotiral, in da Poljska trenutno pospešeno gradi transportno vozlišče (letališče v povezavo z železnico), ki je namenjeno predvsem prevozom za Azijo, je edina smiselna rešitev to, da se nadaljnji postopki za izvajanje projekta takoj prekinejo. To lahko prepreči nadaljnje izgube denarja.

Delovna mesta

Podobno kot pri navedbi številke o potnikih in tovornem prometu, iz razgrnjene dokumentacije ni mogoče videti dobro utemeljenega razloga, da bi LERM iz 37 zaposlenih v letu 2017 dvignil število delovnih mest na načrtovanih 885 zaposlenih. Razen tega so številke o delovnih mestih različne, v dokumentaciji je moč najti tudi navedek, da je predvidenih cca 250–300 delovnih mest na letališču. Glede na velik razpon v številkah glede načrtovanih delovnih mest in pomanjkanje utemeljitve, kako bo LERM prišel do toliko delovnih mest, je mogoče sklepati, da so številke glede delovnih mest popolnoma neutemeljene. Na to kaže tudi preprosta primerjava z letališčem Ljubljana, ki je v letu 2017 zaposlovalo 428 zaposlenih (torej približno pol manj, kot je načrtovano za letališču Maribor), prepeljalo pa je 1.7 mio potnikov (torej okvirno 70% kot je načrtovano za LERM) in 24.300 t tovora (torej okvirno pol manj, kot je v načrtu za LERM).

Vpliv na povečanje neenakosti v družbi

Glede na to, da gre pri letalskem prometu – tako pri potniškem, kot pri tovornem – za storitve, ki jih uporabljajo le premožnejši ljudje v družbi, s širitvijo LERM ne pridobi celotna družba, temveč le premožnejši. Negativni vplivi letališča bodo vplivali predvsem na ljudi iz že sedaj dovolj obremenjenih območij (dodatni hrup, dodatno onesnaženje zraka...).

Neskladnost z nacionalnimi izhodišči

Iz dokumentacije DPN LERM izhaja, da je bila skladnost preverjena nekoliko enostransko in sicer samo glede na usklajenost z prometno in prostorsko usmeritvijo. Potrebno bi bilo preveriti tudi usklajenost z ostalimi področji, na katerih bo imel projekt vplive: podnebje, tla, zrak, kmetijska zemljišča, voda, hrup.

Ocenjujemo, da je DPN LERM večinoma neskladen s Strategijo razvoja Slovenije 2030, kot krovnim razvojnim okvirjem države, ki v ospredje postavlja kakovost življenja za vse. Neskladje je še posebej vidno v naslednjih točkah:

- pri cilju 'Zdravo življenje': Cilj strategija namerava doseči je 'z zmanjševanjem tveganja za zdravje ljudi, ki izhajajo iz onesnaženosti okolja in podnebnih sprememb...', kot izhaja iz pričujočih pripomb, pa bo DPN LERM vplival na povečanje tveganj za zdravje ljudi zaradi onesnaženosti okolja in podnebnih sprememb.
- pri cilju 'Gospodarska stabilnost': Strategija načrtuje doseganje tega cilja 'z zagotavljanjem ustreznega odziva ekonomskih politik v celotnem gospodarskem ciklu (proticikličnost ekonomskih politik)...', kot izhaja iz pričujočih pripomb pa utegne DPN LERM prispevati k cikličnosti.
- pri cilju 'Nizkoogljično krožno gospodarstvo': Tukaj strategija načrtuje 'da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost...', DPN pa je v popolnem nasprotju s tem, saj predstavlja visokoogljično infrastrukturo in mobilnost.
- pri cilju 'Trajnostno upravljanje naravnih virov': DPN LERM bo deloval v nasprotno smer od skoraj vseh ciljev, ki jih strategija načrtuje za doseganje cilja.

Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije je kakovostno življenje za vse, kot izhaja iz pričujočih pripomb pa DPN LERM ne bo enoznačno prispeval k temu cilju, temveč bo prispeval predvsem h kakovostnemu življenju premožnejših skupin.

Razen tega, da ni preverjena skladnost s Strategijo razvoja in ostalimi predlaganimi področji, je tudi ugotovljena skladnost s preverjenimi nacionalnimi izhodišči vprašljiva.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije postavlja kot enega od ciljev prometne politike to, da se zagotovi potrebna prometna infrastruktura, ki sledi načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja. Razen tega zahteva, da je treba 'kreirati letališke cone, ki ustvarjajo prostor, v katerem živijo živali in rastline v enakih življenjskih razmerah kot drugje'. DPN LERM ni v skladu ne z načeli trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja, ne z zahtevo, da v letaliških conah živijo živali in rastline v enakih življenjskih razmerah kot drugje.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 postavlja trajnostni razvoj kot enega od temeljnih ciljev. Širitev LERM ni v skladu s ciljem trajnostnega razvoja iz več različnih vidikov (ekonomsko, družbeno in okoljsko). Resolucija predvideva pripravo državnega prostorskega načrta, ki bo *glede na potrebe* omogočil razvoj infrastrukture in dejavnosti, povezanih z zračnim prometom. Na področju letališke infrastrukture se predvideva *razvoj v skladu z bodočim povpraševanjem*. V primeru DPN LERM ni mogoče govoriti o razvoju glede na potrebe, saj trenutne potrebe ne zagotavljajo korišćenje niti trenutno obstoječe infrastrukture, kaj šele razširjene infrastrukture. Prav tako ne gre za razvoj v skladu z bodočim povpraševanjem, saj načrtovano število potnikov in prevoza blaga nista utemeljena, sploh pa na pomanjkanje povpraševanja jasno kaže tudi dejstvo, da ni zagotovljenega financiranja širitve LERM.

Postopkovne nepravilnosti

Ključna nepravilnost v postopku je to, da ni obravnavanih več variant.

V razgrnjeni dokumentaciji je na voljo informacija, da sta bili obravnavani dve varianti in sicer varianta brez investicije ter variant z investicijo. Varianto brez investicije Študija variant odpravi iz nadaljnje obravnave z utemeljitvijo, da ta varianta za državo ni sprejemljiva. Zakon o urejanju prostora (ZUREP-2) zahteva, da se variante podrobneje obdelajo, ovrednotijo in primerjajo s prostorsko-družbenega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter ocenijo z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju, na podlagi rezultatov vrednotenja se opravi sintezna primerjava variant in predlagajo najustreznejša varianta prostorske ureditve ter potrebne optimizacije in usmeritve za nadaljnje državno prostorsko načrtovanje.

Ocenjujemo, da je bila eliminacija variante brez investicije neutemeljena, in da bi moral postopek ovrednotiti in primerjati obe varianti.

Sklep

Glede na predstavljene razloge predlagamo:

- DPN LERM se zavrne kot ekonomsko neutemeljen poseg, ki ima nesprejemljive vplive na zdravje ljudi in okolje,
- predlagana Uredba o DPN LERM se ne sprejme,
- nemudoma se ustavijo nadaljnji koraki za širitev LERM.

Viri

<https://www.nature.com/articles/s41467-018-04068-0>

https://www.cedelft.eu/publicatie/towards_addressing_aviations_non-co2_climate_impacts/1961

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1999:0640:FIN:EN:PDF>

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en

<http://hacan.org.uk/wp-content/uploads/2015/12/Night-noise-factsheet.pdf>
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf
<https://www.bmj.com/content/347/bmj.f5432>
<http://hacan.org.uk/wp-content/uploads/2016/01/Aircraft-Noise-and-Public-Health-the-evidence-is-loud-and-clear-final-reportONLINE.pdf>
<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report>
https://d2rpg8wtgka5kg.cloudfront.net/313343/open20150909035300.pdf?Expires=1542804303&Signature=eWkSchbDx9LNsOEyYg4Qf3zqqVIw8fq8i2HvLsxm6TKH-S5LMdy3fhRfsSgoyt~9udH4bGaxEP1u-LJ9Y09sDm~BnIh8kwuINfIyRo-hcmybWUna11z11jIw8fqkwXvqnQzsKFGa-LhHMLRX9Y58ZLXAF4iUmJolwjbIF3q-vR0C-FIVG~Y3YtwLhqtcg7r0aR2S7NG2NmPoSN2FxrpiYQ~Qd2h7Yz19EPRU2JRcUBJCrUCIH2Xs27JkqQNZ19shpUMzy9rcds1rm-JIYavkh~EvEyIipVcBt4UBaQ8ojUuldSR1c-Eg08g3toM625ougVNnQM0pFldDWIB4tIOA_&Key-Pair-Id=APKAJVGCNMR6FQV6VYIA
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312014000400007
http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf
https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/2_Volume2/V2_3_Ch3_Mobile_Combustion.pdf
<https://www.1001crash.com/index-page-statistique-lg-2-numpage-3.html>
<https://www.transportenvironment.org/news/aviation-2-3-times-more-damaging-climate-industry-claims>
<https://www.aci-europe.org/policy/fast-facts.html>
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-09-11/poland-wants-share-of-asian-flight-boom-with-airport-hub-project>
<https://www.dnevnik.si/1042848729/lokalno/stajerska-koroska-in-prekmurje/drzavo-zanimajo-zgolj-kitajski-milijoni->
<https://imss.dz-rs.si/imis/74f4efd10b0a7d92d07d.pdf>
<https://www.ajpes.si/jolp/podjetje.asp?maticna=5142768000>

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe oziroma predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Lidija Živčič, Focus, društvo za sonaraven razvoj

Datum: 14.12.2018



Podpis

Izjava: Želim / ne želim objave svojega imena in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.

Ime in priimek: Anamarija Slabe, Inštitut za trajnostni razvoj

Datum: 14.12.2018



Podpis

Izjava: **Želim** / ne želim objave svojega imen in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.

Ime in priimek: Gaja Breclj, Umanotera, slovenska fundacija za trajnostni razvoj

Datum: 14.12.2018



Podpis

Izjava: **Želim** / ne želim objave svojega imen in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.

Ime in priimek: Katarina Strnad Bervar, Pravno-informacijski center nevladnih organizacij

Datum: 14.12.2018



Podpis

Izjava: **Želim** / ne želim objave svojega imen in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.

Ime in priimek: Marko Peterlin, Inštitut za politike prostora

Datum: 14.12.2018



Podpis

Izjava: **Želim** / ne želim objave svojega imen in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.

Ime in priimek: Marija Marinček, Združenje za ekološko kmetovanje Dolenjske, Posavja in Bele krajine

Datum: 14.12.2018

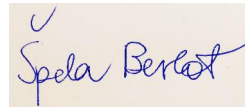


Podpis

Izjava: **Želim** / ne želim objave svojega imen in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.

Ime in priimek: Špela Berlot, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp

Datum: 14.12.2018

A rectangular box containing a handwritten signature in blue ink that reads "Špela Berlot".

Podpis

Izjava: želim / ne želim objave svojega imena in priimka v stališčih do pripomb in v nadaljnjih fazah projekta.
