#  26 let SLOVENSKEGA EKOLOŠKEGA GIBANJA

# ZVEZA EKOLOŠKIH GIBANJ SLOVENIJE - ZEG

Cesta krških žrtev 53, 8270 Krško

GSM : 064 253 580

E-pošta:, zegslo20@gmail.com

Spletna stran: [www.gospodarnoinodgovorno.si](http://www.gospodarnoinodgovorno.si)

 www.zeg.si

Matična številka: 1679139

Številka: 225 /18

Datum: 7. 12. 2018 Vlada R Slovenije

 Ministrstvo za okolje in prostor

 Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

 Ministrstvo za infrastrukturo

 Direktorat za letalski in pomorski promet

 Ministrstvo za zdravje

 DZ RS - Odbor za infrastrukturo in okolje

 Mediji

ZADEVA : PRIPOMBE ZEG-a na » DPN Letališča Edvarda Rusjana Maribor« oz.

 ODZIV ZEG-a NA SVETOVNI DAN LETALSTVA in tudi

 Mednarodni dan civilnega letalstva ( 7. 12 )

**Zveza ekoloških gibanj Slovenije-ZEG, nevladna okoljska organizacija ( ima status društva v javnem interesu po ZVO) ob Svetovnem dnevu letalstva ( 7. december) in sedanji javni obravnavi na razgrnjeno gradivo o DPN Letališča Edvarda Rusjana Maribor ponovno opozarja na okoljske probleme, ki jih povzroča civilno letalstvo** . **ZEG ostro nasprotuje nameravani novogradnji širitve civilnega letališča v Mariboru zaradi izredno velikega okoljskega tveganja, posega v življenjski in naravni prostor ( hrup, tresljaji, emisije,rodovitna tja , pitne vode…) ter s tem bistvenemu zmanjšanju kvalitete življenja, bivanja in zdravja bližnjih prebivalcev ob letališču.**

7. december so za mednarodni dan civilnega letalstva razglasili leta 1996 Združeni narodi (ZN) – z namenom opozoriti na pomen mednarodnega civilnega letalstva in na vlogo [Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO)](http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx) pri ZN, odgovorne za razvoj mednarodnih standardov za varnost v javnem letalstvu.

[Po oceni ICAO](http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/default.aspx) je bilo v letu 2014 v mednarodnem in domačem javnem letalskem prometu v svetu prepeljanih največ potnikov doslej, 3,3 milijarde (5,5 % več kot leto prej) in več kot 50 milijonov ton blaga (3,9 % več kot leta 2013).  Samo v mednarodnem letalskem prometu je po podatkih ICAO v letu 2014 potovalo 1,3 milijarde potnikov ali za 6 % več kot v letu 2013.

V letu 2017 pa je na slovenska mednarodna letališča prispelo ali z njih odpotovalo 1,7 milijona potnikov, kar je za 20 % več kot v prejšnjem letu.

***V Zvezi ekoloških gibanj Slovenije - ZEG nismo te dni v času javne razprave o DPN Edvarda Rusjana Maribor , niti v pristojnih državnih vladnih inštitucijah, Letalski zvezi Slovenije , AA in javnih medijih zasledili nič rečenega o vplivih letalskega prometa na onesnaženost zraka. ZEG resno opozarja pristojne , da spada zračni promet v isto kategorijo onesnaževanja kot cestni potniški in tovorni promet.***

Vsak dan leti nad Slovenijo tisoč letal in Slovenija oz. Kontrola zračnega prometa z nadzorom letal v preletu zasluži približno 100.000 EURo na dan . S tem se odpira zelo mamljivo krpanje državne »proračunske luknje« , vendar se obenem pozablja na okoljski vidik tega problema.

Nebo nad Slovenijo je poleti vse krepkeje pomečkano z rumenimi črtami.

Na običajen zimski dan je preletov 600, na vrhuncu sezone pa med 1.200 do 1.500.

Velik del onesnaženega zraka in prisotnost CO2 je pripisati prav letalskemu prometu, kljub vsem tehnološkim izboljšavam. Izgorevanje kerozina povzroča v veliki meri nastanek "tople grede" v atmosferi.

Druga negativna posledica izpušnih letalskih plinov je zmanjševanje ozonske plasti, s tem naraščanje zemeljske temperature in spreminjanje klimatskih sprememb. Onesnaževanja zraka zaradi izpušnih plinov iz letalstva ni ustrezno vključeno v številne okoljske dokumente (npr. Kioto, RIO +) , kakor ( po naših podatkih) tudi ne v predlog dokumenta pariške podnebne konference . Letalstvo je ves čas tudi v priviligiranem položaju glede na druge vrste transporta, letalska industrija pa je celo oproščena davkov na kerozin.

Hrup, kot oblika onesnaževanja okolja je drugi velik problem letalstva. Večino velikih svetovnih letališč, športnih , vojaških in helikopterskih so zgradili ob urbanih in gosto poseljenih mestih. Na srečo smo v Sloveniji obe osrednji letališči, ustrezno okoljsko planirali in postavili.

**Zveza ekoloških gibanj Slovenije – ZEG ponovno, kot že nekaj let nazaj , opozarja Vlado RS in resorna ministrstva na dva domača okoljska problema :**

1. Na področju TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA in drugih razglašenih regijskih, krajinskih parkov in zavarovanih območjih bi se moralo omejiti ali celo prepovedati nekatere letalske oz. helikopterske polete v komercialne, športne in turistične namene (npr. prevoz planincev, turistov in politikov na planinske domove npr. Kredarico, obletavanje Triglava itd.) in ga omejiti na skrajno nujne vojaške polete / brez manevrov NATO pakta /. Vzrokov posledic onesnaževanja zraka in hrupa za ljudi, rastline in živali v TNP nam verjetno ni v ZEG-u potrebno posebej obrazložiti.

To področje naj bi bolje urejeval Zakon o letalstvu tako, da bi se vedno bolj omejeval promet z letali, ki ne zadovoljujejo strogih predpisov Mednarodne letalske organizacije (ICAO), žal pa v praksi naše informacije, to ne potrjujejo. Uprava RS za civilno letalstvo pri bivšem Ministrstvu za promet je pred leti, že izdala posebno letalsko karto nad področjem TNP, ki označuje omejitve letenja na tem področju, kršitev po pričevanju PZS - planincev in ekologov, pa je kar veliko – oz. preveč !. Žal tudi novela Zakona o TNP ni ustrezno opredelila in razrešila tega področja - problema.

2.) V ZEG-u odločno nasprotujemo tudi posavski politični ideji o novogradnji civilnega letališča v Cerkljah ob Krki (npr. večjem kot Brnik ?) , PC Feniks , posebej pa dodatni širitvi nadomestnega vojaškega NATO letališča v Cerkljah ob Krki. Približno dva (2) kilometrska nova pristajalna steza bi se močno približala jedrskemu objektu NEK in bodočemu odlagališču jedrskih odpadkov – NSRAO v Vrbini .

V zvezi smatramo, da bi prevelika frekvenca civilnih in vojaških letal na tem zaščitenem območju parka ovirala razvoj TERM Čatež in Olimja / eko turizma, hrup / in biokmetovanja (odpadek kerozina) ter ogrozila varnost NEK Krško, odlagališče nizko in srednje radioaktivnih odpadkov (NSRAO) v Vrbini .

1. V**KLJUČEVANJE JAVNOSTI V POSTOPEK IZBORA LOKACIJE IN ŠTUDIJE PVO**

ZEG ugotavlja , da so pri dosedanji seznanitvi javnosti z načrtovanimi prostorskimi ureditvami o pripravi DPN za mariborsko letališče predvsem tam manjkali predstavniki Ministrstva za zdravje ; če ti še kaj štejejo v RS ?

V to najbolj zgodnji fazo ( glej Aarhuška konvencija) vključevanja javnosti v postopek izbora širitve lokacije za civilno letališče ponovno ni bila povabljena širša zainteresirana javnost in občani. Pridobivanje družbenega soglasja zajema sodelovanje z lokalnimi skupnostmi , predstavniki strokovne javnosti ( eksperti, tehniki, naravoslovci, družboslovci, okoljevarstveniki..), posebnimi skupinami javnosti ( politiki, nevladne okoljske organizacije, mediji) ter tudi splošno javnostjo oz. občani. Vsi po nam znanih podatkih za ta načrtovani projekt , pridobljeni v začetnih stopnjah vrednotenja prostora in morebitne varnosti in ogroženosti bližnjega prebivalstva **temeljijo le na kabinetnih raziskavah.**

Problem je , da preden se v Sloveniji politiki odločijo za ta projekt bo potrebno dati še javne in strokovne odgovore na :

1. Okoljske vidike širitve letališča : večji hrup, tresljaji objektov ob pristajanju in vzletanju večjih letal, emisije, svetlobno onesnaževanje, vplivi na podtalnico ..
2. Varnostne vplive obstoječega civilnega letališča : načrtovana teroristična dejanja in letalske nesreče .

Emisije iz prometa, tudi letalskega so največji onesnaževalci okolja v Evropi in pri nas.

V ZEG-u zato odločno nasprotujemo širitvi letališča v medcelinsko tranzitno ali tovorno letališče, kar napovedujejo kitajski vlagatelji ( preko letališča naj bi potovalo milijon in pol potnikov na leto) .

Napovedana vlaganja v višini 660 mio EUR , novih 3000 zaposlenih (?) , predvideni posek 6 ha gozda, in sprememba namembnosti za 200 ha kmetijskih zemljišč za vsaj 3200 metrov steze (ob že pozidanih 100 ha za MAGNO) je le predstavljena ekonomska kategorija.

Noben politični odločevalec pa ni ocenil dolgoročni vpliv načrtovanega letališča na kvaliteto življenja , bivanja in zdravja za nekaj deset tisoč prebivalcev v deset kilometrskem pasu okoli letališča in njih dolgoročne posledice . Ni treba poizvedovati o izkušnjah živečih ljudi ob velikih letališčih sveta ; dovolj je opraviti že razgovor v bližnjem Šenčurju.

Pri vstopu v EU je Slovenija naredila življenjsko napako, da je zaradi pogojevanja in denarja dovolila cestni koridor (AC) Kijev - Barcelona. V zadnjih desetih letih se je tovorni promet na relaciji Lendava - Razdrto povečal za 3 krat, potniški pa za 2 krat. S tem pa tudi onesnaženost zraka ( PM delci) in zdravje ljudi . Zaradi hlastanja po dobičku, ne ponovimo te napake še v letalskem prometu ?!. Majhna zelena Slovenija ( 35 % zavarovanih območij ) za razvoj mehkega turizma ne zmore še nove in dodatne okoljske obremenitve treh letališč ( Brnik, Maribor in Cerklje) .

Ekološki pozdrav!

V vednost : Državni svet RS

 Letalska zveza Slovenije

 Računsko sodišče RS

 Občine Hoče-Slivnica , Rače-Fram in Miklavž na Dravskem polju

 Za Izvršni odbor ZEG-a

 Predsednik

 Karel Lipič, univ.dipl. ing.